

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

27 mei 1997

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**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Paul Dumez**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Steve Stevaert, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, René Swinnen, Jacques Timmermans ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

124 (1995-1996)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nrs. 2 en 3 : Amendementen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak op 2 oktober 1996 en 21 mei 1997 het 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

I. TOELICHTING

De aanleiding tot dit voorstel van resolutie, zo stelt mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, is de enorme toename van de automobilititeit en de congesties die daar het gevolg van zijn. De indieners erkennen dat het probleem enkel door een omvattende aanpak kan worden opgelost, maar willen met dit voorstel van resolutie alvast de aandacht vestigen op een deelaspect daarvan, namelijk het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer. Dit stimuleren houdt in dat er aan het gebruik van de fiets bepaalde voordelen worden verbonden, zodanig dat de gebruikers er belang bij hebben om met de fiets te gaan werken. De resolutie stelt voor om in eerste instantie vooral het overheidspersoneel daartoe te stimuleren, enerzijds omdat dit een voor de overheid gemakkelijk bereikbaar publiek is, en anderzijds omdat de overheid in deze een voorbeeldfunctie dient te vervullen. Het voorstel beperkt zich bovendien tot het woon-werkverkeer, omdat het hier regelmatige verplaatsingen betreft, via een vaste route, die in veel gevallen relatief beperkt zijn. Wat de langere verplaatsingen betreft, wordt er in het voorstel voor gepleit om het gemakkelijker en goedkoper te maken om de fiets mee te nemen op de trein en het beheerscontract van de NMBS in die zin aan te passen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis houdt vervolgens een meer algemeen pleidooi voor het stimuleren van het fietsverkeer. De fiets is volgens haar de beste koop op het vlak van de mobiliteit, omdat het een goedkoop, gezond, relatief snel en aangenaam vervoermiddel is, dat bovendien vrij compact is en kadert in de inspanningen van de overheid om de uitstoot van CO₂ te beperken. De problemen die zich stellen op het vlak van de veiligheid zijn volgens de indiener niet inherent aan het vervoermiddel, maar zijn een gevolg van de toenemende automobilititeit. Die problemen kunnen dan ook worden opgelost door de veiligheid van de zwakke weggebruiker, in casu de fietser, stelselmatig te laten primeren op de eventuele ongemakken van de automobilist. Idealiter moet het fietsverkeer

zoveel mogelijk worden gescheiden van het autoverkeer. Waar dit niet haalbaar is, voornamelijk in woongebieden, dient de zone 30 veralgemeend te worden ingevoerd. Bovendien moet ook meer aandacht worden geschonken aan het aanleggen van fietspaden, fietsroutes en fietssluizen en fietsstallingen. Het ontbreken van fietsstallingen blijkt inderdaad een grote rem te zijn op het gebruik van de fiets. Indien in meer fietsstallingen wordt voorzien die bovendien ook veilig zijn, zal het fietsgebruik automatisch toenemen. Vooral voor de bezitters van duurdere fietsen zijn deze voorzieningen noodzakelijk.

II. BESPREKING

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, wenst zich als dusdanig niet in dit debat te mengen en de autonomie van het Parlement terzake ten volle te respecteren. Toch wil hij de commissieleden informeren over een aantal reeds getroffen maatregelen die in de lijn liggen van het voorliggende voorstel van resolutie.

Het aantal dagelijkse woon-werkverplaatsingskilometers in Vlaanderen bedraagt gemiddeld ongeveer 46 miljoen, waarvan ongeveer 12,4 miljoen tijdens de avondspits tussen 16.00 en 18.00 u. Ongeveer 14% van de woon-werkverplaatsingen wordt per bromfiets gedaan t.o.v. 69% met de wagen (als bestuurder of passagier). Dat is wat lager dan het gemiddelde fietsgebruik: ongeveer 16,5% van alle verplaatsingen worden al fietsend gedaan (fietsen in voor- en natransport van openbaar vervoer niet inbegrepen).

Er zijn op dit ogenblik reeds meerdere initiatieven genomen om de vervoerswijzekeuze van de Vlaamse ambtenaren te beïnvloeden: op dit ogenblik worden er in alle provincies bedrijfsvervoerplannen uitgewerkt. In dit kader is reeds nagegaan welke de vervoerswijzekeuze is van de in de WTC-III gehuisveste ambtenaren van het Vlaams Gewest. Het aandeel autogebruikers blijkt er, o.a. omwille van de goede ontsluiting met trein en bus, laag te liggen. Bij de keuze van de locatie van de nieuwe overheidsgebouwen voor de Vlaamse administratie (ook de gedeconcentreerde diensten) wordt rekening gehouden met de impact van deze locatie op de bereikbaarheid t.a.v. de niet-autogebruikers. Ook uit de gegevens over het verplaatsingsgedrag van de administratie van de provincie Limburg, verzameld in het kader van een vervoersplan, blijkt dat er, gelet op de te hoge gemiddelde woon-werkafstand, relatief weinig mogelijkheden

zijn om het aandeel fietsen belangrijk te doen toenemen.

Op basis van deze exemplarische studies wordt er op dit ogenblik van uitgegaan dat de impact van een fietsbevorderend beleid t.a.v. de ambtenaren van het gewest relatief zwak zal zijn, omdat de gemiddelde woon-werkafstand dikwijls te groot is om nog al fietsend af te leggen en de locaties vrijwel steeds goed door het openbaar vervoer (trein, tram en bus) ontsloten zijn. Meer impact op het totale mobiliteitsvolume kan nog bereikt worden door in te spelen op de woon-werkafstand. Ofwel zal dan het werk in de omgeving van de woning moeten gebracht worden (decentralisatie van het werk o.a. met behulp van telematica); ofwel zal de woning in de omgeving van het werk moeten gebracht worden (o.a. via herhuisvestingspremies e.d.m.). Flankerend aan een dergelijk beleid kan dan wel een fietsbevorderend beleid worden gevoerd.

Het Vlaams Gewest heeft het door Europa ondersteund LIFE-project Gent eveneens financieel ondersteund. In dit project stond de beïnvloeding van de vervoerswijze van en naar scholen en administraties in de Gentse binnenstad centraal. Van recentere datum is een soortgelijk door Europa ondersteund project voor Leuven, waarin het Vlaams Gewest eveneens financieel participeert. Het LIFE-project geeft aan dat met behulp van sensibilisering en gericht advies een zeer kleine verschuiving van de auto naar andere vervoerswijzen van hooguit enkele procenten mogelijk is.

Naast informatieverstrekking en sensibilisering zijn meer structurele maatregelen noodzakelijk om gewoontevorming, het hanteren van dikwijls terrechte veiligheidsargumenten, het attractiever blijven vinden van de individuele auto te doorbreken. De analyse van het verplaatsingsgedrag van ambtenaren op gemeentelijk niveau in bv. een gemeente als Edegem geeft effectief aan dat er hier meer mogelijkheden zijn om het fietsen te bevorderen op gemeentelijk niveau, dit omdat woonplaats en werkplaats hier nog dikwijls op fietsafstand van elkaar liggen. En dit is in vele gevallen weer het gevolg van de voorwaarden die vele gemeenten aan de woonplaats van hun personeel gesteld hebben.

Het stimuleren van het fietsgebruik naar scholen en gemeenten kan vanuit het kabinet verder ondersteund worden, o.a. via het convenantenbeleid, waarbij aangedrongen wordt om aan de schuilhokjes voor het openbaar vervoer eveneens in veilige fietsstallingen te voorzien. Ook bij de

herinrichting van stationsomgevingen wordt aandacht voor de fietsgebruiker gevraagd. Dezelfde aandacht kan ook gevraagd worden langs de via subsidies ondersteunde proefprojecten.

In de begroting wordt jaarlijks reeds in bijna 1 miljard frank voorzien voor de aanleg van fietsvoorzieningen. De budgettaire ruimte om het hierboven toegelichte beleid langs gewestwegen en intergemeentelijke nieuwe verbindingen voor fietsers te realiseren is bijgevolg aanwezig. In de mobiliteitsconvenanten zijn er bijakten voorzien, waarbij aan de engagement inzake aanleg van nieuwe fietspaden langs gewestwegen en tussen gemeenten, voorwaarden gesteld worden. Deze voorwaarden impliceren dat de gemeenten aansluitende fietsbevorderende initiatieven moeten nemen.

Concreet betekent dit dat aan gemeenten gevraagd kan worden over te gaan tot het voorzien in aanvullende faciliteiten voor fietsstallingen, het signaleren van fietsroutes en het stimuleren van fietsgebruik door het gemeentepersoneel e.d.m. Ook kunnen in de mobiliteitsconvenanten voorwaarden gesteld worden met betrekking tot de aanleg of uitbreiding van zone 30 gebieden. Dit betekent wel dat dan in de nodige gemeentelijke budgetten dient voorzien te worden om de inrichting van zone 30 gebieden mogelijk te maken. In de bestaande federale wetgeving m.b.t. zone 30 is vastgelegd dat de betrokken weg dusdanig ingericht moet zijn dat fysieke maatregelen de wenselijke 30 km/u snelheid ook kunnen garanderen. De bevoegde inspecteurs stellen zich vrij beperkend op t.a.v. de mogelijke invoering : zij passen de wet naar de letter toe. De juridische veralgemening van zone 30 in alle woongebieden dreigt in de praktijk dode letter te blijven, tenzij er een zeer restrictief toezicht met hoge pakkans en consequente bestraffing doorgevoerd wordt. Op korte termijn lijkt een wijziging (versoepeling) van de houding van de federale ambtenaren in de toepassing van de wetgeving meer garanties te bieden voor de verdere herinrichting van verblijfsgebieden.

Financiële stimulansen t.a.v. het fietsverkeer kunnen uitgewerkt worden om meer ambtenaren en leerkrachten op de fiets te krijgen voor hun rit naar het werk. De fiscus beschouwt een fietsvergoeding als een voordeel van allerlei aard. Zij is dus behoudens een eventuele vrijstelling volledig belastbaar. Indien de Vlaamse overheid haar werknemers zou vergoeden voor het gebruik van de fiets in het kader van hun woon-werkverplaatsing, impliceert dit dat finaal 40% tot 55% per personeelslid terugvloeit naar de federale overheid. De impact van dergelijke financiële stimulansen wordt hierdoor

uitgehouden. Een dergelijke piste wordt bijgevolg beter gevolgd indien er op federaal niveau garanties op fiscale vrijstelling kunnen gegeven worden.

Voorlopig kan gedacht worden aan het verlenen van ander vormen van voordelen, zoals het gebruik van een dienstfiets om het woon-werkverkeer te vergemakkelijken, werktijdverkorting of extra verlofdagen. Door het vergroten van de financiële autonomie van de inrichtende machten in het onderwijs heeft de gewestelijke overheid hier echter impliciet afstand gedaan van een aantal concrete interventiemogelijkheden.

De minister wijst er ten slotte op dat het voorstel van resolutie in belangrijke mate interfereert met de federale bevoegdheden. Als Vlaams minister is er enkel de mogelijkheid om deze materies te agenderen op het Interministerieel Comité voor Verkeer. Dit geldt specifiek voor de overeenkomst die in dit kader moet worden gemaakt met de NMBS, het bepalen van uniforme richtlijnen voor de gemeentelijke registratie van fietsen, garanties voor fiscale vrijstelling van fietsvergoedingen en het versoepelen van de interpretatie van de wetgeving inzake Zone 30.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis stelt vast dat er geen tegenspraak bestaat tussen het betoog van de minister en de tekst van de resolutie. De opstellers van de resolutie waren zich wel degelijk bewust van het door de minister aangestipte probleem van de belastbaarheid van de financiële stimulansen en vragen in punt 4 van het voorstel van resolutie dan ook dat de Vlaamse regering er bij de federale overheid voor zou pleiten om de betrokken financiële stimuli fiscaal aftrekbaar te maken. Daartoe werd er trouwens, in overleg met de fractie van de spreker, reeds een wetsvoorstel ingediend in de Kamer door de heren Olivier De Leuze en Hugo Van Dienderen (Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 31 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 om het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer fiscaal aan te moedigen. Gedr. Stuk., Kamer van Volksvertegenwoordigers, 619/1 – 95/96).

De heer Bruno Tobback kan zich terugvinden in de uiteenzetting van de minister. Hij vraagt wel de bijzondere aandacht van de minister voor de problematiek van het vervoer van leerlingen en leerkrachten. Hij informeert in dit verband naar de stand van zaken betreffende de schoolvervoersplannen die door een vorige regering werden gestimuleerd. Ten slotte beaamt hij dat de voorliggende problematiek hoe dan ook een belangrijke federale dimensie heeft.

De heer Ward Beysen deelt de algemene bekommernis van de indieners van het voorstel maar vindt zich, wat de concrete invulling betreft, beter terug in de uiteenzetting van de minister. Het in de resolutie aangekaarte probleem mag volgens hem immers niet geïsoleerd worden van de bredere mobiliteitsproblematiek. Hij vreest met name dat het nemen van geïsoleerde maatregelen ten voordele van de fietser het 'fietsterrorisme' in de hand zal werken. Tenslotte vraagt hij zich af of een resolutie van het Vlaams Parlement het aangewezen instrument is om een probleem te signaleren dat voor een groot stuk op federaal niveau dient te worden opgelost.

Ook de heer Jan Penris heeft sympathie voor de in het voorstel vertolkte bekommernis, maar hij tekent voorbehoud aan bij het pleidooi voor een veralgemeende zone 30 in de woonzones, omdat dit belangrijke kosten met zich mee dreigt te brengen voor de gemeenten.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMING

In een amendement A. ingediend door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis en de heren Carl Decaluwé, Bruno Tobback en Johan Sauwens (Stuk 124 (1995-1996) – Nr. 2) wordt voorgesteld om aan de derde streep, 1°, de volgende woorden toe te voegen : "meer bepaald voor een afstand van ongeveer 10 km en voor voor- en natransport bij het openbaar vervoer".

Uit statistieken blijkt immers dat 55% van alle fietsverplaatsingen gebeuren over een afstand van minder dan 5 kilometer. Wat de langere verplaatsingen betreft, wordt er in punt 4 van het voorstel van resolutie voor gepleit om het gemakkelijker en goedkoper te maken om de fiets mee te nemen op de trein en het beheerscontract van de NMBS in die zin aan te passen.

Het amendement wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

De heer Carl Decaluwé wijst op de belangrijke procedurele en budgettaire implicaties die het afsluiten van de mobiliteitsconvenanten hebben voor steden en gemeenten, mede door de modaliteiten voor het aanleggen van extra fietspaden en het inrichten van fietsstallingen.

Er is een ruime instemming met het principe dat de fietsbevorderende maatregelen op de meest efficiënte wijze zullen worden toegepast indien ze pas-

sen in de mobiliteitsconvenanten die met de gemeentebesturen worden afgesloten.

In een amendement B. ingediend door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis en de heren Carl Decaluwé, Bruno Tobback en Johan Sauwens (Stuk 124 (1995-1996) – Nr. 2) wordt voorgesteld om in de derde streep, 2°, voor de woorden "in het versneld tempo", de volgende woorden in te voegen : "in het kader van de mobiliteitsconvenanten samen met de gemeentebesturen".

Het amendement wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

De heer Paul Dumez merkt op dat een veralgemening van de zone 30 in de woongebieden een federale materie is. Het onderbrengen van dit element onder punt 2 is derhalve niet correct, aangezien de Vlaamse regering hier niet voor bevoegd is. Indien een uitbreiding van de zone 30 in woongebieden gewenst is, moet dit onder punt 4 van het voorstel van resolutie worden geplaatst, bij de maatregelen die bij de federale overheid zullen bepleit worden. Bovendien is een algemene veralgemening van de zone 30 volgens spreker niet wenselijk. Bij het invoeren van de zone 30 in woongebieden moet men rekening houden met de lokale factoren die sterk van elkaar kunnen verschillen. Een individuele afweging is derhalve noodzakelijk.

In een amendement (Stuk 124 (1995-1996) – Nr. 3) stellen mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, de heren Carl Decaluwé en Patrick Lachaert voor, om in de

derde streep, 2°, op de voorlaatste en laatste regel de woorden "en een veralgemening van zone 30 in woongebieden" te schrappen.

Het amendement wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Op basis van de reeds eerder aangehaalde overweging dat de invoering van de zone 30 in woongebieden geen Vlaamse maar een federale aangelegenheid is, wordt in een amendement C. ingediend door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis en de heren Carl Decaluwé, Bruno Tobback en Johan Sauwens (Stuk 124 (1995-1996) – Nr. 2) voorgesteld, om aan de derde streep, 4°, de volgende woorden toe te voegen : ", en het stimuleren en versneld doorvoeren van het zone-30-beleid".

Het amendement wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Het geamendeerde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

De verslaggever,

Paul DUMEZ

De voorzitter,

Jaak GABRIELS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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, meer bepaald voor een afstand van ongeveer 10 km en voor voor- en natransport bij het openbaar vervoer.
 - 2° in het kader van de mobiliteitsconvenanten samen met de gemeenschapsbesturen in versneld tempo voorzieningen te treffen die dit fietsgebruik bevorderen zoals fietsroutes en fietspaden, fietssluisen en fietsstallingen.
 - 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 belastingsvrij maken van financiële stimulansen voor het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, de uniforme registratie van fietsen, het instellen van fietsinformatiepunten (FIP), het aanpassen van het beheerscontract met de NMBS zodat begeleid fietsvervoer mogelijk blijft en goedkoper wordt, en het stimuleren en versneld doorvoeren van het zone-30-beleid.
-