

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 252
van **ROBRECHT BOTHUYNE**
datum: 28 mei 2020

aan **BART SOMERS**

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

Vlaamse overheid - Woon-werkverkeer (2)

Fietsen zit in de lift. De elektrische fiets en speedpedelec worden sterk aangewend om naar het werk te gaan. Indien men voldoet aan onderstaande voorwaarden, dan geeft de Vlaamse overheid daar een vergoeding voor:

- statutair of contractueel in dienst zijn bij de Vlaamse overheid;
- men gebruikt een (elektrische) fiets of speedpedelec voor het woon-werkverkeer;
- de afstand van een enkele rit is minstens één kilometer.

Van de Vlaamse overheid ontvangt men daar 0,21 euro per kilometer voor.

De aankoop van een elektrische fiets of speedpedelec is echter een dure aangelegenheid. Meer en meer werkgevers bieden deze fietsen aan hun medewerkers aan via fietsleasing.

In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 50 van 5 december 2019 stelde de minister dat nog niet alle gegevens van 2019 waren opgevraagd.

1. Hoeveel Vlaamse personeelsleden reden met de (elektrische) fiets/speedpedelec naar het werk in 2019? Graag het totale aantal en opdeling naar:
 - a) gender;
 - b) leeftijd;
 - c) vervoermiddel: speedpedelec, fiets, elektrische fiets;
 - d) Vlaamse dienst van tewerkstelling.
2. In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 50 gaf de minister aan dat in 2020 een multidisciplinaire werkgroep zou worden opgericht die de opties zal onderzoeken en bekijken welke beleidsmaatregelen haalbaar zijn, dit naar pistes tot fietsleasing.

Hoever staat het hiermee? Wat zijn de topics? Kan men de fietsleasing invoeren? Zo niet, waarom (nog) niet?
3. Wat is het bedrag aan fietsvergoeding dat werd uitgekeerd in 2019? Graag het totale bedrag en opdeling naar:
 - a) soort vervoermiddel: speedpedelec, fiets, elektrische fiets;
 - b) Vlaamse dienst van tewerkstelling;
 - c) gender;
 - d) leeftijd.

BART SOMERS

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

ANTWOORD

op vraag nr.252 van 28 mei 2020

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1. Ik verwijs naar mijn antwoord op de vraag nr. 113 van 21 januari 2020 van Annick Lambrecht waarin een overzicht werd opgenomen van het aandeel personeelsleden dat een bepaald vervoersmiddel als primair vervoersmiddel gebruikt en de secundaire vervoersmiddelen wanneer de trein als primair vervoersmiddel wordt gebruikt. Een secundair vervoersmiddel dient om het voor- en/of natraject van het woon-werkverkeer af te leggen. Bijvoorbeeld: iemand verplaatst zich met de trein naar zijn werk (primair vervoersmiddel) maar gebruikt de fiets om het voor- en natraject van zijn woonplaats naar het treinstation af te leggen (secundair vervoersmiddel).

Het personeel van de Vlaamse overheid gebruikt de trein (36,6%) en de fiets (12,2%) als voornaamste vervoersmiddelen. Wanneer de trein als primair vervoersmiddel wordt gebruikt, worden het openbaar vervoer (37,6%) en de fiets (20%) als voornaamste secundaire vervoersmiddelen ingezet.

Voor de overige vragen verwijs ik naar de website waarop historische gegevens tot en met 2018 te vinden zijn over het aantal fietsvergoedingen (nominaal en relatief), vergoede kilometers, fietsvergoedingen per geslacht en leeftijd en dergelijke meer: met name <https://overheid.vlaanderen.be/bedrijfsinformatie/fietsvergoedingen>. De website wordt deze zomer aangevuld met de gegevens voor 2019. Mijn administratie houdt geen opsplitsing bij van het type van fiets dat gebruikt wordt in het woon-werkverkeer.

2. Uit de pistes waarvan sprake in mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 50 koos ik voor een oplossing op korte termijn en een oplossing op langere termijn. Mijn uiteindelijke doel is namelijk om als speerpunt van de arbeidsvoorwaarden van de Vlaamse ambtenaar een flexibel beloningsplan mogelijk te maken waarin fietsleasing één van de keuzemogelijkheden is.

Voor de nabijere toekomst onderzoekt mijn administratie of de piste om fietsleasing aan te bieden via de PlusPas (een gezamenlijk initiatief van de GSD-V en de vzw Sociale dienst van de Vlaamse Overheid) interessant genoeg is om een substantieel aantal personeelsleden te overtuigen om via dat platform persoonlijk een contract met de dienstverlener aan te gaan. Daarnaast laat ik mijn administratie ook praktijkvoorbeelden onderzoeken bij onder andere de stad Antwerpen, Atlas Copco, de VRT, het VITO. Indien het dossier de richting van "leasingkost verrekenen via salarisruil" zou uitgaan, moet daarvoor een wettelijk kader gecreëerd worden, sociaal overleg plaatsvinden, systeemtechnische aanpassingen worden doorgevoerd, enzovoort. Het voordeel van deze piste is de mogelijke opstap naar een uitgebreider flexibel beloningsplan, het nadeel is de complexiteit zodat deze piste meer tijd kost.

Tot slot kan ik nog meegeven dat er bij enkele partners via de PlusPas nu al aanzienlijke kortingen mogelijk zijn bij de aankoop van elektrische fietsen.

3. Hiervoor verwijs ik weer naar de website waarop historische gegevens tot en met 2018 te vinden zijn over het aantal fietsvergoedingen (nominaal en relatief), vergoede kilometers, fietsvergoedingen per geslacht en leeftijd en dergelijke meer, met name:

<https://overheid.vlaanderen.be/bedrijfsinformatie/fietsvergoedingen>. Deze website wordt deze zomer aangevuld met de gegevens voor 2019.

Uit voorlopige cijfers voor 2019 blijkt dat het aantal personeelsleden met een fietsvergoeding met 5,5% gestegen is, wat in lijn ligt met de evolutie van vorige jaren. Het bedrag dat per persoon uitgekeerd werd, is echter niet gestegen. Vorige jaren steeg het gemiddelde bedrag (en dus het aantal gereden km per persoon) wel. Let wel, dit zijn voorlopige cijfers.