Datum van de indiening: 27 januari 2021

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Sabbe aan mevrouw Elke Van den Brandt, collegevoorzitter bevoegd voor Begroting, Welzijn, Gezondheid, Gezin en Stedelijk beleid

Onderwerp: het aanmoedigen van zachte mobiliteitsopties door de VGC

De mobiliteit in Brussel is in volle verandering. Steeds meer mensen nemen de fiets; omdat ze de files beu zijn, omdat het gezonder is, omdat er meer veilige fietsinfrastructuur is. Het openbaar vervoer is populair. Steeds meer Brusselaars zien in dat eigen wagenbezit niet per se nodig is en schakelen over op deelsystemen. De coronacrisis versterkt (de fiets) of verzwakt (openbaar vervoer) enkele van deze evoluties, maar de trends zijn duidelijk.

Het is belangrijk dat ook de publieke instellingen hier het goede voorbeeld geven en hun personeel aanmoedigen zich met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer te verplaatsen. Voor zwaardere/langere verplaatsingen kunnen ze overschakelen op cargofietsen of autodeelsystemen waar autogebruik nodig blijft.

Het regeerakkoord van de VGC is hier terecht ambitieus in. Er komt een 'duurzaam vervoerplan' voor de VGC. Ook wordt voor het wagenpark gezocht naar duurzame alternatieven zoals elektriciteit, waterstof en CNG (voor die toepassingen waar elektriciteit en waterstof (nog) geen alternatief vormen) en voorzien (elektrische) dienstfietsen voor medewerkers.

Een tijd geleden stelde ik hierover een schriftelijke vraag. Wat de mobiliteitskeuzes betreft komt de VGC er goed uit: minder dan 10% van het VGC-personeel komt met de wagen komt, 20% komt met fietsers, er zijn geen vergoedingen voor woon-werkverkeer met de wagen. Tegelijk bleek wel dat voor dienstverplaatsingen van werknemers en van vrijwilligers de vergoeding voor het gebruik van de wagen per kilometer hoger ligt (0.35 eurocent/kilometer) dan voor het gebruik van de fiets (0.24 eurocent/kilometer). Er was ook nog geen helder proactief beleid om bij alle VGC-diensten en -instellingen en t.a.v. de organisaties die ze subsidieert, zachte mobiliteit bij werknemers en bezoekers te promoten.

Vandaar mijn vragen:

- is er al een duurzaam vervoerplan voor de VGC?

- welke evolutie is er in het wagenpark van de VGC? Zijn er nog wagens die op benzine/diesel rijden? Werd het aantal wagens verminderd? Tegen wanneer wordt het wagenpark volledig duurzaam? Is de VGC aangesloten op wagendeelsystemen?

- was het nodig de bestaande vloot van dienstfietsen uit te breiden en aan te vullen met cargofietsen? Kan de VGC ook deelsystemen (zoals Villo) aanbieden aan het personeel?

- Wat zijn hier de streefdoelen voor de mobiliteitskeuzes binnen de woon-werkverplaatsingen van het personeel? Er was hiervoor een globale bevraging over de vervoersmodi bij het personeel voorzien in 2020, wat zijn de resultaten daarvan?

- Voorziet u een aanpassing aan de vergoedingen voor het gebruik van de eigen wagen/fiets die nu hoger liggen voor het gebruik van de wagen?

- Werkt u een beleid uit waarbij u organisaties waarmee de VGC een sterke link heeft, aanmoedigt en ondersteunt om zachte mobiliteit onder gebruikers en bezoekers aan te moedigen en te belonen?

Hilde Sabbe,

27 januari 2021