**Vraag van de heer Wim Van der Donckt aan de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, de heer Kris Peeters, “over de (in)coherentie tussen het recente Brusselse mobiliteitsvoorstel en het federale plan van een mobiliteitsbudget” (nr. 18730)**

Wim Van der Donckt (N-VA):

Enkele weken geleden raakte bekend dat de Brusselse regering een besluit voorbereidt om bedrijven met minstens 100 werknemers of minstens 10 bedrijfswagens vanaf 2018 te verplichten hun in Brussel tewerkgestelde werknemers met salariswagen een gratis fiets of een abonnement voor het openbaar vervoer aan te bieden. Het zou om zo’n 550 bedrijven met 38.000 bedrijfswagens gaan. Hiernaast zou de werknemers recht hebben op een abonnement voor de fietsverhuurdienst Villo. Deze extra kosten zijn integraal voor rekening van de werkgever.

Anderzijds heeft SD Worx zojuist een wetsontwerp klaargestoomd dat een facultatief mobiliteitsbudget zou invoeren. Dit mobiliteitsbudget vervangt de bedrijfswagen en laat de werknemer toe dit budget te besteden volgens zijn keuze: alsnog een bedrijfswagen, een abonnement op het openbaar vervoer, een fiets, extra verloning of een combinatie van voorgaande mogelijkheden.

Wat is de mening van de minister over het ophanden zijnde besluit van de Brusselse regering?

Beschikt de Brusselse regering wel over de bevoegdheid om in het kader van de bedrijfsvervoerplannen een dergelijke verplichting aan de werkgever op te leggen?

Waarom werd er niet op voorhand door de Brusselse regering overleg gepleegd over zo’n mobiliteitsmaatregel?

Zal er onderling worden afgestemd om tot een coherent mobiliteitsbeleid te komen?

Minister Kris Peeters:

Het Brusselse mobiliteitsvoorstel kadert binnen het bedrijfsvervoerplan (Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen), dat het Bussels bedrijfsverkeer moet verduurzamen.

Het als in 2001 en 2014 moeten grote Brusselse bedrijven binnenkort opnieuw een bedrijfsvervoerplan opstellen.

Het gaat om bedrijven die op eenzelfde Brusselse site meer dan honderd werknemers effectief te werkstellen. Zowel instellingen van privaat als publiek recht vallen onder regeling.

De bedoeling van de bedrijfsvervoerplannen is drieledig, zijnde:

* een rationeel autogebruik aanmoedigen,
* de mobiliteit in Brussel verbeteren en
* de hinder voor de omgeving (geluid en vervuiling) verminderen.

Het Brussels Gewest streeft met deze maatregel het volgende na:

* een daling van het aantal werknemers die alleen in de wagen naar het werk komen en
* het gebruik van milieuvriendelijke vervoermiddelen (zoals de fiets en het openbaar vervoer) stimuleren.

De Brusselse regering kan de fiscale en sociale behandeling van bedrijfswagens niet wijzigen, dat is immers een federale bevoegdheid. Wel kunnen complementaire maatregelen worden voorgesteld binnen het kader van het bedrijfsvervoerplan. De Brusselse regering is met andere woorden bevoegd om dergelijke verplichting aan de werkgever op te leggen. De Raad van State heeft verder ook geen opmerkingen betreffende bevoegdheidsconflicten geformuleerd op dit ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering “betreffende de bedrijfsvervoerplannen”.

Momenteel werken we in de federale regering aan een mobiliteitstoeslag. De doelstellingen van deze maatregel lopen analoog met deze van de Brusselse regering, een betere mobiliteit en dit binnen een globale duurzame aanpak van de multimodaliteit.

Wat betreft een afstemming tussen het Brusselse en het federale beleidsniveau, ben ik alvast niet geconsulteerd geweest. Ik verwijs hiervoor graag naar collega-ministers François Bellot en Christine Marghem.