

## Persbericht

---

Contact: Isabel Box  
Title: Marketing & Communications Manager  
Tel: +32 (0)2 302 25 51  
Mobile: +32 (0)485 31 79 63  
Email: [ibox@deloitte.com](mailto:ibox@deloitte.com)

---

## Slechts 6% van de verplaatsingen in Brussel gebeuren te voet of met de fiets, en een werkweek per jaar verloren in de Brusselse files

Bevindingen Deloitte's Global City Mobility Index

**Brussel – 22 februari 2018**

De Global City Mobility Index van Deloitte toont aan dat in Brussel, ondanks het goed uitgeruste openbaar vervoersnetwerk, toch bepaalde zones zijn die moeilijker bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Daardoor rijden er op die plaatsen meer auto's, zijn er meer files en is er bijgevolg ook een verminderde luchtkwaliteit. Het gebrek aan coördinatie en integratie van het ticketsysteem tussen de vervoersmaatschappijen MIVB, NMBS, De Lijn en TEC belemmert de ontwikkeling en adoptie van oplossingen voor het transportprobleem. Dat heeft er toe geleid dat Brusselaars zich minder te voet verplaatsen dan het Europese gemiddelde en ongeveer een werkweek per jaar in het verkeer doorbrengen.

### Best presterende steden in vergelijking met Brussel

Steden met een hoge bevolkingsdichtheid zoals Londen, Signapore en Berlijn scoren het best op het vlak van transport. Vooral in Parijs, Berlijn en Amsterdam wordt er veel gewandeld en gefietst. Ook Helsinki behoort tot de best presterende steden.

Sam Sluismans, partner bij Deloitte België en verantwoordelijk voor innovatie, licht toe: "*België is een klein land dat een pendelcultuur met privévoertuigen ondersteunt. Een gedragswijziging bij het grote publiek vormt een echte uitdaging, onder andere door het beleid rond bedrijfswagens. Met zijn 19 gemeentelijke autoriteiten belemmert het complexe Belgische overheidsstelsel bovendien de ontwikkeling van een coherente strategie. Om het snel veranderende ecosysteem voor transport het hoofd te bieden en het niveau van Helsinki, Londen en Signapore - steden die 's werelds beste mobiliteitssystemen bezitten -, bij te benen, zijn visie en leiderschap nodig.*"

### Transit supply – gebrek aan efficiënt openbaar vervoer in Brusselse buitenwijken

Het grootste mobiliteitsprobleem in Brussel is filevorming tijdens de piekuren, en zowel op de ring als in de binnenstad. Door de intermodale verbinding te verbeteren tussen de verschillende regio's (voornamelijk in de buitenwijken van de stad) en data en analytics in te zetten om real time verkeer en demand management te implementeren, zou Brussel zijn lage 'transit supply' score kunnen opkrikken. Een daling van de verkeersdruk zou op zijn beurt dan weer helpen om de tijd die Belgen in de file doorbrengen te verminderen. Die bedraagt momenteel immers een volle werkweek.

Amsterdam, de wereldleider in mobiliteit, laat zien hoe stedelijke mobiliteit kan groeien zonder sterke afhankelijkheid van privéwagens dankzij een effectief en geïntegreerd transportsysteem. Hoewel Amsterdam

een grote hoofdstad met een aanzienlijke bevolking is, wordt privévervoer slechts in beperkte mate gebruikt terwijl alternatieve vervoersmiddelen slechts matig gestimuleerd worden. Als leider in fietsinfrastructuur heeft Amsterdam het hoogste aandeel in actief transport. Wandelen en fietsen zijn goed voor 61 procent van de trajecten, in vergelijking met amper 6 procent in Brussel. De tijd die in de file wordt doorgebracht in Amsterdam bedraagt slechts 26,5 uur, vergeleken met een volle werkweek in Brussel.

## **Geïntegreerde en gedeelde mobiliteit – de behoefte aan één betaalmethode voor alle vervoersmiddelen**

Ook op het vlak van "geïntegreerde en gedeelde mobiliteit" scoort Brussel slecht in vergelijking met goed presterende steden zoals Helsinki. De introductie van een geïntegreerd ticketing- en betaalsysteem voor de verschillende mobiliteitsactoren via een MaaS-oplossing (Mobility as a Service) zou hiervoor een onmiddellijke vooruitgang verbeteren.

De hoogste klanttevredenheid inzake openbaar vervoer is te vinden in Helsinki, dat in het voorjaar van 2017 maar liefst 88 procent scoorde, ondanks de relatief hoge prijzen. Hoge beveiliging, gebruiksgemak en gebruiksvriendelijkheid zijn de belangrijkste factoren die bijdragen aan die goede score. Een andere belangrijke factor is de innovatieve MaaS-app. De app werd gemaakt door een startup in Helsinki en stelt de burgers in staat om via een maandelijks abonnement met publieke en private diensten te reizen.

## **Brussel scoort laag op luchtkwaliteit, maar hoog op ecologische duurzaamheid**

Brussel behaalt een hoge score op het gebied van "ecologische duurzaamheid", deels dankzij het hoge aantal fietsstroken in vergelijking met andere steden in de Deloitte City Mobility Index. Door het dominante autolandschap scoort Brussel dan weer laag op "luchtkwaliteit".

Brussel heeft al stappen ondernomen om de luchtvervuiling terug te dringen aan de hand van een "lage emissie zone" die oude dieselmotoren uit het stadscentrum weert.

Net zoals Brussel worden ook Manchester een groot deel van de trajecten afgelegd met privévoertuigen (58 procent). Toch presteert de stad beter op het vlak van luchtkwaliteit dankzij de Greater Manchester Electrical Vehicle Scheme, waarbij elektrische voertuigen in de stad gepromoot worden, en door een betrouwbaar en populair bus- en tramnetwerk.

*"We zien dat de aandeelhouders in Brussel meer op één lijn komen te staan over de noodzaak in mobiliteitsverandering, met een aantal vooruitstrevende initiatieven tussen publieke en private spelers", vervolgt Sluismans. "Er is ook een bestaand multimodaal netwerk waar alle vormen van openbaar vervoer - tram, bus, metro, trein en fiets - vertegenwoordigd zijn. De groei van spelers in gedeelde mobiliteit die de belangrijkste mobiliteitsuitdagingen willen aanpakken is een andere kracht waar Brussel op kan bouwen om zijn mobiliteitslandschap verder te ontwikkelen."*

###

## **De Deloitte City Mobility Index**

De Deloitte City Mobility Index geeft een uitvoerig overzicht van de peiling naar de belangrijkste aspecten van mobiliteit en mogelijke toekomstige mobiliteitsoplossingen binnen een aantal belangrijke steden (De Toekomst van Mobiliteit). Het omvat drie thema's - prestatie & veerkracht, visie & leiderschap, dienstverlening & integratie - om te bepalen of vervoersnetwerken burgers efficiënt verplaatsen, en hoe vooruitdenkend en doeltreffend de verschillende overheidsinstanties zijn bij het leveren van kwaliteitsmobiliteit.

Gebaseerd op publieke data, klantengesprekken en Deloitte's eigen analyses, omvat de Index meer dan 60 afzonderlijke parameters. Een totaal van 18 steden wereldwijd werd geanalyseerd in de eerste ronde. Deze werden geselecteerd met oog op representativiteit betreffende bevolkingsdichtheid en oppervlakte, ligging en verschillende economische ontwikkelingsniveaus. Een analyse van meer dan 20 steden is gepland en resultaten worden jaarlijks bijgewerkt.

## **Deloitte in België**

Deloitte is met meer dan 3.800 medewerkers en 11 kantoren in België de grootste organisatie op het gebied van audit, accounting, juridisch en belastingadvies, consulting en financial advisory services.

Onze dienstverlening richt zich zowel naar de grootste nationale en internationale ondernemingen als naar kmo's, de publieke sector en non-profit organisaties. Deloitte België is een onafhankelijke en zelfstandige organisatie en een member firm van Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Voor het boekjaar 2017 werd een omzet gerealiseerd van 480 miljoen euro.

Deloitte Belgium CVBA is de Belgische verbonden onderneming van Deloitte NWE LLP, een lid van Deloitte Touche Tohmatsu Limited die zich richt op de hoogste kwaliteit bij het leveren van professionele dienstverlening en advies. De dienstverlening is gebaseerd op een wereldwijde strategie voor meer dan 150 landen. Daartoe is de expertise beschikbaar van meer dan 263.900 professionals in alle werelddelen. Voor het boekjaar 2017 bedroeg de omzet meer dan 38.8 miljard US dollar.

Deloitte verwijst naar een of meerdere member firms binnen DTT Limited, dat een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid is in de UK, en het netwerk van haar member firms, die elk een juridisch aparte en zelfstandige eenheid zijn. Bezoek <http://www.deloitte.com/about> voor een meer gedetailleerde beschrijving van de wettelijke structuur van Deloitte Touche Tohmatsu Limited en haar member firms.

---