

VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

18 OKTOBER 1995

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis c.s. —

**betreffende het stimuleren van het overheidspersoneel in ruime zin om
meer gebruik te maken van de fiets voor het woon-werkverkeer**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er zijn in Vlaanderen en in Nederland, het fietsland bij uitstek, bedrijven en overheidsinstanties die op een originele manier een bijdrage leveren tot een milieuvriendelijke oplossing van de mobiliteitscrisis. Congestieproblemen brengen hun bereikbaarheid in gevaar, zakenrelaties en goederentransport raken niet tijdig ter plaatse, werknemers arriveren te laat door de files. Daarenboven kost de aanleg van voldoende parkeerplaatsen een bom geld.

Wij menen dat ook de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid moet opnemen en een plan moet uitwerken om meer personeel op de fiets naar het werk te krijgen. Daarbij moet uitdrukkelijk op de ambtenaren en leerkrachten gemikt worden. Met de fiets naar het werk gaan is gezond, goedkoop voor individu en maatschappij, soepel, neemt weinig ruimte in beslag, veroorzaakt geen file- of parkeerproblemen en is daardoor betrouwbaar. Uiteraard is het milieuvriendelijk. Voor korte woon-werkafstanden tot zo'n 10 kilometer is de fiets ideaal, maar ook grotere afstanden zijn best haalbaar.

De fiets is eveneens bruikbaar, als voor- en na-transportmiddel met de trein. We kunnen meestal wel met de fiets van huis naar het station. Maar wat als onze bestemming ver van een station ligt ?

De fiets meenemen op de trein zou prachtig zijn, ware er niet een prijskaartje aan verbonden : 150 BEF heen en evenveel terug. Het kan anders : in Luxemburg betaalt men 30 BEF, in Frankrijk is het geheel gratis voor zover men binnen de regio blijft. De passagier die men aldus bijwint versterkt de rendabiliteit van het treinvervoer.

Volgens het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS is deze zelfs niet verplicht het vervoer van begeleide fietsen te organiseren.

Er is natuurlijk het probleem regen. Eigenlijk blijkt het maar één op twintig ritten te regenen. Tegenwoordig bestaat er zeer goede ademende regenbescherming. Met wat creativiteit moet het mogelijk zijn in scholen en overheidskantoren ruimten in te richten waar fietsende leerkrachten en ambtenaren zich kunnen verfrissen en omkleden.

Overdekte en veilige fietsstallingen dichtbij de werkplek zijn erg gewenst. Fietzers geven de voorkeur aan steunen waaraan ze hun kader kunnen bevestigen met hun eigen slot of, beter nog, met een stevig vergrendelbare beugel. De traditionele wielklemmen bekoren hen weinig, omdat die het voorwiel kunnen beschadigen. Verder is een nationaal in te voeren uniforme registratie van fietsen een goed instrument om de kwaal van de fietsdiefstal tegen te gaan.

Veilige en comfortabele fietsroutes naar de kantoren en de scholen maken deze vorm van woon-werk-verplaatsing aantrekkelijk. Voor bezoekers van de overheidsgebouwen en voor de leerlingen zijn zulke routes ook interessant. Een kilometer hoogwaardige fietsroute kost twintig keer minder dan een kilometer autosnelweg en tien keer minder dan een kilometer autoweg.

De Vlaamse overheid kan financiële stimulansen geven aan haar personeelsleden die met de fiets naar het werk gaan : een kilometervergoeding, een fiets in bruikleen of op goede voorwaarden laten aankopen.

De fiets is een goedkoop vervoermiddel. Maar helemaal gratis is hij niet. Kosten zijn de aankoop, het onderhoud, mogelijk een verzekering, stallingkosten, fiets- en regenkleding. De Nederlandse fietserbond berekende in 1991 de kostprijs van het fietsgebruik. Daarbij werd uitgegaan van een hoog kwaliteitsniveau. De vaste kosten (afschrijving over vijf jaar, verzekering over drie jaar, kleding en jaarlijkse onderhoudsbeurt) bedragen zowat 800 frank per maand of 9.600 frank per jaar. De variabele kosten (slijtage onderdelen, klein onderhoud) bedragen zowat twee frank per kilometer. Het is dan ook logisch dat ook fietzers vergoed worden voor hun vervoerprestatie in het woon-werkverkeer. Temeer daar zij een reële bijdrage leveren aan een mens- en milieuvriendelijk verkeersbeleid.

De fiscus beschouwt een fietsvergoeding als een voordeel van allerlei aard. Ze is dus behoudens een eventuele vrijstelling volledig belastbaar. Kosten die de werkgever maakt voor gemeenschappelijk werknemersvervoer, zijn volledig fiscaal aftrekbaar voor hem en de werknemer wordt niet belast op dit vervoer, ook niet als het volledig gratis ter beschikking wordt gesteld. In het verleden heeft de overheid de aanschaf van aandelen fiscaal aangemoedigd. Het verwerven van een eigen woning wordt al zeer lang bevorderd door allerlei fiscale aftrekmogelijkheden. Fietsvergoedingen die een overheid of een bedrijf uitkeert, worden nog interessanter als ze niet belastbaar worden gemaakt. Zo wordt maatschappelijk gewenst gedrag ook fiscaal bevorderd. Dit kan de Vlaamse regering niet regelen, maar ze kan het wel bepleiten bij de federale overheid. Ik verwijs hierbij naar Nederland, waar sinds 1 september 1995 een aantal fiscale maatregelen van kracht zijn. Voor alle vragen omtrent de fiscale behandeling van de fiets kunnen werkgevers en werknemers er terecht in speciale fietsinformatiepunten (FIP). Deze zijn te raadplegen in alle belastingkantoren.

Sommige maatregelen die worden voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren, kosten geld. Dat kan worden verantwoord doordat de maatschappelijke factuur voor de externe kosten van het autogebruik daalt. Die externe kosten worden veroorzaakt door de ongevallen, het verkeerslawaaï, de ziekmakende luchtverontreiniging, het broeikas-effect, het ruimtebeslag voor parkeerplaatsen en wegen, de uitputting van de grondstoffen en olievoorraden, de autowrakken, de politiediensten, de gevraagde telematica voor verkeersbegeleiding en natuurlijk de kosten van de wegen en hun zeer duur onderhoud. Volgens Langzaam Verkeer kunnen de externe kosten van het autogebruik alleen voor het woon-werkverkeer op 40,6 miljard frank worden geschat.

De voorgestelde maatregelen zullen meer effect sorteren als ze in een samenhangend plan worden geïntegreerd. Improvisatie is uit den boze, omdat daardoor de goodwill tegenover het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer wordt ondergraven. Het verdient aanbeveling dat dit plan deel uitmaakt van een meer globaal opzet, dat ook een carpooling, openbaar vervoer en telewerken omvat. Een organisatie zoals Langzaam Verkeer komt in aanmerking om hierbij betrokken te worden. In de vorige legislatuur heeft ze een handboek en een studiedag over Bedrijfsvervoerplan uitgewerkt. Andere partners kunnen eveneens een activerende rol spelen.

Ook de federale minister Miet Smet neemt maatregelen om bedrijfsvervoerplannen te stimuleren. Aangezien de overheid zelf een belangrijk werkgever is, kan zij het voorbeeld geven en eigen vervoerplannen ontwikkelen voor haar personeel. De fiets als meest milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel verdient daarin een ereplaats.

Cecile VERWIMP-SILLIS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat het aantal afgelegde autokilometers kan worden verminderd door het gebruik van de fiets te stimuleren voor het woon-werkverkeer ;

– overwegende dat dit gezond is voor mens en milieu en leidt tot belangrijke besparingen voor individu, gemeenschap en de volgende generaties ;

– vraagt de Vlaamse regering

1. een samenhangend plan te ontwikkelen om het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer door overheidspersoneel en leerkrachten te stimuleren ;

2. in versneld tempo voorzieningen te treffen die dit fietsgebruik bevorderen zoals fietsroutes en fietspaden, fietssluisen en fietsstallingen en een veralgemening van zone 30 in woongebieden ;

3. financiële stimulansen uit te werken om meer ambtenaren en leerkrachten op de fiets te krijgen voor hun rit naar het werk ;

4. bij de federale overheid maatregelen te bepleiten die het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer aanmoedigen zoals het belastingvrij maken van financiële stimulansen voor het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, de uniforme registratie van fietsen, het instellen van fietsinformatiepunten (FIP) en het beheerscontract met de NMBS aanpassen zodat begeleid fietsvervoer mogelijk blijft en goedkoper wordt.

Cecile VERWIMP-SILLIS

Bruno TOBBACK

Carl DECALUWE

Johan SAUWENS
