



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.377

CRB 2023-2175  
CO 1000

**Gemeenschappelijke Raadszitting van 20 september 2023**

Woon-werkverkeer per fiets: veiligheids- en welzijnsaspecten

3.427

## Inbehandelingneming

Op 9 februari 2023 heeft de heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad een adviesvraag gericht m.b.t. de actie "Fietsen op het werk: veiligheid en welzijn verhogen" uit het Plan BeCyclist, d.i. het federaal actieplan ter promotie van de fiets.

In deze adviesvraag wordt meer specifiek gevraagd naar het regelgevend kader en het sociaal overleg binnen ondernemingen over het woon-werkverkeer per fiets (meer bepaald de aspecten die verband houden met het welzijn en de veiligheid op het werk) evenals naar eventuele verbeteringen.

Op 20 juni 2023 kwam een vertegenwoordiger van de beleidscel van de minister de adviesvraag toelichten aan de gemengde subcommissie Fiets, die binnen de Raden met dit dossier is belast.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisseling die op 20 juni 2023 plaatsvond binnen de gemengde subcommissie Fiets, werd het onderstaande advies opgesteld, dat tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 20 september 2023 werd goedgekeurd.

## Advies

### 1 Voorafgaande opmerkingen

De Raden wijzen erop dat er binnen de ondernemingen al organen (zie punt 2) en instrumenten (zie punt 3) bestaan om over vraagstukken i.v.m. het woon-werkverkeer (per fiets) te overleggen. Er zijn ook twee types van fietsbevorderende maatregelen: maatregelen die werkgevers verplicht moeten nemen krachtens de wet- en regelgeving (zie punt 4), en maatregelen die voortvloeien uit het sociaal overleg op ondernemings-, (sub)sector- of intersectoraal niveau (zie punt 4).

De Raden vestigen er de aandacht op dat maatregelen op ondernemingsniveau die het fietsgebruik bevorderen hun doel kunnen voorbijschieten als er geen kwaliteitsvolle (goed onderhouden) en veilige infrastructuur voor fietsers (fietspaden en fietsostrades, fietsstallingen en deelfietsen aan de stations) aanwezig is tussen

de woonplaatsen en de tewerkstellingsplaatsen van werknemers. Ze bevelen dan ook een aantal maatregelen aan (zie punt 5) om de infrastructuur voor fietsers in de openbare ruimte te verbeteren.

## **2 De overlegorganen binnen de ondernemingen hun rol laten spelen**

De Raden vestigen er de aandacht op dat de wet- en regelgeving voorzien heeft in overlegorganen binnen de ondernemingen waar vraagstukken m.b.t. het woon-werkverkeer (per fiets) van werknemers (incl. de veiligheids- en welzijnsaspecten) kunnen worden geagendeerd en besproken.

Ze beklemtonen dat het belangrijk is dat deze organen ten volle hun rol kunnen blijven spelen, aangezien ze een uitgebreide terreinkennis hebben over problemen die fietspendelaars ervaren, evenals over noden/verwachtingen van (potentiële) fietspendelaars.

De rol van deze overlegorganen kan als volgt worden samengevat.

### ***Rol van de ondernemingsraad***

De ondernemingsraad heeft onder meer tot taak<sup>1</sup> al de maatschappelijke werken te beheren die door de onderneming worden ingesteld voor het welzijn van het personeel, tenzij deze worden overgelaten aan het zelfstandig beheer van de werknemers. Voorbeelden van maatschappelijke werken zijn douches of kledkamers waar fietspendelaars gebruik van kunnen maken.

De ondernemingsraad moet<sup>2</sup> eveneens een advies uitbrengen over de driejaarlijkse federale diagnostiek woon-werkverkeer binnen de twee maanden na de ontvangst ervan, voordat ze naar de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gezonden.

Bij ontstentenis van een ondernemingsraad wordt een cascadeprocedure voorzien die als volgt kan worden beschreven: bij ontstentenis van een ondernemingsraad wordt het advies van de vakbondsafvaardiging ingewonnen en meegedeeld aan de

---

<sup>1</sup> Art. 15, h van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven

<sup>2</sup> Art. 15, l, 1° en 3° van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven (zoals gewijzigd door de programmawet van 8 april 2003)

FOD Mobiliteit en Vervoer. Als er noch een ondernemingsraad, noch een vakbondsafvaardiging bestaat, worden de werknemers rechtstreeks op de hoogte gebracht van de federale diagnostiek, zonder dat ze nog een advies moeten uitbrengen.

### ***Rol van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk***

Het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) heeft inzonderheid als opdracht<sup>3</sup> adviezen uit te brengen en voorstellen te formuleren omtrent het beleid inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, omtrent het globaal preventieplan en het jaaractieplan opgesteld door de werkgever, de wijzigingen, de uitvoering en de resultaten ervan. Bij ontstentenis van een CPBW wordt in een cascadeprocedure voorzien<sup>4</sup>, die kan worden beschreven als volgt: bij ontstentenis van een CPBW wordt de vakbondsafvaardiging ermee belast de opdrachten ervan uit te oefenen.

### ***Rol van de vakbondsafvaardiging***

De syndicale afvaardiging heeft krachtens de cao nr. 5 van 24 mei 1971<sup>5</sup> verschillende bevoegdheden, waaronder “onderhandelen met het oog op het sluiten van collectieve overeenkomsten of akkoorden in de schoot van de onderneming, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de collectieve overeenkomsten of akkoorden die op andere vlakken zijn gesloten”. Er bestaan in de praktijk heel wat ondernemingscao's die voorzien in voordelen (bv. een fietsvergoeding) voor fietspendelaars.

### ***Rechtstreekse participatie van de werknemers***

In de ondernemingen waar noch een Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk, noch een vakbondsafvaardiging bestaat, nemen de werknemers zelf rechtstreeks deel<sup>6</sup> aan de behandeling van vraagstukken die betrekking hebben op

---

<sup>3</sup> Codex over het welzijn op het werk, boek II, titel 7, hoofdstuk 2, Art. II 7-2

<sup>4</sup> Art. 52 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers

<sup>5</sup> Cao betreffende het statuut van de syndicale afvaardigingen van het personeel der ondernemingen

<sup>6</sup> Art. 53 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. De Koning bepaalt bij een in ministerraad overlegd besluit op welke wijze deze deelneming gebeurt<sup>7</sup>.

### **3 Gebruik maken van de instrumenten voor mobiliteitsoverleg**

De Raden wijzen erop dat verschillende overheidsniveaus instrumenten met een juridische basis in het leven hebben geroepen, op basis waarvan binnen de ondernemingen kan worden overlegd over mobiliteitsaangelegenheden.

Ze bevelen aan om, indien mogelijk en pertinent, gebruik te maken van deze instrumenten.

#### ***De federale diagnostiek woon-werkverkeer***

De federale diagnostiek woon-werkverkeer, die werd ingevoerd door de programmawet van 8 april 2003, is een vragenlijst over de woon-werkverplaatsingen van werknemers die ondernemingen en overheidsdiensten die gemiddeld meer dan 100 werknemers tewerkstellen driejaarlijks voor elk van hun vestigingseenheden met gemiddeld minstens 30 werknemers moeten invullen en indienen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, na het advies van de ondernemingsraad<sup>8</sup> te hebben ingewonnen.

#### ***De bedrijfsvervoerplannen***

Het opstellen van een bedrijfsvervoerplan werd in 2004 al verplicht<sup>9</sup> voor alle ondernemingen die meer dan 200 werknemers op eenzelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tewerkstellen. In 2011 werd die drempel (200 werknemers) verlaagd<sup>10</sup> tot 100 werknemers per site. Een bedrijfsvervoerplan bevat twee delen: een mobiliteitsdiagnose en een actieplan om de mobiliteitssituatie te verbeteren.

---

<sup>7</sup> Art. 53 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers

<sup>8</sup> Bij ontstentenis van een ondernemingsraad, moet het advies van de vakbondsafvaardiging ingewonnen worden. Als er noch een ondernemingsraad, noch een vakbondsafvaardiging bestaat, moet het advies van de werknemers zelf worden gevraagd.

<sup>9</sup> Ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen, intussen vervangen door de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

<sup>10</sup> Besluit van 7 april 2011 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen

## ***De mobiscans***

De mobiscans<sup>11</sup> worden uitgevoerd door de Provinciale Mobiliteitspunten, als onderdeel van hun taken in het kader van het provinciaal mobiliteitscharter<sup>12</sup>. Een mobiscan analyseert de bereikbaarheid van een onderneming of bedrijvenzone en brengt de mobiliteitsstromen van de werknemers in kaart. Op basis van deze gegevens wordt een lijst opgesteld met mogelijke maatregelen die een onderneming of bedrijvenzone kan nemen ter aanmoediging van duurzame verplaatsingsvormen bij werknemers voor hun woon-werkverkeer. De mobiscan wordt gratis uitgevoerd op voorwaarde dat de onderneming of de bedrijvenzone ten minste een van de voorgestelde maatregelen uitvoert<sup>13</sup>.

## **4 Fietsbevorderende maatregelen nemen op ondernemingsniveau**

De Raden wijzen erop dat in de Codex over het welzijn op het werk, de Arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978, de Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen verplichtingen voor werkgevers vervat zitten die verband houden met de veiligheid en het welzijn van werknemers die de fiets gebruiken voor hun woon-werkverkeer of in uitvoering van hun werk.

Het sociaal overleg op verschillende niveaus resulteerde ook al in tal van fietsbevorderende maatregelen (waaronder bv. een fietsvergoeding en ecocheques).

Uit de tabellen hieronder blijkt bijvoorbeeld dat fietsbevorderende maatregelen zowel prijken in de top 10 van meest geïmplementeerde maatregelen in ondernemingen met meer dan 100 werknemers die gevestigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als in de top 10 van maatregelen die er de grootste toename kenden in de periode 2017-2021.

---

<sup>11</sup> De juridische basis hiervoor is te vinden in art. 51 van het besluit van de Vlaamse regering dd. 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

<sup>12</sup> Het provinciaal mobiliteitscharter is een overeenkomst die het Vlaams gewest om de zes jaar sluit met elke Vlaamse provincie.

<sup>13</sup> In het kader van hun mobiliteitscharter kunnen de Vlaamse provincies ervoor kiezen om de mobiscans aan te bieden als een vorm van dienstverlening aan ondernemingen. Vaak wordt dit gekoppeld aan een dossier voor het Pendelfonds, dat ondernemingen ondersteunt in het uitbouwen van een duurzamer woon-werkverkeer.

**Tabel 1: Top 10 van meest geïmplementeerde maatregelen**

Fietsvergoeding	92%
Douches voor fietsers	88%
Schrapping minimumafstand terugbetaling openbaar vervoer	86%
Kleedkamers voor fietsers	84%
100% NMBS-vergoeding	81%
Multimodaal toegangsplan	81%
Gemakkelijk toegankelijke gebouwen voor PBM	79%
Jaarlijkse sensibiliseringsactie	76%
100% MIVB-vergoeding	76%
Derde-betaler NMBS	74%

Bron: Leefmilieu Brussel (2023), Bedrijfsvervoerplannen: balans 2021-2022; blz. 21

**Tabel 2: Top 10 van maatregelen met de grootste toename in de periode 2017-2021**

Combinatie van bedrijfswagen en terugbetaling openbaar vervoer	+13%
Leveringszone	+12%
Bedrijfsfietsen	+11%
Informatie over het BVP en mobiliteit	+9%
100% MIVB-vergoeding	+6%
Fietsvergoeding	+6%
Betalende parking werknemers	+6%
Kleedkamers voor fietsers	+6%
Fietsopleiding	+6%
Fietsmateriaal	+5%
Parkeervergoeding station	+5%

Bron: Leefmilieu Brussel (2023), Bedrijfsvervoerplannen: balans 2021-2022; blz. 21

## 5 De infrastructuur voor fietsers in de openbare ruimte verbeteren

Om het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer verder te bevorderen, formuleren de Raden hieronder een aantal aanbevelingen om de infrastructuur voor fietsers in de openbare ruimte te verbeteren.

### *Investeren in veilige, kwaliteitsvolle fietspaden en fietsostrades*

Als de weg van en naar ondernemingen (bedrijventerreinen) gevaarlijk is voor fietsers door een gebrekkige kwaliteit of het ontbreken van fietsinfrastructuur, dan is het weinig waarschijnlijk dat werknemers de fiets zullen overwegen als vervoermiddel voor hun woon-werkverplaatsingen.

Bijgevolg beklemtonen de Raden de noodzaak van investeringen in fietsvriendelijke infrastructuur door de overheden van de verschillende bestuursniveaus. De

investeringsprojecten in fietsinfrastructuur die de verschillende entiteiten indienden in het kader van het Plan voor Herstel en Veerkracht zijn volgens de Raden een stap in de goede richting.

Ook herhalen de Raden de oproep aan de overheden van de verschillende bestuursniveaus die de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 2018 samen met de regionale sociaal-economische raden deed om de investeringsagenda's voor mobiliteitsinfrastructuur (waaronder fietsinfrastructuur) maximaal op elkaar af te stemmen. Op die manier kan immers een netwerk van fietswegen die op elkaar aansluiten tot stand worden gebracht dat zich over heel het Belgische grondgebied uitstrekt<sup>14</sup>.

### ***Investeren in beveiligd fietsparkeren aan de stations***

Mensen hebben tegenwoordig duurdere fietsen, maar zijn terughoudend om die achter te laten aan het station uit vrees voor diefstal. Door te investeren in beveiligd fietsparkeren, kan die angst volgens de Raden worden weggenomen en kan ervoor worden gezorgd dat meer mensen met de fiets naar het station gaan en van daaruit hun woon-werkreis verderzetten.

De Raden pleiten ook voor een transparant en uniform prijsbeleid voor alle beveiligde fietsenparkings en vinden het eveneens van belang dat de NMBS ook gratis niet-beveiligde fietsenparkings blijft aanbieden, zodat er geen financiële rem wordt gecreëerd voor treinreizigers die hun fiets aan het station willen stallen<sup>15</sup>.

### ***Het aanbod van deelfietsen aan de stations verruimen***

Deelfietsen kunnen een goede oplossing zijn voor het natraject van het openbaar vervoer. Maar als werknemers niet de garantie hebben om een deelfiets ter beschikking te hebben aan het station op het moment dat ze die nodig hebben, zullen ze de deelfiets niet overwegen als vervoermiddel voor het afleggen van de last mile.

Bijgevolg vragen de Raden dat de NMBS partnerschappen aangaat met deelfietsaanbieders om het aanbod van deelfietsen aan de stations te verruimen.

---

<sup>14</sup> Bron: CRB/NAR-advies dd. 24/01/2023 "Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer bevorderen" ([advies CRB 2023-0175](#), NAR-advies nr. 2.343), punt 1.

<sup>15</sup> Bron: CRB/NAR-advies dd. 29/06/2021 "Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel" ([advies CRB 2021-2000](#), NAR-advies nr. 2.222), punt 2.2.3.



Indien in de stationsparkings van de NMBS geen ruimte meer beschikbaar is voor bijkomende fietsparkeerplaatsen, zou volgens de Raden moeten worden nagegaan of er extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd op ongebruikte terreinen van de NMBS of Infrabel nabij de stations.