



Vlaams
Parlement

ingediend op **61** (2020-2021) – Nr. 2
9 februari 2021 (2020-2021)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier en Annick Lambrecht

over het advies

van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

over de toekomstige hervorming van het Pendelfonds

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door Lydia Peeters	4
1.1. Doelstellingen en huidige maatregelen	4
1.2. Evaluatiecijfers	5
1.3. Toekomst.....	5
1.4. Suggesties voor hervorming	6
2. Suggesties en opmerkingen van de commissieleden	6
2.1. Tussenkomst van Mercedes Van Volcem.....	6
2.2. Tussenkomst van Martine Fournier	6
2.3. Tussenkomst van Annick Lambrecht	7
2.4. Tussenkomst van Stijn Bex.....	8
2.5. Tussenkomst van Bert Maertens.....	9
3. Replieken	9

Bijlage: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 28 januari 2021 een gedachtewisseling met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over het Pendelfonds. Zij maakte hierbij gebruik van een presentatie. Op vraag van de commissie vroeg de voorzitter van het Vlaams Parlement, overeenkomstig artikel 71, 3, van het Reglement, op 9 december 2020 een advies aan de SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) over de toekomstige hervorming van het Pendelfonds. Op 18 januari 2021 bracht de SERV zijn advies uit (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 61/1). De presentatie van minister Lydia Peeters is terug te vinden op de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het Pendelfonds al aan bod kwam bij de vragen om uitleg op 22 oktober 2020 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 163). Er werd afgesproken om de evaluatie verder te bespreken. De commissievoorzitter wees al op het advies van de SERV. De bedoeling is om samen met de verschillende actoren zoals de provinciale mobiliteitspunten, de begeleidingscommissie en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken te bekijken hoe dit verder moet uitgerold worden. Het doel van de voortzetting van het Pendelfonds is om bij nog meer werknemers en bedrijven de fietsambitie en fietsreflex te vergroten. Verkeersveiligheid en clustering zijn belangrijk. De minister verwijst naar een aantal aanbevelingen zoals het lanceren van een oproep voor kmo's (kleine en middelgrote ondernemingen).

1.1. Doelstellingen en huidige maatregelen

Voor de doelstellingen verwijst de minister naar het decreet van 30 juni 2006 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2006 (artikel 51 tot en met 62): "Het fonds heeft tot doel subsidies aan te reiken voor de realisatie van projecten die specifieke duurzame mobiliteitsmaatregelen inzake woon-werkverkeer inhouden." Die ambitie werd verankerd in het Pact 2020 (Vlaanderen in Actie) waarbij werd vooropgesteld dat 40% van de woon-werkverplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, moet gebeuren. Tot slot is er ook het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 dat stelt dat het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) voor het woon-werkverkeer en voor heel Vlaanderen moet toenemen tot minstens 40%.

De procedure bestaat uit een oproep via een ministerieel besluit. Volgende maatregelen zijn mogelijk:

- infrastructurele ingrepen die functionele fietsverplaatsingen of carpooling faciliteren;
- de aankoop en leasing van bedrijfsfietsen;
- het gebruik van auto- of fietsdeelsystemen;
- vergoedingen voor het gebruik van het openbaar vervoer;
- kosten voor fietsonderhoud;
- fietsvergoedingen;
- onkosten verbonden aan communicatie- en sensibiliseringsinitiatieven;
- de aankoop van (veiligheids)uitrusting voor fietsers;
- projectcoördinatiekosten;
- vergoedingen om innovatieve vormen van woon-werkverkeer te organiseren en te gebruiken.

1.2. Evaluatiecijfers

Minister Lydia Peeters toont een slide met twee grafieken (zie slide 5 van de presentatie). De eerste grafiek toont de evolutie van het aantal dossiers. Ze zegt dat hieruit blijkt dat het Pendelfonds breed is gekend. Sinds de achtste oproep (2014) is er een exponentiële stijging. Het aantal gesubsidieerde dossiers steeg minder snel. Voor de twaalfde oproep kregen 150 dossiers positief advies maar slechts 56 dossiers (37%) kregen een subsidie. Dat moet bekeken worden want dat kan indieners ontmoedigen. De tweede grafiek toont de evolutie van het saldo van het Pendelfonds. Er is geen mogelijkheid om het budget van het Pendelfonds te verhogen. De jaarlijkse dotatie is beperkt tot 1,6 miljoen euro. Omdat oorspronkelijk weinig dossiers werden ingediend en sommige bedrijven de toegekende subsidie niet benutten, ontstonden reserves. Deze opgebouwde reserves zijn begin 2019 ongeveer volledig opgebruikt waardoor er momenteel maar een beperkt budget is. Het huidige beschikbare budget voor vastleggingskredieten bedraagt 4,1 miljoen euro.

Een volgende grafiek (zie slide 6 van de presentatie) toont de subsidiedossiers volgens de grootte van de bedrijven. In de commissie werd eerder de vraag gesteld of er niet te veel een mattheuseffect speelt. Een meerderheid van de bedrijven die een subsidie ontvingen telt meer dan 250 werknemers. Er blijkt te weinig gefocust te zijn op kleine kmo's.

In de impactanalyse werd nagegaan of de subsidies zorgen voor een verschuiving van het transport naar duurzame modi. Uit de getoonde grafiek (zie slide 7 van presentatie) blijkt duidelijk de impact volgens de minister. Oproepen 1 tot en met 8 zorgden ervoor dat het procentueel aandeel autosolisten is gedaald van ongeveer 72% naar 63%. De fiets kent de grootste stijging binnen de duurzame modi: van ongeveer 11% naar bijna 17%. De trein is de tweede grootste stijger binnen de duurzame modi: van 2,78% naar 4,78%. Er zijn door deze acht oproepen ongeveer 20.000 duurzame gebruikers bijgekomen.

1.3. Toekomst

De vraag kan worden gesteld of het noodzakelijk blijft om publieke middelen te voorzien om bedrijven te ondersteunen bij de verduurzaming van het woon-werkverkeer van hun werknemers. Argumenten die hiervoor pleiten zijn dat men bedrijven moet ondersteunen die innovatieve oplossingen aanbieden en dat gesubsidieerde projecten een voorbeeldfunctie kunnen hebben. Verder is het voordeel dat de overheid via de rapportage op de hoogte is van best practices en er is de basisidee van 'gedeelde verantwoordelijkheid' en dus financiering overheid-bedrijfsleven.

Argumenten contra zijn dat bedrijven ook zonder de publieke middelen investeren in de verduurzaming van het woon-werkverkeer van hun werknemers. Dat geldt volgens de minister wellicht voor bedrijven die meer dan 250 werknemers tellen. Een ander tegenargument is dat de voorbije jaren er weinig tot geen innovatieve projecten werden ingediend bij het Pendelfonds.

Een andere vraag die zich stelt is op welke manier de overheid publieke middelen ter beschikking kan stellen aan bedrijven ter ondersteuning van de verduurzaming van het woon-werkverkeer van hun werknemers. Moet de focus meer liggen op innovatieve concepten of op combimobiliteit? Moet de afbouw van bedrijfswagens hieraan worden gekoppeld? De SERV vindt dat er moet worden gefocust op strategische aspecten, de laboratoriumfunctie, de 'last mile', vervoer op maat en Hop-punten.

Is het aangewezen om het Pendelfonds onder de huidige vorm te laten bestaan? Argumenten pro zijn dat de subsidie ondertussen goed gekend is (zie de evolutie van het aantal aanvragen) en de heroriëntering naar meer samenwerking. Een heroriëntering naar kleine en middelgrote bedrijven brengt wellicht een grotere administratieve werklast mee. Die hoge werklast is ook nu al een nadeel dat tegen de voorzetting onder de huidige vorm pleit: de beoordeling van de jaarlijkse opvolgingsrapporten van de goedgekeurde projecten en de beoordeling van de individuele projectaanvragen per oproep brengt een (te) hoge werklast mee voor de betrokken administraties. Een ander tegenargument is dat bij gelijkblijvende budgetten elk jaar meer bedrijven worden ontgoocheld.

Een andere overweging die kan meespelen bij de hervorming is het project genaamd Vlaamse Brede Heroverweging dat als gevolg van de coronacrisis en de enorme uitgaven door de Vlaamse Regering werd opgestart. Daarbij kunnen ook de subsidiestromen onder de loop worden genomen.

1.4. Suggesties voor hervorming

Vervolgens overloopt minister Lydia Peeters een aantal mogelijkheden voor een hervorming van het Pendelfonds.

Wat de inhoud van de oproep betreft, zijn er volgende mogelijkheden:

- Een oproep gericht op kmo's en/of grote bedrijven die op dezelfde bedrijvenzone liggen en samen bedrijfsoverschrijdende maatregelen nemen.
- Voorrang geven aan projecten met experimentele en innovatieve maatregelen.
- Het bekendmaken van de werking van het Pendelfonds bij bedrijven in de vijftien vervoerregio's en het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven.

Wat de procedure betreft, stelt zich de vraag of er slechts één oproep per jaar moet zijn of dat er meer regelmatigheid in de oproepen moet komen. Een ander voorstel kan zijn om als minimumtermijn twee jaar te nemen.

2. Suggesties en opmerkingen van de commissieleden

2.1. Tussenkost van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem zegt dat het Pendelfonds ook gekend is in haar regio. De haven van Zeebrugge kent afgelegen industrieterreinen met grote werkgevers. Daar rijdt de bus niet altijd omdat De Lijn deze lijnen niet rendabel vindt. Dat is in het nadeel voor werknemers in ploegendienst en interimarbeiders die bijvoorbeeld niet over een wagen kunnen beschikken. Die laatste werken vaak tegen lagere lonen waarbij het verschil met een werkloosheidsvergoeding soms klein is als men ook moet betalen voor vervoer en kinderopvang. Het idee van een Pendelfonds om op een goedkope manier op het werk te geraken, vindt zij goed omdat deze mensen anders misschien niet aan de slag zouden geraken. In die zin kan het Pendelfonds ook gezien worden als een vorm van vervoer op maat.

Omdat vele medewerkers in een straal wonen van ongeveer maximum vijftien kilometer suggereert ze om het budget in te zetten voor elektrische fietsen. Dat kost minder dan bijvoorbeeld het huren van een privébusje en werknemers die over minder financiële middelen beschikken kunnen zo op een duurzame manier het werk bereiken. Op die manier kan men meer doen met dezelfde middelen.

2.2. Tussenkost van Martine Fournier

Martine Fournier zegt dat de CD&V-fractie het Pendelfonds wil behouden. Zij wil het hebben over de problemen die zich voordoen die door de minister nog niet werden vermeld. Ten eerste is de werklast voor vele administraties. Een grote

vereenvoudiging van de procedure is aangewezen: zowel voor de indiening als voor de beoordeling van de dossiers. Bij de laatste oproep konden alleen bedrijven in een filegevoelig gebied een project indienen. Daardoor kwamen bedrijven in 197 gemeenten niet meer in aanmerking. Ze verwijst naar haar actuele vraag aan de toenmalige minister Ben Weyts (*Actuele vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 167). Ook Zuid-West-Vlaamse bedrijven vielen uit de boot. Dat heeft ze nooit begrepen. Zij vindt dat gans Vlaanderen hier recht op heeft.

Bij het Pendelfonds wordt vaak alleen aan de fiets gedacht. Ze pleit ervoor om dit ruimer te bekijken: openbaar vervoer, carpoolen, deelfietsen, autodelen enzovoort. De focus lag in het verleden op grote bedrijven. Kleinere bedrijven aanspreken vindt zij gewenst.

Sommigen pleiten voor het opdoeken van het Pendelfonds of het inbedden ervan in een groter geheel. Zij heeft echter nog geen enkele sociale partner dit horen zeggen. In het VESOC-akkoord (Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité) wordt er zelfs expliciet verwezen naar het Pendelfonds met de vraag dat de sociale partners meer zouden betrokken worden bij de strategische voorbereiding van de oproepen, en dat de kmo's meer moeten betrokken worden.

De vervoerregio's zouden meer kunnen worden betrokken bij het Pendelfonds maar Martine Fournier waarschuwt dat de middelen niet zouden opgaan in het budget voor vervoer op maat. Er is in sommige gebieden vraag naar meer budget voor het vervoer op maat maar de doelstelling van het Pendelfonds mag niet uit het oog worden verloren.

Andere focuspunten voor het Pendelfonds kunnen de Hoppinpunten en het lanceren van innoverende goede voorbeelden zijn.

Twee oproepen per jaar lijkt inderdaad heel veel. Een oproep om de twee jaar is wellicht meer aangewezen. Zo is er een groter budget beschikbaar en kunnen meerdere bedrijven er een beroep op doen. De bedrijventerreinen kunnen een belangrijke partner zijn. De Lijn zou hierin meer initiatieven kunnen nemen.

Samengevat is haar fractie voorstander van het behoud van het Pendelfonds, mits enige aanpassingen en, indien mogelijk, een verhoging van het budget.

2.3. Tussenkoms van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vraagt wanneer de minister het nieuwe Pendelfonds zal voorstellen. De evaluatie dateert van eind 2019. Gedurende een jaar bewoog er niets in dit dossier. Tijdens de commissievergadering van 22 oktober 2020 verklaarde de minister dat de middelen van 2020 zullen worden overgeheveld (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 163). Hoeveel bedraagt dan het budget voor 2021?

In het verleden liepen er een aantal zaken mank. Begin 2017 was er al kritiek (*Actuele vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 166, 167 en 168). Toenmalig minister Ben Weyts kondigde toen een evaluatie aan die pas drie jaar later werd gemaakt. Nog een jaar later wisselt de commissie van gedachten over hoe het nieuwe Pendelfonds er zou moeten uitzien. De SERV zegt in zijn advies dat bij de vorige minister Weyts herhaaldelijk werd aangedrongen om het Pendelfonds beleidsgericht te maken en strategischer in te zetten. Op 19 maart 2018 stuurde de begeleidingscommissie in die zin voorstellen naar de toenmalige minister. Waarom werd hiermee niets gedaan?

De sp.a-fractie kan zich achter de doelstelling van het Pendelfonds scharen. Maar deze moet meetbaar zijn. In het Pact 2020 was er sprake van dat 40% van het woon-werkverkeer door collectief vervoer, te voet of per fiets moest gebeuren. Uit

de laatste cijfers blijkt dat 67% van het woon-werkverkeer nog met de wagen gebeurt, 17% met de fiets, 11% met het openbaar vervoer en 3% te voet. Het aandeel duurzaam vervoer bedraagt momenteel dus ongeveer 30%.

De spreker waarschuwt om de impact van het fonds niet te overschatten. Er zal meer nodig zijn, zoals een andere visie op mobiliteit en op openbaar vervoer. Ook een echt fietsbeleid is nodig. Denkt de minister de doelstelling in haar beleidsnota van 40% duurzaam woon-werkverkeer te kunnen halen?

Een van de conclusies van de minister uit de evaluatie is dat de subsidie voortaan moet afgestemd worden op openbaarvervoerplannen en de regionale mobiliteitsplannen van de verschillende vervoerregio's. Kan de minister dit verduidelijken? Zijn de vervoerregio's hiervan op de hoogte? Wordt hiermee al rekening gehouden?

Een andere conclusie is dat de subsidie moet gericht worden op kmo's in plaats van grote bedrijven met meer dan 250 werknemers. Wat zijn de redenen dat deze grote bedrijven zo'n groot deel van de subsidies ontvingen? Hoe zal de minister dat in de toekomst vermijden?

Uit de evaluatie blijkt dat in de periode 2007-2013 20.000 werknemers de overstap maakte naar duurzame vervoermiddelen. Rekening houdende met een totaal subsidiebedrag van 21,8 miljoen euro betekent dat 1090 euro per werknemer. Gaat het in de jaren na 2013 om een gelijkaardig bedrag? Vindt de minister dit een redelijk bedrag?

Annick Lambrecht vraagt om bij subsidieprojecten ook rekening te houden met het aspect verkeersveiligheid. Heel wat bedrijventerreinen kampen met problemen daarrond.

2.4. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat zijn fractie uiteraard voorstander is van duurzaam woon-werkverkeer. Maar hij vindt dat de commissieleden te weinig gebruikmaken van de mogelijkheid die de minister geeft om het Pendelfonds fundamenteel te herdenken. Hij is voorstander van subsidies maar om op een gerichte manier stimulansen te bieden voor zaken die anders niet spontaan zouden gebeuren. Ze mogen geen doel op zich zijn. Zo moet de administratieve werklast en het mattheuseffect worden bekeken. Bedrijven beginnen ook op eigen initiatief acties te ondernemen. Uit de hoorzitting over het fietsbeleid (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 601/1) hoort hij dat bedrijven met de middelen van het Pendelfonds bijvoorbeeld een fietsparking aanleggen. Door de vele middelen die de Vlaamse overheid besteedt aan de aanleg van fietspaden zullen werknemers uiteindelijk hierachter vragen en hoeft dat niet gesubsidieerd te worden. Een andere spreker stelde dat een bedrijfsleider die in plaats van zijn firmawagen zijn fiets voor de deur plaatst, veel meer impact heeft dan allerlei grote acties. De vraag moet dus worden gesteld in welke mate dit subsidiesysteem nog nuttig kan zijn. Hij is niet principieel tegen maar dan moet de denkoefening radicaal genoeg zijn zodat vernieuwende initiatieven worden gestimuleerd.

De administratieve werklast moet worden bekeken. Er wordt 350 miljoen euro uitgetrokken voor fietspaden maar om alle dossiers uit te voeren zijn er te weinig ambtenaren. Dit terwijl ambtenaren heel veel tijd steken in het besteden van 1,6 miljoen euro van het Pendelfonds. De bedrijven hebben hier ook veel tijd in geïnvesteerd voor de opmaak van een dossier en velen blijven dan ook nog eens ontgoocheld achter omdat er te weinig middelen zijn.

Hij is het eens met andere sprekers dat het niet de bedoeling kan zijn dat deze stimulansen terecht komen bij grote bedrijven. Maar als men veel kmo's wil

aanmoedigen en dit Vlaanderenbreed toepast, is er een veel hoger budget nodig. Zo niet zullen nog meer bedrijven ontgoocheld achterblijven. De vraag is dus hoe de middelen optimaal kunnen ingezet worden.

Uit de hoorzitting over het fietsbeleid kwam ook de aanbeveling om de vervoerregio's meer te gaan betrekken en meer te focussen op combimobiliteit.

Hij roept de minister op om een zeer grondige oefening te maken. Er is wellicht geen mogelijkheid om het budget te verhogen. Daarom vraagt hij haar om na te gaan hoe het Pendelfonds zo vernieuwend mogelijk kan worden ingezet en hoe bedrijven zonder administratieve overlast gestimuleerd kunnen worden. De vraag stelt zich of dat mogelijk zal zijn en of het niet beter is om de middelen op te nemen in een breder fietsbeleid of rond vervoer op maat. Misschien is het zelfs efficiënter om de 1,6 miljoen euro in te zetten voor een superefficiënte administratie om de 350 miljoen euro voor fietspaden gerealiseerd te krijgen.

2.5. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens zegt dat de huidige Vlaamse Regering erg hard inzet op het fietsbeleid zoals blijkt uit de begroting. Een stopzetting van het Pendelfonds lijkt hem niet het beste signaal. Wel moet er over gewaakt worden dat subsidies zorgen voor het beoogde beleidseffect. Het Pendelfonds moet een hefboomsubsidiesysteem zijn. Goede projecten moeten hierdoor breder ingang vinden. In dat verband onthoudt hij uit de hoorzitting over het fietsbeleid de vraag om te focussen op bedrijfsoverschrijdende maatregelen. Hij denkt dan aan bedrijvenzones van kmo's. Mogelijks kunnen ook grote winkelcentra in aanmerking worden genomen, oppert hij.

De last mile is voor hem ook belangrijk. Meestal is dat de afstand tussen een knooppunt van het openbaar vervoer en een bedrijf. Maar het zou bijvoorbeeld ook kunnen gaan om de last mile tussen een fietssnelweg en een bedrijf. De belangrijkste focus is voor hem die op samenwerking: het delen van ideeën, projecten en infrastructuur op bedrijvenzones.

De administratieve procedures moeten voor de spreker zo eenvoudig en laagdrempelig mogelijk zijn. Er mag geen overvloed aan structuren zijn. Dat werkt vertragend. Daarom heeft hij de nodige reserve bij het actief betrekken van de vervoerregioraden. Zij hebben een andere focus met het opmaken van een fietsbeleidsplan voor de vervoerregio, de fietsinfrastructuur enzovoort. De lokale besturen kennen wel goed het terrein en kunnen eventueel een coach kunnen zijn om de bedrijven samen te brengen. De geselecteerde projecten moeten wel passen in de fietsplannen van de vervoerregio.

Hij gaat akkoord om maximaal een oproep per jaar te houden of zelfs een oproep om de twee of drie jaar.

Tot slot vraagt hij de minister om de dialoog aan te gaan met bedrijven en lokale besturen. Welke innovatieve ideeën leven er bij de bedrijven?

3. Replieken

Minister *Lydia Peeters* concludeert dat een meerderheid van de sprekers pleit om het Pendelfonds te behouden. Stijn Bex pleitte ervoor om het eventueel op te nemen in een groter kader. Ze onthoudt ook het pleidooi voor innovatieve voorbeeldprojecten en het Pendelfonds gebruiken als een hefboomsubsidiesysteem. Het gaat dan niet meer om het subsidiëren van fietsparkings of de aankoop van fietsen. Ze denkt eerder aan bijvoorbeeld het ontwikkelen van een app, een fietslockersysteem, innovatieve deelsystemen, fluorescerende fietskledij die geschikt is voor weer en wind enzovoort.

Ook de nood aan administratieve vereenvoudiging werd, zoals in de evaluatie, bepleit. Het jaarlijks bedrag van 1,6 miljoen euro ligt vast. Doordat er in 2019 en 2020 geen oproep was, is er een bedrag van 4,1 miljoen euro beschikbaar. De minister vindt dat er in 2021 wel een oproep moet gebeuren.

Andere conclusies die ze genoteerd heeft zijn de aandacht voor kleinere bedrijven en samenwerkingsverbanden en een Vlaanderenbrede uitrol (niet alleen voor file-gevoelige gebieden).

Annick Lambrecht uitte een aantal kritische bedenkingen over het uitblijven van een nieuwe oproep. Het opzet van deze gedachtewisseling was echter net om de parlementsleden de mogelijkheid te geven om hierover te reflecteren en eigen voorstellen te lanceren.

De minister zal aan de slag gaan met deze elementen en aan de administratie vragen snel een voorstel uit te werken en om een oproep te lanceren. Suggesties zijn nog steeds welkom.

Aan de commissieleden stelt de minister de vraag of de aankoop van fietsen voor een bedrijf gesubsidieerd moet blijven worden? Fietsleasecontracten zijn gemeengoed geworden. Ze verwijst ook naar de maatregelen van Vlaams minister Bart Somers voor de provinciale en lokale besturen.

Voor *Martine Fournier* kan het niet de bedoeling zijn om de fietsstalling van een individueel bedrijf te subsidiëren. Als dat kadert binnen het management van een bedrijvenszone moet dat volgens haar wel kunnen. Dat geldt ook voor de aankoop van elektrische of deelfietsen.

Annick Lambrecht vraagt of de minister het aspect verkeersveiligheid op bedrijventerreinen heeft genoteerd. Het aanleggen van fietsparkeerplaatsen vindt zij wel subsidieerbaar. Veilige en propere fietsparkeerparkings zorgen voor meer fietsers.

Stijn Bex is een groot pleitbezorger van het innovatieve aspect. Wat fietsparkeerplaatsen betreft, vraagt hij of de overheid in plaats van subsidiëring ervan, niet eerder een regel moet opleggen dat bedrijven die beschikken over een aantal vierkante meter parking ervoor moeten zorgen dat men veilig fietsen kan stallen. Het gaat niet over enorm grote kosten. De beperkte middelen moeten ingezet worden voor innovatieve oplossingen voor een beter mobiliteitsbeleid.

Bert Maertens deelt de mening dat men geen fietsstalplaats van een onderneming moet subsidiëren. Hij herhaalt dat samenwerking voor hem cruciaal is. Hij geeft het voorbeeld van een fietshub met parkeerplaatsen, omkleedruimtes, kluisjes enzovoort. Dan kan mogelijks gecombineerd worden met andere opzetten zoals groene ruimte, ontharding enzovoort die belangrijke Vlaamse doelstellingen zijn. Hij pleit voor out-of-the-boxdenken en voor het zoeken naar buitenlandse voorbeelden.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt op de vraag van Annick Lambrecht dat het aspect van verkeersveiligheid al werd besproken bij de actuele vragen op 22 oktober 2020. Ze verwijst ook naar haar werkbezoek aan BASF dat opleidingen geeft in valpreventie en verkeersveiligheid voor werknemers die de elektrische fiets gebruiken. Het aspect verkeersveiligheid zal ook meegenomen worden.

Ze concludeert verder dat er geen overheidsmiddelen moeten gaan naar een fietsparking voor een welbepaald bedrijf.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER
Annick LAMBRECHT,
verslaggevers