

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



Zitting 2008-2009

13 november 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems, mevrouw Vera Dua, de heren Jos Stassen en Jef Tavernier en mevrouw Mieke Vogels –

**betreffende de bevordering van een milieuvriendelijker
en duurzamer woon-werkverkeer**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Marleen Van den Eynde**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn,
Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den
Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren
Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc
van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de
heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, Frans
Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene,
Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert
Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

Zie:

1570 (2007-2008)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak op 4 november 2008 het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems, mevrouw Vera Dua, de heren Jos Stassen en Jef Tavernier en mevrouw Mieke Vogels betreffende de bevordering van een milieuvriendelijker en duurzamer woon-werkverkeer. Het voorstel werd verworpen met zeven stemmen bij vijf onthoudingen.

I. TOELICHTING DOOR DE EERSTE INDIENER

De heer *Eloi Glorieux* vermeldt dat het Vlaamse Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV) in het najaar van 2007 een mobiliteitsenquête organiseerde waaraan 522 afgevaardigden bij bedrijven met ten minste 50 werknemers deelnamen. Uit de enquête blijkt dat slechts een minderheid van de werkgevers bereid is de problemen op het vlak van woon-werkverkeer aan te pakken. Bedrijven gaan ook weinig innovatief te werk bij het oplossen van die problemen.

De resultaten van de mobiliteitsenquête van het ABVV kunnen als volgt worden samengevat.

Uit de enquête blijkt dat het sociaal overleg over mobiliteit van slechte kwaliteit is: slechts 32 procent van de werkgevers is bereid mobiliteitsproblemen aan te pakken. In meer dan de helft van de bedrijven loopt het overleg over mobiliteit mank. In 44 procent van de bedrijven is er helemaal geen overleg over het thema mobiliteit. In slechts 11 procent van de bedrijven is er iemand specifiek verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid. De verplichting voor bedrijven met ten minste 100 werknemers om driejaarlijks de ‘federale diagnostiek’ in te vullen (een enquête over hoe ze hun mobiliteit organiseren) heeft niet geleid tot meer en beter overleg over mobiliteit.

Het ABVV besluit dat de federale diagnostiek als instrument enkel zin heeft als de problemen van werknemers met woon-werkverkeer een volwaardig element worden in het sociaal overleg op sector- en bedrijfsniveau. Dat is niet alleen feiten vaststellen maar ook knelpunten wegwerken.

De tweede set resultaten had betrekking op de bedrijfswagens.

Momenteel komen er jaarlijks 20.000 bedrijfswagens bij. Bijna de helft van de nieuwe wagens wordt ingeschreven op naam van een onderneming. Soms hoort er een gratis tankkaart bij. Slechts 4 procent

van de betrokken bedrijven zou volgens de enquête investeren in energiezuinige bedrijfswagens. Slechts 2 procent van de werknemers krijgen een opleiding in energiezuinig, veilig en milieuvriendelijk rijden. In een op vijf bedrijven (22 procent) behoort de bedrijfswagen tot het algemene verloningsbeleid. Nochtans kant 91 procent van de werknemers zich tegen het verplicht opdringen van een bedrijfswagen. Ze opteren voor de vrije keuze om al dan niet een deel van het loon uitbetaald te krijgen in de vorm van een bedrijfswagen.

Het Vlaamse ABVV wil dat het uitdelen van bedrijfswagens als onderdeel van de verloningspolitiek ontmoedigd wordt. Werknemers moeten in ruil een algemeen mobiliteitsbudget krijgen, waarover ze vrij kunnen beschikken.

Een derde soort van conclusies van deze bevraging betrof de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer.

Liefst 63 procent van de ondervraagde werknemers betaalt zijn autokosten voor woon-werkverkeer volledig zelf. Door de hoge benzineprijzen leidt dat tot een wezenlijke koopkrachtdaling. Het is dan ook belangrijk dat werknemers een comfortabel en vlot alternatief hebben voor de auto. Vandaag is evenwel slechts 41 procent van de bedrijven vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. 59 procent van de werknemers is dus aangewezen op de dure wagen voor het woon-werkverkeer. De kilometerkosten van het openbaar vervoer bedragen nochtans minder dan de helft van de autokilometerkosten (exclusief de aankoopkosten van de auto).

Het ABVV vraagt dan ook terecht dat de Vlaamse en federale overheden fors investeren in een verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, met bijzondere aandacht voor de ontsluiting van bedrijven en bedrijfsterreinen. Meer werknemers moeten gebruik kunnen maken van de bus, tram en trein om op hun werk te geraken. Momenteel betaalt de federale overheid 20 procent van de abonnementskosten, op voorwaarde dat de werkgever de overige 80 procent betaalt. Als ook de Vlaamse overheid 20 procent van de abonnementskosten zou bijdragen, dan moet de werkgever slechts 60 procent bijpassen.

De ABVV-enquête toont aan dat bedrijven niet op een innovatieve wijze met mobiliteit bezig zijn:

- bedrijfsfietsen zijn slechts in 17 procent van de gevallen beschikbaar;
- slechts 5 procent van de bedrijven organiseert telewerken;

- in slechts 15 percent van de bedrijven worden trein- en busvertragingen niet afgetrokken van de arbeidstijd;
- slechts 3 percent van de werknemers krijgt een werkgeversbijdrage in de parkeerkosten bij NMBS-stations;
- in slechts 9 percent van de bedrijven zijn de werktijden afgestemd op de trein- en busuren;
- slechts 4 percent van de bedrijven investeert in energiezuinige bedrijfswagens;
- slechts 20 percent van de bedrijven beschikt over collectieve bedrijfswagens;
- slechts 8 percent van de bedrijven voorziet in een carpoolpremie;
- slechts 5 percent van de bedrijven voorziet in een gegarandeerde thuisrit voor carpoolers via taxi of collectieve bedrijfswagen.

De enquête toont duidelijk aan dat bedrijven meer innovatief moeten nadenken over en omgaan met mobiliteit. De resultaten bewijzen dat er nog veel mogelijk is om op een constructieve wijze een meer duurzaam woon-werkverkeer te stimuleren.

Dit voorstel van resolutie geeft enkele voorzetten voor maatregelen die de Vlaamse Regering zou kunnen nemen om, samen met het bedrijfsleven, de woon-werkverplaatsingen milieuvriendelijker en duurzamer te maken. Hij is er zich van bewust dat een aantal van deze voorstellen verwezenlijkt kunnen worden via het Pendelplan. De resultaten van de enquête tonen echter duidelijk aan dat dat onvoldoende is.

Het voorstel van resolutie vraagt de Vlaamse Regering:

- er bij de bedrijven in Vlaanderen met ten minste 100 werknemers op aan te dringen om de knelpunten die bij de driejaarlijkse federale diagnostiek op het vlak van mobiliteit gerapporteerd worden, ook daadwerkelijk aan te pakken;
- een beleid uit te werken en in de nodige budgetten te voorzien om bedrijven te stimuleren om:
 - a) een mobiliteitsmanager aan te stellen die het mobiliteitsbeleid van het bedrijf coördineert, volgt, evalueert en de werknemers sensibiliseert;

b) hun werknemers een ‘duurzaam mobiliteitsbudget’ ter beschikking te stellen als vrijekeuzealternatief voor het aanbieden van een bedrijfswagen;

c) te investeren in milieuvriendelijke en energiezuinige bedrijfswagens;

- net als de federale overheid 20 percent van de abonnementskosten voor de woon-werkverplaatsingen van werknemers met het openbaar vervoer voor haar rekening te nemen, op voorwaarde dat de werkgever de overige 60 percent van het abonnement terugbetaalt;
- met de bedrijven een overeenkomst af te sluiten waarbij een stap- en fietsvergoeding voor de werknemers wordt ingevoerd, waarvan de Vlaamse overheid 50 percent voor haar rekening neemt en de werkgever de overige 50 percent betaalt;
- en lokale besturen aan te moedigen om in het kader van module 15 van de mobiliteitsconvenants een planmatige aanpak te ondersteunen in het kader van bedrijfsvervoersplannen.

II. BESPREKING

De heer *Joris Vandenbroucke* is het eens met de diagnose van het probleem. Dat is ook een belangrijke gevoeligheid bij de meerderheid. Hij verwijst naar een goedgekeurde resolutie van de meerderheid waarin aan de Vlaamse Regering gevraagd werd stimulansen uit te werken om een rationeel gebruik van bedrijfswagens en om een duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen.

Hij geeft toe dat daaraan geen rist concrete maatregelen werd gekoppeld omdat de Vlaamse Regering zelf een Pendelplan heeft goedgekeurd met een Pendelfonds. Dat fonds voorziet in middelen om bedrijven te steunen die met creatieve oplossingen komen om structureel aan dat woon-werkverkeer iets te doen.

Hij zal dit voorstel van resolutie niet steunen omdat hij van oordeel is dat het niet nodig is om een dergelijk gedetailleerd actieplan goed te keuren. Een heleboel van die maatregelen kunnen nu vandaag al plaatsgrijpen dankzij het Pendelfonds.

De heer *Jos De Meyer* sluit zich aan bij de verstandige tussenkomst van de heer *Joris Vandenbroucke* en stelt dat zijn fractie dit voorstel ook niet zal steunen.

Mevrouw *Annick De Ridder* sluit zich eveneens aan bij de vorige tussenkomsten. Er zitten heel wat valabele elementen in dit voorstel maar ze stelt dat deze mobiliteitsenquête sterk veralgemeend wordt en geen rekening houdt met de representativiteit van bepaalde bedrijven. Zij is trouwens van oordeel dat dwingend optreden een stap te ver is. Een aantal maatregelen situeren zich bovendien op federaal vlak. Haar fractie zal dus ook dit voorstel niet goedkeuren.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het een nobel voorstel maar zij is van oordeel dat het probleem zich vooral op federaal niveau situeert. Zolang de loonkost zo hoog blijft, zullen bedrijven uitwegen blijven zoeken. Daar moet eerst aan gesleuteld worden. Zij kant zich tegen het opleggen van een aantal verplichtingen aan bedrijven. Het Pendelplan haalt niet de doelstellingen die verwacht werden.

De heer *Eloi Glorieux* betreurt dat men stelt dat het Pendelplan en het Pendelfonds dit zullen oplossen. De realiteit wijst uit dat dit fonds onvoldoende is, misschien net omdat het plan te vaag is en geen duidelijke en expliciete maatregelen oplegt. Vandaar dat dit voorstel wel een aantal expliciete maatregelen voorstelt.

De heer *Joris Vandenbroucke* repliceert dat hij voorstander is van het STOP-principe (een rangorde van wenselijke mobiliteitsvormen: Schoenen, Trappers, Openbaar (en collectief) vervoer, Personenwagen). Men moet eerst stappen vooraleer men loopt. Het Pendelfonds is amper een jaar in werking. Laat ons eerst even afwachten en evalueren.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems, mevrouw Vera Dua, de heren Jos Stassen en Jef Tavernier en mevrouw Mieke Vogels ter bevordering van een milieuvriendelijker en duurzamer woon-werkverkeer wordt verworpen met zeven stemmen bij vijf othoudingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Marleen
VAN DEN EYNDE

Marc
VAN DEN ABEELEN