

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/179840>

Please be advised that this information was generated on 2020-09-22 and may be subject to change.

Fietsenrekken en de fiscus

Wat kunnen werkgevers en overheid doen om het woon-werkverkeer per fiets te stimuleren? Er zijn mogelijkheden te over.

- Henk Donkers

6 mei 1993

Uit onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat 60% van het woon-werkverkeer in Nederland over afstanden van minder dan 10 kilometer gaat. In de jaren '50 en '60 overbruggden verreweg de meeste Nederlanders dergelijke afstanden met de fiets.

Tegenwoordig legt 46% woon-werkafstanden beneden de 10 kilometer af met de auto en is de fietsende meerderheid van vroeger geslonken tot een kleine minderheid.

Veel bedrijven en instellingen zijn bezig met vervoersplannen. De overheid wil dat alle bedrijven met meer dan 50 werknemers in 1995 zo'n vervoerplan hebben. Doel: door vermindering van het aantal autokilometers files en luchtvervuiling terugdringen.

De fiets kan voor bedrijven en instellingen een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn. Er is veel minder dure parkeerruimte nodig; fietsende werknemers worden niet opgehouden door files of wachttijden in het openbaar vervoer; bedrijven hoeven minder autokostenvergoedingen te betalen; het ziekteverzuim loopt terug omdat fietsende werknemers een betere lichamelijke en geestelijke conditie hebben.

Wat is er zoal nodig om fietsen naar het werk aantrekkelijker te maken? De weg van en naar het werk moet kort, veilig en aantrekkelijk zijn. Te vaak moeten fietsers lang wachten bij stoplichten, drukke autowegen oversteken of omrijden. De nieuwe fietspaden zijn prima, maar de oude zitten vol open voegen (tegelpaden) en grove oneffenheden (paden van

betonsegmenten, spoorwegovergangen). Ze fietsen onaangenaam en leiden tot lekke banden, gebroken spaken en slagen in het wiel, vooral bij racefietsen. Ook ligt er vaak glas op fietspaden. Het glas van autoruiten en vernielde bushaltes komt altijd op het fietspad terecht. Geen wegbeheerder die het verwijdert.

Op het werk moeten goede fietsstallingen aanwezig zijn die de fiets beschermen tegen slecht weer, diefstal en beschadiging. Goed onderhouden, gunstig gelegen fietsstallingen verhogen bovendien de status van het fietsen. Veel fietsstallingen zijn echter slecht ingericht met wielklemmen en wielgoten. Fietsen kunnen er gemakkelijk uit gestolen worden. Als de eigenaar zijn fiets met het voorwiel aan de klem vastzet, vindt hij nogal eens alleen zijn voorwiel terug. De dief is er met de rest vandoor. De kans op diefstal weerhoudt veel mensen ervan op hun comfortabele, dure fiets naar het werk te gaan. Afsluitbare of bewaakte stallingen en fietskluizen kunnen een oplossing zijn. De laatste kosten zo'n f.1350,-, nog altijd veel minder dan een autoparkeerplaats.

In de wielklemmen en -goten kunnen niet alle fietsen goed vastgezet worden vanwege de verschillende wielmaten en banddiktes van gewone fietsen, sportfietsen, racefietsen en mountain bikes. Als er iemand tegen je fiets aanloopt of er een fiets tegenaan valt, zit er een flinke slag in je voorwiel. Er zijn rekken en klemmen in de handel, waar je het frame stevig aan vast kunt zetten.

Bedrijven zouden het fietsen ook financieel aantrekkelijk kunnen maken, maar daar ligt de fiscus dwars. Vergoedingen die bedrijven aan fietsende werknemers uitkeren, moeten de werknemers bij hun belastbaar inkomen optellen, terwijl de werkgever ze fiscaal niet kan aftrekken. De provincie Groningen geeft werknemers daarom cadeaubonnen van f 100,- bij een woon-werkafstand van minder dan 10 kilometer en f 200,- bij meer dan 10 kilometer. De cadeaubonnen zouden onder de geschenkenregeling vallen, maar juristen beweren dat een beloning waarop iemand recht heeft, strikt genomen geen geschenk is. Daarom is nu besloten dat er fiscaal een uitzondering gemaakt wordt voor bonnen voor fietsreparaties en fietsaccessoires.

Omdat over geldelijke vergoedingen belasting betaald moet worden, gaf de provincie Gelderland fietsen in bruikleen. De belastinginspecteur beschouwde het privégebruik echter

als loon in natura. Eerst wilde hij dat de gehele cataloguswaarde van de fiets bij het inkomen werd opgeteld. Na protesten nam hij met 50 procent genoegen. Staatssecretaris Van Amelsvoort heeft nu bepaald dat een werknemer die een fiets van zijn baas krijgt één keer per 5 jaar *f* 150,- bij zijn belastbaar inkomen moet optellen. De werkgever mag de totale kosten van de fiets opvoeren als zakelijke kosten. De prijs van de fiets moet "redelijk" zijn. In de praktijk betekent dat minder dan *f* 2000,-.

Ook het nieuwe reiskostenforfait dat in 1990 werd ingevoerd om het gebruik van de auto in het woon-werk-verkeer over afstanden beneden de tien kilometer te ontmoedigen, werkt nadelig voor fietsers. Zowel de reiskostenvergoedingen voor automobilisten als voor fietsers werden toen belast. Vergoedingen voor openbaar vervoer zijn wel belastingvrij. Vergoedingen voor afstanden boven de 10 kilometer, zowel voor auto als fiets, zijn belastingvrij.

Uit onderzoek van TNO is gebleken dat 18% van de fietsers meer dan 10 kilometer van het werk woont. Zij fietsen langer en vaak sneller, en willen zich omkleden en verfrissen. Voor hen zijn kleedruimtes en douches nodig. Als die er zijn, kunnen mensen die er in de weekends op de sportfiets op uit trekken, er ook toe verleid worden met de fiets naar het werk te komen.

De Katholieke Universiteit Nijmegen waar ik werk geeft grote bedragen uit aan parkeervoorzieningen en bedrijfsfitness (om het ziekteverzuim terug te dringen), maar douches en kleedruimtes voor fietsers zijn er niet. Mijn fiets parkeer ik in een archiefruimte. Daar hang ik ook mijn fietskleren uit. Omkleden en wassen doe ik een verdieping hoger op het invalidentoilet. Dat heeft tenminste bewegingsruimte, een behoorlijke wastafel en een paar beugels waar je je handdoek en je kleren op kunt hangen. In een gewoon toilet moet je ze op de grond, de bril of de stortbak te leggen. Eén keer is mijn onderbroek daar in het water gevallen. Maar op een invalidentoilet sta je jezelf niet met een gerust hart te wassen. Stel je eens voor dat er een invalide in een rolstoel aan de deur staat te rukken omdat hij ontzettend nodig moet! Kortom, de voorzieningen voor fietsers zouden veel beter kunnen. Wel is mijn werkgever - in het kader van het milieubeleidsplan - bezig met een bewaakte fietsenstalling en een fietsreparatiewerkplaats. Maar dat gaat alleen door als de gemeente een langdurig werkloze beschikbaar stelt.

Andere mogelijke stimulansen zijn extra vrije dagen voor fietsende werknemers omdat hun ziekteverzuim aantoonbaar lager ligt; of het beschikbaar stellen van fietstassen, dragers voor attachékoffers of fiets- en regenkleding (met bedrijfslogo); of verhoging van de status van de fiets door te laten zien dat ook leidinggevenden met de fiets komen; of bekendheid geven aan fietsvoorzieningen. Als die er tenminste zijn.

Het ministerie van Verkeer en waterstaat heeft de brochure Werken met de fiets uitgegeven, waar allerlei tips in staan.