



Vlaams  
Parlement

vergadering **C249**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 mei 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over De Grote Verkeerstoets en verkeerseducatie op school – 2084 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de geplande trajectcontrole in de Leopold II-tunnel in Brussel – 2115 (2016-2017)	5
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbudget – 2142 (2016-2017)	7

**VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over De Grote Verkeerstoets en verkeerseducatie op school – 2084 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Mevrouw Christiaens heeft het woord.

**An Christiaens (CD&V):** Minister, een maand geleden konden alle vijfde studie-jaren in Vlaanderen en Brussel deelnemen aan de achtste Grote Verkeerstoets, een online toets over verkeer en mobiliteit. Het was een recordeditie met 34.000 leerlingen die de toets aflegden en met ook een meer dan behoorlijk resultaat, want twee derde van hen slaagde voor de test. De Grote Verkeerstoets is een initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Zij hebben nog verschillende andere testen die ze doorheen het jaar organiseren, gefocust op verschillende doelgroepen, voornamelijk de lagere scholen, maar ook in het middelbaar onderwijs. Dan gaat het vooral over deelname aan de sessies 'Rijbewijs op school'.

Ik moet u er zeker niet van overtuigen dat verkeersvaardigheid en -veiligheid op elke leeftijd belangrijk is. Dat blijkt ook uit een vrij recente VUB-studie met betrekking tot fietsongelukken, waaruit blijkt dat 79 procent van de fietsongevallen te wijten is aan menselijk falen. Het onderzoek van de VUB werd afgenomen bij scholieren van 15 tot 18 jaar. In bijna 30 procent van de gevallen is het ongeval te wijten aan een onoplettende jonge fietser, en in evenveel gevallen aan de andere verkeersdeelnemer, die de fietser dan weer niet ziet. Om het risico op fietsongevallen te beperken, geldt het principe 'jong geleerd is oud gedaan' meer dan ooit. Daarbij is verkeerseducatie van groot belang. Ik heb daar al een paar keer een vraag over gesteld in deze commissie, om het belang ervan te blijven beklemtonen.

De globale score voor De Grote Verkeerstoets was positief, maar op het vlak van fietsvaardigheden is er zeker nog ruimte voor verbetering. Zo blijkt uit de scores van die toets dat de voorrangsregels bij fietsoversteekplaatsen minder goed gekend zijn. Ook met betrekking tot de voorrangsregels op het einde van fietspaden slaagt minder dan de helft. Er is ook feit dat je extra moet opletten als je langs een rij geparkeerde auto's voorbijfietst. Een paar dagen geleden nog heeft een jammerlijk ongeval de media gehaald van een fietser die tegen een openzwaaiende autodeur gebotst is.

Naast investeren in een goede infrastructuur, is het natuurlijk ook aan de weggebruikers zelf om voldoende op te letten in potentieel gevaarlijke situaties. Het is mijn overtuiging, minister, dat verkeerseducatie op school heel veel bijdraagt om die veiligheid te vergroten en kinderen en jongeren met voldoende vaardigheden mee op weg te helpen, zowel in de lagere school als in het middelbaar onderwijs.

Minister, zoals gezegd, zijn de acties van VSV vooral geënt op de lagere school, met uitzondering van de actie rond het rijbewijs op school. Overweegt u om De Grote Verkeerstoets uit te breiden naar het middelbaar onderwijs? Overweegt u om bijkomende initiatieven te nemen, juist voor die doelgroep van jongeren van 12 tot 18 jaar? Welke maatregelen zult u treffen om de fietsvaardigheden bij kinderen en jongeren te vergroten?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Zoals u terecht aangeeft, was de achtste editie van De Grote Verkeerstoets van VSV een succes. Meer dan 34.000 leerlingen hebben de

toets afgelegd. Dat zijn de hoogste cijfers sinds de invoering ervan. We willen die toets echter niet uitbreiden naar het secundair onderwijs, gewoon omdat we daarvoor andere instrumenten hebben. Ik heb toevallig enkele weken geleden ook de start gegeven van de Verkeersweken in het secundair onderwijs, opnieuw samen met de VSV. Dat is een aanbod dat gereserveerd kan worden door een scholengemeenschap, een politiezone of een gemeente. Grote scholen die een hele week gevuld krijgen, mogen ook zelf reserveren. Er kan enkel per week geboekt worden. De aanvrager moet er ook voor zorgen dat de week volledig gevuld wordt.

Voor elke graad is er een programma op maat, afgestemd op de leeftijdsgroep en de leefwereld. De Verkeersweek voor de eerste graad focust op: Velovaardig, Fietsfabriek, Fietsquiz. Dat gaat bijvoorbeeld over de basics van een fiets. We staan daar soms wat versteld van, maar soms moet je dat ook wat bijbrengen: hoe kun je kleine herstellingen aanbrengen aan je fiets? Wat is welk onderdeel? Hoe kun je beperkte herstellingen zelf verrichten?

Bij de Verkeersweek voor de tweede graad focust men op: Dode hoek in zicht, Train je Mobibrein en Focus op de weg. Want dat is een leeftijdscategorie die zich ondertussen al heel actief in het verkeer beweegt. Voor de derde graad ligt de focus op: Rijden zonder invloed, Risico's van de baan en ook op Binnenkort je rijbewijs, over wat dat allemaal kan betekenen en hoe de opleiding eruit ziet. Maar men tracht ook spelenderwijs de effecten van dronkenschap te duiden met van die speciale brillen die je moet opzetten, en hoe je je dan in het verkeer dreigt te begeven.

Daarnaast kan er ook een extra workshop bijbesteld worden, met een impactweegschaal en onder andere ook de tuimelwagen. Vanaf het schooljaar 2017-2018 wil de VSV dat nog verder uitbreiden met virtualrealitybrillen, die meer focussen op het gevaar van de dode hoek. Men gebruikt die nu al in bepaalde stands of displays te lande, maar men wil die ook inzetten voor de Verkeersweken.

In 2016 hebben we voor de eerste keer de FietSOMeter georganiseerd. Dat is een fietsexamen voor het eerste jaar secundair onderwijs. De VSV zal dat ook de volgende schooljaren organiseren. Dat past, net zoals de Verkeersweken, in de verticale leerlijn verkeers- en mobiliteitseducatie die ik wil realiseren in het onderwijs, met educatieve initiatieven voor alle leerjaren en graden, maar wel toegespitst op de leeftijdsgroep en de concrete leefwereld, zodat er voortdurend aandacht is voor de verkeersontwikkeling van jongeren en kinderen, en we doorheen de hele schoolloopbaan jongeren en kinderen zo veel mogelijk in contact trachten te brengen met verkeerseducatie.

De leerlingen die deelnemen aan de FietSOMeter, starten met een controle van de stuurvaardigheid. Daarna trainen de scholieren de fietsvaardigheid in het echte verkeer, met de nadruk op fietsen in groep. Na de training volgt dan een test. Scholen die deelnemen, ontvangen een kant-en-klaar pakket om dat examen zelf te organiseren.

Scholen schrijven zich in via de website [www.fietsometer.be](http://www.fietsometer.be), waarbij er trouwens ook aandacht is voor een gebruikersevaluatie en voor de resultaten die de leerlingen behalen. Men vraagt dus enige feedback van de deelnemende scholen.

De FietSOMeter is een vervolgtraject op het aanbod dat al langer bestaat voor het basisonderwijs. Voor de leerlingen van het eerste en tweede studiejaar is er een educatief pakket met activiteiten en spelletjes, vooral met de focus op stuurvaardigheid. Zo kunnen ze op het einde van het tweede leerjaar een bronzen fietsbrevet behalen. Daarvoor moeten ze een fietsparcours afleggen met zes vaardigheden in een beschermde omgeving, zoals een speelplaats of turnzaal. In

het derde en vierde leerjaar kunnen ze trainen op extra vaardigheden, zoals het omkijken over de linkerschouder, slalommen, arm uitsteken, rekening houden met anderen en onvoorziene remmen. De eindtest om het zilveren brevet te halen, wordt opnieuw afgelegd in een beschermde omgeving. Het grote fiets-examen ten slotte test aan de hand van vijf vaardigheden of leerlingen van het zesde leerjaar klaar zijn om zich veilig en zelfstandig in het verkeer te begeven.

**De voorzitter:** Mevrouw Christiaens heeft het woord.

**An Christiaens (CD&V):** Bedankt, minister, voor uw heel uitgebreide antwoord en het overzicht van alle mogelijkheden die er zijn om daaraan deel te nemen. Ik denk dat het vorig jaar rond deze periode was dat er wat commotie was omdat de cel bij de federale politie die de verkeersveiligheidslessen in school ging geven, stopgezet werd in het kader van het kerntakendebat. De vrees was toen of er nog wel voldoende mogelijkheden zouden zijn voor verkeerseducatie, gelet op het wegvallen van die middelen. U hebt dan, voordat het 1 september was, voorzien in extra middelen voor de VSV, waarvoor nogmaals dank. Ik merk ook aan uw antwoord en alle voorbeelden die u hebt gegeven, dat er heel veel wordt georganiseerd door de VSV.

Het is nu bijna één schooljaar dat de federale politie die taken niet meer op zich neemt en dat voornamelijk wordt opgenomen door de VSV. Plant u daar een evaluatiemoment voor? Zijn er cijfers? Zullen er vergelijkingen gemaakt worden, of er minstens evenveel scholen en kinderen deelgenomen hebben?

Ik verwijs ook naar de Verkeersweken die de VSV dit schooljaar heeft uitgerold. Dat is eigenlijk de vervanging van hetgeen de federale politie deed. Het lijkt me heel interessant om te weten of er evenveel of, misschien beter nog, meer kinderen worden bereikt. Ik weet niet of u daar nu al een zicht op hebt dan wel of u ter zake in de toekomst iets plant.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Het aanbod, dat we stelselmatig uitbreiden, illustreert dat we het teloorgaan van federale capaciteit goed hebben kunnen ondervangen en dat we creatief blijven in het aanbieden aan de scholen van pakketten allerhande op het vlak van verkeerseducatie. Wij evalueren permanent. Ik kan nu niet uit het blote hoofd zeggen wat de totaalsom is in heel Vlaanderen van het aantal bereikte leerlingen, kinderen en jongeren, ten opzichte van vroeger. Het is alleszins mijn vermoeden dat we er zullen geraken. Wat een formele evaluatie betreft: misschien kunt u een schriftelijke vraag stellen en dan kan ik u die cijfers zeker bezorgen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de geplande trajectcontrole in de Leopold II-tunnel in Brussel**

**– 2115 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, binnenkort start het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met trajectcontrole in de Leopold II-tunnel. Begin januari 2017 heeft men dat aangekondigd. Men wou tegen de lente operationeel zijn, dus dat moet dan op heel korte tijd zijn. Op het vlak van verkeersveiligheid en

handhaving is er daar geen enkel probleem mee. Open Vld, maar wij niet alleen, denk ik, is een voorstander van het principe van de trajectcontroles, en de tunnel zelf leent zich daar perfect voor. De Brusselse Regering heeft echter vorig jaar beslist om de toegelaten snelheid in de tunnel te verlagen van 70 naar 50 kilometer per uur. De mobiliteitsorganisatie Touring spreekt van een onlogische beslissing. 70 kilometer per uur, het vorige, oude snelheidsregime, is volgens Touring een logische maximumsnelheid. Een beperkte steekproef van Touring op een gewestweg waar men 50 kilometer per uur mag rijden, toont aan dat zeven op de tien bestuurders zich niet aan de opgelegd snelheidslimiet houden. Een gelijkaardige test van de Brusselse Regering in december 2016 toonde aan dat twee op drie chauffeurs sneller dan 50 kilometer per uur reden in diezelfde Leopold II-tunnel.

Touring verwijst ter zake naar een heel interessant model dat in Scandinavische landen vaker wordt gebruikt: de snelheidslimiet wordt ingesteld op basis van het gemeten snelheidsgedrag van de meerderheid van de bestuurders. Daarom stelt Touring dat de snelheidslimieten moeten zijn afgestemd op de functie en de inrichting van de weg. Hardrijders en recidivisten in het verkeer moeten worden aangepakt en trajectcontrole is daar een zeer valabele manier voor: dat is ons standpunt. De visie dat een snelheidsregime aangepast moet zijn aan de functie van de weg, hebben we nog duidelijk gemaakt in deze commissie tijdens de presentatie van onder andere de conceptnota met betrekking tot leesbare wegen. Ook CD&V zat op dezelfde golflengte met haar model. De verwijzing naar het Scandinavische model is echter een interessante toevoeging.

Minister, hebt u specifiek met betrekking tot de Leopold II-tunnel overleg gehad met uw Brusselse collega? Of is er nog overleg gepland? Het is immers uiteraard de Brusselse regering die ter zake bevoegd is, dat is duidelijk. Wordt overwogen om dat Scandinavische model waarvan sprake was in de toelichting, ook toe te passen in Vlaanderen om de gewenste snelheidslimieten te bepalen, uiteraard op basis van de functie van de weg? Indien niet, op basis van welke argumenten wordt dat dan afgewezen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Er is geen geformaliseerd overleg geweest over de Leopold II-tunnel. De betrokken collega heeft me wel op voorhand een seintje gegeven dat die beslissing eraan zat te komen.

Overdreven snelheid en gevaarlijk rijgedrag zijn natuurlijk bij de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen, en ook van verkeersdoden. Daarom baseren we ons niet op een gewenste snelheid vanuit het oogpunt van de bestuurder, maar op een gewenste snelheid vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid.

Ik ken het Scandinavische model nu niet in zijn finesses, maar als een meerderheid onveilig verkeersgedrag aan de dag legt, en dat onveilig verkeersgedrag en die onveilige maximumsnelheid dan de norm worden, dan vrees ik een beetje voor de impact op het aantal ongevallen. Bij ons alleszins is het uitgangspunt voor de snelheidslimiet steeds dat die een veilige snelheid aangeeft. Welke snelheid dan als veilig wordt beschouwd, hangt af van de functie van de weg, en daarmee ook van de samenstelling van het verkeer en het soort conflicten die kunnen optreden. Pas daarna komt de vraag of die veilige limiet ook geloofwaardig is of niet.

Meer specifiek wat tunnels betreft, is het bepalen van de meest geschikte en veilige snelheidslimiet gebaseerd op een onderdeel van een ruimere risicoanalyse. Daarbij spreek ik me natuurlijk niet uit over de concrete snelheidslimiet in die Leopold II-tunnel. Vlaanderen heeft echter een uniforme manier om te bepalen welke snelheidslimiet veilig is. We hebben die richtlijnen neergeschreven in de dienstorder houdende de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde

kom, en ook in de handleiding 'Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom' voor steden en gemeenten. Die beschrijven ook meer specifiek wanneer men van de standaardsnelheidslimiet kan of mag afwijken en in welke uitzonderlijke gevallen er dus een hoger of lager snelheidsregime kan worden ingevoerd met het oog op de verkeersveiligheid. Indien bijvoorbeeld een fietspad te dicht bij de weg ligt, dan kan de toegelaten snelheid worden verlaagd in functie van de veiligheidsproblematiek. We verwachten ook niet van weggebruikers dat ze kunnen beslissen welke snelheidslimieten op een bepaald wegvak het meest veilig zijn. Wel zorgen we er in Vlaanderen voor dat op wegen die op eenzelfde manier zijn ingericht en die dus eenzelfde veiligheidsniveau kennen, dezelfde snelheidslimieten worden toegelaten, zodat er op die manier toch ook een soort leesbare wegomgeving wordt gecreëerd.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik denk dat het belangrijk is dat we ook die communicatie meenemen, want uiteraard wordt die tunnel ook gebruikt door heel wat Vlaamse pendelaars die daar passeren. Minister, er is inderdaad uiteraard het eigen snelheidsgedrag en de verkeersveiligheid. Ik vind de aanvulling die u ter zake gaf, ook heel plausibel. Het lijkt me ook goed dat zeker het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inderdaad ook de collega's van de andere gewesten op de hoogte houdt als het dergelijke maatregelen plant. Ik zeg dat echter eigenlijk aan de verkeerde persoon. Dan heb ik het over de Brusselse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Aan de andere kant, we kennen hier de Brusselse situatie. Als je in die tunnels 50 kilometer per uur rijdt, word je inderdaad door iedereen voorbijgestoken. Het is ook een weginrichting met twee rijvakken in elke rijrichting, en dat over en weer. Goed, we zullen zien wat daar verder van komt, maar ik heb vrede met uw antwoord.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbudget – 2142 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, nergens is het fileleed groter dan in ons land. Onze ochtend- en avondspits zijn legendarisch. In die files staan heel wat salariswagens: wagens die werkgevers aan werknemers geven in het kader van hun loonpolitiek. Wij zijn van oordeel dat een mobiliteitsbudget, een budget dat de werknemer kan spenderen aan een kleinere wagen en aan een waaier van duurzame vervoersmodi, een interessante mogelijkheid is om een uitweg te bieden voor de huidige stilstand.

De vorige Vlaamse Regering heeft proefprojecten uitgevoerd waarmee het effect van het mobiliteitsbudget werd aangetoond. Tijdens de proefprojecten daalde het aandeel autoverplaatsingen naar het werk met 37 procent, namelijk 50 procent in plaats van 80 procent autoverplaatsingen. Die werknemers kwamen vaker met de fiets en met de trein naar het werk, wat goed was voor een groei van respectievelijk 10 procent naar 22 procent en 8 procent naar 24 procent.

Ook deze regering engageert zich tot de invoering van een mobiliteitsbudget. Minister, uw beleidsnota stelt dat de Vlaamse overheid de invoering van het

mobiliteitsbudget zal stimuleren als element om werknemers een keuze te geven tussen de diverse vervoersalternatieven, in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte.

Op de andere beleidsniveaus beweegt vandaag heel wat met betrekking tot het mobiliteitsbudget. Uw federale collega's hebben beslist om een 'cash for car'-systeem in te voeren. Werknemers die hiervoor kiezen en meer dan een jaar over een bedrijfswagen beschikken, kunnen deze wagen inruilen voor nettoloon.

Tegelijkertijd wil uw Brusselse collega-minister Smet bedrijven verplichten om werknemers met een salariswagen ook een abonnement voor het openbaar vervoer of een bedrijfsfiets aan te bieden en een abonnement op Villo. De maatregel zou ingaan vanaf 2018 en van toepassing zijn voor bedrijven met meer dan honderd werknemers en met minstens tien bedrijfswagens. Volgens uw collega-minister Van Overtveldt is dit geen enkel probleem: "Het staat de regio's vrij om hun eigen beleid te voeren. De federale overheid bekijkt enkel de fiscale kant." De mobiliteitsplanning en het algemeen mobiliteitsbeleid behoren immers tot de gewestelijke bevoegdheid.

Minister, welke stappen hebt u al genomen voor de invoering van een mobiliteitsbudget in Vlaanderen?

Zult u verder – zoals uw Brusselse collega Smet – initiatieven nemen aanvullend op de federale maatregel om het gebruik van salariswagens en de files terug te dringen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Aangezien we ons hier bevinden in het domein van de personenbelasting, de parafiscaliteit en de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) is dit een zuiver federale bevoegdheid en vooralsnog niet de mijne. Onze rol beperkt zich vooral tot het aanmoedigen van de federale collega's om ter zake toch een initiatief te nemen.

Men heeft nu belangrijke stappen gezet. Zodra de modaliteiten ervan duidelijk zijn, kunnen we bekijken hoe we dat met flankerend beleid kunnen vertalen in Vlaanderen. Ik blijf wel bij mijn standpunt dat het mobiliteitsbudget vanzelfsprekend geen negatief effect mag hebben op de loonlast. Het is bij uitstek een loonlastmaatregel geweest. We moeten er ook maximaal voor zorgen dat de implicaties voor de mobiliteit positief zijn. Geen inkomensverlies voor de werknemers of verhoging van de loonlasten voor de werkgevers, want anders kom je in een omgekeerde tax shift terecht. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Ik weet niet wat de mogelijkheden zijn van de maatregelen die in de pers zijn verschenen om concreet te worden gerealiseerd. Is dit een ideetje of een formele beslissing in de schoot van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Dat weet ik niet. Maar het zou er wel toe leiden dat men bijkomende verplichtingen oplegt aan de werkgevers in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en dat men dus de slinger langs de andere kant doet doorslaan: je legt extra loonlasten op. Ik vernam in de pers dat het gecibleerd is op bedrijven met meer dan honderd werknemers en minstens tien bedrijfswagens. Het zijn dus de grotere bedrijven die worden getroffen en die zullen worden geconfronteerd – als dit doorgaat – met een verhoging van de loonlasten. Dat is niet mijn visie.

Ik wil geen bijkomende lasten, noch voor de ondernemingen noch voor de werknemers. Het nieuwe systeem moet essentieel op keuzevrijheid gebaseerd zijn, zonder extra administratieve lasten. Met die keuzevrijheid moet men dat budget kunnen spenderen naar eigen inzichten.

Essentieel in dat proces lijkt mij het wegwerken in de federale regelgeving met betrekking tot het fiscale en het parafiscale van de drempels die de



combineerbaarheid van de verschillende vervoersmodi in de weg staan. Los van het mobiliteitsbudget op zich ga ik natuurlijk ook uit van het beleid dat we met z'n allen gestalte hebben gegeven inzake basisbereikbaarheid en de combimobiliteit. We moeten maximaal de combinatie van verschillende vervoersmodi faciliteren in plaats van enkel te focussen op één vervoersmodus. Je kan perfect de verplaatsing doen door de wagen te combineren met duurzamere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer en/of de fiets.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, u bent minister van Mobiliteit, niet van Werk. Ik verwacht van de minister van Mobiliteit dat hij ter zake daadwerkelijk maatregelen neemt. Ik heb het heel duidelijk toegelicht: wij hebben verwezen naar het Vlaamse regeerakkoord. Dat vraagt om mee werk te maken van de mobiliteitsbudgetten. Vanuit het gewest moeten wij onze verantwoordelijkheid ter zake nemen. Als er op het federale vlak andere zaken gebeuren, die wij niet goed vinden voor onze regio, dan worden er ook signalen gegeven. Zo debatteerden wij gisteren nog over de luchthavens en de geluidsnormen.

Het is hier niet vijf voor twaalf, maar twee over twaalf. De files blijven groeien. De files hebben een grote impact op onze verdere economische ontwikkeling, op onze leefkwaliteit en op de leefbaarheid in Vlaanderen. Minister, het is noodzakelijk om verdere initiatieven te nemen ter aanvulling van het aanvullende mobiliteitsbudget. We moeten samen, over de partijgrenzen heen, bekijken wat we verder kunnen doen en hoe we kunnen sturen. We moeten bekijken welke bijkomende maatregelen er kunnen worden genomen. Het is niet louter en alleen voldoende om vast te stellen dat het in fiscaal opzicht voor de werknemers ongeveer hetzelfde blijft. We moeten met het mobiliteitsbudget stappen verder zetten.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, minister, ik wil het pleidooi van de heer de Kort ondersteunen. Ik was altijd gecharmeerd door de proefprojecten van minister Crevits. De heer de Kort verwees ernaar in zijn vraag. Ze hebben wel degelijk een impact. Ik weet wel dat wij ter zake niet voor alles bevoegd zijn, maar vandaag halen we wel de fietsvergoeding voor speedpedelecs binnen. Dat was ook vooral een fiscale aangelegenheid. Ik heb u daar ook al over ondervraagd. Ik vind dit een goede zaak. Mijn fractie vraagt om erover te waken dat de beslissingen van het federale niveau geen negatieve impact hebben op wat wij hier proberen te doen, en dat is vooral werken op die files. Iedereen vult misschien het mobiliteitsbudget op een andere manier in, maar het kan wel – dat bewijzen de proefprojecten – mensen bewuster maken.

Minister, ik volg u als u zegt dat we niet moeten focussen op één vervoersmodus en dat we moeten proberen om de combimobiliteit bij gebruikers ingang te doen vinden. Ik ben er dus voorstander van om met dat mobiliteitsbudget op die manier vrijheid te geven. Maar dan moeten we wel – zoals ook in andere dossiers – het signaal geven dat we dat op een goede manier in elkaar moeten steken. We moeten niet van de regen in de drup terecht komen. Ik voel dus wel wat voor de oproep van de heer de Kort om de contacten die u ongetwijfeld hebt in de Federale Regering, opnieuw aan te wenden om tot een goede oplossing te komen.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**Paul Van Miert (N-VA):** Collega's, we moeten niemand overtuigen van het feit dat zoiets als het mobiliteitsbudget de congestie en de files zal verbeteren als dat effectief goed wordt geïnstalleerd. Maar nog eens: die salariswagens zijn er puur om fiscale redenen gekomen, en omwille van de hoge lasten op lonen en op verlonen. Als je die dingen van de weg probeert te halen met een mobiliteitsbudget,

zul je ook een fiscaliteit moeten installeren die dat aanvaardbaar maakt voor de werknemer, die er het voordeel van heeft en die daarvoor heeft getekend in zijn werkcontract of arbeidsovereenkomst. Maar je gaat het ook fiscaal aantrekkelijk, of tenminste even aantrekkelijk, moeten maken als de salariswagen voor de werkgever.

Mijnheer de Kort, met alle respect, maar u gaat een beetje kort door de bocht. De sleutel van het mobiliteitsbudget, het succes ervan, ligt enkel en alleen bij een aanvaardbare fiscaliteit, zowel voor de ene als voor de andere kant. Namens mijn fractie zeg ik u dat we daar, zolang we er niet uit zijn, in dezelfde situatie blijven zitten. Het kan niet zijn dat er nog eens een lastenverhoging komt, niet voor de werkgever en ook niet voor de werknemer.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Het feit dat we niet bevoegd zijn, heeft ons niet tegengehouden om een sterk pleidooi te houden bij de federale collega's. Wij willen klaar kunnen staan met flankerende maatregelen die aansluiten bij de combimobiliteit. Het belangrijkste voor ons is dat mensen niet langer gekluisterd zijn aan die bedrijfswagen, dat ze een keuzevrijheid hebben en er de facto niet langer toe worden gedwongen om die bedrijfswagen niet alleen te aanvaarden maar ook te gebruiken.

Nu doen zich gevallen voor van mensen die in de nabijheid wonen van een openbaarvervoermogelijkheid, in concreto een station, maar die zich toch bedienen van een bedrijfswagen. Zij krijgen een dergelijke wagen aangeboden, en wanneer ze die niet gebruiken, gooien ze een financieel voordeel te grabbel. Daarnaast zouden ze dan ook nog moeten kiezen voor het betalend gebruik van het openbaar vervoer. Dat is een hallucinante situatie die, welke concrete oplossing de federale overheid dan ook voor ogen heeft, wordt aangepakt. Wanneer we een zicht hebben op de concrete omzetting van die federale maatregel, kunnen wij klaar staan met ondersteunende flankerende maatregelen.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik kijk uit naar die flankerende maatregelen die u zult uitwerken. Ik denk dat de impact van de keuze die de federale overheid heeft gemaakt, minimaal zal zijn voor het beperken van het aantal files. Mensen moeten bewust worden gemaakt van de mogelijke alternatieven. Met een mobiliteitsbudget zou dit tot de mogelijkheden moeten behoren.

Ik stel vast dat er bij bedrijven waar mobiscans worden toegepast, een belangrijke transitie wordt gemaakt. Wanneer de flankerende maatregelen in die richting kunnen worden gestimuleerd, dan zullen mensen steeds meer die modal shift maken naar eventueel het openbaar vervoer en de fiets. Nu wordt nog te automatisch voor de auto gekozen. Wanneer de enige verandering is dat men in plaats van een bedrijfswagen nettoloon geeft, dan blijft men te gemakkelijk die keuze maken voor de wagen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.