



VERSLAG

CRB 2022-2655

Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Verslag
“Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer”

Brussel
25.10.2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
2. Het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer	7
2.1 Enkele cijfers	7
2.1.1 De fiets wordt steeds meer gebruikt voor het woon-werkverkeer	7
2.1.2 Het fietsgebruik neemt toe in de drie gewesten	9
2.1.3 Het belang van de afstand bij de modale keuze	10
2.1.4 De fiets in de arbeidswereld	14
2.2 Potentieel van de fiets voor het woon-werkverkeer, op basis van de afstand.....	16
3. Voordelen van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer.....	18
3.1 Wetenschappelijk bewezen voordelen.....	18
3.1.1 Op het vlak van gezondheid.....	18
3.1.2 Op het vlak van productiviteit en ziekteverzuim	18
3.1.3 Op milieuvlak	19
3.2 De perceptie van de voordelen.....	19
4. Obstakels voor het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer ..	20
4.1 Obstakels m.b.t. de perceptie van de fiets	20
4.2 Obstakels m.b.t. de woon-werkafstand	21
4.3 Obstakels m.b.t. de fietsinfrastructuur en -veiligheid	22
4.4 Obstakels m.b.t. fietsontmoedigende factoren op ondernemingsniveau	23
5. Fietsbevorderende maatregelen voor het woon-werkverkeer	24
5.1 Werkgeversvergoeding voor woon-werkverplaatsingen met de fiets	25
5.1.1 Steeds meer loontrekkers doen een beroep op een fietsvergoeding	25
5.1.2 Een specifieke fietsvergoeding voor 6 op de 7 werknemers	26
5.1.3 Een grote diversiteit in de hoogte en de modaliteiten van de fietsvergoedingen.....	28
5.1.4 Een alternatieve vergoeding voor fietspendelaars.....	29
5.1.5 Geen vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met de fiets voor 1 op de 40 werknemers ...	29
5.1.6 Kleinschalig onderzoek naar de beweegredenen van de P(S)C's	29
5.2 Maatregelen m.b.t. de fietsinfrastructuur en -diensten op ondernemingsniveau.....	31
5.3 Maatregelen m.b.t. informatie en sensibilisering op ondernemingsniveau	33
5.4 Ervaring met fietsbeleid op ondernemingsniveau: Bedrijfsvervoerplannen.....	33
6. Conclusie	35
7. Bibliografie.....	37
8. Bijlage A: lijst van de P(S)C's	39
9. Bijlage B: toelichting bij de studies die in dit verslag gebruikt worden... 43	
9.1 De federale diagnostiek woon-werkverkeer.....	43
9.2 Andere studies van de fod Mobiliteit en Vervoer.....	43

Lijst met tabellen

Tabel 2-1:	Ontwikkeling van de modale verdeling voor het woon-werkverkeer (naar hoofdverplaatsingswijze)	7
Tabel 2-2:	Ontwikkeling van de modale verdeling (naar hoofdverplaatsingswijze) voor het woon-werkverkeer naar regio (op basis van de arbeidsplaats)	9
Tabel 2-3:	Gemiddelde woon-werkafstanden volgens woonplaats en arbeidsplaats.....	9
Tabel 2-4:	Gebruiksfrequentie naar soort van fiets	14
Tabel 2-5:	Modaal aandeel van de woon-werkverplaatsingen door middel van actieve vervoersmodi in functie van de bedrijfstakken (hoofdverplaatsingswijze)	15
Tabel 2-6:	Modaal aandeel van de woon-werkverplaatsingen in functie van de omvang van de vestigingseenheden (aantal werknemers)	15
Tabel 2-7:	Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand.....	17
Tabel 2-8:	Potentieel van de fiets voor het woon-werkverkeer op basis van de afstand, naar regio (op basis van de arbeidsplaats)	17
Tabel 3-1:	Stellingen over de perceptie van fietsvoordelen	19
Tabel 4-1:	Stellingen over de perceptie van fietsnadelen	20
Tabel 4-2:	Eventuele obstakels die te wijten zijn aan de afstand binnen de belangrijkste paritaire comités	22
Tabel 4-3:	Obstakels die te wijten zijn aan de infrastructuur op regionaal niveau	23
Tabel 4-4:	Obstakels die te wijten zijn aan de infrastructuur binnen de belangrijkste paritaire comités	23
Tabel 4-5:	Obstakels die te wijten zijn aan factoren op ondernemingsniveau binnen de belangrijkste paritaire comités ..	24
Tabel 5-1:	Evolutie fietsvergoedingen (macro-economisch, periode 2016-2021 op jaarbasis)	25
Tabel 5-2:	Evolutie van de fietsvergoedingen in de sectoren (2018-2021).....	26
Tabel 5-3:	Overzicht van de paritaire (sub)comités volgens het voorzien van een fietsvergoeding in hun (sub)sectorcao's...	27
Tabel 5-4:	De belangrijkste beweegredenen om een fietsvergoeding te voorzien	30
Tabel 5-5:	Modaal aandeel van de fiets volgens het voorzien in een fietsvergoeding in paritaire (sub)comités	31
Tabel 5-6:	Aanwezigheid van fietsenstallingen binnen de belangrijkste paritaire comités.....	32
Tabel 5-7:	Aanwezigheid van maatregelen i.v.m. de fiets.....	32
Tabel 5-8:	Evolutie van het fietsbeleid in bedrijven en overheidsdiensten die een BVP moeten opstellen	34

Lijst met figuren

Figuur 5-1:	Verdeling van de P(S)C's volgens de hoogte van de fietsvergoeding, gewogen op basis van het aantal P(S)C's (links) en het aantal arbeidsplaatsen (rechts), situatie op 18.05.2022	28
Figuur 5-2:	Evolutie van de modale verdeling in functie van de woon-werkafstand	35

Lijst met grafieken

Grafiek 2-1:	Modale verdeling (in aantal verplaatsingen), in functie van de soort van verkeersstroom	10
Grafiek 2-2:	Modale verdeling volgens de woon-werkafstanden	11
Grafiek 2-3:	Combinatie van het treingebruik met andere vervoermiddelen (behalve te voet) (in functie van het aantal verplaatsingen)	12
Grafiek 2-4:	Modaal aandeel van de gezamenlijke verplaatsingen met de fiets in functie van de trajectafstand (in aantal verplaatsingen)	16

Kader

In haar regeerakkoord bepaalt de federale regering dat ze zal inzetten op een ambitieuze modal shift door het aandeel van duurzame vervoermodi aanzienlijk te verhogen.

Op 24 september 2021 keurde de federale regering “Be Cyclist” goed, het eerste federaal actieplan ter promotie van de fiets. Dit actieplan is erop gericht bij te dragen tot de realisatie van de modal shift door meer mensen ervan te overtuigen om voor hun verplaatsingen gebruik te maken van de fiets.

Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer vormt het voorwerp van een deel van de in het plan “Be Cyclist” opgenomen acties. Het betreft ook een van de vele actieterreinen van de sociale partners. Getuige daarvan zijn onder meer: de collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's) die voorzien in een vergoeding voor fietspendelaars; [aanbeveling nr. 27 van de NAR](#) aan de paritaire comités en de ondernemingen om gebruik te maken van een fietsvergoeding; het opnemen van de fiets en de speed pedelec in [de lijst van producten en diensten die met ecocheques kunnen worden aangekocht](#); de toevoeging van een nieuw artikel 10ter aan [CAO nr. 90](#) waardoor het zo is dat, wanneer het toekenningsplan tot invoering van niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen mobiliteitsgerelateerde doelstellingen bevat, deze doelstellingen enkel toegestaan zijn indien er fietsvergoedingen worden toegekend aan werknemers die de fiets gebruiken voor hun woon-werkverkeer.

Tijdens de ministerraad van 1 april 2022 werd afgesproken dat de ministers van Mobiliteit, van Economie en Werk, van Financiën en van Sociale zaken en Volksgezondheid voorstellen zouden uitwerken om fietsen in het kader van het woon-werkverkeer van alle werknemers te bevorderen. Ook werd toen bepaald dat deze voorstellen gefinancierd zullen worden uit de middelen die vrijkomen als gevolg van de niet-toepassing van een btw-verlaging op de aankoop van fietsen.

Met dit verslag willen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) bijdragen tot de concretisering van het deel van het plan Be Cyclist dat betrekking heeft op het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer. Door de bevoegde ministers kennis aan te reiken over het potentieel van de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer evenals over de factoren die de benutting van dat potentieel in de weg staan of bevorderen, beschikken ze immers over de inzichten die nodig zijn om een adequaat antwoord te kunnen formuleren op de obstakels die de verdere ontwikkeling van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer afremmen.

Dit verslag werd op 25 oktober 2022 goedgekeurd door de gemengde plenaire vergadering van de Raden. Het vormt een aanvulling op het [tussentijds verslag](#) over het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, dat de Raden op 17 mei 2022 uitbrachten.

1. Inleiding

Dit verslag analyseert in de diepte het fietsgebruik in België in het kader van het woon-werkverkeer. Niet alleen wordt het fietsgebruik uitgebreid in kaart gebracht, ook wordt stilgestaan bij de beweegredenen om de fiets wel of niet te gebruiken voor woon-werkverplaatsingen.

Dit verslag is uniek om minstens twee redenen, t.w.: de gebruikte gegevensbronnen en het kwalitatieve luik. Een belangrijk deel van het verslag is gebaseerd op de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer. Dit is een bevraging die de fod Mobiliteit en Vervoer driejaarlijks organiseert bij ondernemingen en overheidsinstellingen die in België meer dan 100 werknemers in dienst hebben. Deze bevraging gebeurt op basis van een vragenlijst waaromtrent de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) naar aanleiding van elke editie verbetervoorstellen formuleren t.a.v. de fod Mobiliteit en Vervoer. Deze voorstellen beogen een maximale realisatie van de twee doelstellingen die met de federale diagnostiek worden nagestreefd, t.w.: indicatoren en statistieken aanreiken ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus, enerzijds en via het sociaal overleg het debat over mobiliteit aanmoedigen binnen de ondernemingen en openbare instellingen, anderzijds. Doordat de resultaten van de federale diagnostiek betrekking hebben op een zo grote steekproef van werknemers (1,5 miljoen werknemers, d.i. een derde van de actieve bevolking in België), was het mogelijk om in dit verslag inzicht te verschaffen in de praktijken inzake woon-werkverkeer op het niveau van de paritaire comités, waar op dit moment het zwaartepunt ligt van het sociaal overleg over regelingen voor fietspendelaars. Ook de fod Financiën reikte informatie aan over de fietsvergoedingen, uitgesplitst naar NACE-code.

Een tweede uniekheid is het kwalitatieve luik. Dankzij de bemiddeling van de fod Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg, was het mogelijk om in dit verslag een kwalitatief luik op te nemen dat inzicht verschaft in de beweegredenen die schuilgaan achter de op (sub)sectorniveau afgesproken regelingen voor fietspendelaars.

Dit verslag bevat vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk handelt over het huidige gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer en over het groeipotentieel ervan op basis van de woon-werkafstand. In het tweede hoofdstuk worden de wetenschappelijk onderbouwde en gepercipieerde voordelen van de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer belicht. Het derde hoofdstuk brengt vier groepen van obstakels in kaart die het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer afremmen, t.w.: obstakels m.b.t. de perceptie van de fiets; obstakels m.b.t. de woon-werkafstand; obstakels m.b.t. de fietsinfrastructuur en -veiligheid; obstakels m.b.t. fietsontmoedigende factoren op ondernemingsniveau. Het verslag sluit af met een hoofdstuk waarin wordt ingegaan op maatregelen die het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer bevorderen. Waar worden ze toegepast? Vinden deze maatregelen steeds meer ingang in de bedrijfswereld? Wat zijn de ervaringen met fietsbevorderende maatregelen op ondernemingsniveau? Hebben ze een overwegend positieve impact op het aandeel van de fiets in de modale verdeling van het woon-werkverkeer?

De Raden bedanken de fod Mobiliteit en Vervoer, de fod Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (hieronder: de fod Waso) en de fod Financiën voor hun bijdrage aan de totstandkoming van dit unieke verslag.

2. Het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer

2.1 Enkele cijfers

2.1.1 De fiets wordt steeds meer gebruikt voor het woon-werkverkeer

Hoewel de meeste verplaatsingen nog altijd met de auto worden gedaan (61%), wordt in België steeds meer de fiets gebruikt¹. In aantal verplaatsingen was de fiets in 2017 goed voor 12% van de verplaatsingen, tegenover 8% in 1999.

De fiets is de tweede belangrijkste hoofdverplaatsingswijze voor het woon-werkverkeer

Deze opwaartse trend wordt ook waargenomen in het kader van het woon-werkverkeer. Op basis van een enquête bij de ondernemingen met meer dan 100 werknemers wordt op regelmatige tijdstippen een federale diagnostiek woon-werkverkeer (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019a) opgemaakt (cf. Bijlage B).

Volgens de gegevens van de federale diagnostiek van 2017 is de auto veruit de eerste hoofdverplaatsingswijze² voor het woon-werkverkeer. Ook de fiets is een hoofdverplaatsingswijze die in hoge mate wordt gebruikt, aangezien deze op meer dan 1 werknemer op de 10 betrekking heeft. De fiets is voorts het vervoermiddel dat de sterkste toename kende tussen 2005 (7,8% van de verplaatsingen gedaan met de fiets als hoofdverplaatsingswijze) en 2017 (11,1%). Dat betekent een groei van 43% van het modaal aandeel (Tabel 2-1).

Tabel 2-1: Ontwikkeling van de modale verdeling voor het woon-werkverkeer (naar hoofdverplaatsingswijze)

Vervoermiddel	België		
	2005	2017	2005-2017
Auto (alleen)	66,8%	65,0%	-3%
Carpooling	4,7%	2,5%	-47%
Motorfiets	1,7%	1,2%	-34%
CVW	1,2%	0,6%	-53%
Trein	9,5%	10,6%	+12%
Metro, tram, bus	5,9%	6,8%	+15%
Fiets	7,8%	11,1%	+43%
Te voet	2,4%	2,3%	-3%

*CVW: Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever

Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017

In de cijfers van de federale diagnostiek wordt geen rekening gehouden met het occasioneel gebruik van de fiets (bv. enkel tijdens de zomermaanden), noch met het fietsgebruik als secundair vervoermiddel, aanvullend op andere vervoermiddelen. In de praktijk zijn er meer fietsers dan de hierboven vermelde cijfers doen vermoeden. Op basis van andere studies kan worden geraamd dat **in totaal 3 op de 10 werknemers minstens occasioneel of voor een deel van het traject de fiets gebruiken om zich naar hun werk te begeven** (fod Mobiliteit en Vervoer, 2021b).

¹ Volgens de MONITOR-enquête (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b, blz. 7), die in 2017 online werd afgenomen bij 10.632 Belgen om te peilen naar de gewoonten van die laatsten op het vlak van mobiliteit en veiligheid op de weg.

² De hoofdverplaatsingswijze is de vervoerwijze waarmee gedurende het grootste deel van het jaar de grootste afstand tussen de woon- en de werkplaats wordt afgelegd.

De populariteit van de fiets is toegenomen door de gezondheidscrisis

De COVID-19-crisis heeft kennelijk de fiets aan populariteit doen toenemen (ongeacht de reden van de verplaatsing). De fod Mobiliteit en Vervoer heeft tweemaal - in juni en in november/december 2020 - een enquête gehouden bij 2000 repondenten om de impact van de COVID-19-gezondheidscrisis op de mobiliteit te onderzoeken (fod Mobiliteit en Vervoer, 2020c en 2021a).

In het algemeen gaf 16% van de respondenten eind 2020 aan dat ze zich meer met de fiets verplaatsten dan voor de crisis. Dat heeft geleid tot een sterke toename van de verkoop van fietsen (van 569.112 verkochte fietsen in 2019 tot 592.107 in 2020, d.i. een stijging van 4%³), ondanks de uitputting van de beschikbare voorraden en de herbevoorradingproblemen. Ook het gebruik van deelfietsen is toegenomen.

Wat de verplaatsingen naar de werk- of studieplaats betreft, werden de eerste lockdownperiode en de daaropvolgende versoepelingsperiode gekenmerkt door een verhoogd gebruik van de fiets als hoofdverplaatsingswijze, nl. van 11% van de respondenten voor de gezondheidscrisis tot 13%. Tijdens de tweede lockdown is het gebruikspercentage van de fiets weer gedaald tot 11%. Het verschil tussen de twee enquêtes kan worden verklaard door het seizoen, aangezien de weersomstandigheden tijdens de winter minder gunstig zijn om te fietsen.

Het fietsgebruik zal in de toekomst allicht blijven toenemen

De populariteit van de fiets, die al een boost kreeg door de COVID-19-crisis, zal de komende jaren allicht nog verder toenemen. Zo gaf 15% van de respondenten van de enquêtes over de impact van de COVID-19-gezondheidscrisis op de mobiliteit aan na de gezondheidscrisis meer gebruik te willen maken van de fiets voor de verplaatsingen naar de werk- of studieplaats. De recente stijging van de brandstofprijzen kan ook meer mensen ertoe aanzetten van vervoermiddel te veranderen en voor de fiets te kiezen.

De recentste barometer van het VIAS Institute⁴ (2022) bevestigt de waargenomen tendensen. Het aantal kilometers dat met de (al dan niet elektrische) fiets wordt afgelegd - ongeacht de reden van verplaatsing - is van de eerste helft van 2019 tot de eerste helft van 2022 met 25% gestegen. Tegelijkertijd is het aantal met de auto afgelegde kilometers met 23% gedaald. Hierdoor is het aandeel van het aantal fietskilometers gestegen van 5% in 2019 tot 7,5% in 2022.

Wat het woon-werkverkeer betreft, is het totale bedrag van de door de werknemers ontvangen fietsvergoedingen gestegen tussen 2019 (163 miljoen euro) en 2021 (170 miljoen euro⁵), ondanks de beperking van het woon-werkverkeer als gevolg van de gezondheidscrisis en de toename van het telewerk.

³ Door aanhoudende bevoorradingproblemen is het aantal verkochte fietsen in 2021 lichtjes gedaald (584.913) in vergelijking met 2020 (Bouwen et al. 2022, p. 24).

⁴ De gegevens zijn gebaseerd op een online enquête onder 6.000 respondenten (18+). In de enquête gaven de respondenten aan hoe ze de vorige dag hadden gereisd en hoeveel kilometer ze hadden afgelegd.

⁵ Volgens de gegevens die zijn verstrekt door de fod Financiën

2.1.2 Het fietsgebruik neemt toe in de drie gewesten

Het toenemende gebruik van de fiets als hoofdverplaatsingswijze voor het woon-werkverkeer wordt in de drie gewesten van het land waargenomen, al was de toename (procentueel) veel sterker in Brussel (gegevens op basis van de arbeidsplaats). In het algemeen is de fiets het vervoermiddel waarvoor de verschillen tussen de gewesten het opvallendst zijn (Tabel 2-2). De fiets wordt nog steeds meer gebruikt door personen die in Vlaanderen werken (met een modaal aandeel van 17%) dan door personen die in Brussel (4,4%) en in Wallonië (1,6%) werken.

De woonplaats van de werknemers speelt een belangrijke rol in de keuze van vervoermiddel. Zo gebruikt 9,4% van de Brusselaars die werken in ondernemingen die gevestigd zijn in het Brussels hoofdstedelijk gewest de fiets, tegenover 2% van de niet-Brusselaars (Leefmilieu Brussel 2019, p. 13).

Tabel 2-2: Ontwikkeling van de modale verdeling (naar hoofdverplaatsingswijze) voor het woon-werkverkeer naar regio (op basis van de arbeidsplaats)

Vervoermiddel	Brussel		Vlaanderen		Wallonië	
	2005	2017	2005	2017	2005	2017
Auto (alleen)	45,1%	36,2%	68,7%	67,6%	80,4%	83,3%
Carpooling	2,5%	1,4%	5,2%	2,6%	5,2%	3,1%
Motorfiets	0,8%	1,3%	2,2%	1,2%	1,5%	0,9%
CVW	0,7%	0,2%	1,6%	0,8%	0,5%	0,2%
Trein	32,2%	34,0%	4,1%	5,2%	4,4%	4,0%
Metro, tram, bus	15,0%	19,1%	3,9%	3,7%	3,6%	4,1%
Fiets	1,2%	4,4%	12,3%	17,0%	1,3%	1,6%
Te voet	2,6%	3,5%	2,1%	1,7%	3,2%	2,8%

*CVW: Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever
Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017

Ook de afstand tussen de woon- en de arbeidsplaats kan het fietsgebruik beïnvloeden (Tabel 2-3). Volgens de gegevens van de federale diagnostiek 2017 legt een Brusselaar gemiddeld 7 km in vogelvlucht af naar zijn werk, een Vlaming 15 km en een Waal 19 km.

Tabel 2-3: Gemiddelde woon-werkafstanden volgens woonplaats en arbeidsplaats

		Arbeidsplaats			
		Brussel	Vlaanderen	Wallonië	België
Woonplaats	Brussel	4,3	15,3	32,5	7,2
	Vlaanderen	29,5	12,8	33,6	15,0
	Wallonië	43,9	41,1	13,4	19,4
	België	24,4	13,3	14,2	15,5

Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017 (p. 24)

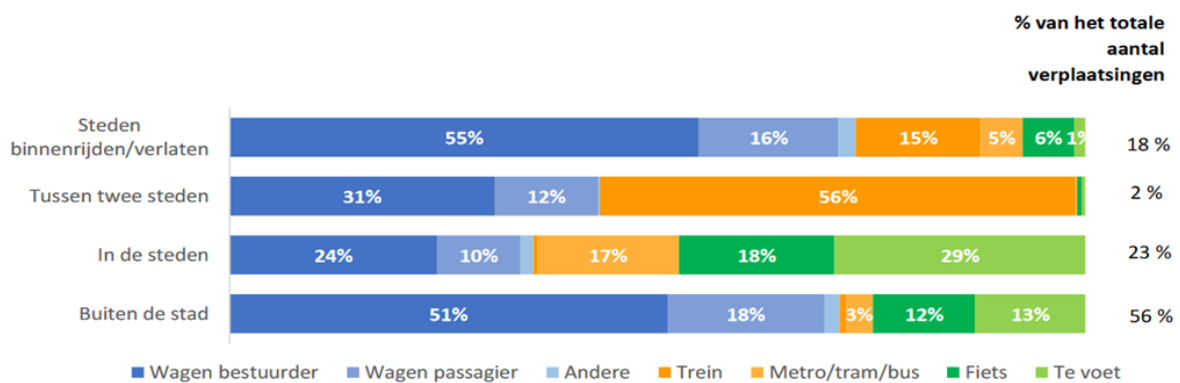
Andere factoren zouden mee de verschillen tussen de gewesten kunnen verklaren: de kwaliteit en de veiligheid van de fietsinfrastructuur, een verschillende fietscultuur, maar ook de topologie. In de meer heuvelachtige gebieden van Vlaanderen, zoals de Vlaamse Ardennen of Haspengouw, wordt de fiets naar verhouding minder vaak gebruikt om zich naar het werk te begeven dan in de meer vlakke gebieden, zoals de kust of de Kempen. Het toenemende gebruik van elektrische fietsen zou de impact van de topologie echter kunnen verminderen.

De fiets is populair in stedelijke gebieden

Afgezien van de regionale verschillen kan het fietsgebruik ook verschillen op basis van andere criteria. **Zo was de groei van het fietsgebruik groter in de stedelijke gebieden** (van 5,9% in 2005 tot 10,6% in 2017 in de dichtbevolkte gebieden) dan in gebieden met een lage of gemiddelde bevolkingsdichtheid (van 9,5% tot 11,6%). Het toegenomen gebruik van de fiets in de steden is te danken aan de verbeterde fietsinfrastructuur, maar ook aan de toegenomen verkeerscongestie en de invoering van circulatieplannen die hebben geleid tot een afname van het autogebruik.

De fiets wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen binnen eenzelfde stad⁶, of voor verplaatsingen enkel op het platteland. Wanneer voor de verplaatsingen een stad moet worden betreden of verlaten of wanneer tussen twee steden moet worden gereisd (wat doorgaans langere verplaatsingen zijn), wordt de voorkeur gegeven aan andere vervoermiddelen (Grafiek 2-1).

Grafiek 2-1: Modale verdeling (in aantal verplaatsingen), in functie van de soort van verkeersstroom



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer 2019b (blz. 15)

2.1.3 Het belang van de afstand bij de modale keuze

Afstand speelt een sleutelrol in de keuze van de hoofdverplaatsingswijze. Wanneer de woon-werkafstand groot is, kan de fiets echter in combinatie met andere vervoermiddelen worden gebruikt. Bovendien zijn dankzij de ontwikkeling van de elektrische fietsen langere verplaatsingen denkbaar, omdat de verplaatsing sneller kan worden afgelegd en comfortabeler is, aangezien ze minder fysieke inspanningen vergt.

Fietsgebruik in functie van de woon-werkafstand

In het kader van de federale diagnostiek woon-werkverkeer vraagt de fod Mobiliteit en Vervoer aan de werkgevers om de modale verdeling mee te delen volgens de woonplaats van hun werknemers (op basis van de postcode). Elke werkgever moet dat doen voor minstens 40% van het aantal werknemers van elke vestigingseenheid. Aan de hand van de ingezamelde gegevens kunnen de afstanden van de woon-werkverplaatsingen worden geraamd⁷.

De modale verdeling volgens de woon-werkafstanden bevestigt dat de fiets voornamelijk wordt gebruikt als hoofdverplaatsingswijze voor de korte afstanden, d.w.z. minder dan 15 km (Grafiek 2-2).

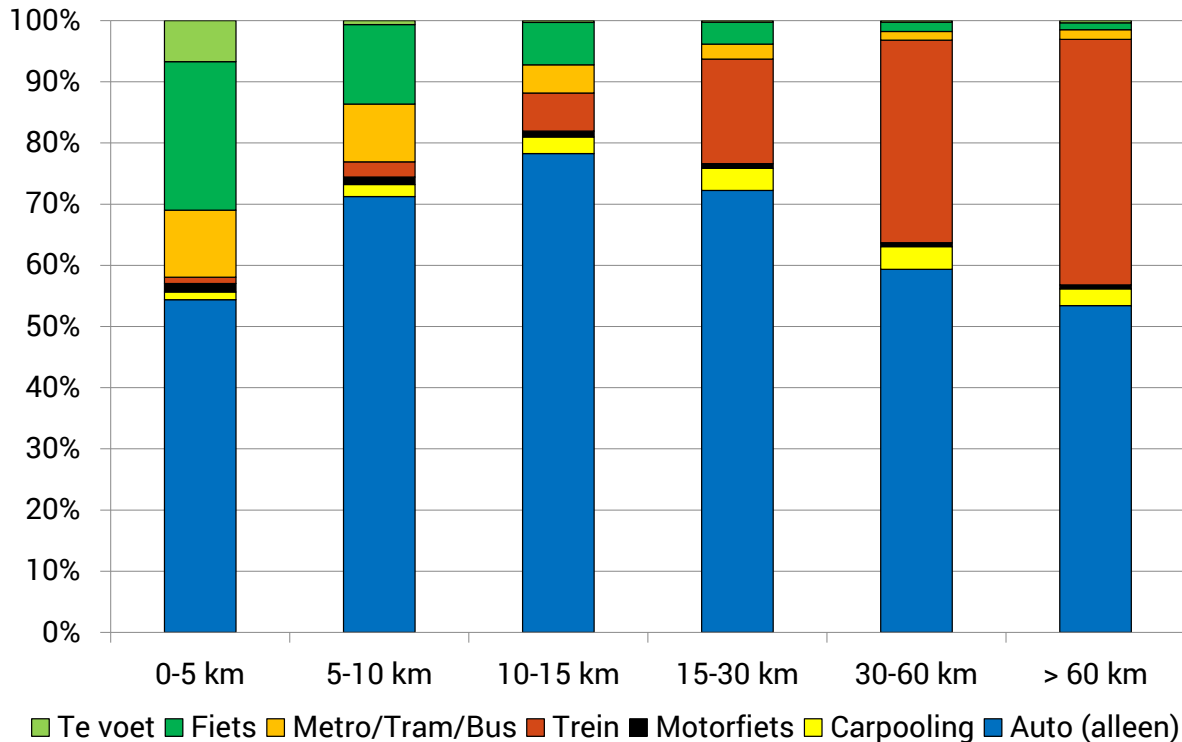
⁶ De categorie 'stad' komt overeen met categorie 1 van de Europese classificatie van de urbanisatiegraad (DEGURBA) en omvat de volgende stedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Oostende, Gent, Charleroi, Bergen, Luik en Namen.

⁷ De gemeten afstanden zijn gelijk aan de afstanden in vogelvlucht tussen de exacte arbeidsplaats en het centrum van de postcode van de woonplaats.

92% van de werknemers die de fiets als hoofdvervoermiddel gebruiken voor de woon-werktrajecten woont op minder dan 15 km van hun werkplek.

Voor de lange trajecten (van meer dan 30 km) wordt een groot deel van de trajecten met de trein afgelegd (meer bepaald naar Brussel). De werknemers kunnen echter ook de fiets gebruiken binnen een multimodaal kader, doorgaans in combinatie met de trein, voor het voor- of natraject.

Grafiek 2-2: Modale verdeling volgens de woon-werkafstanden

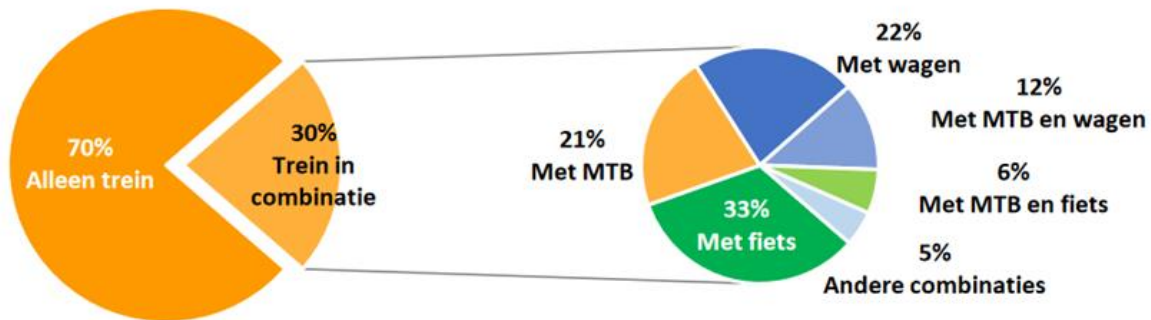


Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017

De fiets wordt ook in combinatie met andere vervoermiddelen gebruikt

De fiets neemt in het kader van de multimodaliteit een belangrijke plaats in. Zoals blijkt uit de Monitor-enquête (die alle verplaatsingen bestudeert, ongeacht de reden ervan), staat multimodaliteit in België vooral voor de manier waarop de trein wordt gecombineerd met andere vervoermiddelen: de trein wordt voor 78% van de multimodale verplaatsingen gebruikt. Maar wanneer de trein met een ander vervoermiddel wordt gecombineerd, gaat het in 1 op de 3 gevallen om de fiets (Grafiek 2-3).

Grafiek 2-3: Combinatie van het treingebruik met andere vervoermiddelen (behalve te voet) (in functie van het aantal verplaatsingen)



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer 2019b (p. 26)

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen twee vormen van combinatie trein-fiets: ofwel wordt de fiets mee aan boord van de trein genomen (*Bike-on-Board*), of niet (*Bike-and-Ride*). Of een klassieke (niet-vouwbare) fiets in de trein kan worden meegenomen, hangt af van de beschikbare capaciteit. De treinen van de NMBS beschikken over 2 tot 24 plaatsen voor fietsen per trein. Maar er is enkel een groot aantal plaatsen voor fietsen beschikbaar voor specifieke bestemmingen tijdens de vakantieperioden of in de weekends. In de treinen die rijden tijdens de piekuren schommelt het aantal plaatsen tussen 2 en 4 per trein (Temara 2022, p. 13).

In het geval van *Bike-and-Ride* wordt de fiets gebruikt voor het voortraject (waarbij doorgaans een fietsenstalling wordt gebruikt) en/of voor het natraject (voornamelijk met deelfietsen). Het toenemende gebruik van deelfietsen is in dit kader interessant. De Blue-bike-fietsen, die door de NMBS werden gelanceerd, deden in 2011 hun opwachting in verschillende stations, waarmee het *last mile-traject* per fiets werd gefaciliteerd. Blue-bike is nu doorheen België verspreid over 103 plaatsen, m.a.w. in ongeveer 1 op de 6 stations. Het gaat echter om een zeer ongelijke verdeling: 92% van de Blue-bike-stations bevindt zich in Vlaanderen (Temara 2022, p. 60). Ter vergelijking: het aanbod van OV-Fietsdeelfietsen, dat uitgaat van de Nederlandse spooroperator NS en in 2003 werd geïmplementeerd, is beschikbaar in bijna 300 stations in heel Nederland, d.i. in 74% van alle stations (Temara 2022, p. 19).

Blue-bike telde eind 2021 ca. 25.000 gebruikers, die in de loop van het jaar 195.630 verplaatsingen verrichtten⁸. Van 2019 tot 2021 steeg het aantal gebruikers met 20%. Een van de hoofdredenen om in dit systeem te stappen, is de combinatie van deelfietsen met het openbaar vervoer: 45% van de leden van Blue-bike heeft ook een abonnement van het openbaar vervoer.

Soorten deelfietsen en gebruik ervan

Er zijn verschillende vormen van deelfietssystemen: "back to one" (de fiets moet worden teruggebracht naar het vertrekpunt), "back to many" (de fiets moet worden teruggebracht naar een van de daartoe voorziene fietsstations), "free floating" (de fiets kan overal in de gemeente of de stad worden afgezet) en fietsen van particulieren die worden gedeeld (tussen burens, vrienden enz.).

Het fietsgebruik zal in het algemeen variëren naargelang van de vorm van fietsdelen. Systemen van het type "back to one" sluiten meer aan bij een netwerklogica en worden gebruikt in combinatie met andere vervoermiddelen zoals de trein of de bus (zie het voorbeeld van Blue-bike). "Free floating-fietsen" sluiten meer aan bij een logica van nabijheid en worden gebruikt voor verplaatsingen binnen de stad of gemeente, zonder combinatie met andere vervoermiddelen.

⁸ Bron: "Blue-bike haalt hoge tevredenheidsscore en positieve jaarcijfers", persbericht van Blue-bike van 17 januari 2022

Het delen van fietsen is in België een relatief nieuw fenomeen. De eerste grootschalige fietsdeelsystemen verschenen in 2006 in Brussel (Cyclocity, later vervangen door Villo!) en in 2011 in Antwerpen (Velo). Meer recentelijk zijn ook de vrije fietsdeelsystemen (*free floating*) in Brussel en andere stadscentra snel sterk gegroeid (Billy, Mobit, Cloudbike, Donkey Republic...). Volgens de vereniging Autodelen.net zijn momenteel 14 exploitanten actief in België: 10 in Vlaanderen, 6 in Brussel en 2 in Wallonië (sommige exploitanten kunnen in meerdere regio's actief zijn). Het exacte aantal beschikbare deelfietsen in heel België is niet bekend. Vlaanderen telde begin 2020 ongeveer 7900 deelfietsen⁹.

Dankzij de opmars van de elektrische fiets zijn langere verplaatsingen denkbaar

Tot dusver werd in dit verslag geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten fietsen, namelijk de fiets zonder elektrische ondersteuning, de fiets met elektrische ondersteuning tot 25 km/u of de fiets met elektrische ondersteuning tot 45 km/u ("speed pedelec").

De elektrische fiets heeft de wind in de zeilen. De verkoop van elektrische fietsen steeg tussen 2019 en 2021 met 18%, nl. van 194.000 tot 226.000. Het marktaandeel van elektrische fietsen in de totale fietsverkoop nam toe van 34% tot 38,7% (Bouwen et al., 2022, p. 25). Volgens de barometer van het VIAS Institute groeit ook het aantal gebruikers van elektrische fietsen (op een gemiddelde dag) snel: 3% in 2017, 5% in 2019 en 7,5% in 2022 (inclusief speed pedelecs).

Tot slot werden in 2021 16.298 speed pedelecs ingeschreven¹⁰, wat neerkomt op een stijging van 12% in vergelijking met 2019. De speed pedelecs zijn sterk geconcentreerd in Vlaanderen. Volgens Traxio (2021, p. 18) is deze tendens toe te schrijven aan de betere kwaliteit van de infrastructuur in Vlaanderen (vooral de fietssnelwegen in de driehoek Antwerpen-Brussel-Gent), maar ook aan het feit dat de speed pedelec vaak wordt gebruikt in de verkeersgevoelige periferieën.

Hoe sterker de ondersteuning, hoe langer de woon-werktrajecten per fiets kunnen zijn. De gemiddelde afstand die wordt afgelegd tijdens de woon-werkverplaatsingen is:

- 5,7 km met een fiets zonder ondersteuning,
- 10 km met een elektrisch ondersteunde fiets beperkt tot 25 km/u, en
- 25,1 km met een speed pedelec, d.w.z. een elektrisch ondersteunde fiets die beperkt is tot 45 km/u (fod Mobiliteit en Vervoer, 2020a).

91% van de woon-werktrajecten met de speed pedelec is tussen 10 en 50 kilometer lang¹¹. De speed pedelec onderscheidt zich bovendien van de andere fietssoorten doordat hij zeer vaak wordt gebruikt om het ganse woon-werktraject af te leggen. Daardoor is ook de gebruiksfrequentie van de speed pedelec hoger: 88% van de bezitters van deze fietsen gebruikt ze minstens 1 dag per week, en de helft van hen minstens 4 dagen per week (fod "Mobiliteit en Vervoer", 2020a).

⁹ Cijfers verzameld in maart 2020 door Autodelen.net.

¹⁰ Bron: <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/inschrijving-motorvoertuigen>

¹¹ Omgekeerd hebben de meeste (62%) woon-werktrajecten die worden afgelegd met een fiets zonder ondersteuning betrekking op een afstand tussen 2 en 10 km.

Tabel 2-4: Gebruiksfrequentie naar soort van fiets

	Fiets	Fiets 25 km/h	Fiets 45 km/h	Deelfiets
Minstens 4 dagen per week	28%	32%	46%	4%
1 à 3 dagen per week	24%	27%	42%	15%
Enkele dagen per maand of per jaar	48%	41%	12%	81%

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer 2020a (p. 12)

Uit de bovenstaande elementen blijkt dat de elektrische fiets - en meer bepaald de speed pedelec - meer potentieel heeft om een waardig alternatief voor de auto te vormen. Voor de helft van de Belgische gebruikers van speed pedelecs die werden bevraagd in het kader van de studie van Tridée en ProVélo¹² heeft de speed pedelec de auto als verplaatsingswijze vervangen. Ook een meta-analyse van de substitutie-effecten van elektrische fietsen wees uit dat in Europa, Noord-Amerika en Australië de elektrische fiets vooral verplaatsingen per auto vervangt (Bigazzi en Wong 2020).

2.1.4 De fiets in de arbeidswereld

Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer maakt ook deel uit van het mobiliteitsbeleid van de ondernemingen, met name via de toekenning van een vergoeding aan de werknemers die zich met de fiets verplaatsen (cf. 5.1) of via de toekenning van bedrijfsfietsen. De beschikbare gegevens wijzen op verschillen in het gebruik van de fiets tussen de ondernemingen, in functie van hun omvang, de bedrijfstak of het paritair comité waartoe ze behoren.

Bedrijfsfietsen

Het percentage van personen die woon-werkverplaatsingen met een fiets verrichten en over een bedrijfsfiets beschikken, bedroeg in 2020 ongeveer 7,5% en is in de drie gewesten vrij gelijklopend (fod Mobiliteit en Vervoer, 2020a).

De verwerving van een bedrijfsfiets (door aankoop of via leasing) is 100% fiscaal aftrekbaar voor de werkgever (voor 1 januari 2020 bedroeg dat percentage 120%). Verreweg de meeste bedrijven gaan eerder over tot leasing dan tot aankoop: 4 op de 5 bedrijfsfietsen worden geleased.

De leasing van bedrijfsfietsen is overigens een vrij nieuw verschijnsel. Dit mechanisme was tot voor vijf jaar zo goed als onbestaande (MORA 2020, p. 65). Volgens de cijfers van Traxio (2022) waren in ons land in 2021 150.000 geleasede fietsen in omloop. Een aanzienlijk deel van de bedrijfsfietsen bestaat uit elektrische fietsen. Zo zijn de elektrische fietsen goed voor 75% van de fietsleasingcontracten binnen het bedrijf Cyclis (21.000 contracten) en ca. 60% van de contracten bij KBC Fietsleasing, waaraan nog 20% contracten voor speed pedelecs moet worden toegevoegd.

Fietsgebruik in functie van de bedrijfstakken

Het fietsgebruik verschilt tussen de diverse bedrijfstakken (Tabel 2-5), naargelang van hun geografische ligging en de herkomst van hun werknemers, de arbeidsorganisatie en hun mobiliteitsbeleid (fod Mobiliteit en Vervoer 2019a, p. 25).

¹² <https://fietsberaad.be/praktijk/het-profiel-van-de-gebruiker-van-de-speedpedelec/>

Tabel 2-5: Modaal aandeel van de woon-werkverplaatsingen door middel van actieve vervoersmodi in functie van de bedrijfstakken (hoofdverplaatsingswijze)

	Activiteitssector	Modaal aandeel fiets	Modaal aandeel te voet	% werknemers die op minder dan 10 km van het werk wonen
A	Landbouw	13%	2%	72%
B	Winning van delfstoffen	5%	1%	56%
C	Industrie	10%	1%	49%
D	Elektriciteit en gas	6%	0%	31%
E	Water en afvalbeheer	10%	1%	46%
F	Bouwnijverheid	3%	0%	41%
G	Handel	8%	4%	52%
H	Vervoer en opslag	7%	1%	42%
I	Verschaffen van accommodatie en maaltijden	5%	3%	58%
J	Informatie et communicatie	4%	1%	28%
K	Financiële activiteiten en verzekeringen	4%	1%	29%
L	Exploitatie van en handel in onroerend goed	7%	2%	52%
M	Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten	7%	1%	35%
N	Administratieve en ondersteunende diensten	7%	1%	39%
O	Openbaar bestuur	14%	3%	57%
P	Onderwijs	19%	3%	56%
Q	Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	13%	3%	63%
R	Kunst, amusement en recreatie	10%	3%	48%
S	Overige diensten	9%	10%	53%
U	Extraterritoriale organisaties en lichamen	13%	11%	78%
TOT		11%	2%	52%

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

Fietsgebruik in functie van de omvang van de ondernemingen

In de vestigingseenheden met minder dan 100 werknemers wordt meer gebruik gemaakt van de fiets voor het woon-werkverkeer, hoewel de verschillen met de andere omvangscategorieën klein blijven. Dit weerspiegelt de eerder vastgestelde regionale verschillen: Vlaanderen - waar de fiets erg populair is - heeft een groot aandeel van kleine vestigingseenheden, terwijl de grote vestigingseenheden (met meer dan 1000 werknemers) vaak in Brussel gevestigd zijn.

Tabel 2-6: Modaal aandeel van de woon-werkverplaatsingen in functie van de omvang van de vestigingseenheden (aantal werknemers)

	Auto	Trein	MTB*	Fiets	Te voet
<100	70%	5%	5%	14%	3%
100 <250	69%	7%	5%	12%	2%
250 < 500	66%	11%	7%	10%	2%
500 < 1000	65%	12%	7%	10%	1%
1000+	55%	18%	10%	10%	2%

*MTB: Metro-Tram-Bus

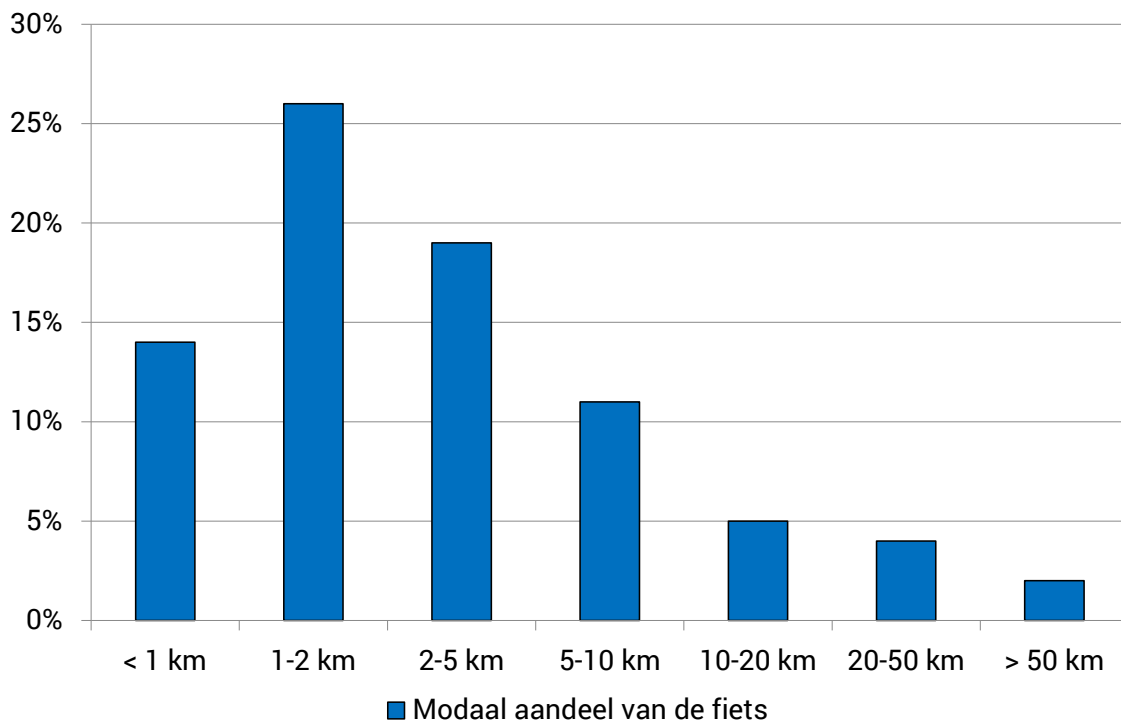
Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

2.2 *Potentieel van de fiets voor het woon-werkverkeer, op basis van de afstand*

De afstand tussen de woon- en de arbeidsplaats is van grote invloed op de keuze van het vervoermiddel. Zoals we hierboven hebben gezien, wordt de fiets meestal gebruikt voor korte verplaatsingen, hoewel de opkomst van elektrisch ondersteunde fietsen het denkbaar maakt langere trajecten met dit vervoermiddel af te leggen. Zo noemden de respondenten van een BeMob-enquête, toen hun werd gevraagd welke afstanden ze bereid zijn per fiets af te leggen voor hun woon-werkverplaatsing, vooral afstanden tussen 3 en 10 km met een niet-elektrische fiets en tussen 6 en 20 km met een elektrische fiets (fod Mobiliteit en Vervoer 2022).

Volgens de Monitor-enquête naar alle gedane verplaatsingen haalt de fiets het grootste modale aandeel voor de afstanden tussen 1 en 5 kilometer: 1 op de 5 verplaatsingen wordt in dat geval met de fiets gedaan. Boven de 10 kilometer loopt het modale aandeel van de fiets terug tot 5% of minder.

Grafiek 2-4: Modaal aandeel van de gezamenlijke verplaatsingen met de fiets in functie van de trajectafstand (in aantal verplaatsingen)



Lezing van de grafiek: 14% van de personen die een traject van minder dan 1 km afleggen, gebruikt daarvoor de fiets.
Bron: fod Mobiliteit en Vervoer 2019b (p. 22)

Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand

Aangezien we weten dat de fiets zonder elektrische ondersteuning doorgaans voor korte afstanden wordt gebruikt, maken de gegevens van de federale diagnostiek het ook mogelijk het potentieel van de fiets als hoofdverplaatsingswijze voor het woon-werkverkeer te ramen.

In België woont 30% van de werknemers op minder dan 5 kilometer in vogelvlucht van hun werkplek. Van hen gebruikt 1 op de 4 werknemers (24%) de fiets als hoofdverplaatsingswijze om naar het werk te gaan, terwijl 1 op de 2 werknemers (56%) zich voornamelijk met de auto of de motorfiets verplaatst.

Tabel 2-7: Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand

Woon-werkafstand	% werknemers	% gebruikers van de vervoersmodi binnen elke werknemerscategorie			
		Fiets	Te voet	Openbaar vervoer	Auto en motorfiets
0-5 km	30%	24%	7%	12%	56%
5-10 km	22%	13%	1%	12%	72%
Totaal (0-10 km)	52%	19%	4%	12%	63%

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer 2019b (p. 22)

De verschillen zijn op regionaal niveau bijzonder markant. Personen die in Vlaanderen komen werken gebruiken veel vaker de fiets dan in Brussel of Wallonië. Volgens de gegevens van de federale diagnostiek woont 1 op de 2 personen die in Vlaanderen en in Wallonië werken op minder dan 10 km in vogelvlucht van zijn werkplek. Het aandeel van fietsers binnen deze categorie is echter veel groter in Vlaanderen (ongeveer 1 op de 4 personen) dan in Wallonië (1 op de 40 personen). Het Brusselse gewest telt meer werknemers uit de andere regio's van het land. Het aandeel van fietsers onder de werknemers die minder dan 10 km in vogelvlucht van hun werkplek wonen, blijft ook klein (1 op de 14 personen).

Tabel 2-8: Potentieel van de fiets voor het woon-werkverkeer op basis van de afstand, naar regio (op basis van de arbeidsplaats)

	% werknemers die op minder dan 10 km van het werk wonen	% fietsers van de werknemers die op minder dan 10 km van het werk wonen
Brussel	40%	7%
Vlaanderen	55%	28%
Wallonië	53%	3%
België	52%	19%

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

Zoals hierboven werd aangegeven, kan de fiets ook worden gecombineerd met andere vervoermiddelen, meer bepaald de trein. Volgens de geografische indelingen die door Statbel worden geproduceerd op basis van de bevolkingscijfers¹³, woont 82% van de Belgen op minder dan 5 kilometer van een station. Volgens een studie van het IWEPS (Charlier en Juprelle 2020) woont 61% van de Waalse bevolking op minder dan 3,5 km van een station, d.w.z. een afstand van ongeveer 15 minuten met de fiets.

Andere factoren dan de afstand kunnen echter mee een rol spelen in de modale keuze, bv. de arbeidstijdregeling (vast, glijdend of onregelmatig) of de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Volgens de gegevens van de federale diagnostiek (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019a) heeft het gebruik van de fiets meer bijval in geval van glijdende arbeidstijden. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer heeft van haar kant geen negatief effect op het gebruik van actieve modi zoals fietsen of te voet gaan (fod Mobiliteit en Vervoer 2019a, p. 20-22)¹⁴. Afgezien van de woon-werkafstand kunnen ook andere obstakels het fietsgebruik beperken.

¹³ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/geografische-indelingen>

¹⁴ De fod Mobiliteit en Vervoer heeft het Belgisch grondgebied onderverdeeld in verschillende zones, naargelang van het niveau van toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Aan elke vestigingseenheid werd een niveau toegekend, rekening houdend met het aantal (trein-, metro-, tram- en bus)haltes rond de eenheid, de afstand tussen de eenheid en deze haltes, en het belang

3. Voordelen van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer

Regelmatig fietsen kent heel wat voordelen. Wetenschappelijk onderzoek heeft reeds heel wat voordelen kunnen onderbouwen op het vlak van gezondheid, productiviteit en leefmilieu.

3.1 Wetenschappelijk bewezen voordelen

3.1.1 Op het vlak van gezondheid

Onvoldoende lichaamsbeweging is een van de belangrijkste risicofactoren voor overlijden wereldwijd. In België bijvoorbeeld is 11,4% van de algemene sterfte geassocieerd met fysieke inactiviteit (Lee, 2012). Actieve verplaatsingen (fietsen of wandelen) in de dagelijkse routine zijn een eenvoudige oplossing om voldoende te bewegen. In de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie wordt als aanbeveling gegeven om wekelijks 150 tot 300 minuten matig intensief te bewegen (zoals fietsen of wandelen) of wekelijks 75 tot 150 minuten intensief te bewegen (WHO, 2020). In het UCL-onderzoek van De Geus et al. (2008) is 25 km per week fietsen al voldoende om een positief effect op de gezondheid te hebben. De Geus et al. lieten 1 jaar ongetrainde gezonde mannen en vrouwen naar het werk fietsen. Resultaten wezen uit dat ze zich sterker, energiever en vitaler voelden en dat hun bloeddruk en slechte cholesterol daalden.

Regelmatig bewegen (en dus ook fietsen) maakt ons niet alleen fitter. Het zorgt er ook voor dat we heel wat lichamelijke klachten kunnen verminderen of zelfs voorkomen. De wetenschappelijke literatuur vindt een lager risico op hart- en vaatziekten, kanker en algemene sterfte bij actieve pendelaars (Celis-Morales et al., 2017). Zelfs indien we rekening houden met het inademen van hogere dosissen luchtvervuiling (veelal door langere blootstelling en snellere en diepere ademhaling dan in de auto) en met het risico op lichamelijke letsels als gevolg van een verkeersongeval, is het netto-effect van fietsen nog uitermate gunstig (Laird et al., 2018). Een studie uit Nederland berekende dat de overstap van de auto naar de fiets voor dagelijkse korte trajecten een levensaanwinst betekent van 3 tot 14 maanden door verhoogde fysieke activiteit en een verlies van resp. 0,8 tot 40 dagen en 5 tot 9 dagen betekent door een verhoogd sterfrisico wegens luchtvervuiling en verkeersongevallen (De Hartog, 2010). Specifiek voor België worden door het netto-gezondheidseffect van het fietsgebruik jaarlijks 1294 vroegtijdige overlijdens¹⁵ vermeden (Bouwen et al., 2022).

Actief pendelen heeft ook een positieve invloed op onze gemoedstoestand (Martin et al., 2014; Avila-Palencia et al., 2018)). Fietsende werknemers zijn meer tevreden over hun leven en pendeltijd dan werknemers die het openbaar vervoer of de auto nemen voor hun woon-werkverkeer (Friman et al., 2017). En deze pendeltevredenheid werkt door op de gemoedstoestand tijdens de werkuren.

3.1.2 Op het vlak van productiviteit en ziekteverzuim

Welzijn op het werk is een belangrijk onderwerp in de bedrijfswereld en tevens het voorwerp van sociaal overleg. Oswald et al. (2015) gaven het bewijs van een sterk verband tussen het welzijn van de werknemers en hun productiviteit ("happiness makes people more productive", p. 789). Ma et al. (2019) vonden een positieve associatie tussen productiviteit en actief pendelen en verklaren dit door de mentale gezondheidsvoordelen van regelmatig fietsen.

Werknemers die regelmatig naar hun werk fietsen, zijn minder vaak ziek. Een Nederlands onderzoek van TNO (2009) berekende een ziekteverzuim van gemiddeld 7,4 dagen per jaar voor fietsers tegenover

daarvan. Op die manier kon de impact van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer op de modale aandelen in de ondernemingen worden geanalyseerd.

¹⁵ In opdracht van de fod Mobiliteit en Vervoer becijferde het Vias Institute de baten van fietsen voor de gezondheid, het klimaat en de economie in België.

8,7 dagen per jaar voor niet-fietsers. Bovendien daalt het verzuim met de fietsfrequentie en de afgelegde afstand. Fietsers zijn ook stipter op het werk dan autependelaars en voelen zich ook meer energiek na hun pendeltraject (Loong et al., 2017).

3.1.3 Op milieuvlak

Het ecologische aspect is ook een heel belangrijk voordeel van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer. De fiets is een oplossing voor veel milieuproblemen waar de steden mee kampen: geen lawaai, fijn stof of CO₂-uitstoot. Verschillende studies stellen dat investeringen in (de promotie van) fietsgebruik bijdragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen in de transportsector¹⁶. Door de auto aan de kant te laten en de fiets te nemen, kan de leefbaarheid in dichtbevolkte gebieden worden verhoogd. Ook bespaart de fietser in zijn brandstofbudget en gezien de hoge brandstofprijzen kan dit een groot verschil maken. Bovendien wordt in België dankzij de fietsverplaatsingen (i.p.v. verplaatsingen met een gemotoriseerd vervoervoermiddel) jaarlijks 137.717 ton CO₂-uitstoot vermeden (Bouwen et al., 2022).

3.2 De perceptie van de voordelen

Fietsen kent dus heel wat voordelen, maar zijn deze voordelen ook bekend bij de bevolking?

De Micromobiliteit 2019-enquête en de BeMob 2019-enquête peilden beide naar de perceptie van de bevolking (fietsers en niet-fietsers) over enkele voordelen van de fiets. In Tabel 3-1 worden enkele stellingen over de perceptie van de fiets opgelijst. In de Micromobiliteit 2019-enquête kunnen de respondenten uit een lijst één tot drie stellingen aanvinken die ze als een voordeel van de fiets als vervoerswijze zien. In de BeMob 2019-enquête geven de respondenten bij iedere stelling aan of dit voordeel van de fiets hen sterk aanmoedigt, aanmoedigt, noch ontmoedigt noch aanmoedigt, ontmoedigt, sterk ontmoedigt om de fiets te nemen of dat dit niet van toepassing is voor hen.

Tabel 3-1: Stellingen over de perceptie van fietsvoordelen

Stellingen	Micromobiliteit 2019	BeMob 2019
	Dit is een voordeel	Dit moedigt me (sterk) aan
Lichaamsbeweging / gezondheid	85	54
Ecologisch	51	48
Parkeergemak	39	34
Zuinig (minder duur dan de wagen)	37	-
Snelheid, ongevoelig voor files	19	31
Aangename aspecten zoals geen lawaai, het plezier, in open lucht zijn etc.	18	47
Flexibiliteit (gemakkelijk stoppen of een omweg maken)	-	46

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2020a en 2020b)

¹⁶ Zie bijvoorbeeld Brand et al. (2021) en Chen et al. (2022).

In beide vragenlijsten worden zowel het gezondheidsaspect als het ecologische aspect als belangrijkste voordelen gezien.

In de bevraging van Agoria en VAB (2017) bij meer dan 3.500 werknemers die de fiets gebruiken om naar het werk te gaan, werd ook gepeild naar de redenen om dat met de fiets te doen. Hierin staat het gezondheidsaspect opnieuw op de eerste plaats (82% van de respondenten), gevolgd door “om sportieve redenen” (78%), “files met de wagen of vertragingen met het openbaar vervoer vermijden” (68%) en “verbetering van de fietsinfrastructuur” (67%). De fietsvergoeding staat op de vijfde plaats met 65% van de respondenten.

4. Obstakels voor het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer

In dit hoofdstuk wordt op het niveau van de paritaire comités inzicht verworven in de obstakels die maken dat pendelaars geen gebruik maken van de fiets. De lijst met obstakels is niet exhaustief en wordt ingedeeld in vier groepen van obstakels: de obstakels m.b.t. de perceptie van de fiets als vervoersmiddel, de woon-werkafstand, de fietsinfrastructuur en -veiligheid en fietsontmoedigende factoren op ondernemingsniveau.

4.1 Obstakels m.b.t. de perceptie van de fiets

De persoonlijke perceptie over een vervoerswijze kan het verplaatsingsgedrag beïnvloeden en kan verhinderen dat de fiets als vervoerswijze wordt gebruikt.

In de Micromobiliteit 2019-enquête en de BeMob 2019-enquête werd naast de perceptie van de fietsvoordelen bij respondenten (zie 3.2) ook stilgestaan bij eventuele fietsnadelen of obstakels. Tabel 4-1 lijst de resultaten op.

Tabel 4-1: Stellingen over de perceptie van fietsnadelen

Stellingen	Micromobiliteit 2019	BeMob 2019
	Dit is een nadeel	Dit ontmoedigt me (sterk)
Gebrek aan bescherming tegen weersomstandigheden	48	55
Onveiligheid door gemotoriseerd verkeer	46	35
Moeilijk om goederen te vervoeren	41	53
Fietsen gaat minder snel, meer tijd nodig om bestemming te bereiken	27	40
Fietsdiefstalrisico	17	34
Ongemak om na de inspanning zich om te kleden of op te frissen	11	42
Fysieke inspanning	8	13
Prijs	3	-
Ik hou niet van fietsen	-	22
Geen parkeerruimte om thuis fiets te stallen	-	20
Ik kan niet fietsen	-	9

Noot : In de Micromobiliteit 2019-enquête vinken respondenten één tot drie stellingen aan uit een lijst met nadelen van de fiets. In de BeMob 2019-enquête wordt bij elke stelling gevraagd of dit nadeel of obstakel hen sterk ontmoedigt, ontmoedigt, noch ontmoedigt noch aanmoedigt, aanmoedigt, sterk aanmoedigt om de fiets te nemen.

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2020a en 2020b)

Een frequent aangestipt obstakel voor het gebruik van de fiets is het gebrek aan bescherming tegen de regen en andere weersomstandigheden. In beide enquêtes wordt dit door min of meer de helft van de respondenten als een nadeel of ontmoediging gezien (zie Tabel 4-1). Dit ongemak wordt door vrouwen als ongunstiger beoordeeld dan door mannen. In de BeMob 2019-enquête vormt dit obstakel

samen met het ongemak om zich na de fietsinspanning te moeten (of te kunnen¹⁷) omkleden of opfrissen een belangrijke ontmoediging om de fiets te gebruiken.

Andere frequent aangestipte obstakels die de respondenten weerhouden om te fietsen zijn de moeilijkheid om goederen te vervoeren met de fiets en de onveiligheid in het verkeer door het gedrag van andere weggebruikers. De fietsveiligheid wordt in 4.3 opnieuw aangehaald in het kader van gebrekkige fietsinfrastructuur en verkeersongevallen. Bij de perceptie gaat het meer om het gevoel van onveiligheid als men in het verkeer fietst, zoals te dicht rijdende voertuigen, verkeersagressie... Dit gevoel vormt een groter obstakel bij vrouwen dan bij mannen¹⁸.

Ongeveer een derde van de respondenten vindt de snelheid van de fiets een ontmoediging. Hierbij vormt voor de respondenten van de BeMob 2019-enquête de extra tijd die nodig is voor een verplaatsing met de fiets een groter obstakel dan de fysieke inspanning die nodig is om zich te verplaatsen.

Onder de obstakels die door minder respondenten worden aangevinkt, staan de prijs, het niet kunnen fietsen, het stallingsprobleem en de angst dat de fiets wordt gestolen. Dat deze aspecten voor slechts een minderheid van respondenten belangrijke obstakels vormen, mag niet doen vergeten dat deze obstakels vaak een volledige ontmoediging vormen om de fiets te gebruiken. Andere obstakels (zoals het gebrek aan bescherming tegen de weersomstandigheden) die door meer respondenten worden aangevinkt, daarentegen, vormen meestal geen volledige ontmoediging om gebruik te maken van de fiets. Wanneer het regent bv. vormt een gebrekkige bescherming tegen weersomstandigheden een groot obstakel en wordt de fiets niet overwogen als vervoermiddel voor verplaatsingen, maar op andere momenten heeft dit geen invloed op de overweging om al dan niet gebruik te maken van de fiets. Wie niet kan fietsen, kan de fiets zelfs niet eens overwegen bij de keuze van een vervoersmiddel.

4.2 *Obstakels m.b.t. de woon-werkafstand*

Op het niveau van de paritaire comités blijkt opnieuw dat de woon-werkafstand een belangrijke rol speelt bij de keuze van de hoofdverplaatsingswijze. Van de 37 P(S)C's met meer dan 30 vestigingseenheden hebben 7 P(S)C's minder dan 40% werknemers in dienst die op minder dan 10 km in vogelvlucht van hun werkplek wonen. De gemiddelde afstand tussen de woon- en de arbeidsplaats is in 5 van deze 7 P(S)C's zelfs groter dan 20 km. Bijgevolg bedraagt het modale aandeel van de fiets binnen deze 7 P(S)C's nog steeds minder dan 7%, terwijl het voor alle werknemers samen 11,1% bedraagt. Omgekeerd hebben 8 P(S)C's meer dan 60% werknemers in dienst die op minder dan 10 km in vogelvlucht van hun werkplek wonen. In vijf daarvan bedraagt het modale aandeel van de fiets meer dan 10%.

Een korte analyse van de 13 belangrijkste¹⁹ paritaire comités (Tabel 4-2) geeft soortgelijke tendensen te zien: de paritaire comités waarbinnen de fiets het minst wordt gebruikt, zijn ook de comités waarvan de werknemers gemiddeld de grootste afstand naar hun werk afleggen. Voorts bestaan 6 van de 7 paritaire comités met het laagste modale fietsaandeel (van de 13 belangrijkste geanalyseerde paritaire comités) uit een meerderheid van werknemers die op meer dan 10 km van hun werkplek wonen – wat niet het geval is bij de andere 6 paritaire comités.

¹⁷ Omdat de stellingen in de enquêtes niet helemaal gelijkaardig zijn, zijn verschillende interpretaties mogelijk. In de BeMob-enquête wordt eerder gewezen op de noodzaak om zich te moeten omkleden of opfrissen na de fietsinspanning, terwijl de stelling "Geen kleedkamer, douche of wachthuisje" in de Micromobiliteit 2019-enquête vooral duidt op de mogelijkheid om zich te kunnen omkleden of opfrissen.

¹⁸ Deze vaststelling werd benadrukt tijdens het fietsevenement « Allemaal op de fiets! Vrouwen op de fiets in België » dat door de fod Mobiliteit en Vervoer op 21 september 2022 werd georganiseerd.

¹⁹ Voor deze analyse hebben we de 13 paritaire comités geselecteerd die volgens de antwoorden op de federale diagnostiek meer dan 20.000 werknemers vertegenwoordigen.

Tabel 4-2: Eventuele obstakels die te wijten zijn aan de afstand binnen de belangrijkste paritaire comités²⁰

Nr.	Paritair comité	Modaal aandeel fiets	Modaal aandeel te voet	% werknemers < 10 km	Gemiddelde afstand (km)
152	Gesubsideerde inrichtingen van het vrij onderwijs	18%	3%	59%	12,1
319	Opvoedings- en huisvestingsinrichtingen	15%	2%	57%	11,8
330	Gezondheidsinrichtingen en -diensten	14%	3%	63%	10,6
202	Bedienden uit de kleinhandel in voedingswaren	13%	6%	66%	10,2
327	Beschutte werkplaatsen, sociale werkplaatsen en maatwerkbedrijven	12%	3%	63%	9,9
111	Metaal-, machine- en elektrische bouw	11%	0%	52%	14,3
209	Bedienden der metaalfabrikatennijverheid	11%	1%	41%	19,2
116	Scheikundige nijverheid	9%	0%	41%	17,1
118	Voedingsnijverheid	8%	1%	52%	14,2
207	Bedienden uit de scheikundige nijverheid	7%	0%	38%	19,4
200	Aanvullend PC voor de bedienden	4%	1%	37%	21,4
310	Banken	4%	1%	27%	26,7
140	Vervoer en logistiek	4%	0%	44%	16,4

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

4.3 *Obstakels m.b.t. de fietsinfrastructuur en -veiligheid*

Naast de woon-werkafstand kan ook de fietsinfrastructuur het gebruik van de fiets om naar het werk te reizen aanmoedigen (of ontmoedigen). In deze context bevaart de federale diagnostiek de werkgevers naar de gevaarlijkheid van het woon-werktraject en naar de fietsinfrastructuur. De gevaarlijkheid van het traject is een veel genoemde belemmering voor het gebruik van de fiets. In 2020 waren 1371 (elektrische) fietsers tijdens hun woon-werkverplaatsingen bij een ongeval betrokken (cijfers van Statbel²¹). In 93,7% van de gevallen veroorzaakte het ongeval geen of slechts lichte verwondingen.

Zoals uit Tabel 4-3 blijkt, zijn de regionale verschillen bijzonder uitgesproken op het gebied van infrastructuur en veiligheid, waarbij Vlaanderen een duidelijke voorsprong heeft op de andere twee regio's. Zo werkt 56% van de werknemers weliswaar op een plaats waar verplaatsingen met de fiets door de werkgever als gevaarlijk worden beschouwd, maar varieert dit percentage sterk tussen de regio's: 82% in Brussel, tegenover 43% in Vlaanderen. Dat in Vlaanderen in hoge mate de fiets wordt gebruikt, lijkt dus hand in hand te gaan met de aanwezigheid van fietsinfrastructuur van goede kwaliteit.

²⁰ D.w.z. de 13 paritaire comités die volgens de antwoorden op de federale diagnostiek meer dan 20.000 werknemers vertegenwoordigen

²¹ Het Vias Institute heeft een infografiek gemaakt over de ongevallen op de weg tijdens het woon-werkverkeer. Het instituut maakte op basis van cijfers van Statbel een selectie van de ongevallen die plaatsvonden op werkdagen tussen 7 en 9 uur of tussen 16 en 18 uur en waarbij de slachtoffers tussen 25 en 55 jaar oud waren.

Tabel 4-3: Obstakels die te wijten zijn aan de infrastructuur op regionaal niveau

	Gevaarlijkheid traject	Ongeschikte fiets-infrastructuur	Onvoldoende fiets-infrastructuur
Vlaanderen	43%	29%	23%
Wallonië	69%	59%	59%
Brussel	82%	68%	67%
België	56%	43%	40%

Noot: deze rubriek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer wordt doorgaans ingevuld door de mobiliteitscoördinator. De resultaten in de tabel weerspiegelen dus de perceptie van de mobiliteitscoördinator, die werd gewogen volgens het aantal werknemers in de vestigingseenheid.

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

De analyse van de obstakels die in de 13 belangrijkste paritaire comités worden vastgesteld, bevestigt dat de gevaarlijkheid van het fietstraject en de aanwezigheid van ontoereikende fietsinfrastructuur (slecht geplande routes, slecht wegdek enz.) of onvoldoende infrastructuur een negatieve correlatie hebben met het fietsgebruik (Tabel 4-4). Zo wordt de bankensector (PC 310), waarin 64% van de werknemers in Brussel werkt, met tal van obstakels tegelijk geconfronteerd: gevaarlijke trajecten (voor 82% van de werknemers), ontoereikende fietsinfrastructuur (58%) of onvoldoende fietsinfrastructuur (57%). Het modale aandeel van de fiets in deze bedrijfstak is dan ook klein (4%).

Tabel 4-4: Obstakels die te wijten zijn aan de infrastructuur binnen de belangrijkste paritaire comités²²

Nr.	Paritair comité	Modaal aandeel fiets	Gevaarlijkheid traject	Ongeschikte fiets-infrastructuur	Onvoldoende fiets-infrastructuur
152	Gesubsideerde inrichtingen van het vrij onderwijs	18%	50%	43%	37%
319	Opvoedings- en huisvestingsinrichtingen	15%	45%	35%	28%
330	Gezondheidsinrichtingen en -diensten	14%	56%	43%	42%
202	Bedienden uit de kleinhandel in voedingswaren	13%	14%	14%	13%
327	Beschutte werkplaatsen, sociale werkplaatsen en maatwerkbedrijven	12%	57%	34%	31%
111	Metaal-, machine- en elektrische bouw	11%	68%	43%	36%
209	Bedienden der metaalfabrikatennijverheid	11%	71%	36%	54%
116	Scheikundige nijverheid	9%	72%	48%	28%
118	Voedingsnijverheid	8%	47%	33%	31%
207	Bedienden uit de scheikundige nijverheid	7%	83%	58%	39%
200	Aanvullend PC voor de bedienden	4%	60%	42%	36%
310	Banken	4%	82%	58%	57%
140	Vervoer en logistiek	4%	62%	43%	36%

Noot: deze rubriek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer wordt doorgaans ingevuld door de mobiliteitscoördinator. De resultaten in de tabel weerspiegelen dus de perceptie van de mobiliteitscoördinator, die werd gewogen volgens het aantal werknemers in de vestigingseenheid.

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

4.4 Obstakels m.b.t. fietsontmoedigende factoren op ondernemingsniveau

Bepaalde factoren binnen de ondernemingen, die niet rechtstreeks verband houden met de fiets, kunnen niettemin het fietsgebruik beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld de werktijdregeling. De fiets zou bijvoorbeeld meer bijval kennen in het kader van glijdende werktijden (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019a). Een analyse van de werktijden binnen de belangrijkste paritaire comités lijkt echter aan te tonen dat het soort van werktijdregeling weinig invloed heeft op het modale aandeel van de fiets. De

²² D.w.z. de 13 paritaire comités die volgens de antwoorden op de federale diagnostiek meer dan 20.000 werknemers vertegenwoordigen

fiets wordt bijvoorbeeld veel gebruikt in het onderwijs (PC 152), dat nochtans vaste werktijden kent, maar ook in de gezondheidszorg (PC 330) en in de kleinhandel in voedingswaren (PC 202), comités waarin de werktijden onregelmatig zijn.

Ook het verstrekken van mobiliteitsvoordelen door werkgevers voor andere vervoermiddelen dan de fiets kan de ontwikkeling van het fietsgebruik belemmeren. We denken in dit verband o.a. aan de mogelijkheid voor de werknemer om een salariswagen te gebruiken, hoewel sommige paritaire comités de werknemers toestaan de fietsvergoeding te combineren met het bezit van een salariswagen. Wanneer werkgevers worden vergeleken met gelijkaardige verplaatsingsafstanden, hetzelfde bereikbaarheidsprofiel voor het openbaar vervoer en die in dezelfde regio gevestigd zijn, stelt de fod Mobiliteit en Vervoer (2019a) vast dat het autogebruik 13% hoger ligt bij werkgevers die een bedrijfswagen aanbieden.

Binnen de P(S)C's is het aantal bedrijfswagens per werknemer negatief gecorreleerd met het fietsgebruik. Hier zit een zekere logica in: de gemiddelde woon-werkafstand is in het algemeen groter in de P(S)C's die een hoog percentage bedrijfswagens per werknemer aanbieden. Door het mobiliteitsbudget aantrekkelijker te maken, zou de combinatie van verschillende vervoermiddelen, waaronder de fiets, ook kunnen worden aangemoedigd.

Tabel 4-5: Obstakels die te wijten zijn aan factoren op ondernemingsniveau binnen de belangrijkste paritaire comités²³

Nr.	Modaal aandeel fiets	Gemiddelde afstand (km)	Aantal bedrijfswagens per werknemer	Vaste arbeidstijden	Glijdende arbeidstijden	Onregelmatige arbeidstijden (waaronder ploegenarbeid)
152	18%	12,1	0%	69%	9%	21%
319	15%	11,8	1%	41%	9%	50%
330	14%	10,6	3%	23%	9%	68%
202	13%	10,2	7%	13%	5%	82%
327	12%	9,9	1%	93%	3%	4%
111	11%	14,3	16%	48%	16%	36%
209	11%	19,2	22%	42%	22%	36%
116	9%	17,1	14%	38%	25%	37%
118	8%	14,2	11%	31%	11%	58%
207	7%	19,4	27%	40%	43%	18%
200	4%	21,4	59%	46%	41%	13%
310	4%	26,7	49%	21%	79%	0%
140	4%	16,4	6%	46%	9%	45%

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

5. Fietsbevorderende maatregelen voor het woon-werkverkeer

In dit hoofdstuk worden enkele fietsbevorderende maatregelen belicht die toegepast worden op ondernemingsniveau: de fietsvergoeding, maatregelen m.b.t. de fietsinfrastructuur en maatregelen m.b.t. informatie en sensibilisering. Deze lijst is niet exhaustief. Dit hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de bedrijfsvervoerplannen in het Brussels hoofdstedelijk gewest die een illustratie vormen van het fietsbeleid op ondernemingsniveau.

²³ D.w.z. de 13 paritaire comités die volgens de antwoorden op de federale diagnostiek meer dan 20.000 werknemers vertegenwoordigen

5.1 Werkgeversvergoeding voor woon-werkverplaatsingen met de fiets

Het zwaartepunt van de onderhandelingen over concrete loon- en arbeidsvoorwaarden ligt in het Belgische systeem van collectieve onderhandelingen bij de sectoren. Dit geldt ook voor vergoedingen voor het woon-werkverkeer per fiets. Inmiddels voorzien bijna alle sectoren in de privésector (profit en social profit) in een vergoeding voor het woon-werkverkeer door middel van collectieve arbeidsovereenkomsten die gesloten worden op het niveau van het paritair comité (PC) of van het paritair subcomité (PSC). Zoals voor andere sectoraal bepaalde lonen en vergoedingen, resulteert dit vaak in verschillende bedragen en modaliteiten. Het voorzien in een vergoeding voor de verplaatsingen per fiets in het kader van het woon-werkverkeer betekent daarom echter nog niet dat de werknemers er daadwerkelijk gebruik van maken. De verschillende aspecten van vergoedingen voor woon-werkverkeer per fiets worden hieronder toegelicht.

5.1.1 Steeds meer loontrekkers doen een beroep op een fietsvergoeding

De verhoogde populariteit van de fiets voor het woon-werkverkeer wordt ook bevestigd door de stijgende trend van het aantal loontrekkers die een specifieke fietsvergoeding ontvangen, d.i. een vergoeding die de werkgever toekent aan zijn personeelsleden die hun woon-werkverplaatsingen geheel of gedeeltelijk met de fiets maken. De macro-economische cijfers van de fod Financiën geven een stijging aan van maar liefst 55% tussen 2016 en 2021 (zie Tabel 5-1). Ook het totaalbedrag van de uitgekeerde vergoedingen is terug in stijgende lijn. Tijdens het eerste jaar van de COVID-19-pandemie kende het totaalbedrag een kleine terugval wegens een vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen. In 2021 is het aantal loontrekkers verder gestegen, net als het gemiddelde vergoedingsbedrag dat gerechtigde fietspendelaars op jaarbasis ontvingen. Voor loontrekkers is dit bedrag op jaarbasis opgelopen van gemiddeld €246,71 in 2016 tot gemiddeld €270 in 2021.

In 2021 deden 631.604 loontrekkers (of zo'n 15% van de loontrekkers in België²⁴) een beroep op een fietsvergoeding, voor een totaalbedrag van 170 miljoen euro op jaarbasis.

Tabel 5-1: Evolutie fietsvergoedingen (macro-economisch, periode 2016-2021 op jaarbasis)

Inkomstenjaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal loontrekkers	362.154	382.710	407.197	448.781	510.642	570.866	592.629	631.604
Totaal fietsvergoeding loontrekkers (in €)	86.621.623	93.577.279	100.459.869	114.874.418	137.591.868	163.278.778	158.285.151	170.266.391
Aantal bedrijven	31.655	33.737	35.940	38.978	42.471	46.068	49.198	51.403
Gemiddelde per loontrekker (in €)	239,18	244,51	247	256	269	286	267	270

Bron: informatie verstrekt door de fod Financiën

Het aantal werkgevers die fietsvergoedingen hebben uitgekeerd aan hun werknemers is tussen 2018 en 2021 in alle bedrijfstakken van de economie toegenomen. Hoewel het totale bedrag van de betaalde fietsvergoedingen in België in dezelfde periode is gestegen, wordt een daling waargenomen in de sectoren D (Productie en distributie van elektriciteit en gas), J (Informatie en communicatie), K (Financiële activiteiten en verzekeringen), O (Openbaar bestuur) en S (Overige diensten). Dit zijn sectoren waarin veel werknemers kunnen telewerken²⁵, wat het aantal woon-werkverplaatsingen kan hebben beperkt.

²⁴ Bron: cijfergegevens van de RSZ voor Q4 van 2021 (aantal arbeidsplaatsen). De statistiek van de arbeidsplaatsen voor het vierde kwartaal van 2021 wordt verkregen door per werkgever een telling te maken van het aantal werknemers in dienst op de laatste dag van dat kwartaal. Het verschil tussen het aantal arbeidsplaatsen en het aantal tewerkgestelde werknemers is te wijten aan werknemers met verschillende arbeidsbetrekkingen. Daar waar werknemers met verschillende arbeidsbetrekkingen geteld worden als verschillende arbeidsplaatsen, worden ze slechts geteld als 1 tewerkgestelde werknemer.

²⁵ Volgens de gegevens van de arbeidskrachtenenquête werkte 85% van de werknemers in de bedrijfstakken J en K in 2021 soms of meestal thuis, tegenover 38% voor de economie in haar geheel. Dit percentage werknemers bedraagt 54% voor sector S, 55% voor sector O en 58% voor sector D.

Tabel 5-2: Evolutie van de fietsvergoedingen in de sectoren (2018-2021)

NACE-code	2018		2021	
	Aantal bedrijven	Totaal bedrag (€)	Aantal bedrijven	Totaal bedrag (€)
A	745	989.439	940	1.105.881
B	17	48.737	27	90.825
C	4.507	21.508.062	5.226	31.003.835
D	64	819.283	71	665.966
E	258	2.762.744	312	3.053.928
F	3.608	2.902.872	4.292	4.076.886
G	8.885	15.546.943	10.960	22.401.939
H	1.200	7.968.684	1.455	10.890.172
I	6.454	5.245.539	7.498	5.464.888
J	1.119	2.513.896	1.446	1.834.766
K	1.190	3.619.144	1.509	2.826.246
L	512	1.060.627	776	1.285.284
M	3.399	7.365.055	4.665	8.488.293
N	2.129	8.562.277	2.677	11.502.480
O	1.001	17.588.156	1.039	16.117.759
P	1.146	10.924.991	1.156	12.842.428
Q	3.116	22.872.969	3.811	31.199.290
R	1.101	1.627.953	1.255	1.620.149
S	1.810	3.348.692	2.025	3.318.043
T	151	184.732	202	322.032
U	12	18.874	28	46.863
TOT.	42.424	137.479.672	51.370	170.157.952

Bron: informatie verstrekt door de fod Financiën

5.1.2 Een specifieke fietsvergoeding voor 6 op de 7 werknemers

In alsmear meer (sub)sectorcao's wordt voorzien in een specifieke fietsvergoeding. Dit blijkt uit de informatie die verstrekt werd door de fod Waso²⁶. Op 18 mei 2022 hadden 114 van de 165 paritaire (sub)comités of P(S)C's (samen goed voor 2.651.587 arbeidsplaatsen²⁷, d.i. 86,0% van de arbeidsplaatsen in de private sector) een cao gesloten die in zo'n specifieke fietsvergoeding voorziet. Tabel 5-3 geeft een overzicht.

²⁶ Op basis van de informatie die werd verstrekt door de fod Waso, heeft het secretariaat van de CRB een overzicht gemaakt van de (sub)sectorcao's volgens de werkgeversvergoeding voor woon-werkverplaatsingen afgelegd met de fiets. Dit overzicht telde in 2022 165 paritaire (sub)comités of P(S)C's; deze werden allemaal opgericht op basis van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités (zie

Bijlage A: lijst van de P(S)C's).

²⁷ De cijfergegevens voor 2021Q4 vormen een ruwe (over)schatting van het aantal arbeidsplaatsen waarvoor in de (sub)sectorcao in een fietsvergoeding wordt voorzien (zie noot 7 bij de **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

Tabel 5-3: Overzicht van de paritaire (sub)comités volgens het voorzien van een fietsvergoeding in hun (sub)sectorcao's

Situatie op 18.05.2022	Nummer van desbetreffende P(S)C's	Aantal arbeidsplaatsen 2021Q4
Voorzien in een specifieke fietsvergoeding	PC 100, PSC 102.01, PSC 102.03, PSC 102.05, PSC 102.07, PSC 102.08, PC 102.09, PC 105, PSC 106.01, PSC 106.02, PSC 106.03, PC 107, PC 109, PC 110, PC 111 ¹ , PC 112, PC 113, PSC 113.04, PC 114, PC 115, PC 117, PC 118, PC 119, PC 120, PC 121, PC 124, PSC 125.01, PSC 125.02, PSC 125.03, PC 126, PC 127, PC 128, PC 129, PC 130, PC 132, PC 133, PC 136, PC 139, PC 140 ² , PSC 140.01, PSC 140.02, PSC 140.03, PSC 140.04, PC 140.05, PSC 142.01, PSC 142.02, PSC 142.03, PSC 142.04, PC 143, PC 144, PC 145, PC 146, PC 148, PSC 149.01, PSC 149.02, PSC 149.03, PSC 149.04, PC 152 ³ , PSC 152.01, PSC 152.02, PC 200, PC 201, PC 202, PSC 202.01, PC 209, PC 211, PC 214, PC 215, PC 216, PC 219, PC 220, PC 221, PC 222, PC 224, PC 225 ⁴ , PSC 225.01, PC 226, PSC 301.01 ⁵ , PC 302, PSC 303.03, PC 307, PC 309, PC 311, PC 312, PC 313, PC 314, PSC 315.01, PSC 315.02, PC 317, PSC 318.02, PC 319, PSC 319.01, PSC 319.02, PC 320, PC 321, PSC 322.01, PC 323, PC 324, PC 325, PC 326, PSC 327.01, PSC 327.02, PSC 328.01, PSC 328.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 336, PC 337, PSC 339.03, PC 340, PC 341	2.651.587 ⁷
- waarvan de hoogte van de fietsvergoeding automatisch aangepast wordt aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag	PSC 102.09, PSC 102.07, PSC 106.01, PC 117, PC 127, PC 133, PSC 140.02, PSC 140.04, PSC 140.05, PSC 142.04, PSC 152.02, PC 211, PSC 225.01, PC 307, PC 309, PC 314, PC 317, PC 320, PC 325, PSC 327.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 337, PSC 339.03, PC 341	512.397
Voorzien in geen specifieke fietsvergoeding	PC 101, PC 102, PSC 102.02, PSC 102.04, PSC 102.06, PSC 102.10, PSC 102.11, PC 104, PC 116, PSC 120.01, PSC 120.03, PC 203, PC 205, PC 207, PC 210, PC 217, PC 223, PSC 225.02, PC 227, PC 300, PSC 301.02, PSC 301.03, PSC 301.05, PC 303, PSC 303.01, PSC 301.03, PC 304, PC 306, PC 310, PSC 315.03, PC 316, PC 318, PSC 318.01, PC 322, PC 327 ⁶ , PSC 327.03, PSC 328.03, PSC 329.03, PC 333, PC 334, PC 335, PSC 339.01, PSC 339.02	429.167
- waarvan in een algemene vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met een privévervoermiddel (auto, fiets...) wordt voorzien	PSC 102.02, PSC 102.04, PSC 102.06, PSC 102.11, PC 116, PSC 120.01, PSC 120.03, PC 203, PC 207, PC 210, PC 217, PC 227, PSC 301.02, PSC 301.05, PC 303, PC 306, PC 310, PC 322, PC 327 ⁶ , PSC 327.03, PSC 328.03, PSC 329.03	364.222
- waarvan inactief	PC 101, PC 205, PC 334	473

Noten:

¹ in PC 111 wordt een fietsvergoeding van 0,15€/km voorzien, met uitzondering van de bruggenbouwers en constructiestaalbouwers, die een alternatieve vergoeding ontvangen volgens de tabel in de bijlage van de sectorcao.

² PC 140 voorziet een fietsvergoeding van 0,25€/km (automatische aanpassing) voor werknemers die ressorteren onder het PC 140 (en dus niet onder de subPC's) en tewerkgesteld zijn in verhuisondernemingen, meubelbewaring en hun aanverwante activiteiten, of in taxiondernemingen en diensten voor het verhuuren van voertuigen met chauffeur. PC 140 voorziet eveneens een fietsvergoeding van 0,21€/km voor de werknemers die ressorteren onder PC 140 en geregeld vervoer organiseren in opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Er is geen vergoeding van toepassing op de werknemers die ressorteren onder PC 140 en geregeld vervoer organiseren in opdracht van de Société régionale wallonne des transports (OTW), ongeregeld vervoer organiseren of de grondafhandeling op luchthavens verzorgen.

³ In PC 152 is een fietsvergoeding van 0,20€/km enkel van toepassing op de werklieden van de onderwijsinstellingen en internaten die ressorteren onder het PC 152 en gesubsidieerd zijn door de Vlaamse Gemeenschap.

⁴ In PC 225 is een fietsvergoeding van 0,25€/km enkel van toepassing op de bedienden van onderwijsinstellingen en internaten die ressorteren onder het PC 225 en gesubsidieerd zijn door de Vlaamse Gemeenschap.

⁵ PSC 301.01 voorziet een fietsvergoeding van 0,24€/km voor havenarbeiders logistiek contingent en vaklui, en een alternatieve vergoeding van €1,24-€4,2 per dag voor havenarbeiders algemeen contingent.

⁶ In PC 327 is een alternatieve vergoeding op basis van de prijs van een treinkaart enkel van toepassing op de werknemers van Waalse ondernemingen voor initiatieven tot ontwikkeling van de werkgelegenheid in de sector van de buurtdiensten met een maatschappelijk doel die onder PC 327 ressorteren.

⁷ Dit cijfer is een ruwe (over)schatting van het aantal arbeidsplaatsen waarvoor in de (sub)sectorcao een fietsvergoeding wordt voorzien aangezien in PC 111, PC 140, PC 152, PC 225, en PSC 301.01 (samen 141.484 arbeidsplaatsen) voor een (ongespecificeerd) aantal arbeidsplaatsen geen of een alternatieve vergoeding wordt voorzien.

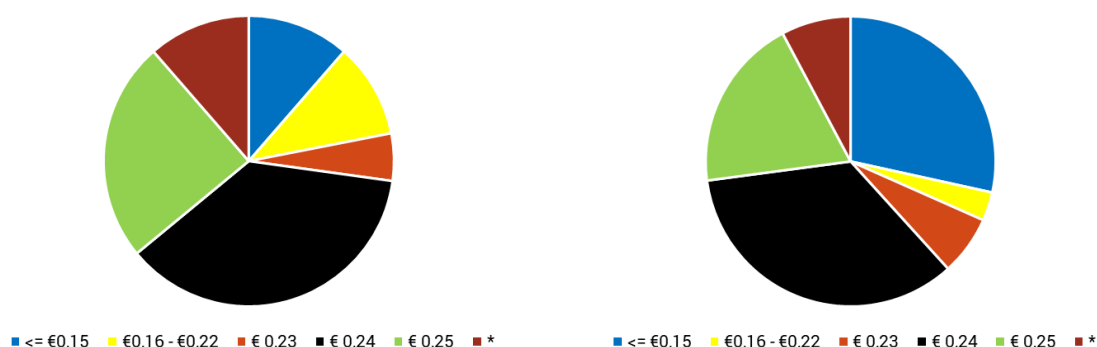
Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de fod Waso, cijfers over de arbeidsplaatsen 2021Q4 van de RSZ

5.1.3 Een grote diversiteit in de hoogte en de modaliteiten van de fietsvergoedingen

Uit de informatie die verstrekt werd door de fod Waso, blijkt dat er een grote diversiteit bestaat qua hoogte en modaliteiten van de vergoedingen voor fietspendelaars.

In de P(S)C's die voorzien in een kilometervergoeding voor fietspendelaars, varieert de hoogte van deze vergoeding tussen 0,10€/km en 0,25€/km (d.i. het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag van de fietsvergoeding voor het aanslagjaar 2023, inkomstenjaar 2022)²⁸. In 28 P(S)C's wordt de kilometervergoeding automatisch aangepast aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag (zie Tabel 5-3). Figuur 5-1 geeft een overzicht.

Figuur 5-1: Verdeling van de P(S)C's volgens de hoogte van de fietsvergoeding, gewogen op basis van het aantal P(S)C's (links) en het aantal arbeidsplaatsen (rechts), situatie op 18.05.2022



Noot: PC 200 (goed voor 497.483 arbeidsplaatsen) voorziet een fietsvergoeding van €0,10/km en max. €4/dag tot 30 juni 2022. Vanaf 1 juli 2022 wordt de fietsvergoeding verdubbeld tot €0,20/km en max. €8/dag.

De groep * verzamelt alle P(S)C's die in een specifieke fietsvergoeding voorzien maar niet in een kilometervergoeding (bv. PC 105 kent een maandelijkse fietsvergoeding die gelijk is aan het bedrag van 150% van de prijs van de maandelijkse treinkaart voor de woon-werkafstand) en die in een fietsvergoeding voorzien voor enkel een bepaalde groep werknemers die ressorteren onder het P(S)C.

Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de fod Waso, cijfers over de arbeidsplaatsen 2021Q4 van de RSZ

Een kwart van de P(S)C's die in een specifieke fietsvergoeding voorzien, heeft daar voorwaarden aan gekoppeld; de fietsvergoeding moet bijvoorbeeld minimum x euro en maximum y euro per dag bedragen of de fietsvergoeding wordt enkel toegekend indien de fiets minstens x werkdagen per jaar wordt gebruikt voor woon-werkverplaatsingen.

²⁸ Zowel in het fiscaal als in het parafiscaal kader is de ontvangen vergoeding voor het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer vrijgesteld van belastingen en socialezekerheidsbijdragen, zolang het bedrag van de kilometervergoeding niet meer dan 0,25 euro per afgelegde km bedraagt. In september 2022 heeft het secretariaat van de CRB [een overzicht gemaakt van het \(para\)fiscaal kader voor alle pendelvervoermiddelen](#).

5.1.4 Een alternatieve vergoeding voor fietspendelaars

22 P(S)C's voorzien niet in een specifieke fietsvergoeding, maar wel in een vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met een privévervoermiddel die zowel aan autopenndelaars als aan fietspendelaars wordt toegekend (zie Tabel 5-3). De vergoeding wordt bijvoorbeeld gelijkgesteld aan x procent van de prijs van een treinkaart in tweede klasse voor eenzelfde afstand. Net als bij de fietsvergoeding, bestaat er een grote diversiteit in de hoogte en de modaliteiten van deze vergoeding tussen de P(S)C's.

Samen met de 114 P(S)C's die in een specifieke fietsvergoeding voorzien, is er voor de fietspendelaars in de privésector een vergoeding voor hun woon-werkverplaatsingen voorzien in 136 van de 165 P(S)C's, samen goed voor 97,8% van de arbeidsplaatsen.

5.1.5 Geen vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met de fiets voor 1 op de 40 werknemers

Van de resterende 29 P(S)C's zijn er 9 PC's²⁹ die in principe een leeg omhulsel zijn. De bevoegdheden van deze paritaire comités zijn volledig verdeeld over hun subcomités. Dus kan enkel op het niveau van de subcomités een cao worden gesloten die voorziet in een werkgeverstegemoetkoming voor fietspendelaars. Buiten deze subcomités ressorteren in principe geen werkgevers (en dus ook geen werknemers) onder de 9 PC's.

De overige 20 P(S)C's (samen goed voor 64.945 arbeidsplaatsen of 2,2% van de arbeidsplaatsen in de private sector³⁰) voorzagen op 18 mei 2022 niet in een werkgeverstegemoetkoming³¹ voor fietspendelaars. Bij drie PC's is dat omdat ze inactief zijn, maar niet opgeheven (zie Tabel 5-3). De resterende 17 P(S)C's zijn actief, maar hebben hieromtrent niets specifiek voorzien in hun cao('s). Er werd niet nagegaan of in deze 20 P(S)C's werkgevers actief zijn die hun personeelsleden - in uitvoering van de ondernemingscao die ze sloten - een vergoeding aanbieden voor hun woon-werkverplaatsingen met de fiets. Dit fietsverslag beperkt zich immers tot een analyse van de (sub)sectorcao's. Ondernemingscao's vallen buiten het bestek van deze analyse³².

5.1.6 Kleinschalig onderzoek naar de beweegredenen van de P(S)C's

Met hulp van de fod Waso, hebben de secretariaten van de Raden werknemers- en werkgeversvertegenwoordigers van enkele P(S)C's kunnen bevragen over de beweegredenen die schuilgaan achter de op (sub)sectorniveau afgesproken regelingen voor fietspendelaars. Ze hebben een respons op hun vragenlijst ontvangen van 36 P(S)C's (samen goed voor 1.107.365 arbeidsplaatsen of 35,9% van de arbeidsplaatsen in de private sector³³) over de periode juni-september 2022.

²⁹ Namelijk PC 106, PC 125, PC 142, PC 149, PC 301, PC 315, PC 328, PC 329 en PC 339

³⁰ Bron: cijfergegevens van de RSZ voor Q4 van 2021

³¹ De info die werd verstrekt door de fod Waso is op het niveau van de paritaire (sub)comités; ze heeft geen betrekking op werkgevers die hun personeelsleden in uitvoering van de ondernemingscao die ze sloten een tegemoetkoming in de woon-werkverplaatsingskosten aanbieden die gunstiger is dan die welke (sub)sectoraal werd afgesproken.

³² Er wordt bijvoorbeeld geen fietsvergoeding voorzien in de cao van het paritair subcomité voor het luchthavenbeheer (PC 315.03), maar de onderneming Brussels Airport Company kent haar werknemers die met de fiets pendelen wel een fietsvergoeding van 0,20€/km toe.

³³ Bron: cijfergegevens van de RSZ voor Q4 van 2021

Duurzaamheid als belangrijkste reden voor P(S)C's om een fietsvergoeding te voorzien

In 28 van de 36 deelnemende P(S)C's is een fietsvergoeding voorzien. Er werd een veelvoud aan redenen gegeven (zie Tabel 5-4) maar de meest vermelde reden is de bijdrage aan de vergroening van het woon-werkverkeer. De fietsvergoeding kan immers een aanmoediging vormen voor milieuvriendelijke verplaatsingen. Ook de harmonisatie van verschillende stelsels van werkgeversvergoedingen binnen de sector of een veralgemening van de fietsvergoeding voor alle ondernemingen die ressorteren onder de P(S)C's werd frequent aangehaald. De top 3 wordt afgesloten met de beweegredenen in het kader van de koopkracht. De onderhandeling over een fietsvergoeding of de hoogte ervan maakt vaak deel uit van de onderhandelingen over een sectorakkoord.

Tabel 5-4: De belangrijkste beweegredenen om een fietsvergoeding te voorzien

Top 6 beweegredenen
Duurzamere mobiliteit
Harmonisatie en/of veralgemening werkgeversvergoedingen
Koopkracht
Kenmerken sector
Gezondheid
Aanbeveling NAR

Noot: deze vraag was een open vraag. De beweegredenen in de tabel werden minstens tweemaal aangegeven door de deelnemende werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers. Zoals werd afgesproken met de respondenten zijn de antwoorden geanonimiseerd.

Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat

In de [aanbeveling nr. 27 dd. 23 april 2019](#) roept de NAR de paritaire comités en ondernemingen op om gebruik te maken van een fietsvergoeding. Hoewel dit voor de meeste vertegenwoordigers niet bepalend was, hebben twee vertegenwoordigers expliciet aangegeven dat de aanbeveling hen heeft gemotiveerd om een fietsvergoeding in te voeren in het P(S)C waarvoor zij bevoegd zijn.

Enkele vertegenwoordigers gaven aan dat een fietsvergoeding werd voorzien omdat meer en meer werknemers in de (sub)sector de fiets namen voor hun woon-werkverkeer of omdat de (sub)sector gekenmerkt wordt door relatief korte woon-werkafstanden. Volgens de resultaten van de federale diagnostiek is het modale aandeel van de fiets immers groter in de paritaire comités waar in een specifieke fietsvergoeding wordt voorzien³⁴, in het bijzonder wanneer de hoogte van de fietsvergoeding automatisch aangepast wordt aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag.

³⁴ De gegevens van de federale diagnostiek betreffende het modale aandeel van de fiets zijn beschikbaar per paritair comité, en niet per paritair subcomité. Bijgevolg wordt hier enkel rekening gehouden met de paritaire comités waarbinnen de paritaire subcomités een 'identieke regeling' op het vlak van de fietsvergoeding kennen.

Tabel 5-5: Modaal aandeel van de fiets volgens het voorzien in een fietsvergoeding in paritaire (sub)comités

Situatie op 18.05.2022	Modaal aandeel van de fiets
Voorzien in een specifieke fietsvergoeding	10,1%
- waarvan de hoogte van de fietsvergoeding automatisch aangepast wordt aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag	13,3%
Voorzien in geen specifieke fietsvergoeding	7,1%
- waarvan in een algemene vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met een privévervoermiddel (auto, fiets...) wordt voorzien	6,2%

Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de fod Waso, en data uit de federale diagnostiek

Identificatie van enkele obstakels voor P(S)C's die geen fietsvergoeding voorzien

De secretariaten hebben ook meerdere vertegenwoordigers kunnen bevragen die bevoegd zijn voor P(S)Cs waar geen fietsvergoeding is voorzien. Hiervoor werden opnieuw diverse beweegredenen gegeven. In sommige P(S)C's werd er nog geen traditie van sectorale overeenkomsten ontwikkeld, terwijl in andere P(S)C's een fietsvergoeding wel werd overwogen, maar uiteindelijk geen deel uitmaakte van de onderhandelingen over het laatste sectorakkoord. Enkele vertegenwoordigers gaven aan dat heel wat ondernemingen in de (sub)sector al een fietsvergoeding hebben voorzien en dat de keuze ter zake op ondernemingsniveau wordt gemaakt.

In twee P(S)C's waar een algemene werkgeversvergoeding voor privévervoer geldt, werden de argumenten veiligheid en budgettaire impact gegeven om voorlopig niet in een specifieke fietsvergoeding te voorzien.

5.2 Maatregelen m.b.t. de fietsinfrastructuur en -diensten op ondernemingsniveau

De aanwezigheid van fietsinfrastructuur binnen de ondernemingen zou het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer kunnen bevorderen. De infrastructuurbehoeften zijn legio: een voldoende aantal fietsparkeerplaatsen - parkeerplaatsen die idealiter beveiligd en overdekt zijn -, de beschikbaarheid van kleedkamers en douches, de aanwezigheid van een fietsonderhoudsdienst of het verlenen van fietsbijstand (bijvoorbeeld bij een lekke band).

Het is vrij logisch dat het aantal fietsparkeerplaatsen (in verhouding tot het totale aantal werknemers in een vestigingseenheid) hoger is in de paritaire comités met een hoog modaal aandeel van de fiets. Een interessante vaststelling is echter dat diezelfde comités soms het "slachtoffer" zijn van hun eigen succes: in die comités komt het probleem van onvoldoende beveiligde fietsparkeerplaatsen het vaakst tot uiting (Tabel 5-6).

Meer in het algemeen heeft 61% van de werknemers een beveiligde toegang tot een fietsenstalling en beschikt 84% van hen over een overdekte fietsenstalling binnen de onderneming³⁵.

³⁵ Wel moet worden opgemerkt dat de aanwezigheid van een overdekte fietsenstalling binnen een onderneming niet noodzakelijk betekent dat er voor elke werknemer van diezelfde onderneming een parkeerplaats beschikbaar is.

Tabel 5-6: Aanwezigheid van fietsenstallingen binnen de belangrijkste paritaire comités³⁶

Nr.	Paritair comité	Modaal aandeel fiets	Stalplaatsen voor fietsen (voor 100 werknemers)	Gebrek aan beveiligde fietsenstallingen ¹
152	Gesubsideerde inrichtingen van het vrij onderwijs	18%	50	27%
319	Opvoedings- en huisvestingsinrichtingen	15%	16	30%
330	Gezondheidsinrichtingen en -diensten	14%	15	19%
202	Bedienden uit de kleinhandel in voedingswaren	13%	20	14%
327	Beschutte werkplaatsen, sociale werkplaatsen en maatwerkbedrijven	12%	17	16%
111	Metaal-, machine- en elektrische bouw	11%	16	24%
209	Bedienden der metaalfabrikatennijverheid	11%	20	16%
116	Scheikundige nijverheid	9%	20	16%
118	Voedingsnijverheid	8%	14	12%
207	Bedienden uit de scheikundige nijverheid	7%	22	9%
200	Aanvullend PC voor de bedienden	4%	16	18%
310	Banken	4%	9	4%
140	Vervoer en logistiek	4%	11	17%

Noot: ¹ De resultaten in de tabel betreffende het gebrek aan beveiligde fietsenstallingen weerspiegelen de perceptie van de mobiliteitscoördinator binnen een vestigingseenheid, die werd gewogen volgens het aantal werknemers in de eenheid.

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

Sommige vormen van infrastructuur worden in de ondernemingen vaker aangeboden dan andere. Zo beschikken 4 op de 5 werknemers over kleedruimtes of douches. Het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen, een fietsonderhoudsdienst of een fietsbijstandsdienst is daarentegen zeldzamer. Ondanks het potentiële belang van dergelijke voorzieningen om het fietsgebruik te bevorderen, lijkt er geen duidelijk verband te bestaan tussen de aanwezigheid daarvan en het modale aandeel van de fiets in de paritaire comités.

Tabel 5-7: Aanwezigheid van maatregelen i.v.m. de fiets

Maatregelen	% werknemers die toegang hebben tot de maatregelen
Bedrijfsfietsen ter beschikking	14%
Beveiligde toegang tot de fietsenstalling	61%
Overdekte fietsenstallingen	84%
Kleedruimtes voor fietsers	79%
Douches beschikbaar	79%
Fietsonderhoudsdienst	14%
Fietsbijstandsdienst	12%

Bron: gegevens uit de federale diagnostiek 2017 verstrekt door de fod Mobiliteit en Vervoer

³⁶ Voor deze analyse hebben we de 13 paritaire comités geselecteerd die volgens de antwoorden op de federale diagnostiek meer dan 20.000 werknemers vertegenwoordigen.

5.3 Maatregelen m.b.t. informatie en sensibilisering op ondernemingsniveau

In de vorige twee hoofdstukken hebben we kort de perceptie over de fietsvoordelen en -nadelen aangehaald. Het verlenen van informatie en sensibilisering over de fiets in het kader van het woon-werkverkeer kan de perceptie verbeteren of obstakels wegnemen. Zo zijn uittestacties (meestal georganiseerd in het kader van de Week van de Mobiliteit), waarbij een (elektrische) fiets gedurende een bepaalde tijd kan worden uitgetest (met begeleiding), voorbeelden van goede praktijken. Ook het organiseren van fietsworkshops om werknemers te leren fietsen (in een stedelijke omgeving of met een speed pedelec) waarbij er tips worden gegeven om zich veilig met de fiets door het (drukke) verkeer te loodsen, kunnen veiligheidsverhogend werken en het onveiligheidsgevoel verminderen. Andere voorbeelden van goede praktijken zijn een informatiesessie over de voordelen van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer, het organiseren van een doe-het-zelfworkshop over kleine fietsherstellingen of het opzetten van een “fiets-challenge” binnen de onderneming.

In de federale diagnostiek wordt ook gepeild of de deelnemende ondernemingen een sensibiliseringscampagne of een project ter bevordering van het fietsgebruik hebben georganiseerd. Dit is het geval voor vier op de tien werknemers. De fod Mobiliteit en Vervoer heeft in zijn rapport een positief effect gevonden van deze maatregel: bij werkgevers die een sensibiliseringscampagne hebben gelanceerd, komt 13% van de werknemers met de fiets, terwijl dit bij de andere werkgevers 10% bedraagt (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019a). Als rekening gehouden wordt met enkele factoren zoals het toegankelijkheidsprofiel voor het openbaar vervoer, de afstand van het woon-werkverkeer en het gewest van de werkplek, dan hebben sensibiliseringsacties, met enige voorzichtigheid³⁷, een positief effect op het fietsgebruik (+21%).

5.4 Ervaring met fietsbeleid op ondernemingsniveau: Bedrijfsvervoerplannen

De bedrijfsvervoerplannen (BVP) zijn een unieke bron van data over het fietsbeleid op ondernemingsniveau. Ondernemingen en overheidsdiensten met meer dan 100 werknemers op eenzelfde site in het Brussels hoofdstedelijk gewest² zijn verplicht om driejaarlijks een bedrijfsvervoerplan op te stellen en in te dienen bij Leefmilieu Brussel. Een bedrijfsvervoerplan wordt om de drie jaar opgesteld en bevat twee delen, nl.: een diagnostiekgedeelte waarin gegevens verzameld worden over de diverse facetten van de mobiliteit van het bedrijf en zijn werknemers en een actieplangedeelte dat focust op maatregelen ter bevordering van een duurzamere en beter op de behoeften afgestemde mobiliteit.

Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit hebben een rapport³⁸ opgesteld met een analyse van de bedrijfsvervoerplannen die moesten worden opgemaakt voor de situatie op 30 juni 2017. Tabel 5-8 geeft een overzicht van enkele fietsbevorderende maatregelen uit deze bedrijfsvervoerplannen. Steeds meer BVP-plichtigen nemen maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik.

³⁷ De fod Mobiliteit en Vervoer wijst erop dat deze cijfers met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd. Er zijn verschillende andere factoren die een invloed hebben op deze resultaten en die niet allemaal kunnen worden geïsoleerd. Terwijl de genomen maatregel wel degelijk een positieve impact heeft, blijft het precies kwantificeren hiervan een moeilijke oefening.

³⁸ LEEFMILIEU BRUSSEL en BRUSSEL MOBILITEIT (2019), Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Balans van de situatie in 2017, Brussel.

Tabel 5-8: Evolutie van het fietsbeleid in bedrijven en overheidsdiensten die een BVP moeten opstellen

Maatregel	% in 2011	% in 2017	Evolutie 2011-2017 in procentpunten
sensibiliserings- en informatiemaatregelen			
fietsinformatie	44%	67%	+23%
fietsevenement	30%	35%	+5%
fietsopleiding	13%	19%	+6%
infrastructuur- en dienstenmaatregelen			
fietsparkeerplaatsen per 100 werknemers ¹	6	8,9	
fietsparkeerplaatsen per fietser ²	2,4	2,0	
douches ³	78%	92%	+14%
kleedkamers ³	68%	84%	+14%
dienstfietsen	22%	32%	+10%
fietsmateriaal	17%	31%	+14%
Villo	14%	26%	+12%
fietsonderhoud	6%	16%	+10%
financiële stimuleringsmaatregelen			
fietsvergoeding	78%	84%	+6%

Noten: % = het % bedrijven en overheidsdiensten dat verplicht is een BVP op te stellen en dat de maatregel in kwestie aanbiedt; ¹ deze maatregel drukt het gemiddeld aantal fietsparkeerplaatsen uit dat aanwezig is in de BVP-plichtige bedrijven en overheidsdiensten per 100 werknemers; ² het aantal fietsparkeerplaatsen wordt gedeeld door het aantal werknemers die de fiets als hoofdvervoerswijze voor het woon-werkverkeer gebruiken; ³ douches en kleedkamers worden niet alleen gebruikt door werknemers die fietsen. Ook werknemers die bv. tijdens hun middagpauze gaan lopen, kunnen er gebruik van maken.

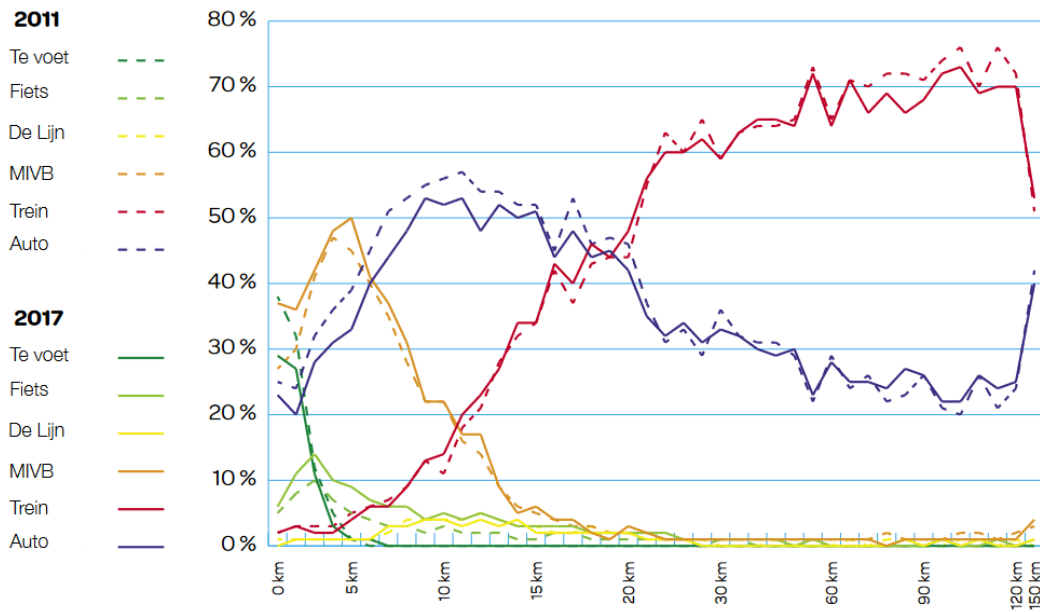
Bron: Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit (2019), blz. 26, 27 en 28

Tot de maatregelen die verplicht in een bedrijfsvervoerplan (BVP) opgenomen moeten worden, behoort het beschikken over een fietsenstalling van goede kwaliteit die voldoende groot is om fietsende werknemers en bezoekers te ontvangen. In 2017 had 77% van de bedrijven een fietsenstalling met voldoende fietsparkeerplaatsen volgens dat criterium, terwijl dat in 2014 82% was. Een mogelijke verklaring zit in het feit dat het aantal fietsende werknemers sneller groeit (+34% tussen 2014 en 2017) dan het aantal fietsparkeerplaatsen per werknemer (+20% tussen 2014 en 2017). Dit toont het belang aan van een regelmatige evaluatie van de behoeften aan fietsparkeerplaatsen met het oog op het aantal fietsers, zodat een correct gedimensioneerde infrastructuur kan worden aangeboden.

Het rapport toont een positieve impact van het fietsbeleid in deze ondernemingen aan. Het modaal aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is tussen 2011 en 2017 gestegen van 2,8% naar 4,5%. Het modaal aandeel van de fiets – maar ook dat van metro-tram-bus (23%) en van verplaatsingen te voet (5%) – is het grootst (6%) in de zone die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Een verklaring daarvoor is dat bedrijven in die zone frequenter een beroep doen op Brusselse werknemers, die vaak op minder dan 10 km van hun werk wonen.

Het is ook vooral op de kortere woon-werkafstanden dat er een wijziging is in de modale verdeling van het woon-werkverkeer (zie Figuur 5-2). De fiets wint aan belang, terwijl de auto terrein verliest voor woon-werkverplaatsingen van minder dan 20 km.

Figuur 5-2: Evolutie van de modale verdeling in functie van de woon-werkafstand



Bron : Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit (2019), blz. 14

6. Conclusie

Het gebruik van de fiets voor de woon-werkverplaatsingen kende de afgelopen decennia in België een aanhoudende groei. Hoewel de fiets hoofdzakelijk wordt gebruikt voor kortere afstanden, zijn dankzij de opmars van de elektrische fiets langere verplaatsingen denkbaar. De fiets kan ook in combinatie met andere vervoermiddelen worden gebruikt, meer bepaald de trein.

Gelet op de populariteit van de fiets, die nog werd verhoogd door de gezondheids crisis, groeit het belang van dit vervoermiddel in het kader van het mobiliteitsbeleid van de ondernemingen. De ontwikkeling van gepaste infrastructuur voor de fietsers (binnen de ondernemingen, maar ook in de openbare ruimte), de toekenning van fietsvergoedingen voor de woon-werkverplaatsingen, het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen, of ook de uitrol van informatie- en sensibiliseringscampagnes voor het gebruik van de fiets, zijn allemaal maatregelen die kunnen helpen om het potentieel van de fiets ten volle te benutten. In 2021 ontvingen 631.604 werknemers (d.i. ongeveer 15% van de werknemers in België) een fietsvergoeding voor een totaal bedrag op jaarbasis van 170 miljoen euro, wat neerkomt op een stijging van het aantal begunstigden van 55% in 5 jaar. Aangezien ongeveer 3 op de 10 werknemers minder dan 5 kilometer in vogelvlucht van hun arbeidsplaats wonen, ziet het er naar uit dat er nog marge overblijft om het fietsgebruik te verhogen.

De waargenomen en verwachte ontwikkelingen van het fietsgebruik zijn in heel wat opzichten positief voor de samenleving, gelet op de bewezen voordelige effecten ervan op de gezondheid, de productiviteit, het absentisme en het leefmilieu. In deze studie werd dan ook getracht de aanhoudende belemmeringen voor het gebruik van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer in kaart te brengen en de maatregelen te belichten die in de ondernemingen en meer in het algemeen in de paritaire comités worden genomen om het gebruik van dit vervoermiddel te faciliteren.

Verkeersonveiligheid, een grote afstand tussen de woon- en de arbeidsplaats of ook ongunstige weersomstandigheden zijn logischerwijs allemaal obstakels voor het fietsgebruik waar de werkgevers weinig vat op hebben. De gevaarlijkheid van het fietstraject vormt een belemmering die bijzonder groot is in Brussel en in Wallonië. Daarom moeten de overheden op de verschillende bestuursniveaus inspanningen leveren om de verkeersveiligheid, een noodzakelijke voorwaarde voor het fietsgebruik, te waarborgen.

De toekenning van een vergoeding voor het woon-werktraject per fiets is een belangrijke maatregel om het gebruik van de fiets aan te moedigen. Het zwaartepunt van de onderhandelingen over concrete loon- en arbeidsvoorwaarden ligt in het Belgische systeem van collectieve onderhandelingen bij de sectoren. Dit geldt ook voor vergoedingen voor het woon-werkverkeer per fiets. 114 van de 165 paritaire (sub)comités (samen goed voor 86,0% van de arbeidsplaatsen in de private sector) hadden midden mei een cao gesloten die in een specifieke fietsvergoeding voorziet. Er blijkt wel een grote diversiteit te bestaan in de hoogte en de modaliteiten van de vergoedingen voor fietspendelaars. In 28 P(S)C's wordt de fietskilometervergoeding automatisch aangepast aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag.

Andere P(S)C's voorzien in een algemene vergoeding voor woon-werkverplaatsingen met een privévervoermiddel die zowel aan autependelaars als aan fietspendelaars wordt toegekend. Uit het kwalitatief onderzoek blijkt dat veiligheidsaspecten en budgettaire aspecten van een fietsvergoeding een obstakel kunnen vormen om een specifieke fietsvergoeding in te voeren. Tegelijkertijd gaf voor heel wat P(S)C's met een fietsvergoeding de motivatie om milieuvriendelijke verplaatsingen aan te moedigen of om een koopkrachtstimulans te creëren voor de werknemers uit de (sub)sector de doorslag.

Zo'n 20 P(S)C's (samen goed voor 2,2% van de arbeidsplaatsen in de private sector) voorzagen op 18 mei 2022 niet in een werkgeverstegemoetkoming voor fietspendelaars. Het kan wel dat er op ondernemingsniveau fietsvergoedingen worden voorzien, zoals werd aangegeven door vertegenwoordigers van dezelfde P(S)C's tijdens het kwalitatief onderzoek. Ook hebben niet alle P(S)C's een even rijk verleden wat het sluiten van overeenkomsten op (sub)sectorniveau betreft.

De toekenning van een vergoeding voor de fietstrajecten volstaat niet om het fietsgebruik in het kader van de woon-werkverplaatsingen te garanderen. Het is belangrijk deze maatregel te combineren met de aanleg van specifieke fietsinfrastructuur, zoals voldoende - idealiter beveiligde en overdekte - fietsenstallingen en het ter beschikking stellen van kleedkamers en douches. Voor 4 van de 5 werknemers zijn binnen hun vestiging een overdekte fietsenstalling en douches beschikbaar, waaruit blijkt dat de ondernemingen er zeer aan gehecht zijn om aan de behoeften van hun werknemers tegemoet te komen. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat deze infrastructuur in voldoende mate aanwezig is om alle huidige en toekomstige fietsers op te vangen. De paritaire comités waarin het modale aandeel van de fiets hoog is, zijn ook de comités waarin het probleem van onvoldoende beveiligde plaatsen voor het stallen van fietsen het vaakst wordt aangekaart - een teken dat er binnen de ondernemingen nog extra inspanningen kunnen worden geleverd om het fietsgebruik aan te moedigen. Het verlenen van informatie en sensibilisering over de fiets in het kader van het woon-werkverkeer kunnen in dit kader ook een rol spelen, door sommige obstakels weg te nemen.

7. Bibliografie

- AGORIA (2017), De grote fietsenquête: steeds meer met de (elektrische) fiets naar het werk, 28 februari 2017, <https://www.agoria.be/nl/business-clusters/mobiliteit-voertuigtechnologie/smart-sustainable-mobility/mobility/de-grote-fietsenquete-steeds-meer-met-de-elektrische-fiets-naar-het-werk>.
- AVILA-PALENCIA, I., INT PANIS, L., DONS, E., GAUPP-BERGHAUSEN, M., RASERG, E., GÖTSCHIH, T., GERIKEI, R., BRANDI, C., DE NAZELLE, A., ORGUELA, J. P., ANAYA-BOIG, E., STIGELL, E., KAHLMEIER, S., IACOROSI, F. en M. J. NIEUWENHUIJSEN (2018), The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study, *Environment International*, 120, pp. 199-206.
- BIGAZZI, A. en K. WONG (2020), Electric bicycle mode substitution for driving, public transit, conventional cycling, and walking, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 85.
- BOUWEN, L., DONS, E. en A. SCHOETERS (2022). De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België – Literatuuronderzoek en kostenbatenanalyse van een toename van het fietsgebruik in België, Brussel: Vias Institute.
- BRAND, C., GÖTSCHI, T., DONS, E., GERIKE, R., ANAYA-BOIG, E., AVILA-PALENCIA, I., DE NAZELLE, A., GASCON, M., GAUPP-BERGHAUSEN, M., IACOROSI, F., KAHLMEIER, S., INT PANIS, L., RACIOPPI, F., ROJAS-RUEDA, D., STANDAERT, A., STIGELL, E., SULIKOVA, S., WEGENER, S. en M. J. NIEUWENHUIJSEN (2021), The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities, *Global Environmental Change*, Vol. 67.
- CELIS-MORALES, C. A., LYALL, D. M., WELSH, P., ANDERSON, J., STEELL, L., GUO, Y., MALDONADO, R., MACKAY, D. F., PELL, J. P., SATTAR, N. en J. M. GILL (2017), Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, *bmj*, 357, j1456.
- CHARLIER, J. en J. JUPRELLE (2020), Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires, *Working paper* nr. 30, IWEPS, februari 2020.
- CHEN, W., CARSTENSEN, T.A., WANG, R. et al. (2022), Historical patterns and sustainability implications of worldwide bicycle ownership and use, *Communications Earth and Environment* 3, 171.
- DE GEUS, B., VAN HOOFF, E., AERTS, I. en R. MEEUSEN (2008), Cycling to work: influence on indexes of health in untrained men and women in Flanders. Coronary heart disease and quality of life, *Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports*, 18(4), p. 498-510.
- DE HARTOG, J. J., BOOGAARD, H., NIJLAND, H. en G. HOEK (2010), Do the health benefits of cycling outweigh the risks?, *Environmental Health Perspectives*, 118(8), p. 1109-1116.
- FRIMAN, M., OLSSON, L. E., STAHL, M., ETTEMA, D. en T. GARLING (2017), Travel and residual emotional well-being, *Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 49, p. 159-176.
- VIAS INSTITUTE (2022), Hoe verplaatsen de Belgen zich? Dashboard Modal Split. <https://www.vias-modalssplit.be/nl>. Geraadpleegd op 09.08.2022.
- LAIRD, Y., KELLY, P., BRAGE, S. en J. WOODCOCK (2018), Cycling and walking for individual and population health benefits: a rapid evidence review for health and care system decision-makers, Public Health England, Londen.
- LEE, I. M., SHIROMA, E. J., LOBELO, F., PUSKA, P., BLAIR, S. N. en P. T. KATZMARZYK (2012), Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy, *Lancet*, 380(9838), p. 219-299.
- LEEFMILIEU BRUSSEL en BRUSSEL MOBILITEIT (2019), Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Balans van de situatie in 2017, Brussel.
- LOONG, C., VAN LIEROP, D. en A. EL-GENEIDY (2017), On time and ready to go: An analysis of commuters' punctuality and energy levels at work or school, *Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, p. 1-13.
- MA, L. en R. YE (2019), Does daily commuting behavior matter to employee productivity?., *Journal of Transport Geography*, 76, p.130-141.
- MORA (2020), Mobiliteitsverslag 2020, 122 p.

- MARTIN, A., GORYAKIN, Y. en M. SUHRCKE (2014), Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey, *Preventive Medicine*, 69, p. 296-303.
- OSWALD, A. J., PROTO, E. en D. SGROI (2015), Happiness and productivity, *Journal of Labor Economics*, 33(4), p. 789-822.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019a), Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017, Brussel, fod Mobiliteit en Vervoer, 57 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019b), Enquête MONITOR over de mobiliteit van de Belgen, Brussel, fod Mobiliteit en Vervoer, 49 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020a), De micromobiliteit in België - volledige resultaten, Brussel, fod Mobiliteit en Vervoer, 27 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020b), Enquête BeMob: Voor- en nadelen van de gebruikelijke vervoerswijzen, Brussel, fod Mobiliteit en Vervoer, 24 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020c), Enquête BeMob: Impact van COVID-19 op de mobiliteitsgewoontes van de Belgen, fod Mobiliteit en Vervoer, 19 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2021 a), Enquête BeMob: Impact van COVID-19 op de mobiliteitsgewoontes van de Belgen (tweede editie), fod Mobiliteit en Vervoer, 23 p.
- FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2021b), Enquête BeMob: woon-werkverplaatsingen in 2019 en 2020, Brussel, fod Mobiliteit en Vervoer, 8 p.
- TRAXIO (2021), De Belgische fietsmarkt in 2020, Traxio, 20 p.
- TEMARA, E. (2022), Strategic and economic analysis of bike-rail integration policies and measures for home-to-work trips in Belgium, eindschrijft gepresenteerd voor het behalen van de Master Beheersingenieur, Solvay Brussels School.
- TNO KWALITEIT VAN LEVEN (2009), Regelmäßig fietsen naar het werk leidt tot lager ziekteverzuim, januari 2009, https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/regelmäßig_fietsen_KvL-L.09-01.971Nm_laag_DEF.pdf?ext=.pdf.
- TRAXIO (2022), "Financier uw elektrische fiets zo voordelig mogelijk", *De Tijd*, 25 maart 2022.
- WHO (2020), WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour, World Health Organization, Geneva.

8. Bijlage A: lijst van de P(S)C's³⁹

- 100 - AANVULLEND PARITAIR COMITE VOOR DE WERKLIEDEN
- 101 - NATIONALE GEMENGDE MIJNCOMMISSIE
- 102 - PARITAIR COMITE VOOR HET GROEFBEDRIJF
- 102.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER HARDSTEENGROEVEN EN DER GROEVEN VAN UIT TE HOEWEN KALKSTEEN IN DE PROVINCIE HENEGOUWEN
- 102.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER HARDSTEENGROEVEN EN DER GROEVEN VAN UIT TE HOEWEN KALKSTEEN IN DE PROVINCIES LUIK EN NAMEN
- 102.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE PORFIERGROEVEN IN DE PROVINCIES WAALS-BRABANT EN HENEGOUWEN EN DE KWARTSIETGROEVEN IN DE PROVINCIE WAALS-BRABANT
- 102.04 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF VAN DE ZANDSTEEN- EN KWARTSIETGROEVEN OP HET GEHELE GRONDGEBIED VAN HET RIJK, UITGEZONDERD DE KWARTSIETGROEVEN VAN DE PROVINCIE WAALS-BRABANT
- 102.05 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER PORSELEINAARDE- EN ZANDGROEVEN WELKE IN OPENLUCHT GEEXPLOITEERD WORDEN IN DE PROVINCIES WAALS-BRABANT, HENEGOUWEN, LUIK, LUXEMBURG EN NAMEN
- 102.06 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER GRINT- EN ZANDGROEVEN WELKE IN OPENLUCHT GEEXPLOITEERD WORDEN IN DE PROVINCIES ANTWERPEN, WEST-VLAANDEREN, OOST-VLAANDEREN, LIMBURG EN VLAAMS-BRABANT
- 102.07 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER KALKSTEENGROEVEN, CEMENTFABRIEKEN EN KALKOVENS VAN HET ADMINISTRATIEF ARRONDISSEMENT DOORNIK
- 102.08 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER MARMERGROEVEN EN -ZAGERIJEN OP HET GEHELE GRONDGEBIED VAN HET RIJK
- 102.09 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF VAN DE GROEVEN VAN NIET UIT TE HOEWEN KALKSTEEN EN VAN DE KALKOVENS, VAN DE BITTERSPAATGROEVEN EN -OVENS OP HET GEHELE GRONDGEBIED VAN HET RIJK
- 102.11 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER LEISTEENGROEVEN, COTICULEGROEVEN EN GROEVEN VAN SLIJPFSTEEN VOOR SCHEERMESSEN IN DE PROVINCIES WAALS-BRABANT, HENEGOUWEN, LUIK, LUXEMBURG EN NAMEN
- 104 - PARITAIR COMITE VOOR DE IJZERNIJVERHEID
- 105 - PARITAIR COMITE VOOR DE NON-FERRO METALEN
- 106 - PARITAIR COMITE VOOR HET CEMENTBEDRIJF
- 106.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE CEMENTFABRIEKEN
- 106.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BETONINDUSTRIE
- 106.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE VEZELCEMENT
- 107 - PARITAIR COMITE VOOR DE MEESTER-KLEERMAKERS, DE KLEERMAAKSTERS EN NAAISTERS
- 109 - PARITAIR COMITE VOOR HET KLEDING- EN CONFECTIEBEDRIJF
- 110 - PARITAIR COMITE VOOR DE TEXTIELVERZORGING
- 111 - PARITAIR COMITE VOOR DE METAAL-, MACHINE- EN ELEKTRISCHE BOUW
- 112 - PARITAIR COMITE VOOR HET GARAGEBEDRIJF
- 113 - PARITAIR COMITE VOOR HET CERAMIEKBEDRIJF
- 113.04 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE PANNENBAKKERIJEN
- 114 - PARITAIR COMITE VOOR DE STEENBAKKERIJ
- 115 - PARITAIR COMITE VOOR HET GLASBEDRIJF
- 116 - PARITAIR COMITE VOOR DE SCHEIKUNDIGE NIJVERHEID
- 117 - PARITAIR COMITE VOOR DE PETROLEUMNIJVERHEID EN -HANDEL
- 118 - PARITAIR COMITE VOOR DE VOEDINGSNIJVERHEID
- 119 - PARITAIR COMITE VOOR DE HANDEL IN VOEDINGSWAREN
- 120 - PARITAIR COMITE VOOR DE TEXTIELNIJVERHEID
- 120.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TEXTIELNIJVERHEID UIT HET ADMINISTRATIEF ARRONDISSEMENT VERVIERS
- 120.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET VERVAARDIGEN VAN EN DE HANDEL IN ZAKKEN IN JUTE OF IN VERVANGINGSMATERIALEN
- 121 - PARITAIR COMITE VOOR DE SCHOONMAAK
- 124 - PARITAIR COMITE VOOR HET BOUWBEDRIJF
- 125 - PARITAIR COMITE VOOR DE HOUTNIJVERHEID
- 125.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BOSONTGINNINGEN
- 125.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ZAGERIJEN EN AANVERWANTE NIJVERHEDEN
- 125.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE HOUTHANDEL
- 126 - PARITAIR COMITE VOOR DE STOFFERING EN DE HOUTBEWERKING
- 127 - PARITAIR COMITE VOOR DE HANDEL IN BRANDSTOFFEN
- 128 - PARITAIR COMITE VOOR HET HUIDEN- EN LEDERBEDRIJF EN VERVANGINGSPRODUCTEN
- 129 - PARITAIR COMITE VOOR DE VOORTBRENGING VAN PAPIERPAP, PAPIER EN KARTON
- 130 - PARITAIR COMITE VOOR HET DRUKKERIJ-, GRAFISCHE KUNST- EN DAGBLADBEDRIJF
- 132 - PARITAIR COMITE VOOR DE ONDERNEMINGEN VAN TECHNISCHE LAND- EN TUINBOUWWERKEN

³⁹ Bron: <https://werk.belgie.be/nl/themas/paritaire-comites-en-collectieve-arbeidsovereenkomsten-caos/paritaire-comites/samenstelling>

- 133 - PARITAIR COMITE VOOR HET TABAKSBEDRIJF
- 136 - PARITAIR COMITE VOOR DE PAPIER- EN KARTONBEWERKING
- 139 - PARITAIR COMITE VOOR DE BINNENSCHIEPVAART
- 140 - PARITAIR COMITE VOOR HET VERVOER EN DE LOGISTIEK
- 140.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE AUTOBUSSEN EN AUTOCARS
- 140.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TAXI'S
- 140.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET WEGVERVOER EN DE LOGISTIEK VOOR REKENING VAN DERDEN
- 140.04 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE GRONDFAHDELING OP LUCHTHAVENS
- 140.05 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE VERHUIZING
- 142 - PARITAIR COMITE VOOR DE ONDERNEMINGEN WAAR TERUGGEWONNEN GRONDSTOFFEN OPNIEUW TER WAARDE WORDEN GEBRACHT
- 142.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TERUGWINNING VAN METALEN
- 142.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TERUGWINNING VAN LOMPEN
- 142.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TERUGWINNING VAN PAPIER
- 142.04 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE TERUGWINNING VAN ALLERLEI PRODUCTEN
- 143 - PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ
- 144 - PARITAIR COMITE VOOR DE LANDBOUW
- 145 - PARITAIR COMITE VOOR HET TUINBOUWBEDRIJF
- 146 - PARITAIR COMITE VOOR HET BOSBOUWBEDRIJF
- 148 - PARITAIR COMITE VOOR HET BONT EN KLEINVEL
- 149 - PARITAIR COMITE VOOR DE SECTORS DIE AAN DE METAAL-, MACHINE- EN ELEKTRISCHE BOUW VERWANT ZIJN
- 149.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ELEKTRICIENS: INSTALLATIE EN DISTRIBUTIE
- 149.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET KOETSWERK
- 149.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE EDELE METALEN
- 149.04 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE METAALHANDEL
- 152 - PARITAIR COMITE VOOR DE GESUBSIDIEERDE INRICHTINGEN VAN HET VRIJ ONDERWIJS
- 152.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE GESUBSIDIEERDE INRICHTINGEN VAN HET VRIJ ONDERWIJS VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
- 152.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE GESUBSIDIEERDE INRICHTINGEN VAN HET VRIJ ONDERWIJS VAN DE FRANSE GEMEENSCHAP EN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP
- 200 - AANVULLEND PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN
- 201 - PARITAIR COMITE VOOR DE ZELFSTANDIGE KLEINHANDEL
- 202 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE KLEINHANDEL IN VOEDINGSWAREN
- 202.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE MIDDELGROTE LEVENSMIDDELENBEDRIJVEN
- 203 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE HARDSTEENGROEVEN
- 205 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE STEENKOLENMIJNEN
- 207 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE SCHEIKUNDIGE NIJVERHEID
- 209 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN DER METAALFABRIKATENNIJVERHEID
- 210 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE IJZERNIJVERHEID
- 211 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE PETROLEUMNIJVERHEID EN -HANDEL
- 214 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE TEXTIELNIJVERHEID
- 215 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN HET KLEDING- EN CONFECTIEBEDRIJF
- 216 - PARITAIR COMITE VOOR DE NOTARISBEDIENDEN
- 217 - PARITAIR COMITE VOOR DE CASINOBEDIENDEN
- 219 - PARITAIR COMITE VOOR DE DIENSTEN EN ORGANISMEN VOOR TECHNISCHE CONTROLES EN GELIJKVORMIGHEIDSTOETSING
- 220 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE VOEDINGSNIJVERHEID
- 221 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE PAPIERNIJVERHEID
- 222 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE PAPIER- EN KARTONBEWERKING
- 223 - NATIONAAL PARITAIR COMITE VOOR DE SPORT
- 224 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE NON-FERRO METALEN
- 225 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE INRICHTINGEN VAN HET GESUBSIDIEERD VRIJ ONDERWIJS
- 225.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE INRICHTINGEN VAN HET GESUBSIDIEERD VRIJ ONDERWIJS VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
- 225.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BEDIENDEN VAN DE INRICHTINGEN VAN HET GESUBSIDIEERD VRIJ ONDERWIJS VAN DE FRANSE GEMEENSCHAP EN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP
- 226 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEDIENDEN UIT DE INTERNATIONALE HANDEL, HET VERVOER EN DE LOGISTIEK
- 227 - PARITAIR COMITE VOOR DE AUDIOVISUELE SECTOR
- 300 - NATIONALE ARBEIDSRAAD
- 301 - PARITAIR COMITE VOOR HET HAVENBEDRIJF
- 301.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE HAVEN VAN ANTWERPEN, 'NATIONAAL PARITAIR COMITE DER HAVEN VAN ANTWERPEN' GENAAMD
- 301.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE HAVEN VAN GENT
- 301.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE HAVEN VAN BRUSSEL EN VILVOORDE
- 301.05 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE HAVENS VAN ZEEBRUGGE-BRUGGE, OOSTENDE EN NIEUWPOORT
- 302 - PARITAIR COMITE VOOR HET HOTELBEDRIJF

303 - PARITAIR COMITE VOOR HET FILMBEDRIJF
303.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE FILMPRODUCTIE
303.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE EXPLOITATIE VAN BIOSCOOPZALEN
304 - PARITAIR COMITE VOOR HET VERMAKELIJKHEIDSBEDRIJF
306 - PARITAIR COMITE VOOR HET VERZEKERINGSWEZEN
307 - PARITAIR COMITE VOOR DE MAKELARIJ EN VERZEKERINGSAGENTSCHAPPEN
309 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEURSVENNOOTSCHAPPEN
310 - PARITAIR COMITE VOOR DE BANKEN
311 - PARITAIR COMITE VOOR DE GROTE KLEINHANDELSZAKEN
312 - PARITAIR COMITE VOOR DE WARENHUIZEN
313 - PARITAIR COMITE VOOR DE APOTHEKEN EN TARIFICATIEDIENSTEN
314 - PARITAIR COMITE VOOR HET KAPPERSBEDRIJF EN DE SCHOONHEIDSZORGEN
315 - PARITAIR COMITE VOOR DE HANDELSLUCHTVAART
315.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET TECHNISCH ONDERHOUD, BIJSTAND EN OPLEIDING IN DE LUCHTVAARTSECTOR
315.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN
315.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET LUCHTHAVENBEHEER
316 - PARITAIR COMITE VOOR DE KOOPVAARDIJ
317 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEWAKINGS- EN/OF TOEZICHTSDIENSTEN
318 - PARITAIR COMITE VOOR DE DIENSTEN VOOR GEZINS- EN BEJAARDENHULP
318.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE DIENSTEN VOOR GEZINS- EN BEJAARDENHULP VAN DE FRANSE GEMEENSCHAP, HET WAALSE GEWEST EN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP
318.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE DIENSTEN VOOR GEZINS- EN BEJAARDENHULP VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
319 - PARITAIR COMITE VOOR DE OPVOEDINGS- EN HUISVESTINGSINRICHTINGEN EN -DIENSTEN
319.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE OPVOEDINGS- EN HUISVESTINGSINRICHTINGEN EN -DIENSTEN VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
319.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE OPVOEDINGS- EN HUISVESTINGSINRICHTINGEN EN -DIENSTEN VAN DE FRANSE GEMEENSCHAP, HET WAALSE GEWEST EN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP
320 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEGRAFENISONDERNEMINGEN
321 - PARITAIR COMITE VOOR DE GROOTHANDELAARS-VERDELERS IN GENEESMIDDELEN
322 - PARITAIR COMITE VOOR DE UITZENDARBEID EN DE ERKENDE ONDERNEMINGEN DIE BUURTWERKEN OF -DIENSTEN LEVEREN
322.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ERKENDE ONDERNEMINGEN DIE BUURTWERKEN OF -DIENSTEN LEVEREN
323 - PARITAIR COMITE VOOR HET BEHEER VAN GEBOUWEN, DE VASTGOEDMAKELAARS EN DE DIENSTBODEN
324 - PARITAIR COMITE VOOR DE DIAMANTNIJVERHEID EN -HANDEL
325 - PARITAIR COMITE VOOR DE OPENBARE KREDIETINSTELLINGEN
326 - PARITAIR COMITE VOOR HET GAS- EN ELEKTRICITEITSBEDRIJF
327 - PARITAIR COMITE VOOR DE BESCHUTTE WERKPLAATSEN, DE SOCIALE WERKPLAATSEN EN DE MAATWERKBEDRIJVEN
327.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE VLAAMSE SECTOR VAN DE BESCHUTTE WERKPLAATSEN, DE SOCIALE WERKPLAATSEN EN DE MAATWERKBEDRIJVEN
327.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BESCHUTTE WERKPLAATSEN GESUBSIDIEERD DOOR DE FRANSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE
327.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE BESCHUTTE WERKPLAATSEN VAN HET WAALSE GEWEST EN VAN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP
328 - PARITAIR COMITE VOOR HET STADS- EN STREEKVERVOER
328.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET STADS- EN STREEKVERVOER VAN HET VLAAMSE GEWEST
328.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET STADS- EN STREEKVERVOER VAN HET WAALSE GEWEST
328.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET STADS- EN STREEKVERVOER VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST
329 - PARITAIR COMITE VOOR DE SOCIO-CULTURELE SECTOR
329.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE SOCIO-CULTURELE SECTOR VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
329.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE SOCIO-CULTURELE SECTOR VAN DE FRANSTALIGE EN DUITSTALIGE GEMEENSCHAP EN HET WAALSE GEWEST
329.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE FEDERALE EN BICOMMUNAUTAIRE SOCIO-CULTURELE ORGANISATIES
330 - PARITAIR COMITE VOOR DE GEZONDHEIDSSINRICHTINGEN EN -DIENSTEN
331 - PARITAIR COMITE VOOR DE VLAAMSE WELZIJNS- EN GEZONDHEIDSSECTOR
332 - PARITAIR COMITE VOOR DE FRANSTALIGE EN DUITSTALIGE WELZIJNS- EN GEZONDHEIDSSECTOR
333 - PARITAIR COMITE VOOR TOERISTISCHE ATTRACTIES
335 - PARITAIR COMITE VOOR DE DIENSTVERLENING AAN EN DE ONDERSTEUNING VAN HET BEDRIJFSLEVEN EN DE ZELFSTANDIGEN
336 - PARITAIR COMITE VOOR DE VRIJE BEROEPEN

337 - AANVULLEND PARITAIR COMITE VOOR DE NON-PROFITSECTOR

339 - PARITAIR COMITE VOOR DE ERKENDE MAATSCHAPPIJEN VOOR SOCIALE HUISVESTING

339.01 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ERKENDE MAATSCHAPPIJEN VOOR SOCIALE HUISVESTING VAN HET VLAAMSE GEWEST

339.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ERKENDE MAATSCHAPPIJEN VOOR SOCIALE HUISVESTING VAN HET WAALSE GEWEST

339.03 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR DE ERKENDE MAATSCHAPPIJEN VOOR SOCIALE HUISVESTING VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST

340 - PARITAIR COMITE VOOR DE ORTHOPEDISCHE TECHNOLOGIEEN

341 - PARITAIR COMITE VOOR DE BEMIDDELING IN BANK- EN BELEGGINGSDIENSTEN

9. Bijlage B: toelichting bij de studies die in dit verslag gebruikt worden

9.1 De federale diagnostiek woon-werkverkeer

Het fietsverslag maakt voor een belangrijk deel gebruik van de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer editie 2017 die gebundeld werden in het rapport "Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017" van de fod Mobiliteit en Vervoer (2019).

De federale diagnostiek woon-werkverkeer is een verplichte federale enquête die door de fod Mobiliteit en Vervoer om de drie jaar wordt georganiseerd. Ze heeft betrekking op alle ondernemingen en overheidsdiensten in België die meer dan 100 werknemers in dienst hebben. Bij meerdere vestigingseenheden wordt de vragenlijst ingevuld door elk van de vestigingseenheden waar minstens 30 mensen werken.

Per vestigingseenheid vult de werkgever de vragenlijst in via een internetapplicatie die werd ontwikkeld door de fod Mobiliteit en Vervoer. De vragen omtrent de modale keuze van de werknemers voor hun woon-werkverkeer kunnen worden ingevuld op basis van de gegevens die door de personeelsdienst worden bijgehouden. De vragenlijst bevat ook vragen over de bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen. Om al deze vragen te beantwoorden, kan de werkgever een rondvraag houden onder zijn werknemers. De fod Mobiliteit en Vervoer heeft een applicatie ontwikkeld om deze rondvraag te vergemakkelijken.

In de vragenlijst wordt het aantal werknemers geïdentificeerd die zich regelmatig naar de vestigingseenheid begeven. Dit zijn enerzijds de werknemers die zijn tewerkgesteld door de werkgever en die zich ten minste twee dagen per week naar de vestigingseenheid verplaatsen en anderzijds de externe werknemers die tewerkgesteld zijn door een andere werkgever maar zich ten minste twee dagen per week naar de vestigingseenheid verplaatsen, zoals uitzendkrachten, consultants enz. Wat deze laatste groep betreft, kan de werkgever om praktische redenen (bv. de relevante gegevens zijn niet beschikbaar) een aantal externe werknemers weglaten uit de enquête, maar dit aandeel mag niet groter zijn dan 60% van het totale aantal externe werknemers.

Voor de editie 2017 zijn in totaal 11.536 enquêtes ingevuld, die betrekking hebben op meer dan 1,5 miljoen werknemers of ongeveer een derde van de actieve bevolking in België. Het gaat dus om een groot aantal verzamelde gegevens over de woon-werkverplaatsingen van Belgische werknemers. Bovendien zijn de gegevens over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers gekoppeld aan de gegevens over de bereikbaarheid, mobiliteitsproblemen en het mobiliteitsbeleid van de arbeidsplaats van de werknemers. Deze unieke link zorgt ervoor dat het woon-werkverkeer op ondernemingsniveau in kaart kan worden gebracht.

9.2 Andere studies van de fod Mobiliteit en Vervoer

Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen (fod Mobiliteit en Vervoer 2019b)

De Monitor-enquête werd in 2017 online uitgevoerd onder 10.632 Belgen van 6 jaar en ouder. Ze bestaat uit twee vragenlijsten. De eerste vragenlijst bevat een aantal algemene vragen over de respondent en zijn gezin, zoals het aantal voertuigen of de abonnementen op het openbaar vervoer die hij in bezit heeft. Bij de respondenten wordt ook gepeild naar hun algemeen gebruik van de verschillende vervoermiddelen. De tweede vragenlijst kreeg de naam 'reislogboek'. De respondent moet hierin al zijn verplaatsingen op een bepaalde dag, de redenen van die verplaatsingen en de gebruikte verplaatsingswijzen gedetailleerd beschrijven.

Micromobiliteit in België (fod Mobiliteit en Vervoer 2020a)

De in dit verslag voorgestelde resultaten zijn afkomstig van een enquête die in december 2019 ten behoeve van de fod Mobiliteit en Vervoer online werd uitgevoerd onder 2000 Belgische volwassenen.

De enquête heeft betrekking op de micromobiliteit in haar ruime betekenis. Ze omvat de navolgende alternatieve verplaatsingswijzen: fietsen zonder elektrische ondersteuning, deelfietsen, fietsen met elektrische trapondersteuning beperkt tot 25 km/u, fietsen met elektrische trapondersteuning beperkt tot 45 km/u, elektrische bakfietsen, steps, private elektrische steps of elektrische deelsteps en monowheels. Deze vragenlijst heeft als doel de volgende aspecten te beoordelen: het gebruik van deze alternatieve modi, de voor- en nadelen ervan, de veiligheidsaspecten en hun toekomstig potentieel.

Voor- en nadelen van de gebruikelijke vervoerswijzen (fod Mobiliteit Mobiliteit en Vervoer 2020b)

Deze enquête werd in december 2019 op verzoek van de fod Mobiliteit en Vervoer uitgevoerd. Deze enquête, die werd uitgevoerd onder een panel van 2000 respondenten, die representatief zijn voor de Belgische bevolking, had als doel informatie te verzamelen over verschillende factoren die van invloed kunnen zijn op het gebruik of niet-gebruik van de belangrijkste vervoerswijzen: de trein, MTB (metro/tram/bus), verplaatsingen per fiets of te voet, de eigen wagen en carpooling.

De vragenlijst bestond uit 7 delen. Het eerste deel, dat aan het volledige panel werd voorgelegd, was gewijd aan de gebruiksfrequenties van de verschillende onderzochte vervoerswijzen bij de 2000 respondenten van het panel. Elk van de 6 overige delen van de enquête had tot doel informatie te verzamelen over een specifieke vervoerswijze. Wegens de lengte van de vragenlijst werden de 2000 respondenten niet bevraagd over alle onderzochte vervoerswijzen: er werden twee afzonderlijke lijsten opgesteld. Enerzijds werden de trein, de fiets en de auto gebundeld, en anderzijds MTB, verplaatsingen te voet en carpooling. De vragen met betrekking tot de vervoerswijzen van de eerste lijst werden voorgelegd aan de helft van het panel, d.w.z. aan 1000 respondenten, en die met betrekking tot de vervoerswijzen van de tweede lijst aan de overige 1000 respondenten. De verdeling over de twee vragenlijsten gebeurde zo dat de representativiteit van de twee subpanels van respondenten gegarandeerd bleef.

BeMob-enquêtes over de impact van COVID-19 (fod Mobiliteit en Vervoer 2020c en fod Mobiliteit en Vervoer 2021a)

De fod Mobiliteit en Vervoer heeft twee online enquêtes uitgevoerd om gegevens te verzamelen over de mobiliteit van de Belgen voor en tijdens de verschillende perioden van inperking en versoepeling. Deze enquête heeft als doel licht te werpen op de potentiële impact van deze crisis op het mobiliteitsgedrag op langere termijn, en wel in verschillende opzichten: reisfrequentie, gebruik en perceptie van vervoermiddelen, telewerk, online winkelen, reizen naar het buitenland of het kopen van voertuigen. De eerste enquête werd uitgevoerd in juni 2020 en de tweede tijdens de maanden november en december 2020. Beide werden gerealiseerd onder een panel van 2000 respondenten die representatief zijn voor de Belgische bevolking.

Via de gezamenlijke vragen die aan het panel van respondenten werden gesteld, trachtten ze elementen van antwoord te geven op de volgende actuele vraag: in welke mate hebben de Belgen hun mobiliteitsgewoonten veranderd? En wat zijn hun voornemens en/of wensen op dit vlak, wanneer de COVID-19-gezondheids crisis opgelost zal zijn?

BeMob-enquête over de woon-werkverplaatsingen in 2019 en 2020 (fod Mobiliteit en Vervoer 2021b)

De fod Mobiliteit en Vervoer heeft tweemaal (in december 2019 en in december 2020) een online enquête laten uitvoeren bij 2000 Belgische werknemers om gedetailleerde informatie te verkrijgen over de hoofdvervoerswijzen en de secundaire vervoerswijzen die werden gebruikt in het kader van de woon-werkverplaatsingen. De tweede enquête werd uitgevoerd tijdens de tweede golf van COVID-19,

een periode waarin strenge lockdownmaatregelen werden toegepast. Deze context had een significante impact op de resultaten van de woon-werkverplaatsingen.

BeMob-enquête over het fietsgebruik in België (fod Mobiliteit en Vervoer 2022)

Deze enquête werd in december 2021 online afgenomen onder 3750 volwassen Belgen. Ze vormt een tweede editie van de enquête betreffende de micromobiliteit in ruime betekenis die in 2019 was uitgevoerd. Deze keer spitste de enquête zich toe op de fiets, de verplaatsingsredenen, de voor- en nadelen ervan, de aankoopintenties en de impact van de toenemende elektrificering van fietsen.