

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

RAPPORT Nr. 126

CRB 2022-1220  
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 17 mei 2022  
-----

Tussentijds verslag over de promotie van de fiets voor het woon-werkverkeer

x            x            x

3.316  
3.195

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Het sociaal overleg, een belangrijke hefboom naar een duurzamer en vlotter woon-werkverkeer .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Het gebruik van de (elektrische) fiets.....</b>	<b>6</b>
<b>3.1 Plan van aanpak.....</b>	<b>6</b>
<b>3.2 Eerste cijfers.....</b>	<b>7</b>
Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer neemt toe.....	7
De gezondheids crisis deed de populariteit van de fiets toenemen .....	8
De elektrische fiets is ook in opmars bij de werknemers .....	8
Fietsgebruik naar bedrijfstak.....	9
Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand.....	10
Enkele obstakels voor het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer .....	11
<b>4. Werkgeversvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets.....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 Plan van aanpak.....</b>	<b>12</b>
<b>4.2 Eerste cijfers.....</b>	<b>12</b>
Steeds meer loontrekkers ontvangen een fietsvergoeding.....	12
Een grote diversiteit in de hoogte en de modaliteiten van de vergoedingen voor fietspendelaars.....	12
<b>5. Impact van het mobiliteitsbudget op het fietsgebruik.....</b>	<b>15</b>
<b>6. Kosten-batenanalyse van de fiets voor de samenleving .....</b>	<b>15</b>
<b>7. Combinatie trein + fiets.....</b>	<b>16</b>
<b>8. Bronvermelding .....</b>	<b>17</b>

## 1. Inleiding

Op 24 september jongstleden keurde de federale regering “Be Cyclist” goed, het eerste federaal Actieplan ter promotie van de fiets. De in dit plan opgenomen acties sluiten aan bij de doelstelling van het federaal regeerakkoord om een ambitieuze modal shift tot stand te brengen en meer mensen te overtuigen om voor actieve vervoersmodi te kiezen, en in het bijzonder voor de fiets.

“Be Cyclist” wil het gebruik van de fiets bevorderen voor de verplaatsingen van werknemers. In dit kader hebben de vice-eersteministers Dermagne, Gilkinet, Vandenbroucke en Van Peteghem de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) (hieronder: de Raden) per brief van 25 februari 2022 gevraagd om een schriftelijke bijdrage aan de regering te leveren over diverse aspecten van het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer.

Dit tussentijds verslag, dat door de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 17 mei 2022 werd goedgekeurd, is een eerste bijdrage van de Raden in antwoord op de ontvangen adviesvraag. De werkzaamheden zullen in de komende maanden worden voortgezet en de Raden zullen hierover verder verslag uitbrengen aan de (vice-eerste)ministers. De resultaten die in het kader van dit verslag worden gepresenteerd, geven geen exhaustief beeld van de huidige situatie en moeten dus met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Dit tussentijds verslag is gebaseerd op een factuele analyse van de secretariaten over de (klassieke en elektrische) fiets in het kader van het woon-werkverkeer. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de expertise en de statistieken van de fod Mobiliteit en Vervoer, de fod Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (hieronder: de fod Waso), de fod Financiën en Traxio<sup>1</sup>. Ook zullen aan enkele paritaire (sub)comités en sectorfondsen verduidelijkingen worden gevraagd over de praktijken op het terrein. De dagelijkse besturen van de CRB en de NAR hebben de gemengde subcommissie Fiets ermee belast om op basis van deze factuele analyse een diagnostiek op te stellen en vervolgens na te gaan of het mogelijk is om op basis van die diagnostiek beleidsaanbevelingen te formuleren ter bevordering van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer.

Dit tussentijds verslag begint met een hoofdstuk waarin beklemtoond wordt dat het sociaal overleg een belangrijke hefboom vormt naar vlotter en duurzamer woon-werkverkeer. Vervolgens bevat het verslag een beschrijving van het plan van aanpak van de factuele fietsanalyse, alsook enkele eerste vaststellingen m.b.t. het gebruik van de (klassieke en elektrische) fiets en m.b.t. werkgeversvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets. Daarna formuleren de Raden een aantal specifieke vragen over de geplande studies m.b.t. de impact van het mobiliteitsbudget op het fietsgebruik en betreffende een kosten-batenanalyse van de fiets voor de samenleving. Ten slotte herinneren de Raden aan hun beleidsaanbevelingen ter promotie van de combinatie trein+fiets.

---

<sup>1</sup> Traxio is de federatie van de autosector en aanverwante sectoren.

## 2. Het sociaal overleg, een belangrijke hefboom naar een duurzamer en vlotter woon-werkverkeer

Met de bedoeling het woon-werkverkeer duurzamer en vlotter te laten verlopen, maken de sociale partners in het kader van (interprofessionele) akkoorden en collectieve arbeidsovereenkomsten afspraken over de financiële werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer en over mogelijkheden waarmee woon-werkverplaatsingen kunnen worden vermeden<sup>2</sup>. Ook adviseren de sociale partners de regeringen over instrumenten die een gedragswijziging in de richting van een duurzamere, intermodale mobiliteit kunnen aanmoedigen, waaronder het mobiliteitsbudget, het specifiek (para)fiscaal kader voor de bedrijfswagens en het (para)fiscaal kader voor het woon-werkverkeer.

Op 1 april 2019 hebben de interprofessionele sociale partners in de Nationale Arbeidsraad akkoorden voor de periode 2019-2020 gesloten over verschillende thema's, waaronder mobiliteit. Met de bedoeling het woon-werkverkeer duurzamer te doen verlopen, zijn ze in die akkoorden onder andere overeengekomen dat de forfaitaire bijdrage van de werkgevers in de prijs van de treinabonnementen en de gecombineerde abonnementen vanaf 1 juli 2019 verhoogd werd tot 70% van het tarief dat van kracht was op 1 februari 2019<sup>3</sup> en dat elke werknemer die de (water)bus, tram of metro gebruikt voor zijn woon-werkverkeer, vanaf 1 juli 2020 recht heeft op een tegemoetkoming van zijn werkgever, ongeacht de afstand die hij aflegt (afschaffing van de 5 km-limiet<sup>4</sup>). De bovenvermelde mobiliteitsafspraken uit de akkoorden voor de periode 2019-2020 werden geconcretiseerd door de aanneming van de [CAO nr. 19/9](#).

De interprofessionele sociale partners willen inzetten op een modal shift door de keuze voor openbaar vervoer en alternatieve vervoersvormen (waaronder de fiets) te stimuleren.

- Vanuit die optiek hebben ze de regering gevraagd om de nodige wet- en/of regelgevende maatregelen te treffen met het oog op de verlenging van de financiering en de verduurzaming van de overheidstussenkost in het kader van het 80/20-systeem met een open enveloppe. Op 20 juli 2021 besliste de ministerraad tot de financiering van het 80/20-systeem met een open enveloppe.
- Vanuit diezelfde optiek hebben ze de paritaire comités en de ondernemingen aanbevolen om gebruik te maken van een fietsvergoeding en van het mobiliteitsbudget, zoals ingevoerd bij de wet van 17 maart 2019. Sinds de [aanbeveling nr. 27 van de NAR dd. 23 april 2019 aan](#) de paritaire comités en de ondernemingen om gebruik te maken van een fietsvergoeding hebben zo'n 21 P(S)C's, die samen goed zijn voor 866.366 arbeidsplaatsen of 29% van de arbeidsplaatsen in de private sector<sup>5</sup> (zie Tabel 2-1), de overstap van geen of een alternatieve

---

<sup>2</sup> [CAO nr. 85](#) van 9 november 2005 betreffende het telewerk

<sup>3</sup> Overeenkomstig artikel 3 van CAO nr. 19/9 zou over de aanpassing van de forfaitaire bedragen om de twee jaar moeten worden onderhandeld in het kader van het IPA. Sinds de akkoorden van 23 april 2019 is er geen aanpassing geweest.

<sup>4</sup> Tot 1 juli 2020 had een werknemer die de (water)bus, tram of metro gebruikte voor zijn woon-werkverkeer enkel recht op een tegemoetkoming van zijn werkgever voor verplaatsingen van 5 km of meer (d.i. de 5 km-limiet).

<sup>5</sup> Bron : RSZ, cijfergegevens voor Q4 van 2021. 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.

vergoeding naar een specifieke fietsvergoeding gemaakt. Momenteel hebben 103 P(S)C's, samen goed voor 82% van de arbeidsplaatsen in de private sector, een cao gesloten die een specifieke fietsvergoeding voorziet. Daarenboven hebben 29 andere P(S)C's of 15 % van het totale aantal arbeidsplaatsen een cao gesloten die voorziet in een algemene regeling voor de werkgeverstussenkomsten in woon-werkverplaatsingen met privévervoermiddelen die volgens de fod Waso ook de fiets omvat. Het percentage bedraagt daarmee 97%.

- Het mobiliteitsbudget (zoals ingevoerd bij de wet van 17 maart 2019) werd gewijzigd door de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit. De laatstgenoemde wet concretiseert de aanbevelingen die de Raden in hun [unaniem advies](#) van 28 september 2021 formuleerden om de toegang tot en het gebruik van het mobiliteitsbudget te vergroten. Het is afwachten welk effect de wijzigingen aan het mobiliteitsbudget (zoals ingevoerd bij wet van 17 maart 2019) zullen sorteren.

**Tabel 2-1: Overzicht paritaire (sub)comités die de overstap maakten naar een specifieke fietsvergoeding na aanbeveling nr. 27 van de NAR dd. 23 april 2019**

	Nummer van betreffende P(S)C's	Aantal arbeidsplaatsen 2021Q4
Overstap tussen 23.04.2019 en 31.12.2019	PSC 102.02, PC 109, PC 127, PC 136, PSC 140.04, PC 200, PC 215, PC 222, PC 313, PSC 315.02, PC 323	557.259
Overstap tussen 01.01.2020 en 31.12.2020	PC 100, PC 118, PSC 140.02, PC 209, PC 220, PC 336, PC 337	277.723
Overstap vanaf 01.01.2021	PC 146, PC 324, PSC 327.01*	31.354
Totaal		866.366

Noot: \* in PSC 327.01 werd vanaf 01.01.2021 een fietsvergoeding van 0,184€/km voorzien voor de tewerkgestelden in beschutte werkplaatsen. Er werd al een fietsvergoeding van 0,20€/km voorzien voor de tewerkgestelden in sociale werkplaatsen.

Bron: eigen bewerkingen secretariaat CRB [zie hoofdstuk 4.1 voor het plan van aanpak m.b.t. een overzicht van de fietsvergoeding volgens paritair (sub)comité]. De cijfergegevens over de arbeidsplaatsen van 2021Q4 zijn verkregen van de RSZ.

De Raden wijzen er op dat op 22/02/2022 een nieuw artikel 10ter werd toegevoegd aan de [CAO nr. 90 van 20 december 2007 betreffende de niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen](#) en dat het model van collectieve arbeidsovereenkomst en het model van toetredingsakte werden aangepast om er een verklaring in op te nemen over het volgende punt: wanneer het toekenningsplan tot invoering van niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen mobiliteitsgerelateerde doelstellingen bevat, dan zijn deze doelstellingen enkel toegestaan indien er fietsvergoedingen worden toegekend aan werknemers die de fiets gebruiken voor hun woon-werkverkeer<sup>6</sup>. Voorbeelden van mobiliteitsgerelateerde doelstellingen zijn: het aanmoedigen van gedeelde mobiliteit tussen werknemers binnen de onderneming, het aanmoedigen van zachte mobiliteit, werknemers aanmoedigen om gebruik te maken van het mobiliteitsbudget, werknemers aanmoedigen om gebruik te maken van multimodaal vervoer. Het is afwachten welk effect de toevoeging aan de [CAO nr. 90](#) zal sorteren.

<sup>6</sup> Zie : [CAO nr. 90](#) van 20 december 2007 betreffende de niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen, gewijzigd door CAO nr. 90/4 van 22/02/2022, en het NAR-advies dd. 22/02/2022 "Niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen: evaluatie van de cao nr. 90" ([Advies nr. 2.275](#))

Tot slot vestigen de Raden er de aandacht op dat fietsen en speed pedelecs vernoemd worden in de [lijst](#) (zie bijlage bij de [CAO nr. 98](#)) van producten en diensten die met ecocheques aangekocht kunnen worden.

### 3. Het gebruik van de (elektrische) fiets

#### 3.1 Plan van aanpak

De analyse van de secretariaten over het (potentieel van het) fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer biedt cijfermateriaal aan om de vragen uit de adviesvraag m.b.t. het gebruik van de (elektrische) fiets te kunnen beantwoorden. Ze bestaat uit drie delen waarmee telkens een andere doelstelling wordt nagestreefd:

- inzicht verwerven in het gebruik en het potentieel<sup>7</sup> van de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer (deel 1);
- de voordelen van de fiets belichten (deel 2);
- inzicht verwerven in de obstakels die maken dat pendelaars geen gebruik maken van de fiets (deel 3).

In het derde deel van de analyse worden vier groepen van obstakels (obstakels m.b.t. de perceptie<sup>8</sup> op de fiets; de woon-werkafstand; de fietsinfrastructuur en -veiligheid; en de incentives<sup>9</sup> op (sub)sector- of ondernemingsniveau) voor het fietsgebruik belicht op basis van wat reeds geïdentificeerd werd in de literatuur en ook ter sprake kwam tijdens de interviews die het CRB-secretariaat in 2019 afnam bij verschillende academici (onder wie prof. dr. Eric Cornelis, gecoöpteerd lid van de CRB) om het [artikel "De coronacrisis en ons mobiliteitsgedrag: heden en toekomst"](#) op te stellen.

De secretariaten doen een beroep op de gegevens die beschikbaar zijn bij de verschillende administraties (fod Mobiliteit en Vervoer, fod Waso en fod Financiën), en in het bijzonder op de resultaten van de driejaarlijkse [federale diagnostiek woon-werkverkeer](#). Deze federale diagnostiek<sup>10</sup> bevat specifieke data over het woon-werkverkeer op ondernemingsniveau (> 100 werknemers). Aangezien het nummer van het paritair (sub)comité en van de bedrijfstak (NACE-code) beschikbaar is, kunnen er ook analyses mee worden verricht op het niveau van de paritaire comités en sectoren. Het is net op deze niveaus [(sub)sector en onderneming] dat cao's worden gesloten waarin afspraken worden gemaakt over werkgeversvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets (of met privévervoer in het algemeen)<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Met het fietspotentieel wordt het aandeel werknemers bedoeld die op een met de fiets overbrugbare afstand van hun werk wonen.

<sup>8</sup> Er wordt geanalyseerd of bepaalde stellingen m.b.t. de algemene perceptie op de fiets (bv. gebrek aan bescherming tegen ongunstige weersomstandigheden) als een persoonlijk nadeel worden gezien en of dit het gebruik van de fiets ontmoedigt.

<sup>9</sup> Hiermee worden maatregelen bedoeld om de fiets of andere vervoermiddelen te promoten i.k.v. het woon-werkverkeer, zoals bv. het toekennen van een fietsvergoeding of het aanbieden van een bedrijfswagen.

<sup>10</sup> De federale diagnostiek woon-werkverkeer heeft betrekking op alle ondernemingen en overheidsdiensten in België die meer dan 100 werknemers in dienst hebben. De vaststellingen in de fietsanalyse van de secretariaten worden gemaakt op basis van de data uit de editie 2017 van de federale diagnostiek, maar de secretariaten hopen om samen met de fod Mobiliteit en Vervoer deze vaststellingen te vergelijken met de eerste resultaten van de editie 2021. De editie 2020 van de federale diagnostiek werd wegens de coronacrisis met een jaar uitgesteld.

<sup>11</sup> In hun fietsanalyse bestuderen de secretariaten enkel de door de fod Waso verstrekte informatie over de (sub)sectorcao's. Het bestuderen van ondernemingscao's valt buiten het bestek van de fietsanalyse van de secretariaten.

In de fietsanalyse zal worden nagegaan welke verschillen er bestaan tussen de paritaire comités en bedrijfstakken (NACE-codes) inzake het modale aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer, het potentieel van de fiets als vervoersmiddel en de aanwezigheid, de hoogte en de modaliteiten van de vergoeding voor fietspendelaars. Hierbij wordt rekening gehouden met o.a. de bereikbaarheid van de vestiging en mogelijke verschillen in de vier bovenvermelde groepen van obstakels. Aan de hand van enkele kwalitatieve onderzoeksvragen gericht aan de paritaire (sub)comités en sectorfondsen, zullen verduidelijkingen worden gevraagd over de praktijken op het terrein.

### **3.2 Eerste cijfers**

Hieronder volgen enkele eerste cijfers uit de fietsanalyse van de secretariaten m.b.t. het gebruik van de (elektrische) fiets. Deze cijfers zullen nog worden uitgediept op het niveau van de paritaire comités en bedrijfstakken (NACE-codes) om een grotere bijdrage te kunnen leveren aan het fietsdebat in het kader van het woon-werkverkeer.

#### ***Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer neemt toe***

Volgens de gegevens van de federale diagnostiek woon-werkverkeer van 2017 (fod Mobiliteit en vervoer, 2019a) vormt de fiets de tweede hoofdverplaatsingswijze<sup>12</sup> in de woon-werkverplaatsing, ver achter de auto. De fiets is het vervoermiddel dat de sterkste toename heeft gekend tussen 2005 (7,8% van de hoofdverplaatsingen met de fiets) en 2017 (11,1%). Het toenemende gebruik van de fiets wordt in de drie gewesten van het land waargenomen (gegevens op basis van de arbeidsplaats), al was de toename veel sterker in Brussel. In de steden heeft de fiets voordeel gehaald van het verminderde gebruik van de auto (dat m.n. te wijten is aan de verkeerscongestie). De fiets wordt nog steeds meer gebruikt door personen die in Vlaanderen werken (17%) dan door personen die in Brussel (4,4%) en in Wallonië (1,6%) werken.

De afstand<sup>13</sup> tussen de woon- en de werkplaats heeft een grote invloed op de keuze van de hoofdverplaatsingswijze. De fiets wordt doorgaans gebruikt voor korte trajecten (van minder dan 15 km), al kunnen door het toenemende succes van de elektrische fietsen langere trajecten met dat vervoermiddel worden overwogen. 92% van de pendelaars die de fiets gebruiken als hoofdvervoermiddel voor de woon-werktrajecten, woont op minder dan 15 kilometer van de werkplaats.

Van de lange trajecten (van meer dan 30 kilometer) wordt een groot deel met de trein afgelegd, in het bijzonder naar Brussel. De pendelaars kunnen echter ook de fiets gebruiken binnen een multimodaal kader, doorgaans in combinatie met de trein, voor het voortraject (van de woonplaats naar het station bijvoorbeeld) of voor het natraject (van het station naar de werkplaats). Wanneer de trein wordt gecombineerd met een ander vervoermiddel, gaat het in 1 van de 3 gevallen om de fiets (fod Mobiliteit en vervoer, 2019b).

---

<sup>12</sup> De hoofdverplaatsingswijze is het vervoermiddel waarmee gedurende het grootste deel van het jaar de langste afstand wordt afgelegd tussen de woonplaats en de werkplaats.

<sup>13</sup> In het kader van de federale diagnostiek stemmen de gemeten afstanden overeen met de afstanden in vogelvlucht tussen de exacte werkplaats en het centrum van de postcode van de woonplaats.

Het is belangrijk te beklemtonen dat de in de vorige paragrafen vermelde cijfers van de federale diagnostiek geen rekening houden met de fiets wanneer deze wordt gebruikt in het kader van het voor- of natraject, en evenmin wanneer hij occasioneel wordt gebruikt (bv. enkel tijdens de zomermaanden). Op basis van andere studies kan worden geraamd dat in totaal 3 van de 10 werknemers (30,5%), minstens occasioneel of voor een deel van het traject, de fiets gebruiken om zich naar hun werkplaats te verplaatsen (fod Mobiliteit en vervoer, 2021).

### ***De gezondheidscrisis deed de populariteit van de fiets toenemen***

Zo te zien heeft de gezondheidscrisis de populariteit van de fiets (ongeacht het motief van de verplaatsing) vanaf maart 2020 doen toenemen. 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%, ondanks de uitputting van de beschikbare voorraden en de herbevoorradingproblemen), maar ook tot een toenemend gebruik van deelfietsen. Zo is bijvoorbeeld het aantal gebruikers van de Blue-bikes<sup>14</sup>, fietsen die vaak in combinatie met het openbaar vervoer worden gebruikt, tussen 2019 en 2021 met 20% gestegen.

Wat de woon-werkverplaatsingen betreft, is het percentage van respondenten die de fiets gewoonlijk of occasioneel gebruiken om zich naar het werk te verplaatsen ook gestegen van 28,9% in 2019 tot 30,5% in 2020 (fod Mobiliteit en vervoer, 2021).

### ***De elektrische fiets is ook in opmars bij de werknemers***

De verkoop van elektrische fietsen is tussen 2019 en 2020 met 18% gestegen, van 194.000 tot 228.000 (Traxio, 2021). De ontwikkeling van elektrisch ondersteunde fietsen zal het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer allicht bevorderen, vooral wanneer de afstanden langer zijn. Hoe hoger het ondersteuningsniveau, hoe langer de gemiddelde afgelegde afstand:

- 5,7 km met een niet-ondersteunde fiets,
- 10 km met een elektrisch ondersteunde fiets met een begrenzing tot 25 km/u en
- 25 km met een "speed pedelec", d.w.z. een elektrisch ondersteunde fiets met een begrenzing tot 45 km/u (fod Mobiliteit en vervoer, 2020a).

Het percentage personen die woon-werkverplaatsingen maken met de fiets en over een bedrijfsfiets beschikken, bedroeg ongeveer 7,5% in 2020 (fod Mobiliteit en vervoer, 2020a). De meeste ondernemingen doen eerder een beroep op leasing dan op de aankoop van fietsen: 4 van de 5 bedrijfsfietsen worden geleased. Volgens de cijfers van Traxio (2022) waren in 2021 in ons land 150.000 geleasede fietsen in omloop. Een groot 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 voor 60% van de contracten bij KBC Velolease, waaraan nog 20% contracten voor speed pedelecs moet worden toegevoegd.

---

<sup>14</sup> De Blue-bike, die in 2011 in het leven werd geroepen door de NMBS en nu al over 103 locaties in heel België verspreid is, telde eind 2021 zowat 25.000 gebruikers, die in de loop van het jaar 195.630 verplaatsingen maakten.



**Fietsgebruik naar bedrijfstak**

Het gebruik van de fiets verschilt tussen de bedrijfstakken, wegens hun geografische situering en de herkomst van hun werknemers, de arbeidsorganisatie en hun mobiliteitsbeleid. Financiële instellingen en IT-technologiebedrijven doen bijvoorbeeld vaak een beroep op werknemers die van verder weg komen. Voor deze werknemers is het gebruik van actieve modi als belangrijkste vervoermiddel naar de werkplek vaak moeilijk, of zelfs onmogelijk<sup>15</sup>.

**Tabel 3-1: Modaal aandeel van de actieve modi naar bedrijfstak**

	Bedrijfstak	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%
<b>TOT</b>		<b>11%</b>	<b>2%</b>	<b>52%</b>

Fod Mobiliteit en Vervoer (2019a), federale diagnostiek 2017, berekeningen van het secretariaat

<sup>15</sup> Dit betekent niet noodzakelijk dat de werknemers uit deze sectoren meer gebruik maken van de auto. Zo onderscheiden de financiële en verzekeringsactiviteiten zich door een hoog modaal aandeel van de trein (35%) en door een laag modaal aandeel van de auto (46%) in vergelijking met de andere bedrijfstakken: het lijkt er aldus op dat ze een beroep doen op personeel dat relatief ver van de werkplek woont, maar dat ze zich in de buurt van stations vestigen, waardoor de werknemers zich met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen.

**Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand**

In de wetenschap dat fietsen zonder elektrische ondersteuning doorgaans voor korte afstanden worden gebruikt, kan aan de hand van de gegevens van de federale diagnostiek ook het potentieel van de fiets als hoofdverplaatsingswijze voor de woon-werktrajecten worden geraamd. In België woont 30% van de werknemers op minder dan 5 km van hun werkplek. Van hen gebruikt 1 van de 4 werknemers (24%) de fiets als belangrijkste vervoermiddel om naar het werk te gaan, terwijl 1 van de 2 werknemers (56%) zich in hoofdzaak met de auto of met de motorfiets verplaatst (Tabel 3-2).

**Tabel 3-2: Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand**

Woon-werkafstand	% van de 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%
<b>Total (0-10 km)</b>	<b>52%</b>	<b>19%</b>	<b>4%</b>	<b>12%</b>	<b>63%</b>

Fod Mobiliteit en Vervoer (2019a), federale diagnostiek 2017, berekeningen van het secretariaat

De verschillen zijn bijzonder uitgesproken op regionaal niveau (Tabel 3-3). De fiets wordt veel vaker gebruikt door personen die in Vlaanderen gaan werken dan in Brussel of Wallonië.

**Tabel 3-3: Potentieel van de fiets op basis van de woon-werkafstand op regionaal niveau (op basis van de arbeidsplaats)**

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

Fod Mobiliteit en Vervoer (2019a), federale diagnostiek 2017, berekeningen van het secretariaat

Andere factoren dan de afstand kunnen echter een rol spelen bij de modale keuze, zoals de organisatie van de werktijden (vast, glijdend of onregelmatig) of de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Volgens de gegevens van de federale diagnostiek (fod Mobiliteit en vervoer, 2019a) is het gebruik van de fiets aantrekkelijker in het kader van glijdende werktijden. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer heeft van haar kant geen negatief effect op het gebruik van de actieve vervoersmodi (te voet en met de fiets)<sup>16</sup>. Behalve de woon-werkafstand kunnen ook andere obstakels het fietsgebruik in de weg staan.

<sup>16</sup> De fod Mobiliteit en Vervoer heeft het Belgische grondgebied in verschillende zones verdeeld, die overeenkomen met het niveau van toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Aan elke vestigingseenheid werd een niveau toegekend, rekening houdend met het aantal stopplaatsen (trein, metro, tram, bus) in de nabijheid van de eenheid, de afstand tussen de eenheid en die stopplaatsen, en het belang van die laatste. Dit maakte het mogelijk de impact van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer op de modale aandelen in de ondernemingen te analyseren.

**Enkele obstakels voor het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer**

Om inzicht te krijgen in de factoren die het gebruik van de fiets in de weg staan, peilt de federale diagnostiek woon-werkverkeer naar hinderpalen die worden ervaren bij het gebruik van bepaalde vervoerswijzen (zie Tabel 3-4). Een verschil in het fietsgebruik tussen regio's heeft mogelijk te maken met de kwaliteit en de veiligheid van de fietsinfrastructuur of met een verschil in fietscultuur, maar ongetwijfeld ook met de topologie: in de meer heuvelachtige gebieden van Vlaanderen zoals de Vlaamse Ardennen of Haspengouw wordt relatief minder naar het werk gefietst dan in vlakke regio's zoals de kust of de Kempen. Het toenemend gebruik van elektrische fietsen kan de impact van de topologie wel doen afnemen. Voor de fiets zijn gevaarlijke fietsroutes (vooral in Brussel en Wallonië) samen met een te grote woon-werkafstand de vaakst voorkomende belemmeringen: ze worden respectievelijk voor 57% en 56% van de werkenden genoemd. In 2020 waren 1.371 (elektrische) fietsers betrokken bij een ongeval tijdens het woon-werkverkeer (cijfers Statbel<sup>17</sup>). In 93,7% van de gevallen ging het om geen of lichte verwondingen.

**Tabel 3-4: Problemen bij de pendel met de fiets (in procenten)**

Problemen	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Fietsen naar de vestiging is te gevaarlijk	57	82	43	70
Woon-werkafstand is te groot	56	54	54	63
Bestaande infrastructuur is ondermaats	43	68	29	60
Onvoldoende fietsinfrastructuur	40	67	23	60
Niet genoeg beveiligde fietsenstallingen	20	18	19	26
Het hoogteverschil is te groot	19	36	6	38
Er is geen douche	15	12	14	20
Er zijn geen kleedkamers	13	12	12	18

Noot: deze rubriek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer wordt meestal ingevuld door de mobiliteitscoördinator. De resultaten in de tabel geven dus de perceptie van de mobiliteitscoördinator weer, gewogen volgens het aantal werknemers op de vestigingseenheid.

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019a), federale diagnostiek 2017

Ook de persoonlijke perceptie over de fiets kan verhinderen dat deze gebruikt wordt als vervoerswijze om verplaatsingen mee te maken. De top drie van factoren die respondenten als een nadeel van de fiets zien en bovendien als een ontmoediging om de fiets te gebruiken, is het gebrek aan bescherming tegen de regen (en andere weersomstandigheden), de moeilijkheid om goederen te vervoeren met de fiets en het gevoel van onveiligheid in het verkeer (fod Mobiliteit en vervoer, 2020a en 2020b).

De obstakels voor het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer zullen verder op het niveau van de paritaire comités en sectoren worden geanalyseerd. Op deze manier kan een beter beeld worden gevormd van de verschillen tussen paritaire comités en tussen bedrijfstakken (NACE-codes) in het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en het potentieel ervan.

<sup>17</sup> Vias Institute heeft een infografie gemaakt met de verkeersongevallen tijdens het woon-werkverkeer. Het maakte een selectie van de cijfers van Statbel van de ongevallen die op werkdagen tussen 7 en 9 uur of tussen 16 en 18 uur plaatsvonden en van de slachtoffers die tussen de 25 en 55 jaar oud zijn.

## **4. Werkgeversvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets**

### **4.1 Plan van aanpak**

De analyse van de (sub)sectorale regelingen m.b.t. de werkgeversvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets maakt eveneens deel uit van de hierboven vermelde fietsanalyse.

Op basis van de informatie die werd verstrekt door de fod Waso, werd 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 de lijst in de bijlage). Om ook veranderingen doorheen de tijd waar te nemen, worden de (sub)sectorcao's op drie tijdstippen bekeken, nl. op 20 april 2018, op 8 mei 2020 en op 28 februari 2022.

Op basis van dit overzicht kunnen vaststellingen worden gemaakt inzake de aanwezigheid, de hoogte en de modaliteiten van de vergoeding voor fietspendelaars volgens paritair (sub)comité. Met de kwalitatieve vragen kan inzicht worden verworven in de vastgestelde verschillen tussen paritaire (sub)comités.

### **4.2 Eerste cijfers**

#### ***Steeds meer loontrekkers ontvangen 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 fietsvergoeding ontvangen. De macro-economische cijfers van de fod Financiën geven een stijging aan van maar liefst 46% tussen 2016 en 2020.

In 2020 ontvingen 592.629 loontrekkers (of ongeveer één van de zeven loontrekkers in België<sup>18</sup>) een fietsvergoeding, voor een totaalbedrag van 158 miljoen euro op jaarbasis.

#### ***Een grote diversiteit in de hoogte en de modaliteiten van de vergoedingen voor fietspendelaars***

In alsmear meer (sub)sectorcao's wordt voorzien in een specifieke fietsvergoeding, d.i. een vergoeding die de werkgever toekent aan zijn personeelsleden die hun woon-werkverplaatsingen geheel of gedeeltelijk met de fiets maken. Zoals blijkt uit de informatie die verstrekt werd door de fod Waso, hadden op 28 februari 2022 103 P(S)C's (samen goed voor 2.538.884 arbeidsplaatsen of 82% van de arbeidsplaatsen in de private sector) een cao gesloten die in zo'n specifieke fietsvergoeding voorziet. Tabel 4-1 geeft een overzicht.

---

<sup>18</sup> Bron: cijfergegevens van de RSZ voor Q4 van 2021

**Tabel 4-1: Overzicht van de paritaire (sub)comités volgens het voorzien van een fietsvergoeding in de (sub)sectorcao's**

Situatie op 28.02.2022	Nummer van betreffende P(S)C's	Aantal arbeidsplaatsen 2021Q4
Voorzien een specifieke fietsvergoeding	PC 100, PSC 102.03, PSC 102.05, PSC 102.07, PSC 102.08, PC 102.09, PC 105, PSC 106.01, PSC 106.02, PSC 106.02, PSC 106.03, PC 107, PC 109, PC 111 <sup>1</sup> , PC 112, 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 129, PC 130, PC 132, PC 133, PC 136, PC 139, PC 140 <sup>2</sup> , PSC 140.01, PSC 140.02, 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 149.03, PC 152 <sup>3</sup> , PSC 152.01, PSC 152.02, PC 200, PC 201, PC 202, PSC 202.01, PC 211, PC 214, PC 215, PC 216, PC 219, PC 220, PC 221, PC 222, PC 224, PC 225 <sup>4</sup> , PSC 225.01, PC 226, 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 326, PSC 327.01, PSC 327.02, PSC 328.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 336, PC 337, PC 340, PC 341	2.538.884 <sup>8</sup>
- 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 127, PC 133, PSC 140.02, PSC 140.04, PSC 140.05, PSC 142.04, PSC 152.02, PC 307, PC 309, PC 314, PC 317, PC 320, PSC 327.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 337, PC 341	499.885
Voorzien een alternatieve vergoeding	PSC 102.02, PSC 102.04, PSC 102.06, PSC 102.11, PC 110, PC 116, PSC 120.01, PSC 120.03, PC 128, PSC 140.03, PSC 149.02, PSC 149.04, PC 203, PC 207, PC 210, PC 217, PC 227, PC 301 <sup>5</sup> , PSC 301.01 <sup>6</sup> , PSC 301.02, PSC 301.05, PC 303, PC 306, PC 310, PC 322, PC 327 <sup>7</sup> , PSC 327.03, PSC 328.03, PSC 329.03	463.348
Voorzien geen vergoeding	PC 101, PSC 102.01, PSC 102.10, PC 104, PC 113, PC 205, PC 223, PSC 225.02, PC 300, PSC 301.03, PSC 303.01, PC 304, PC 315, PSC 315.03, PC 316, PC 318, PSC 318.01, PC 325, PSC 328.01, PC 333, PC 334, PC 335, PC 339, PSC 339.01, PSC 339.02, PSC 339.03	78.027
- waarvan inactief	PC 101, PC 205, PC 334	473
- waarvan geen geldige cao	PSC 102.01, PC 113, PC 325	3.832

## Noten:

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 verhuren 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, ongeregeld vervoer organiseren of de grondafhandeling op luchthavens verzorgen.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> In PC 225 is een fietsvergoeding van 0,15€/km enkel van toepassing op de bedienden van onderwijsinstellingen en internaten die ressorteren onder het PC 225 en gesubsidieerd zijn door de Vlaamse Gemeenschap.

<sup>5</sup> PC 301 voorziet een fietsvergoeding van 0,24€/km voor havenarbeiders logistiek contingent en vaklui, en een alternatieve vergoeding van 60% van de prijs van de verplaatsing voor havenarbeiders algemeen contingent.

<sup>6</sup> PSC 301.01 voorziet een fietsvergoeding van 0,23€/km voor havenarbeiders logistiek contingent en vaklui, en een alternatieve vergoeding van €1,24-€4,2 per dag voor havenarbeiders algemeen contingent.

<sup>7</sup> 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 de PC 327 ressorteren.

<sup>8</sup> 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 152, PC 225 en PC 140 (samen 132.181 arbeidsplaatsen) voor een (ongespecificeerd) aantal arbeidsplaatsen geen of een alternatieve vergoeding wordt voorzien.

Bron: eigen bewerking secretariaat CRB volgens de beschikbare informatie van de fod Waso, cijfers over de arbeidsplaatsen 2021Q4 van de RSZ.

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)<sup>19</sup>. In 23 P(S)C's wordt de kilometervergoeding automatisch aangepast aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag.

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.

29 Andere P(S)C's voorzien geen specifieke fietsvergoeding, maar een algemenere vergoeding voor het gebruik van een privévervoermiddel. De fod Waso veronderstelt dat de fiets hier ook onder valt. De vergoeding wordt bijvoorbeeld gelijkgesteld aan x procent van de prijs van een treinkaart in tweede klasse voor eenzelfde afstand. Er zijn 7 PC's<sup>20</sup> waarvoor geldt dat enkel op het niveau van de sub-PC's (dus niet op het niveau van het PC zelf) een cao werd gesloten die voorziet in een werkgeverstegemoetkoming voor fietspendelaars. Buiten deze sub-PC's zijn er in deze 7 PC's in principe geen personen tewerkgesteld.

---

<sup>19</sup> 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 2020 heeft het secretariaat van de CRB [een overzicht gemaakt van het \(para\)fiscaal kader voor alle pendelvervoermiddelen](#).

<sup>20</sup> Namelijk PC 102, PC 106, PC 125, PC 142, PC 149, PC 328 en PC 329

De resterende 26 PC's (samen goed voor 78.027 arbeidsplaatsen of minder dan 3% van de arbeidsplaatsen in de private sector<sup>21</sup>) hebben op 28 februari 2022 niet in een werkgeverstegemoetkoming<sup>22</sup> voor fietspendelaars voorzien: bij drie PC's is dat omdat ze inactief zijn, maar niet opgeheven. Bij drie P(S)C's werden hierover in het verleden cao's afgesloten, maar de recentste cao is niet langer geldig. De resterende 20 P(S)C's zijn actief, maar hebben hieromtrent niets specifiek voorzien in hun cao('s)<sup>23</sup>. 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. De fietsanalyse van de secretariaten beperkt zich immers tot een analyse van de (sub)sectorcao's. Ondernemingscao's vallen buiten het bestek van deze analyse<sup>24</sup>.

## 5. Impact van het mobiliteitsbudget op het fietsgebruik

De Raden vinden het nuttig om de impact van het mobiliteitsbudget op de evolutie van het fietsgebruik door werknemers te bestuderen, maar het lijkt de Raden nu niet het beste moment om zo'n studie aan te vatten. Het mobiliteitsbudget werd immers recent nog maar hervormd<sup>25</sup> om het gebruik ervan te vergroten.

Gelet op het feit dat de bestedingen in het kader van pijler 2 van het mobiliteitsbudget volledig vrijgesteld zijn van belastingen en van socialezekerheidsbijdragen, vragen de Raden zich af op basis van welke gegevens de vervoerswijzekeuzes die werknemers binnen pijler 2 van hun mobiliteitsbudget maken in kaart kunnen worden gebracht.

## 6. Kosten-batenanalyse van de fiets voor de samenleving

De Raden vragen om op regelmatige wijze geïnformeerd te worden over de voortgang en de resultaten van de in het federaal Actieplan "Be Cyclist" vermelde studie betreffende de economische effecten van fietsen en kosten-batenanalyse voor de samenleving, die het kenniscentrum Vias Institute aan het realiseren is in opdracht van de federale minister van Mobiliteit.

Ook de hierboven vermelde fietsanalyse zal een hoofdstuk bevatten over de voordelen van de fiets in het kader van onder meer het woon-werkverkeer.

---

<sup>21</sup> Bron: cijfergegevens van de RSZ voor Q4 van 2021

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> Aan de hand van enkele kwalitatieve onderzoeksvragen gericht aan de paritaire (sub)comités en sectorfondsen, zullen verduidelijkingen gevraagd worden over praktijken op het terrein. Zo kan er bevestigd worden waarom er geen fietsvergoeding wordt voorzien. Er wordt bijvoorbeeld geen fietsvergoeding voorzien in de sectorcao van het paritair comité van de koopvaardij (PC 316) vanwege de eigenheid van het beroep van zeevarende. Deze verblijft voor de duur van het contract aan boord en gaat dus niet dagelijks naar huis. De zeevarende verblijft minstens 2 weken (bagger) tot 3 à 6 maanden aan boord van een zeeschip (klassieke koopvaardij). Er wordt wel een reisvergoeding voorzien om zich van en naar het schip (dat vaak aanmonstert in het buitenland) te verplaatsen. Deze vergoedt vaak kosten voor openbaar vervoer en/of vliegtuig.

<sup>24</sup> 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 een fietsvergoeding van 0,20€/km toe.

<sup>25</sup> Hervormd door de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

## 7. Combinatie trein + fiets

De Raden herinneren aan de aanbevelingen ter promotie van de combinatie van de trein met de fiets die ze in hun advies "[Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel](#)" van 29 juni 2021 formuleerden en die ze hieronder nogmaals uiteenzetten.

Om de combinatie van de trein met de fiets aan te moedigen, is het volgens de Raden belangrijk dat de NMBS haar eigen digitaliseringsprojecten<sup>26</sup> een boost geeft en aantrekkelijke tariefformules voor de combinatie trein-fiets aanbiedt: wat dit laatste betreft, wijzen de Raden erop dat het meenemen van een niet-plooibare fiets op de trein thans relatief gezien minder interessant is voor reizigers die met de trein korte afstanden afleggen dan voor reizigers die grote afstanden overbruggen omdat de prijs van het vervoerbewijs "Fietssupplement"<sup>27</sup> een vaste prijs is ongeacht de afstand van het traject. Met datzelfde doel voor ogen pleiten de Raden voor een transparant en uniform prijsbeleid<sup>28</sup> voor alle beveiligde fietsenparkings en vinden ze 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.

Nog steeds met de bedoeling om de combinatie van de trein met de fiets aan te moedigen, vinden de Raden het belangrijk dat de NMBS haar inspanningen voortzet en bestudeert welke aanpassingen nodig zijn aan het bestaande rollend materieel (om meer fietsen te kunnen vervoeren) en op het vlak van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur (om rekening te kunnen houden met de specifieke behoeften<sup>29</sup> van fietsers), zonder daarbij afbreuk te doen aan de dienstverlening aan de "klassieke", niet-multimodale reizigers.

Ook vinden ze het met datzelfde doel voor ogen raadzaam dat de NMBS partnerschappen aangaat met deelfietspartners om het aanbod van deelfietsen aan de stations te verruimen. 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.

---

<sup>26</sup> Zo zou de NMBS in de NMBS-app informatie kunnen opnemen over het aantal vrije parkeerplaatsen voor fietsen in de fietsparkings van de NMBS, zou ze de samenstelling van de trein (meer bepaald de plaats van het fietscompartiment) kunnen aangeven op de perrons en in de NMBS-app enz.

<sup>27</sup> Het betreft hier het vervoerbewijs waarover de reiziger moet beschikken om zijn niet-plooibare fiets met de trein te vervoeren.

<sup>28</sup> Thans bestaan er drie verschillende parkeerabonnementen voor de beveiligde parkings die B-parking aanbiedt en geldt voor de beveiligde parkings die door de fietspunten worden aangeboden dat elk fietspunt zijn eigen prijsbeleid hanteert.

<sup>29</sup> Hierbij kan worden gedacht aan een beveiligde toegang tot de stations voor fietsers, beveiligde en kwaliteitsvolle fietsenstallingen in de stations, de verdere ontwikkeling van fietsdeelpunten en fietsservicecentra in de buurt van de stations, liften waar een fiets in kan, trappen met fietsgoten in de stations enz.



## 8. Bronvermelding

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019a), *Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017*, Brussel, fod Mobiliteit en vervoer, 57 blz.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019b), *Enquête MONITOR over de mobiliteit van de Belgen*, Brussel, fod Mobiliteit en vervoer, 49 blz.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020a), *De micromobiliteit in België – Volledige resultaten*, Brussel, fod Mobiliteit en vervoer, 27 blz.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020b), *Enquête BEMOB: voor- en nadelen van de gebruikelijke vervoerswijzen*, Brussel, fod Mobiliteit en vervoer, 24 blz.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2021), *Enquête BEMOB: woon-werkverplaatsingen in 2019 en 2020*, Brussel, fod Mobiliteit en vervoer, 8 blz.

TRAXIO (2021), *De Belgische fietsmarkt in 2020*, Traxio, 20 blz.

TRAXIO (2022), "Financier uw elektrische fiets zo voordelig mogelijk", *De Tijd*, 25 maart 2022.

## Bijlage : lijst van P(S)C's<sup>30</sup>

- 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 HOUWEN KALKSTEEN IN DE PROVINCIE HENEGOUWEN
- 102.02 - PARITAIR SUBCOMITE VOOR HET BEDRIJF DER HARDSTEENGROEVEN EN DER GROEVEN VAN UIT TE HOUWEN 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 HOUWEN 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 SLIJPSTEEN 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

<sup>30</sup> Bron: <https://werk.belgie.be/nl/themas/paritaire-comites-en-collectieve-arbeidsovereenkomsten-caos/paritaire-comites/samenstelling>

- 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
- 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 GRONDAFHANDELING 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 GEZONDHEIDSINRICHTINGEN 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