
Verslag NAR: fietsgebruik in het woon-werkverkeer



De federale regering lanceerde voor de periode 2021-2024 het actieplan 'BE CYCLIST', dat de fiets promoot als milieuvriendelijk, efficiënt, zuinig en snel vervoersmiddel. In het kader van dit plan stelden de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) een tussentijds verslag op rond het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer.

Onderwerpen: [Overheidsbeleid](#), [Verkeersveiligheid](#), [Gezondheidsbevordering](#)

©: preventActua 15/2022

Last change: 29.08.22

Sociaal overleg en mobiliteit

Volgens de CRB en de NAR is het sociaal overleg een belangrijke hefboom voor een vlotter en duurzamer woon-werkverkeer. De sociale partners kunnen afspraken maken over de financiële werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer. Ook adviseren zij over instrumenten die een gedragswijziging kunnen aanmoedigen (bv. mobiliteitsbudget, specifiek kader voor het woon-werkverkeer en bedrijfswagens).

In februari 2022 werd een nieuw artikel toegevoegd aan cao nr. 90 van 20 december 2007 betreffende de **niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen** om er een verklaring in op te nemen over mobiliteitsgerelateerde doelstellingen (bv. gedeelde en zachte mobiliteit aanmoedigen bij werknemers, gebruik van multimodaal vervoer en mobiliteitsbudget promoten).

Gebruik van de fiets

De fiets is het vervoermiddel dat de sterkste toename kende tussen 2005 en 2017 (7,8% van de hoofdverplaatsingen met de fiets vs. 11,1%). 92% van de pendelaars die de fiets gebruiken als hoofdvervoermiddel voor de woon-werktrajecten, woont op minder dan 15 kilometer van de werkplaats. De gezondheidscrisis deed de populariteit van de fiets toenemen: het percentage respondenten die de fiets gewoonlijk of occasioneel gebruiken om zich naar het werk te verplaatsen, steeg van 28,9% in 2019 tot 30,5% in 2020.

De elektrische fiets is in opmars bij de werknemers: de ontwikkeling van elektrisch ondersteunde fietsen bevordert waarschijnlijk het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer, vooral wanneer de afstanden langer zijn. Hoe hoger het ondersteuningsniveau, hoe langer de gemiddelde afgelegde afstand (5,7 km met een gewone fiets, 10 km met een elektrische fiets tot 25 km/u, en 25 km met een speedpedelec). Het percentage personen die woon-werkverplaatsingen maken met de fiets en over een bedrijfsfiets beschikken, bedroeg ongeveer 7,5% in 2020. Een groot deel van die bedrijfsfietsen zijn elektrische fietsen.

In België woont 30% van de werknemers op minder dan vijf km van de werkplek. In die groep gebruikt een op de vier werknemers (24%) de fiets als belangrijkste vervoermiddel om naar het werk te gaan, terwijl een op de twee werknemers (56%) zich vooral met de auto of met de motorfiets verplaatst.

Verschillen in gebruik

Het gebruik van de fiets verschilt tussen de bedrijfstakken. Dat heeft te maken met de geografische situering en de herkomst van de werknemers, de arbeidsorganisatie en het mobiliteitsbeleid. Financiële instellingen en IT-bedrijven doen bijvoorbeeld vaak een beroep op werknemers die verder wonen. Voor die werknemers is het gebruik van de fiets naar de werkplek dikwijls moeilijk.

Er zijn grote verschillen tussen de regio's wat betreft fietsgebruik voor woon-werkverplaatsingen (Vlaanderen > Brussel > Wallonië). Dat heeft mogelijk te maken met de kwaliteit en de veiligheid van de fietsinfrastructuur, met een verschil in fietscultuur en met de topologie. Gevaarlijke fietsroutes worden dikwijls genoemd als reden waarom men niet

met de fiets naar het werk gaat (vooral in Brussel en Wallonië), samen met een te grote woon-werkafstand (resp. 57% en 56%).

Werkgeversvergoeding

Steeds meer loontrekkers ontvangen een fietsvergoeding (+46% tussen 2016 en 2020). Er zijn meer sectoren die voorzien in een specifieke fietsvergoeding; die vergoeding wordt door de werkgever toegekend aan de personeelsleden die hun woon-werkverplaatsingen geheel of gedeeltelijk met de fiets maken.

Combinatie trein+fiets

Het is volgens de Raden belangrijk dat de NMBS aantrekkelijke tariefformules voor de combinatie van trein en fiets aanbiedt. Ze pleiten ook voor een transparant en uniform prijsbeleid voor alle beveiligde fietsenparkings en vinden dat de NMBS gratis niet-beveiligde fietsenparkings moet blijven aanbieden.

De NMBS moet daarnaast verder bestuderen welke aanpassingen nodig zijn aan het bestaande rollend materieel om meer fietsen te kunnen vervoeren.

Ook willen de Raden dat de NMBS partnerschappen aangaat met deelfietspartners om het aanbod van deelfietsen aan de stations te verruimen. Als er geen ruimte meer beschikbaar is voor bijkomende fietsparkeerplaatsen, zou moeten worden nagegaan of er extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd op ongebruikte terreinen van de NMBS of Infrabel nabij de stations.

Bron: [Tussentijds verslag over de promotie van de fiets voor het woon-werkverkeer, NAR](#)