

**DE TOEKOMST
IS DE FIETS EN
LEASING!**



TRAXIO VELO

TRAXIO VELO

DE TOEKOMST IS DE FIETS EN LEASING!

De wegen slibben dicht vol auto's en vrachtverkeer. De fiets is dan ook het antwoord op het mobiliteitsprobleem, of dat nu als alleenstaand vervoersmiddel is of als onderdeel van een multimodale aanpak. Fietsleasing is een succesverhaal. Tal van werknemers en werkgevers zien de vele voordelen in en benutten die formules om het woon-werkverkeer anders, beter en gezonder aan te pakken. Het mobiliteitsbudget heeft in zijn huidige vorm echter een aantal leemtes die het succesverhaal van de fiets kunnen belemmeren, maar door een correctere combinatie en integratie van het mobiliteitsbudget en fietsleasing kan dit verholpen worden.



WAAROM INVESTEREN IN DE FIETS?

Kort door de bocht gesteld: de fiets is het vervoersmiddel van de toekomst. Wie had zich twintig jaar geleden kunnen voorstellen dat in onze stadscentra boodschappen aan huis zouden worden geleverd met gekoelde bakfietsen? Of dat je langs fiets-snelwegen in haast kaarsrechte lijnen en weg van het autoverkeer van de ene stad naar de andere zou kunnen fietsen? Dankzij de elektrificatie van de aandrijving en de enorme diversificatie van het aanbod, wordt de fiets steeds vaker een plaatsvervanger voor de auto of zelfs de bestelwagen. Zowel op het vlak van gezondheid, milieu als mobiliteit biedt de fiets anno 2025 niets dan voordelen.

➤ Fietsen is gezond

We hoeven er geen tekening bij te maken dat fietsen goed is voor je gezondheid, maar een onderzoek dat in Nederland werd gevoerd*, heeft enkele jaren terug gekwantificeerd wat het specifieke gezondheidsvoordeel voor het land is. Nederlandse volwassenen tussen de 20 en 90 jaar spenderen wekelijks gemiddeld 74 minuten op de fiets en dat zorgt volgens het onderzoek dat er jaarlijks 6.500 sterfgevallen minder zijn en dat Nederlandse mensen een half jaar langer leven. Voor de Nederlandse economie betekent dat ook een jaarlijkse besparing van 19 miljard euro op gezondheidszorg. Stevige cijfers in een land waar natuurlijk heel wat wordt afgefietst. Maar ook bij ons zijn de voordelen voor de gezondheidszorg significant.

*BRON: Dutch Cycling : Quantifying the Health and Related Economic Benefits, Fishman E. (e.a.) American Journal of Public Health, august 2015



➤ Fietsen is duurzaam

Ook dit is een open deur intrappen: fietsen is goed voor het klimaat. Natuurlijk heeft de productie van een fiets en het transport ervan ook een ecologische voetafdruk. En wanneer je elektrisch rijdt, dan moet je incalculeren dat een accu laadbeurten nodig heeft. Maar dan nog is het een flink stuk duurzamer om met de fiets de baan op te gaan dan met de auto. Onderzoek in Duitsland* heeft begroot dat tegen 2035 maar liefst 25 miljoen ton CO₂ kan worden bespaard wanneer er volop wordt ingezet op de bouw van fietsinfrastructuur en het gebruik van e-bikes en speedpedelecs.

*BRON: https://www.ecf.com/media/resources/2018/TheBenefitsOfCycling_final-v2-3.pdf

➤ Fietsen is tijdsefficiënt

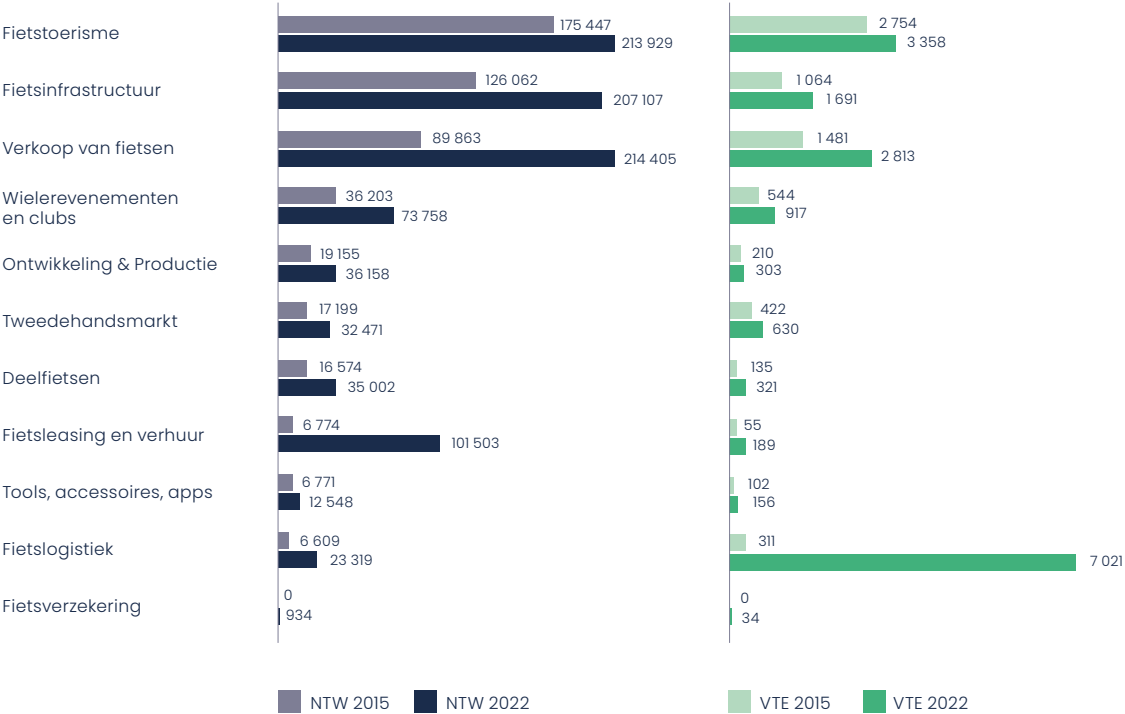
Zeker in en rond steden is de verkeerscongestie in ons land enorm. Je moet haast het geduld van een zenboeddhist aan de dag leggen wanneer je tijdens spitsuren van de ene kant van een stad naar de andere kant wil geraken met de wagen. De coronapandemie en het vele thuiswerk zorgden voor een sprankeltje hoop dat het tij gekeerd was, maar neen: ons verkeer staat stil. En het openbaar vervoer? Laat ons zeggen dat daar nog enige ruimte voor verbetering is. De enige manier om toch nog vlot van A naar B te geraken, is simpelweg de fiets. Geen files, geen vertraging, geen stakingen ... Enkel een lekke band kan nu en dan misschien eens roet in het eten gooien.



➤ Fietsen zijn een drijvende kracht in de economie

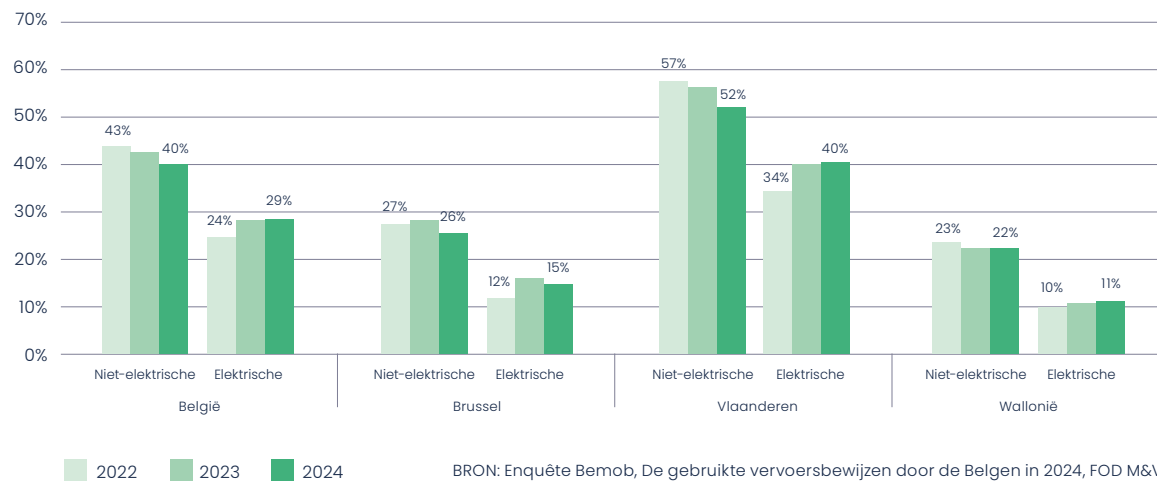
Een rapport dat in 2024 in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd opgesteld door Transport & Mobility Leuven, toont aan dat de fiets een significante impact heeft op de Belgische economie. Zowel de verkoop van fietsen, als de aanleg van fietsinfrastructuur, de opbrengst van fietstoerisme, de organisatie van evenementen... Haast elk aspect dat met fietsen te maken heeft, zit de laatste jaren in de lift en levert een positieve bijdrage aan de economie en de werkgelegenheid.

*Figuur: Netto toegevoegde waarde (NTW) in duizend euro en werkgelegenheid (VTE) per fietsactiviteit in 2015 en 2022



DE BELG VERZAMELT ZIJN FIETSKILOMETERS

Het fietsenthousiasme blijft groeien in België en vooral de elektrificatie van de fiets is een goeie motivator gebleken om sneller naar de fiets te grijpen. Fietstellingen tonen in alle gewesten aan dat het totaal aantal fietskilometers alsmaar toeneemt.



➤ Elektrisch in opmars

In 2024 gebruikte 40% van de ondervraagden in Vlaanderen minstens een paar dagen per jaar een elektrische fiets en 52% gebruikte fietsen zonder elektrische ondersteuning. In Wallonië was dat respectievelijk 22 en 11%, in Brussel 26 en 15%.



➤ Niet ver? Met de fiets!

Logischerwijs is de tweewieler vooral het aangewezen vervoersmiddel voor kortere afstanden. Onder de kilometer gaan de meeste mensen te voet, maar tussen één en twee kilometer grijpt een kwart van de mensen naar zijn fiets. Moeten ze verder, dan zakken die cijfers weer naar 19 (2-5 km), 11 (5-10 km) en 5% (10-20 km).

➤ Vlaanderen trendsetter

De fiets is vooral populair in Vlaanderen. Daar gebruikt slechts 29% van de mensen nooit de fiets, tegenover 72% in Wallonië en 68% in Brussel. Walen gebruiken de fiets voornamelijk voor ontspanning en voor het sporten (72%) en dat is een veel hoger percentage dan in Vlaanderen (21%), waar hij ook wordt gebruikt voor boodschappen, om naar het werk te gaan en om mensen te bezoeken.

➤ Nuttige fietsverplaatsingen

Dat Vlaanderen koploper is in het aantal nuttige verplaatsingen met de fiets, merk je ook aan de fietskilometervergoedingen. Zomaar even 92,4% van het totale bedrag aan vergoedingen ging in 2023 naar Vlaanderen, terwijl dat amper 4,4% was in Wallonië en 3,2% in Brussel. In die regio's kan er dus zeker nog veel winst worden geboekt. Het is duidelijk dat Wallonië op fietsgebied een groeimarkt is. Bedrijven zijn vragende partij om aan hun werknemers een fiets aan te bieden, en kijken naar de overheid om dringend infrastructuurwerken uit te voeren.

WAAROM EEN FIETS LEASEN?

➤ Hoe lease je een fiets?

Over het algemeen onderscheiden we drie manieren van fietsleasing. Werknemers kunnen momenteel een fiets leasen ...

- via een leasing die volledig door de werknemer wordt gefinancierd,
- via een leasing die geheel of gedeeltelijk door de werknemer wordt gefinancierd via omruiling van een brutolooncomponent (zoals brutoloon, eindejaarspremie, bonus, op basis van een cafetariaplan ...),
- via een leasing die geheel of gedeeltelijk door de werknemer wordt gefinancierd via nettoloonruil, m.a.w. zonder fiscaal voordeel.

Elke werkgever kan natuurlijk aan zijn werknemer een fiets ter beschikking stellen en deze fiets voor hem of haar leasen. Het is een mooi en gezond alternatief voor een bedrijfswagen. Werkgevers kiezen meer en meer voor een strategisch goed gelegen bedrijfsgebouw en laten werknemers fiets en openbaar vervoer combineren.

Daarnaast is de meest voorkomende manier van fietsleasing een brutoloonruil. Daarmee doe je minimaal 20 en soms tot wel 70% voordeel wanneer je het vergelijkt met een fiets kopen als particulier, op voorwaarde dat de fiets effectief voor woon-werkverkeer wordt gebruikt. Dankzij de maandelijkse huurformule van meestal drie of vier jaar ruil je per maand telkens een klein bedrag van je brutoloon in. Als werknemer betaal je geen RSZ-bijdrage, geen voordeel alle aard voor die fiets en er zijn geen patronale bijdragen. Dat leidt de mensen naar de fiets, gewoon omdat het zeer voordelig is. Anderen die er al een wilden kopen, gaan dan overwegen om eventueel een duurder model te kiezen, omdat ze nu de mogelijkheid krijgen om voor die fiets van hun dromen te gaan.



Tot slot kan je in sommige sectoren de eindejaarspremie in het kader van het cafetariaplan aanwenden voor het aangaan van een fietsleasing. Ook voor ambtenaren verloopt de nieuwe leasingprocedure meestal via de eindejaarstoelagen. Voor ambtenaren is dat de interessantste formule, omdat die eindejaarstoelagen het zwaarst belast worden, namelijk aan 53,5%. Bij een leasing wordt je bruto meteen hetgeen je netto overhoudt. Afhankelijk van de grootte van je eindejaarspremie kan je in enkele jaren je fiets leasen.

➤ Wat zijn de voordelen van fietsleasing?

De voordelen van fietsleasing zijn aanzienlijk. Naast het financieel interessante plaatje is er de ontzorging voor de werknemer zelf. Zo is die fiets meteen verzekerd voor diefstal, heb je een onderhoudsbudget en zit er vaak pechhulp mee in het pakket.

De werknemers worden bovendien aangezet om te fietsen en kunnen dat ook nog combineren met de kilometervergoeding. Sinds 1 mei 2023 is er een verplichte fietsvergoeding voor alle werknemers en die bedraagt nu minimaal 0,29 euro per gefietste kilometer met een plafond van 40 kilometer per enkel traject. Heel wat werkgevers betalen echter een hogere kilometervergoeding uit. Bedragen tot 0,36 euro per kilometer en tot 3.610 euro op jaarbasis zijn voor de werknemer vrijgesteld van belasting en social bijdrage. Zo kan je op één jaar een mooi bedrag aan fietsvergoeding binnenhalen, zodat je op twee of drie jaar tijd een fiets hebt terugverdiend. Dat verklaart mee het succes van de high-end speedpedelecs en andere dure fietsen, die dankzij leasing en fietsvergoeding veel meer binnen eenieders bereik komen.



➤ Kost werkgever niets

Bedrijfsleiders kunnen zich dan weer profileren als milieubewust door fietsleasing aan te bieden. Voor de werkgever is fietsleasing eigenlijk budgetneutraal. De input van het bedrijf is zeer beperkt, want het is 100% fiscaal aftrekbaar. Er is enkel de arbeid die erbij komt kijken, maar de leasingmaatschappij neemt veel van dat werk over. Die gaat dus niet alleen de eindgebruiker van de fiets ontzorgen, maar ook diens werkgever, met als doel om zoveel mogelijk bedrijven mee in dat verhaal te krijgen.

Het enige waarin de werkgever van zijn kant wel moet investeren, zijn fietsbergingen, douches en lockers. Ook opfrissingscursussen voor fietsers zijn geen overbodige luxe: vaak zien we dat mensen het niet meer gewoon zijn om te fietsen en dus best een korte opleiding kunnen gebruiken om ongevallen te vermijden.

➤ Aankopen of niet?

Op het einde van de typische leaseperiode van 36 maanden kan je de fiets aankopen voor de restwaarde. De meeste firma's houden rekening met een restwaarde tussen de 15 en 20% van de originele adviesprijs van de fiets. Wie hem niet wil overnemen, moet die restwaarde niet betalen. Het aantal fietsen dat terugkeert naar de leasemaatschappij vormt echter maar een minderheid. De fietsleasing creëert in ieder geval een systeem waarbij snel goede en degelijke fietsen op de markt komen en de mensen overtuigen om te blijven fietsen.

➤ Belang van het systeem

De mobiliteitsmeter van Acerta geeft aan dat in de afgelopen vijf jaar het fietsgebruik in het woon-werkverkeer met 35% is gestegen, terwijl de auto en het openbaar vervoer op hetzelfde niveau bleven. Het is zonder discussie duidelijk dat het systeem van fietsleasing de mobiliteitsshift naar de fiets aanstuurt. Het stelt een werknemer in staat om zich met een kwalitatieve fiets te verplaatsen én om de auto daadwerkelijk vaker aan de kant te laten voor praktische verplaatsingen.

FIETSLEASING ALS STIMULANS

De populariteit van fietsleasing blijft maar groeien. Het aandeel werknemers dat geniet van die formule is in het eerste semester van 2024 gestegen tot 1,91% van de werkende bevolking. Daar zou de invoering van de verplichte fietsvergoeding vanaf 1 mei 2023 wel iets mee te maken kunnen hebben, want op één jaar tijd steeg het aantal fietsleasende werknemers met een kwart.

Ter vergelijking: 14,7% van alle werknemers beschikken in 2024 nog over een bedrijfswagen*, wat aantoont dat er nog een enorm groeipotentieel is om van de auto naar de fiets over te stappen. Bedrijven die resoluut de kaart van de fiets kiezen, zijn getuige van de grote en gezonde mobiliteitshift die dit teweeg brengt. In plaats van 10 minuten aan te schuiven om met de wagen het bedrijvenpark te verlaten, zijn de werknemers op de fiets al vaak halverwege hun traject naar huis.

*BRON: <https://mobilit.belgium.be/nl/publications/de-bedrijfswagens-belgie-2024>



➤ Fietsen financieel ondersteunen

Die stijging naar 1,91% is logisch als je een kleine rekensom maakt. Rij je drie keer per week over 48 weken – je moet ook eens vakantie nemen – en bedraagt je afstand naar het werk 20 kilometer, dan heb je bij een kilometervergoeding van 0,35 euro na één jaar al 2.016 euro opgespaard. Zo krijg je al fietsend jouw bedrag dat je inlevert voor de leasing al vlotjes terug. En je wordt nog eens fitter op de koop toe. Bovendien bieden steeds meer bedrijven de fietsleasingformule aan. Volgens Acerta was dat in het eerste semester van 2024 al 2,29% van alle werkgevers. Ook hier is het effect van de verplichte fietsvergoeding zichtbaar.

➤ Fietsleasepubliek groeit

Nu zal de overheid de fietsleasingformule ook aan de federale ambtenaren aanbieden. Ook leraars genieten er intussen van. Dat is een aanzienlijk deel van de werkende bevolking én dan ook nog eens een deel dat baat heeft bij fietsen naar de werkplek.

**“ER IS NOG EEN ENORM GROEIPOTENTIEEL
OM VAN DE BEDRIJFSWAGEN NAAR DE
FIETS OVER TE STAPPEN”**

DE FIETSLEASEMARKT IN CIJFERS

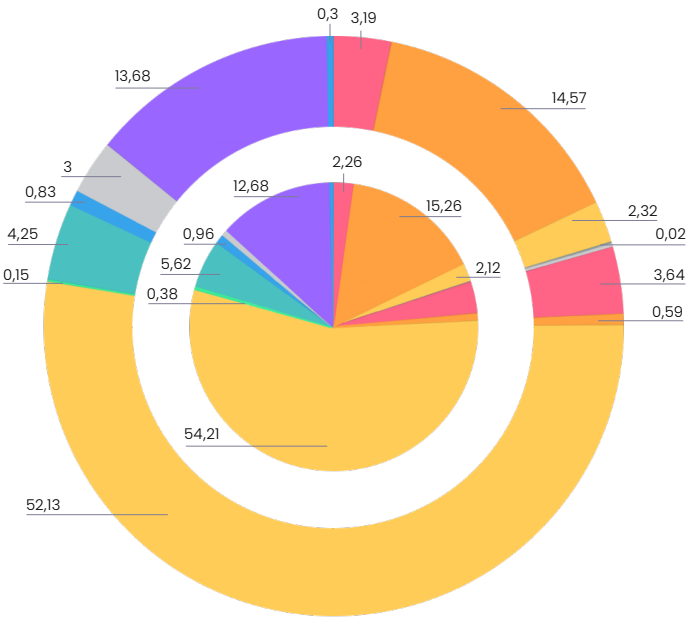


➤ Groeiende fietsvloot

TRAXIO VELO bracht de fietsvloot van alle fietsleaseondernemingen in kaart en we stellen vast dat er in België in totaal 166.796 leasefietsen rondrijden, waarbij er alleen al in 2024 52.278 zijn bijgekomen.

Data leasing 2024

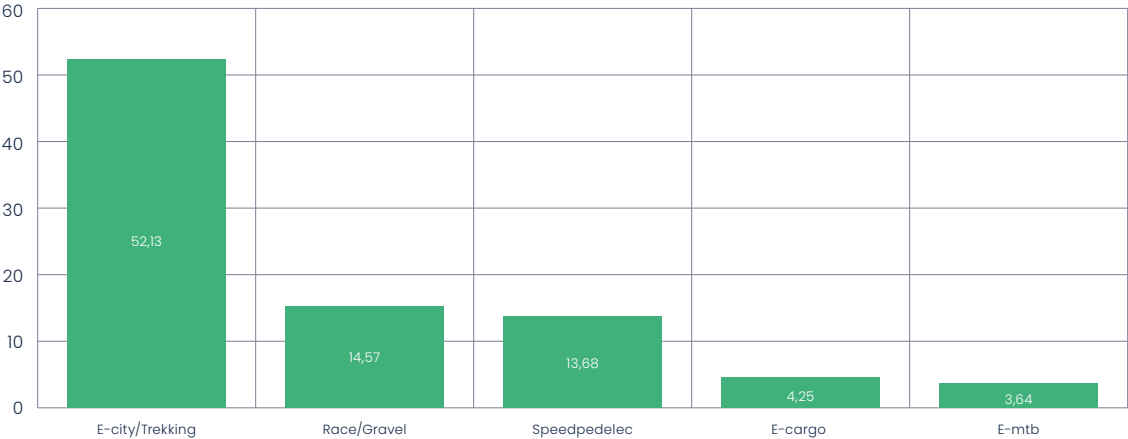
- MTB
- Race/Gravel
- City/Trekking
- Cargo
- Others
- E-mtb
- E-Race/Gravel
- E-city/Trekking
- E-longtail
- E-cargo
- E-plooi
- E-others
- Speedpedelec
- Plooi



De populariteit van de e-bike in België is voor een groot deel aan fietsleasing te wijten, want vier op vijf leasefietsen heeft elektrische ondersteuning.

Data leasing 2024

Totale vloot: Belangrijkste categorieën

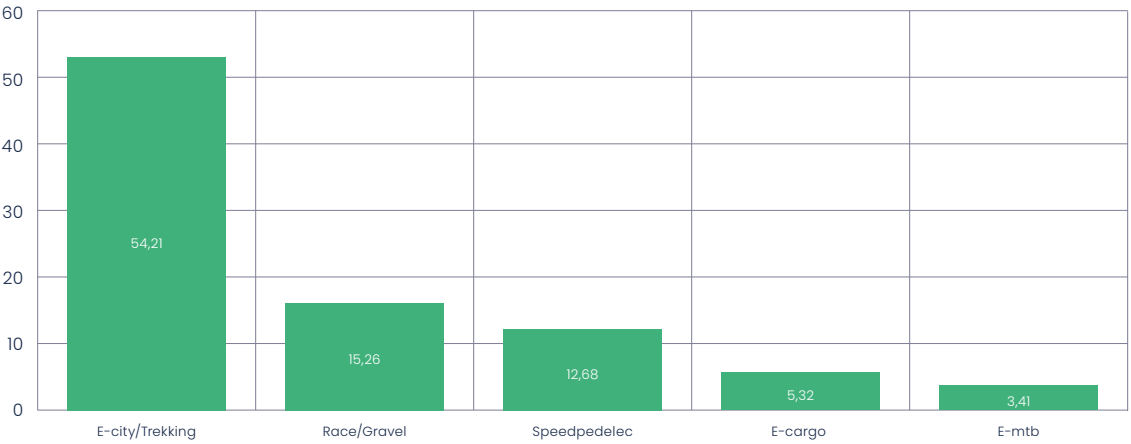


Maar liefst 54% van de leasefietsen in 2024 zijn e-bikes uit het stads- of trekkingsegment. Die kunnen dan ook op heel wat vlakken worden ingezet. Ze zijn niet alleen perfect om de afstand van en naar het werk te overbruggen, maar ook om boodschappen mee te doen, de kinderen naar school te brengen of in het weekend te genieten van een uitstap.



Data leasing 2025

Aangroei 2024: Belangrijkste categorieën



Maar vergis je niet, nog altijd kiezen tal van woonwerkfietzers ervoor om de kracht volledig uit hun eigen benen te laten komen. Een indrukwekkende 15% opteert daarbij voor de race- of gravelfiets. Dat type heeft nog meer het potentieel om ook tijdens het weekend zijn diensten te kunnen bewijzen. De populariteit van de traditionele koersfiets en de bevestigde hype van de gravelbike in België laten zich hier duidelijk zien.

De speedpedelec verloor in 2024 een procentje ten opzichte van het totale aandeel in de fietsleasingcijfers maar klokt nog altijd af op bijna 13%. Deze prototypische woonwerkfiets is door zijn snelheid misschien niet zo populair bij niet-ingewijden, maar is dat des te meer bij wie over goed lopende wegen zijn werkplek wil bereiken.

De longtail en cargobike (daaronder valt ook de bakfiets, red.) zijn aan een stevige opmars bezig in het straatbeeld, zeker in Vlaamse steden, maar hinken met een goede 5% nog altijd serieus achterop ten opzichte van de andere categorieën. Nog verderop vinden we de e-mountainbike, de gewone mountainbike, de traditionele stads- en trekkingfietsen (die volledig overvleugeld worden door hun geëlektrificeerde nevenbeeld), de elektrische plooi-fiets en de elektrische race- en gravelfiets.

FIETSLEASING IS EEN STEVIGE STEUN VOOR DE FIETSENWINKEL

De fiscale voordelen van fietsleasing hebben de afgelopen jaren geleid tot een sterke toename van het fietsgebruik voor woon-werkverkeer. Volgens de Mobiliteitsbarometer van Acerta is het aantal praktische verplaatsingen van en naar het werk met de fiets in de afgelopen vijf jaar met maar liefst 35% gestegen.

Toch is de fietssector de laatste jaren in woelig water beland. De enorme piek in verkoop die we zagen tijdens de coronacrisis heeft de markt voor de nodige uitdagingen gesteld. We werden geconfronteerd met stocktekorten, transport- en onderdelenkosten die de pan uit swingden, enorme wachttijden voor fietsen ... Die schaarste keerde nadien om in overschotten. Sommige bedrijven of handelaars die teveel vanuit buikgevoel of gewoonte werkten en te weinig vanuit datagedreven inzichten, kwamen in de problemen door een te kleine cashflow en financiële buffer.

Voeg daar een uiterst onzeker economisch klimaat, geopolitieke spanningen én een op weerkundig vlak historisch slecht 2024 aan toe en je krijgt een uitdagende mix die ervoor heeft gezorgd dat in 2024 4,73% minder fietsen werden verkocht dan in 2023. In totaal klokten we in België af op 540.356 fietsen.

“EEN WIJZIGING AAN HET SYSTEEM VAN DE FIETSELEASE KAN VOOR FIETSENWINKELS DRAMATISCHE GEVOLGEN HEBBEN”



➤ Fietshandelaar in polepositie

Leasingmaatschappijen nemen een stuk van de marges van de fietshandelaar, maar toch is het leasingverhaal vooral een opportuniteit voor de retailer. De verkoop van leasefietsen gebeurt immers vooral via fysieke fietsenwinkels. Jaar na jaar zien we het vertrouwen van de fietser in de vakhandelaar dan ook stijgen.

Ons eigen marktonderzoek in het najaar van 2024 bevestigt die tendens. Van de 2.000 Belgen die we toen bevroegen, gaf 74% aan dat hij of zij z'n fiets het liefst koopt in een fietsenzaak. Door de techniciteit van (elektrische) fietsen en de hoge kostprijs ervan, houdt men toch nog steeds vast aan het advies van een expert. Ook de servicefactor speelt natuurlijk een grote rol. Leasefietsen worden haast altijd verkocht met een onderhoudspakket. Dat service-aspect creëert een zekere gemoedsrust én een extra connectie met de fietsenzaak waar de fiets werd gekocht.

➤ Leasefietsen maken 40% van de verkoop uit

Het feit dat we over een verlies van 'maar' 4% spreken, is voor een groot deel te danken aan leasing. Die stuwt mensen immers niet alleen richting de fiets, maar ook richting de fietshandelaar. Naar schatting 40% van de fietsen die in ons land worden verkocht, zijn leasefietsen. Een wijziging aan het systeem van de fietslease zou voor de fietsenwinkel dramatische gevolgen kunnen hebben.

De goeie verkoop van leasefietsen zorgt ervoor dat er ook in het tweedehandsverhaal de komende jaren muziek zit. Door de populariteit van leasing worden meer en meer jonge tweedehandsfietsen aangeboden. Fietshandelaars die hier op een slimme manier mee omgaan, kunnen allicht een stevig graantje meepikken van dit 'nieuwe' marktsegment.

WAT MET HET MOBILITEITSBUDGET?

Wanneer een werknemer vandaag recht heeft op een bedrijfswagen, dan kan dat 'ingeruild' worden voor een mobiliteitsbudget. De federale regering kondigde in haar regeerakkoord 2025-2029 aan dat ze het mobiliteitsbudget openstelt voor alle werknemers én dat werkgevers vanaf 2026 verplicht zullen worden om het mobiliteitsbudget aan te bieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen.

Op zich is dat een positieve maatregel, maar het houdt enkele valkuilen voor de fietsenbranche in. Een eerste heeft te maken met de manier waarop het mobiliteitsbudget vandaag is georganiseerd:

➤ Huisvestingskosten als deel van het mobiliteitsbudget

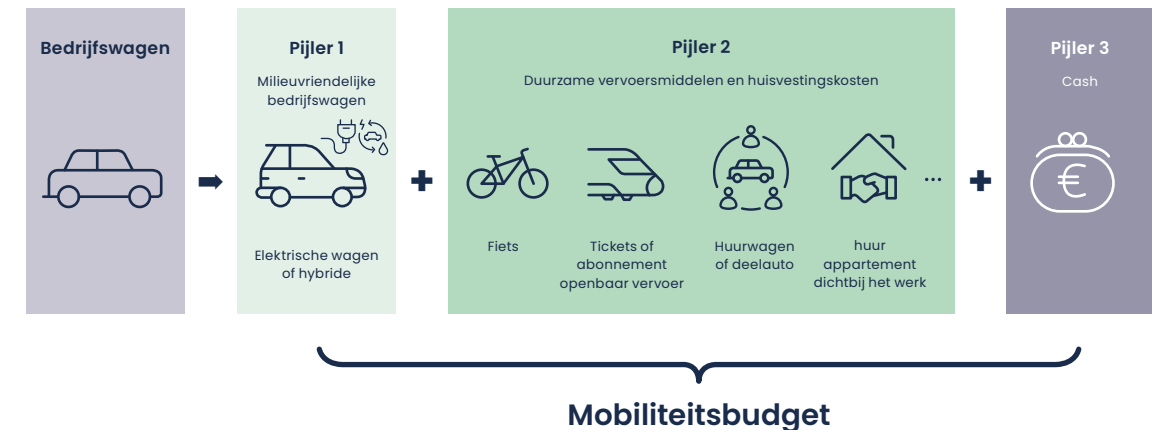
Het mobiliteitsbudget is onderverdeeld in drie pijlers. Enerzijds kan een bedrijfswagen ingeruild worden voor een elektrische of hybride wagen. Nog een optie – de zogenaamde 'derde pijler' – is kiezen voor een vergoeding onder de vorm van extra loon. In de tweede pijler wordt het mobiliteitsbudget aangesproken om duurzame vervoersmiddelen en huisvestingskosten te financieren, zoals een abonnement voor het openbaar vervoer, een lidmaatschap voor een deelwagen, de aankoop van een fiets ... Maar gek genoeg kan het mobiliteitsbudget dus ook worden aangewend om de huur of de hypotheek af te lossen. En daar wringt volgens ons het schoentje.

Wat is het probleem?

Inschattingen tonen aan dat momenteel zo'n 77% van de gebruikers van het mobiliteitsbudget dit voornamelijk besteden aan die huisvestingskosten. Dit staat in contrast met de oorspronkelijke doelstelling van het mobiliteitsbudget, namelijk het bevorderen van een duurzame mobiliteit. Het uitbreiden van het mobiliteitsbudget in zijn huidige vorm, zal



er dus ongetwijfeld nog meer een soort financiële optimalisatietool van maken, eerder dan een maatregel die ten dienste staat van de verduurzaming van het woon-werkverkeer. Elke persoon die immers voor een terugbetaling van zijn huisvesting kiest, zal zich ook nog steeds verplaatsen. De gegronde vrees is dat hiervoor dan naar een goedkope tweedehandse en dus meer vervuulende wagen zal gegrepen worden.



Wat is de oplossing?

Bij TRAXIO VELO zijn we voorstander van een verplicht minimumpercentage van het mobiliteitsbudget dat moet worden gereserveerd voor duurzame vervoersmodi, zoals de fiets, openbaar vervoer of gedeelde mobiliteitsdiensten. Dit zal bijdragen aan het bevorderen van multimodaliteit en het verminderen van de ecologische voetafdruk van het woon-werkverkeer.

➤ Fietsleasing vs het mobiliteitsbudget

Zodra een werknemer gebruikmaakt van het mobiliteitsbudget én hier niet kiest voor de fiets, dan kan hij of zij – met uitzondering van enkele specifieke gevallen – geen beroep meer doen op fietsleasing via flexibele verloning. De combinatie van een gebruik van het mobiliteitsbudget samen met een fietsleasing via een ander wettelijk systeem is immers niet mogelijk. Dat is nadelig, want wie kiest voor de aankoop van een fiets binnen het mobiliteitsbudget, die betaalt 100% van de fiets. En dat terwijl je via leasing zo'n 40% minder betaalt dankzij het belastingvoordeel dat je met de brutoloonruil doet.

Wat is het probleem?

Wanneer het mobiliteitsbudget wordt uitgebreid zonder een correcte inpassing van de fietsleasing, zullen minder mensen voor de voordelige leasingformule kunnen kiezen.

Wat is de oplossing?

Het fiscaal gunstige systeem voor fietsleasing moet ook binnen het mobiliteitsbudget behouden blijven om het voor werkgevers en werknemers aantrekkelijk te houden om te kiezen voor de fiets als vervoermiddel.



➤ Wat met de fietsvergoeding?

De verplichte fietsvergoeding die op 1 mei 2023 werd ingevoerd, heeft een enorme boost gegeven aan het woon-werkverkeer op twee wielen én aan het aantal fietsleasings. Voor wie vandaag met de fiets naar het werk gaat, is de fietsvergoeding vrijgesteld tot een maximum van 0,36 euro per afgelegde kilometer en tot een maximum van 3.610 euro per jaar. Wie bijvoorbeeld op 10 kilometer van het werk woont en dagelijks met de fiets pendelt, verdient wekelijks 36 euro netto. Wanneer je dat extraatje mee in rekening brengt bij je fietsleasing, dan stel je vast dat een zo'n leasefiets je soms amper nog iets kost.

Wat is het probleem?

Als een werknemer binnen het mobiliteitsbudget kiest voor een bedrijfsfiets, dan kan een fietsvergoeding enkel toegekend worden als dit uitdrukkelijk in het mobiliteitsbeleid van de werkgever is voorzien. Maar dan wordt de vergoeding betaald uit het individuele mobiliteitsbudget van de werknemer en vormt ze dus geen extra voordeel. Meer zelfs: het kan het gebruik van de fiets ontmoedigen, want het beschikbare bedrag voor andere opties vermindert.

Wat is de oplossing?

De kilometervergoeding voor fietspendelaars moet ook binnen het mobiliteitsbudget een netto loonvoordeel opleveren. Op die manier worden werknemers toch weer extra aangemoedigd om voor de fiets te kiezen, eerder dan voor een elektrische wagen of voor de mogelijkheid om huisvesting te financieren via een budget dat daar in principe nooit voor werd ontwikkeld.

EVEN SAMENVATTEN...

8



- De huidige systemen van fietsleasing zijn in combinatie met de fietsvergoeding de grootste aandrijving van de mobiliteitsshift. Ze maken het voor werknemers financieel interessant om vaker op de fiets te springen voor hun woon-werkverkeer en praktische verplaatsingen.
- Een wijziging aan het systeem van fietsleasing, of een niet doordachte opname in het mobiliteitsbudget zal ertoe leiden dat de mobiliteitsshift vertraagd en zelfs tot stilstand komt. Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wijzigden hun fietspolitiek en dit leidde tot een dramatische terugval.
- De vele investeringen in een duurzamere manier van verplaatsen die de overheid al heeft uitgevoerd en nog zal uitvoeren, zullen nog meer opbrengen als het aangepaste mobiliteitsbudget bepaalt dat er een vastgelegd minimum moet worden besteed aan duurzame mobiliteit.
- De samenwerking tussen fietsleasebedrijven en fietsenwinkels zorgt voor een sterk economisch geheel met grote tewerkstelling. Via fietsleasing komen klanten bij de vakhandelaar terecht voor het juiste advies bij de aankoop van de fiets én voor een kwalitatieve service achteraf.
- Het potentieel van werknemers dat nog kan overschakelen naar de fiets is enorm. Er rijden vandaag nog steeds enorm veel bedrijfswagens rond op onze wegen en dat werkt het groeiende fileprobleem alleen maar in de hand.

- Zeker cargobikes (bakfietsen, longtails) zijn ideale alternatieven voor de auto en zijn populair geworden dankzij fietsleasing, een formule die ervoor zorgt dat de duurdere prijs van dit type fiets binnen het bereik van de meeste mensen komt.
- De fiets is en blijft het vervoersmiddel van de toekomst en is essentieel in een multimodale aanpak. Zeker in en rond onze steden is de fiets een absolute hoeksteen van een efficiënte en duurzame mobiliteit. En fietsen is bovendien ook nog eens gezond!

**“LET THE BIKE BE THE
CENTER OF PLEASURE!”**



TRAXIO VELO

www.traxio.be
info@traxio.be