

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 307
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 5 april 2019

aan **LIESBETH HOMANS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR,
INBURGERING, WONEN, GELIJKE KANSEN EN ARMOEDEBESTRIJDING

Personeel Vlaamse overheid - Fietsvergoeding speedpedelecs

De ambitie van de minister van Mobiliteit aan het begin van deze legislatuur was niet min: tegen 2020 zou 40% van het woon-werkverkeer duurzaam moeten verlopen. De minister kwam daarop met een fietsbeleidsplan, wat het functioneel fietsen moest verhogen. Ook de komst van de speedpedelec wilde hij alle kansen bieden. Toen duidelijk werd dat zijn federale collega de speedpedelec als bromfiets in de wegcode inschreef en deze daardoor de fietsvergoeding zou mislopen, stelde hij in de pers het volgende: "'Nu de speedpedelec wordt beschouwd als een brommer vervallen de fiscale voordelen van het woon-werkverkeer". Zo dreigt de nieuwe wetgeving het fietsen te ontmoedigen in plaats van aan te moedigen. Concreet verliezen duizenden fietsers hun fietsvergoeding. Het gaat hier vooral over mensen die op een langere afstand van hun werk wonen en net die speedpedelec en de hogere snelheid ervan nodig hebben om een volwaardig alternatief te zijn voor de wagen." (Het Laatste Nieuws, 20 september 2016).

Uiteindelijk werd in het najaar van 2017 een wetsvoorstel goedgekeurd in de Kamer waardoor de fietsvergoeding ook aan gebruikers van een speedpedelec kan worden toegekend.

De bal ligt dan terug in het kamp van de Vlaamse ministers. Minister Crevits had in september 2017 al een nota klaar voor de Vlaamse Regering waarin ze een fietsvergoeding voor de speedpedelec binnen het onderwijs mogelijk maakt vanaf 1 januari 2018. Op een schriftelijke vraag van collega Fournier (nr. 154 van 7 december 2017) antwoordde minister Homans dat personeelsleden van de Vlaamse overheid die onder toepassing vallen van het Vlaams personeelsstatuut geen recht hebben op een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer of dienstverplaatsingen met een speedpedelec. Ook was er toen geen concrete timing om dat gegeven te wijzigen omdat daarvoor een wijziging in het Vlaams personeelsstatuut nodig is.

Een jaar eerder beloofde minister Homans echter in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag over het toekennen van een fietsvergoeding voor een speedpedelec bij het personeel van lokale besturen (nr. 319 van 24 november 2016) dat ze de evolutie in de wetgeving nauwgezet zou volgen: "Van zodra het wettelijk geregeld is dat ook de toekenning van een vergoeding bij het gebruik van een "speedpedelec" vrijgesteld is van sociale zekerheidsbijdragen en belastingen, zal ik het nodige initiatief nemen om aan de Vlaamse Regering voor te stellen het Vlaams personeelsstatuut aan te passen, zodat ook een vergoeding kan toegekend worden bij gebruik van een speedpedelec voor het woon-werkverkeer."

Vandaag zijn we een jaar verder.

1. Hoe komt het dat de Vlaamse Regering er niet in slaagt om op korte termijn, zoals dat binnen onderwijs gebeurde, de fietsvergoeding voor speedpedelecs ook binnen de Vlaamse overheid in orde te brengen? Bestaat er vandaag wel een concrete timing om dit in orde te brengen?
2. Hoeveel bedraagt de kilometervergoeding voor woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen binnen de Vlaamse overheid als ze gebeuren met de eigen wagen, motor, bromfiets, speedpedelec dan wel een gewone fiets?
3. Aanvullend hierbij, verschilt de vergoeding van bovenvermelde bedragen als de wagen, bromfiets of fiets een elektrisch model betreft?
4. Hoe kijkt de minister naar het gegeven dat verplaatsingen met vervuilende voertuigen op een hogere vergoeding kunnen rekenen dan duurzame voertuigen?
5. Is de minister van plan om het debat met de collega's in de Vlaamse Regering hierover te openen en te zoeken naar een evenwichtige oplossing die rekening houdt met de ambitie van de Vlaamse Regering inzake de modal shift?
6. Kan de minister een overzicht geven van het bedrag dat jaarlijks werd uitbetaald als fietsvergoeding binnen de Vlaamse overheid voor de periode 2010-2018?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Liesbeth Homans (307), Ben Weyts (738).

LIESBETH HOMANS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR,
INBURGERING, WONEN, GELIJKE KANSEN EN ARMOEDEBESTRIJDING

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 307 van 5 april 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Op mijn voorstel heeft de Vlaamse Regering op 1 maart 2019 haar eerste principiële goedkeuring gehecht aan het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006 (VPS), wat betreft mobiliteitsmaatregelen en andere bepalingen (VR PV 2019/11 - punt 0014).

In dit ontwerpbesluit stel ik voor de fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer ook toe te kennen bij gebruik van de speed pedelec.

De Vlaamse Regering heeft op 1 maart 2019, wat betreft de toekenning van een fietsvergoeding bij gebruik van de speed pedelec, beslist dat de entiteiten, raden en instellingen van de diensten van de Vlaamse overheid, die vallen onder het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006 (VPS), gemachtigd zijn om deze regeling toe te passen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de eerste principiële goedkeuring. Met andere woorden, reeds vanaf 1 april 2019 kunnen de personeelsleden een aanvraag voor de toekenning van de fietsvergoeding bij gebruik van een speed pedelec voor het woon-werkverkeer indienen.

2. Voor woon-werkverkeer wordt geen vergoeding toegekend bij gebruik van een eigen wagen, motor of bromfiets.

Hierop bestaan volgende uitzonderingen, die statutair zijn verankerd:

- a. artikel VII 96 VPS voorziet in een tegemoetkoming voor het personeelslid dat zijn werkplaats moeilijk of niet met het gemeenschappelijk openbaar vervoer kan bereiken:
 - ofwel omdat de werkplaats te ver ligt van een halte van het gemeenschappelijk openbaar vervoer;
 - ofwel wegens de door de overheid opgelegde arbeidstijdregeling;
 - ofwel door de gebrekkige uurregeling van het gemeenschappelijk openbaar vervoer aan de werkplaats.

Dit personeelslid heeft recht op een tegemoetkoming die gelijk is aan de volledige maandelijkse kostprijs van een treinkaart 2e klasse voor dezelfde afstand. Ook de eventuele passagiers hebben recht op deze tegemoetkoming.

- b. Artikel VII 104 VPS bepaalt dat het personeelslid dat aan de voorwaarden voldoet om over een parkeerkaart, uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid, te beschikken, een tegemoetkoming ontvangt voor de woon-werkverplaatsing met de wagen.

Die tegemoetkoming is gelijk aan de kostprijs van een treinkaart tweede klasse voor dezelfde afstand.

Voor de personeelsleden met een handicap die recht hebben op de Vlaamse Ondersteuningspremie is de tegemoetkoming gelijk aan de kostprijs van een treinkaart eerste klasse voor dezelfde afstand, voor zover dat als maatregel is opgenomen in het integratieprotocol.

Artikel VII 102 van het VPS voorziet voor het woon-werkverkeer wel in de toekenning van een fietsvergoeding, en vanaf 1 april 2019 dus ook bij gebruik van een speed pedelec. Het bedrag van de fietsvergoeding bedraagt momenteel € 0,21/km (artikel VII 102 VPS).

Voor dienstreizen met een motorvoertuig bedraagt de vergoeding 0,3573 euro/km (vanaf 1 juli 2018). Dit bedrag wordt jaarlijks herzien op 1 juli (op basis van de door de federale overheid meegedeelde bedragen).

Dit bedrag wordt zowel door de FOD Financiën en de RSZ vrijgesteld van belastingen en sociale zekerheidsbijdragen (ook voor ondernemingen uit de private sector).

Voor dienstreizen met de fiets en speed pedelec ontvangt het personeelslid een vergoeding zoals voor het woon-werkverkeer van 0,21 euro/km.

3. De vergoedingen die aan de personeelsleden worden toegekend verschillen niet naargelang het al dan niet een elektrisch model betreft. Ook de fiscale en RSZ-reglementering hanteert voor elektrische modellen geen andere bedragen.
4. Wat betreft het woon-werkverkeer betaalt de Vlaamse overheid geen vergoeding bij gebruik van een motorvoertuig, met uitzondering van de in het antwoord op vraag 1 opgesomde gevallen (moeilijk bereikbare arbeidsplaatsen, personen met een handicap).

Wat betreft dienstverplaatsingen vergoedt de Vlaamse overheid de "kosten" die het personeelslid maakt om een dienstverplaatsing te doen.

Op grond van artikel VII 77 van het VPS beslist de lijnmanager welk vervoermiddel functioneel en financieel het meest verantwoord is.

In de mate van het mogelijke wordt het goedkoopste vervoermiddel gekozen dat het personeelslid toch zo snel mogelijk naar zijn bestemming brengt. Parallel met het bevorderen van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer, wordt ook voor dienstreizen voorrang gegeven aan het openbaar vervoer. De afweging, die vooraf gebeurt, is de verantwoordelijkheid van de lijnmanager.

Er wordt bij de keuze van het vervoermiddel rekening gehouden met de bereikbaarheid, de frequentie en de tijdsduur van de verplaatsing.

In het oorspronkelijk vastgestelde bedrag van de kilometervergoeding voor een motorvoertuig, zitten onder andere volgende kostenelementen vevat:

- brandstofprijs;
- gemiddeld verbruik;
- verkeersbelasting;
- gemiddelde prijs van een onderhoud;
- afschrijvingstermijn (6 jaar);
- gemiddeld bedrag van de verzekeringspremie;
- ...

Het verschil tussen de kilometervergoeding bij gebruik van een motorvoertuig voor een dienstverplaatsing en de kilometervergoeding bij gebruik van een fiets is dus te verantwoorden. De betaalde kilometervergoeding moet de kosten van het personeelslid dekken, en de kost per kilometer voor een auto is hoger dan voor een fiets. Dit vertaalt zich dan ook in een hogere kilometervergoeding.

Voor dienstverplaatsingen stelt de Vlaamse overheid ook dienstvoertuigen en dienstfietsen (ook elektrisch) ter beschikking van haar personeelsleden. Wat betreft de dienstvoertuigen wordt gestreefd naar een "vergroening" van het wagenpark, op basis

van de criteria die zijn vastgelegd in de omzendbrief van 24 februari 2017 betreffende de verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

5. De Vlaamse overheid levert enorme inspanningen voor het waarmaken van de ambitie inzake de modal shift. Voor dienstverplaatsingen zijn er verschillende inspanningen geleverd zodat er voldoende alternatieven zijn voor de (dienst)wagen.

De Vlaamse overheid levert een inspanning in het voorzien van een laadpaal bij personeelsleden thuis op kosten van de Vlaamse overheid. Deze laadpaal wordt voorzien bij:

- personeelsleden van het N-niveau die in het kader van het beschikbare mobiliteitskrediet in toepassing van artikel V 12bis van het VPS opteren voor een elektrisch dienstvoertuig;
- personeelsleden die om functionele redenen een elektrisch dienstvoertuig ter beschikking hebben in toepassing van artikel VII 109sexies van het VPS.

Tevens voorzie ik een vergoeding voor personeelsleden die in het kader van een dienstverplaatsing een elektrisch dienstvoertuig mee naar huis nemen.

Zowel de installatie van de laadpaal als de vergoeding zullen in het VPS worden ingeschreven. Het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering waarin dit is verankerd, werd door de Vlaamse Regering voor de eerste keer principieel goedgekeurd op 1 maart 2019 (VR PV 2019/11 - punt 0014).

De Vlaamse overheid heeft een basisnetwerk laadinfrastructuur uitgerold en rolt dit nog verder uit. In elk gebouw van de Vlaamse overheid zijn er verschillende mobiliteitsoplossingen aanwezig: cambio, verschillende soorten fietsen, steps, fietsdeelsystemen, deelwagens...

Bij verwerving gaat de Vlaamse overheid steeds op zoek naar de meest duurzame oplossing. Het mobiliteitsbudget voor N-functies maakt het ook mogelijk om een mix aan mobiliteitsoplossingen te gebruiken in hun verplaatsingsbehoefte.

6. Ik bezorg hierna een overzicht van de uitgekeerde fietsvergoedingen woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen voor de periode 2010 – 2018 voor de diensten van de Vlaamse overheid (entiteiten die onder het toepassingsgebied van het VPS vallen).

uitgekeerde fietsvergoedingen woon-werkverkeer - dienstverplaatsingen 2010 - 2018		
jaartal	woon-werkverkeer	dienstverplaatsingen
2010	1.478.316,92	40.781,67
2011	1.559.338,74	43.880,24
2012	1.548.609,93	42.685,37
2013	2.224.651,10	59.530,97
2014	2.320.621,09	72.000,42
2015	2.524.276,84	84.432,89
2016	2.642.454,18	98.529,29
2017	2.799.983,02	104.962,63
2018	2.926.658,24	119.428,30