

VERSLAG

**Het fietsgebruik in het kader van het woon-
werkverkeer: evaluatie van de impact van de cao nr. 164**



Context

Per brief van 30 juni 2025 heeft de heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische transitie, het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) ingewonnen in het kader van de evaluatie van het plan Be Cyclist (en meer bepaald de maatregel “de verbetering van de fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer in België onderzoeken”) en de voorbereiding van het nieuwe federale actieplan ter promotie van de fiets.

Enerzijds vraagt de minister informatie waarmee de impact van de voornoemde maatregel uit het plan Be Cyclist kan worden geëvalueerd, meer concreet, informatie over:

- de impact van de cao nr. 164 op het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, op de gezondheid van de werknemers, op het aantal fietsongevallen op weg van en naar het werk en de ernst ervan, op de economie alsook op de compensatiemaatregelen (tijdelijke belastingkredieten bij verplichte/facultatieve verhoging van de fietsvergoeding);
- de evolutie van het aantal loontrekkers die een fietsvergoeding ontvangen;
- de paritaire (sub)comités [P(S)C's] die de in hun cao's voorziene fietsvergoeding na de inwerkingtreding van de cao nr. 164 hebben opgetrokken.

Anderzijds is de minister in het kader van de voorbereiding van het nieuwe federale actieplan ter promotie van de fiets geïnteresseerd in aanbevelingen van de Raden (al dan niet gebaseerd op de bovenvermelde informatie) om het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer verder te bevorderen.

Het voorliggende verslag, dat op 5 november 2025 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd, vormt een bijdrage van de CRB en de NAR tot de evaluatie van het plan Be Cyclist. Parallel aan dit verslag hebben de Raden op 5 november 2025 een advies uitgebracht via hetwelk ze input leveren voor het toekomstig federaal actieplan ter promotie van de fiets.

Executive Summary

Dit verslag geeft een cijfermatige weergave van de toename van het gebruik van de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer, evenals van het gebruik van de fietsvergoeding, waarmee werkgevers werknemers geheel of gedeeltelijk vergoeden voor hun fietsverplaatsingen. De toekenning van een fietsvergoeding is de laatste jaren fors geëvolueerd, in het bijzonder door de inwerkingtreding van cao nr. 164. Deze cao is een suppletieve cao, die een fietsvergoeding voorziet voor alle werknemers van de privésector voor wie geen enkele ondernemings-cao of sector-cao een specifieke fietsvergoeding heeft voorzien.

Meer dan één op de zeven Belgische werknemers legt het grootste deel van zijn woon-werkverkeer gedurende het merendeel van het jaar met de fiets af. Indien ook rekening wordt gehouden met het occasionele fietsgebruik (bv. enkel tijdens de zomermaanden) en het fietsgebruik als secundair vervoermiddel (bv. in het voortraject met de trein), dan gebruikt 32% of bijna één op de drie werknemers de fiets voor hun woon-werkverplaatsingen.

De stijgende populariteit van de fietsvergoeding vertaalt zich in een toenemend aantal loontrekkers die een fietsvergoeding ontvangen en in een toenemend aantal werkgevers die fietsvergoedingen uitkeren aan hun werknemers. In 2024 ontving één op de vijf loontrekkers een fietsvergoeding voor een totaalbedrag van 329 miljoen euro op jaarbasis.

Na de inwerkingtreding van de suppletieve cao nr. 164 hebben 7 P(S)C's een cao gesloten die voorziet in een specifieke fietsvergoeding. Daarnaast is het bedrag van de fietsvergoeding voor acht op de tien werknemers in de privésector (80,7%) in de cao van hun P(S)C verhoogd. 58 P(S)C's (samen goed voor 52% van de tewerkgestelde werknemers in de privésector) trokken de fietsvergoeding op naar 0,27EUR/km (of het referentiebedrag uit de suppletieve cao bij inwerkingtreding). 7 P(S)C's koppelden de modaliteiten van de fietsvergoeding in hun cao aan deze van cao nr. 164 aan. Het lijkt er dus op dat de inwerkingtreding van de cao nr. 164 een katalysator was in de positieve trend.

Het verslag bevat verder aanvullende cijfers over de gezondheidseffecten van fietsen en over de sociaal-economische effecten van de fietseconomie.

Inhoud

Context	2
Executive Summary	3
1. Gebruikte methodologie	5
2. Een blijvende positieve trend in het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer	6
3. Het gebruik van de fietsvergoeding neemt toe	7
3.1. Steeds meer werknemers doen een beroep op een fietsvergoeding.....	7
3.2. Steeds meer werkgevers keren fietsvergoedingen uit	8
3.3. Steeds meer sector-cao's voorzien in een fietsvergoeding	11
3.4. Beperkt gebruik van het belastingkrediet.....	16
4. De gezondheidseffecten van fietsen van en naar het werk	17
5. De sociaal-economische effecten van de fietseconomie	19
Referentielijst.....	21
Bijlage.....	22

1. Gebruikte methodologie

Om een ruw idee¹ te geven van de impact van de cao nr. 164 op het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, op de gezondheid van de werknemers en op het aantal fietsongevallen op weg van en naar het werk, wordt de situatie vóór de inwerkingtreding van de cao nr. 164 (op 1 mei 2023) vergeleken met de situatie erna. Het [fietsverslag van de Raden](#) daterend van 25 oktober 2022 bevat cijfergegevens die de situatie vóór 1 mei 2023 beschrijven. Om de situatie na 1 mei 2023 weer te geven, worden de gegevens uit het voornoemde fietsverslag waar mogelijk geactualiseerd.

De impact op de economie die voortkomt uit fietsen van en naar het werk, kwam niet aan bod in het fietsverslag van de Raden. De sociaal-economische effecten van de fietseconomie worden weergegeven a.d.h.v. cijfergegevens uit de studie *'De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie in ons land'* die Transport & Mobility Leuven in 2024 (De Wachter et al., 2024) realiseerde en recentere marktanalyses van de sectorfederatie Traxio.

Om de evolutie van het aantal loontrekkers die een fietsvergoeding ontvangen en de omvang van het gebruik van de compensatiemaatregelen² van de federale regering in kaart te brengen, wordt gebruik gemaakt van cijfergegevens van de FOD Financiën.

De evolutie van de sectorale regelingen betreffende de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer per fiets wordt in kaart gebracht door het overzicht van de secretariaten dat tot stand kwam op basis van info van de FOD Waso dd. 18 mei 2022³ te vergelijken met hun overzicht dat steunt op info van de FOD Waso dd. 15 april 2025.

¹ Deze cijfergegevens laten op zich niet toe om een causaal verband vast te stellen tussen de cao nr. 164 enerzijds en het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, de gezondheid van de werknemers of het aantal fietsongevallen op weg van en naar het werk anderzijds: de impact van deze cao aan sich kan op basis van deze cijfergegevens immers niet geïsoleerd worden van die van andere factoren die eveneens het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer beïnvloeden.

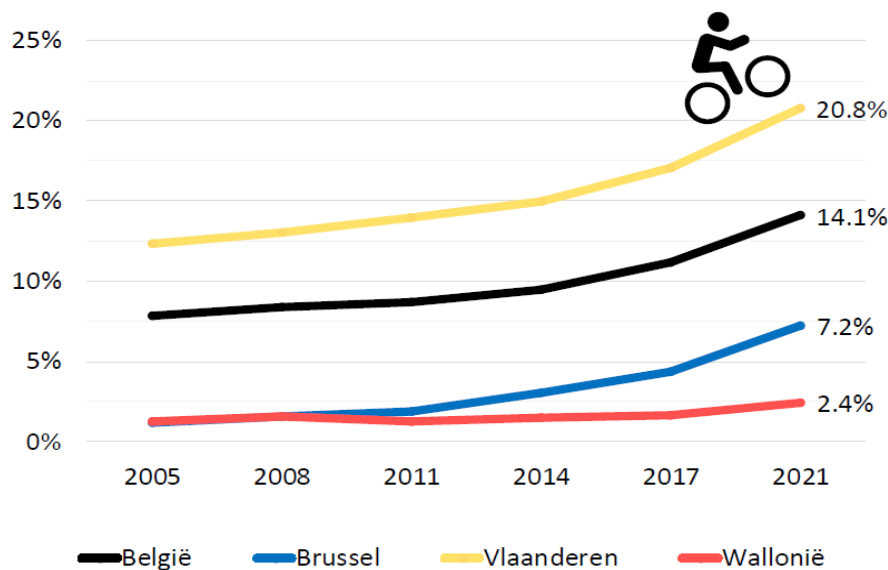
² Het gaat hierbij enerzijds over het tijdelijk belastingkrediet bij verplichte verhoging van de fietsvergoeding op basis van de cao nr. 164 (zie het KB van 7 januari 2023 tot vastlegging van de modaliteiten voor de toepassing van het belastingkrediet voor de fietskilometervergoeding toegekend in toepassing van cao nr. 164), en anderzijds over het tijdelijk belastingkrediet bij facultatieve verhoging van de fietsvergoeding (zie het KB van 21 maart 2024 tot vastlegging van de modaliteiten voor de toepassing van het belastingkrediet voor de facultatieve verhoging van de fietskilometervergoeding).

³ De gebruikte methodologie en de resultaten van het overzicht dd. 18 mei 2022 vindt u terug in het [fietsverslag van de Raden](#).

2. Een blijvende positieve trend in het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer

De federale diagnostiek woon-werkverkeer⁴ registreert bij iedere editie een stijging van het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel voor het woon-werkverkeer (Figuur 2-1). De fiets haalde in de editie van 2021-22 een modaal aandeel van 14,1% (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023). De cijfers van de editie 2024 zijn nog niet beschikbaar⁵, maar de trend is stijgend. De kleinschaligere BEMOB-enquête van 2022-2023⁶ tekende een modaal aandeel van 15% op (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2024).

Figuur 2-1: Evolutie in het modale aandeel van de fiets als hoofdvervoermiddel voor het woon-werkverkeer (2005-2021)



Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer (2023), Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022

In de cijfers van de federale diagnostiek wordt geen rekening gehouden met het occasioneel gebruik van de fiets (bv. enkel tijdens de zomermaanden), noch met het fietsgebruik als secundair vervoermiddel, aanvullend op andere vervoermiddelen. In de praktijk zijn er meer fietsers dan de hierboven vermelde cijfers doen vermoeden. Om naar het werk te rijden, gebruikte 12% van de respondenten van de BEMOB-enquête van 2022-23 minstens 10 keer in het jaar de fiets als alternatief voor hun gebruikelijk hoofdvervoermiddel (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2024b). 7% van de respondenten gebruikte de fiets voor een deel van hun woon-werktraject, meer bepaald als vervoermiddel voor het voor- of natraject in combinatie met een

⁴ De federale diagnostiek woon-werkverkeer is een verplichte federale enquête die de FOD Mobiliteit en Vervoer om de drie jaar organiseert. Ze heeft betrekking op alle ondernemingen en overheidsdiensten in België die meer dan 100 werknemers in dienst hebben. Bij meerdere vestigingseenheden wordt de vragenlijst ingevuld door elk van de vestigingseenheden waar minstens 30 mensen werken. Meer info vindt u [hier](#).

⁵ De FOD Mobiliteit en Vervoer maakt de cijfers in het voorjaar van 2026 beschikbaar.

⁶ De BEMOB-enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn kleinschalige, online enquêtes die worden uitgevoerd door het onderzoeksbureau iVOX bij een panel dat representatief is voor de Belgische bevolking, en zijn ter aanvulling van de federale diagnostiek woon-werkverkeer. De enquête van 2022-23 werd driemaandelijks herhaald voor een totaal van 8.750 respondenten.

ander hoofdvervoermiddel. Rekening houdend met deze fietsers, gebruikt 32%⁷ van de werknemers de fiets voor hun woon-werkverplaatsingen. In de BEMOB-enquête van 2019-2020 was dit nog 28,9% (2019) en 30,5% (2020) (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2021).

3. Het gebruik van de fietsvergoeding neemt toe

3.1. Steeds meer werknemers doen een beroep op een fietsvergoeding

De stijgende populariteit van de fiets voor het woon-werkverkeer wordt ook bevestigd door de stijgende trend van het aantal loontrekkers die een specifieke fietsvergoeding ontvangen, d.i. een vergoeding die de werkgever toekent aan zijn personeelsleden die hun woon-werkverplaatsingen geheel of gedeeltelijk met de fiets maken. De stijgende trend in het aantal loontrekkers, het gemiddelde bedrag per loontrekker en het totaalbedrag van de uitgekeerde vergoedingen die bleek uit het fietsverslag van de Raden (evolutie 2014-2021)⁸ zet zich voort in de jaren 2022-2024 (Tabel 3-1).

In 2024 deden 867.751 loontrekkers (of zo'n 20,4% van de loontrekkers in België⁹) een beroep op een fietsvergoeding, voor een totaalbedrag van 329 miljoen op jaarbasis. Ter vergelijking, in 2021 waren dit nog 631.604 loontrekkers (of zo'n 15,1% van de loontrekkers in België). De gemiddelde fietsvergoeding op jaarbasis per loontrekker steeg van 270 euro (in 2021) naar 380 euro (in 2024).

Tabel 3-1: Evolutie fietsvergoedingen (macro-economisch, 2022-2024 op jaarbasis)

Inkomstenjaar	2022	2023	2024
Aantal loontrekkers	782.379	836.061	867.751
Totaalbedrag fietsvergoeding loontrekkers (in EUR)	233.565.423	269.648.911	329.391.220
Aantal bedrijven	57.722	61.746	63.957
Gemiddelde fietsvergoeding per loontrekker (in EUR)	299	323	380

Bron: informatie verstrekt door de FOD Financiën

Invoering van het maximaal (para)fiscaal jaarplafondbedrag in 2024

Om het gebruik van de fiets voor woon-werkverplaatsingen te bevorderen, werd het maximumbedrag van de fietsvergoeding dat vrijgesteld is van belastingen en van socialezekerheidsbijdragen verhoogd (van 0,27 euro/km in 2023 tot 0,36 euro/km in 2025). Sinds 1 januari 2024 geldt er een fiscaal en parafiscaal vrijgesteld jaarplafondbedrag voor de fietsvergoeding: in 2024 bedroeg het jaarplafondbedrag 3.500 euro/jaar. In 2025 werd dit verhoogd tot 3.610 euro/jaar.

⁷ Respondenten die gewoonlijk de fiets gebruiken voor hun voor-of natraject en occasioneel voor hun hele traject worden maar eenmaal meegeteld.

⁸ Enkel de cijfers uit 2020 (COVID-crisis) weken af in de positieve evolutie van 2014-2021. Het totaalbedrag en het gemiddelde jaarbedrag per loontrekker daalde in 2020 t.o.v. 2019.

⁹ Bron: cijfergegevens van de RSZ voor 2024 (aantal tewerkgestelde werknemers).

Bij overschrijding van het kilometerplafond (0,36 euro/km) of van het jaarplafond (3.610 euro/jaar) wordt het overschrijdende gedeelte door de fiscus aanzien als een belastbaar beroepsinkomen en door de RSZ als loon voor de berekening van de socialezekerheidsbijdragen.

Uit de cijfergegevens van de FOD Financiën¹⁰ blijkt dat tijdens het inkomstenjaar 2024 2.734 loontrekkers een fietsvergoeding op jaarbasis ontvingen in de buurt van het plafond (hoger dan 3.400 euro/jaar), voor een totaalbedrag op jaarbasis van 11,09 miljoen. Dit is 0,3% van het totaal aantal loontrekkers die in 2024 een beroep deden op een fietsvergoeding en 3,4% van het totaalbedrag op jaarbasis. 409 loontrekkers hiervan ontvingen precies het jaarplafond van 3.500 euro/jaar voor een totaalbedrag van 1,43 miljoen euro en 1.958 loontrekkers overschreden het jaarplafond (samen goed voor een totaalbedrag op jaarbasis van 8,39 miljoen euro). Dit laatste betekent dat deze 1.958 loontrekkers op een totaalbedrag van 1,54 miljoen euro (gedeelte dat het jaarplafond overschrijdt) belastingen en socialezekerheidsbijdragen dienen te betalen.

3.2. Steeds meer werkgevers keren fietsvergoedingen uit

Ter verduidelijking: de onderstaande cijfers van de FOD Financiën delen de bedrijven in volgens de NACE-code. De NACE-nomenclatuur deelt bedrijven in volgens hun economische activiteiten in 21 bedrijfstakken of sectoren (A tot U) (zie de bijlage voor meer info).

Ook het aantal werkgevers die fietsvergoedingen hebben uitgekeerd aan hun werknemers, is in de periode 2022-2024 (net zoals in het fietsverslag 2018-2021) in (bijna¹¹) alle bedrijfstakken van de economie verder toegenomen (Tabel 3-2). In negen bedrijfstakken¹² is deze groei 10 procent of meer. In de sector R (Kunst, amusement en recreatie) groeide het aantal werkgevers die fietsvergoedingen uitkeren met 23% over de periode 2022-2024, in de sector U (Extraterritoriale organisaties en lichamen) zelfs met 40%.

Om een idee te geven van het aandeel van deze bedrijven in hun sector, doen de secretariaten een beroep op de cijfers van Statbel over de niet-financiële marktgerichte economie (excl. landbouw, financiële en niet-marktgerichte sectoren) (Pirlet et al., 2024).¹³ In 2022 was het

¹⁰ De RSZ kon hierover geen cijfergegevens aanleveren omdat de vrijgestelde fietsvergoeding niet is opgenomen in de DmfA en het overschrijdende gedeelte samen met andere loonelementen wordt opgenomen in looncode 2 (premies en gelijkaardige voordelen die worden toegekend onafhankelijk van het aantal effectief gewerkte dagen tijdens het aangiftekwaartal).

¹¹ In de sector K (Financiële activiteiten en verzekeringen) is het aantal bedrijven tussen 2023-24 constant gebleven en in de sectoren L (Exploitatie van en handel in onroerend goed) en T (Huishoudens als werkgever) is er een lichte daling van het aantal bedrijven vast te stellen tussen 2023-24 (voor sector L) en 2022-23 (voor sector T).

¹² Het gaat om de sectoren A (Landbouw, bosbouw en visserij), B (Winning van delfstoffen), G (Groot-en detailhandel, reparaties van auto's en motorfietsen), J (Informatie en communicatie), M (Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten), N (Administratieve en ondersteunende diensten), P (Onderwijs), R (Kunst, amusement en recreatie) en U (Extraterritoriale organisaties en lichamen).

¹³ In 2022 telde de niet-financiële marktgerichte economie in België 750.852 bedrijven, verspreid over de volgende sectoren: B tot J en L tot N.

aandeel van de bedrijven die een fietsvergoeding uitkeren in het totaal aantal bedrijven in de sector bv. kleiner dan 5% in de sectoren F (Bouwnijverheid), J (Informatie en communicatie), L (Exploitatie van en handel in onroerend goed) en M (Vrije beroepen en wetenschappelijk en technische activiteiten). In de sectoren B (Winning van delfstoffen), I (Verschaffen van accommodatie en maaltijden) en E (Distributie van water, afval- en afvalwaterbeheer en sanering) was dit aandeel groter dan 15% (resp. 16%, 17% en 22%).

De cijfers van de editie 2021-22 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer geven het volgende beeld: 95% van de deelnemende vestigingseenheden geeft aan een fietsvergoeding aan te bieden¹⁴, dit is 10% meer dan in de editie 2017 (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023). Dit betekent dat aan 92% van de werknemers uit ondernemingen met minstens 100 werknemers een fietsvergoeding wordt aangeboden (als zij voldoen aan de voorwaarden). De grote meerderheid gaf het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag (0,25EUR/km voor het aanslagjaar 2022).

¹⁴ De werkgever dient aan te vinken of de mobiliteitsmaatregel 'fietsvergoeding' momenteel in voege is (ja), niet in voege is, niet gepland is (nee) of gepland is in de toekomst (plan). Er wordt ook naar het bedrag per kilometer gevraagd.

Tabel 3-2: Evolutie van de fietsvergoedingen in de sectoren (2022-2024 op jaarbasis)

NACE code	2022		2023		2024	
	Aantal bedrijven	Totaal bedrag (€)	Aantal bedrijven	Totaal bedrag (€)	Aantal bedrijven	Totaal bedrag (€)
A	1.018	1.427.144	1.110	1.714.112	1.169	1.941.891
B	28	133.474	30	147.713	31	173.560
C	5.805	41.475.335	6.134	45.680.090	6.358	54.050.553
D	82	907.405	83	1.040.329	90	1.515.997
E	346	4.069.221	360	4.632.434	361	5.876.755
F	5.102	5.185.853	5.416	6.069.048	5.420	7.526.652
G	12.145	27.421.615	13.108	32.032.416	13.981	38.466.179
H	1.728	14.267.207	1.832	16.448.226	1.893	19.092.003
I	8.546	8.264.076	8.693	9.515.776	8.857	11.800.262
J	1.653	2.932.952	1.836	3.771.356	1.894	4.549.063
K	1.689	4.276.272	1.856	5.049.774	1.856	6.373.121
L	847	1.732.738	957	2.267.032	932	2.893.947
M	5.235	9.396.229	5.680	11.674.321	5.964	14.667.506
N	2.982	16.344.469	3.239	20.019.592	3.309	23.573.884
O	1.087	22.971.690	1.118	26.713.857	1.152	34.518.537
P	1.257	25.659.510	1.309	28.359.649	1.421	31.620.607
Q	4.190	39.579.175	4.474	44.836.329	4.605	58.524.428
R	1.447	2.406.010	1.608	3.177.047	1.872	4.443.915
S	2.255	4.550.297	2.420	5.315.745	2.478	6.725.608
T	214	389.369	212	460.502	221	593.351
U	32	60.693	40	87.334	53	118.810

Bron: informatie verstrekt door de FOD Financiën

Het totaalbedrag aan uitgekeerde fietsvergoedingen neemt in alle bedrijfstakken toe

In de periode 2022-2024 is het totaalbedrag aan uitkeringen in alle bedrijfstakken van de economie (verder¹⁵) toegenomen. De procentuele groei over deze periode varieert tussen 19% (sector P, Onderwijs) en 49% (sector U, Extraterritoriale organisaties en lichamen).

¹⁵ Ten opzichte van het totaalbedrag in iedere bedrijfstak in 2021, waarover u cijfers terugvindt in het [fietsverslag van de Raden](#).

3.3. Steeds meer sector-cao's voorzien in een fietsvergoeding

Ter verduidelijking: onderstaand overzicht van het secretariaat van de CRB deelt de werknemers en werkgevers op volgens de paritaire (sub)comités waaronder zij ressorteren. Het overzicht dd. 15 april 2025 telt 163¹⁶ 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.

Tabel 3-3 geeft een overzicht van de P(S)C's die in hun cao's wel of niet in een specifieke fietsvergoeding voorzien¹⁷. Op 15 april 2025 hadden 119 van de 163 paritaire (sub)comités of P(S)C's (samen goed voor 2.777.958 werknemers, d.i. 90,3% van de tewerkgestelde werknemers in de private sector)¹⁸ een cao gesloten die in zo'n specifieke fietsvergoeding voorziet. Op 18 mei 2022 waren dat nog 114 P(S)C's.

Na de inwerkingtreding van cao nr. 164 op 1 mei 2023 zijn 7 P(S)C's¹⁹ overgegaan tot een cao die voorziet in een specifieke fietsvergoeding (Tabel 3-3). Onder deze 7 P(S)C's ressorteren 128.408 werknemers, die samen goed zijn voor 4,2% van de tewerkgestelde werknemers in de private sector.

¹⁶ Het overzicht dd. 18 mei 2022 telde 165 P(S)C's: PC 309 is sinds 1 juli 2019 opgeheven, PC 117 sinds 1 april 2023.

¹⁷ Het overzicht werd gemaakt op basis van de info die werd verstrekt door de FOD Waso. Deze info is op het niveau van de paritaire (sub)comités; ze heeft geen betrekking op werkgevers die hun personeelsleden in uitvoering van de ondernemings-cao die ze sloten een tegemoetkoming in de woon-werkverplaatsingskosten aanbieden die gunstiger is dan die welke op het niveau van het P(S)C werd afgesproken.

¹⁸ Als bron worden de cijfergegevens van de RSZ voor Q3 van 2024 (aantal tewerkgestelde werknemers) per paritair (sub)comité gebruikt.

¹⁹ PC 117 en PC 309 voorzagen in het overzicht dd. 18 mei 2022 een specifieke fietsvergoeding, maar zijn recent opgeheven.

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

Situatie op 15.04.2025	Nummer van betreffende P(S)C's	Aantal tewerkgestelde werknemers 2024Q3
Voorzien een specifieke fietsvergoeding	PC 100, PSC 102.01 ² , PSC 102.03 ² , PSC 102.05, PSC 102.07, PSC 102.08 ² , PC 102.09, PC 104, PC 105, PSC 106.01, PSC 106.02, PSC 106.03, PC 107, PC 109, PC 110, PC 111, PC 112, PC 113 ² , PSC 113.04 ² , PC 114, PC 115, PC 118, PC 119, PC 120, PSC 120.01, PSC 120.03, PC 121, PC 124, PSC 125.01, PSC 125.02, PSC 125.03, PC 126, PC 127, PC 128, PC 129, PC 130 ³ , PC 132, PC 133, PC 136, PC 139, PC 140 ³ , PSC 140.01, PSC 140.02, PSC 140.03, PSC 140.04, PC 140.05, PSC 142.01, PSC 142.02, PSC 142.03, PSC 142.04, PC 143, PC 144, PC 145, PC 146, PC 148, PSC 149.01, PSC 149.02, PSC 149.03, PSC 149.04, PC 152 ³ , PSC 152.01, PSC 152.02, PC 200, PC 201, PC 202, PSC 202.01, PC 209, PC 210 ² , PC 211, PC 214, PC 215, PC 216, PC 219, PC 220, PC 221, PC 222, PC 224, PC 225 ³ , PSC 225.01 ³ , PC 226, PSC 301.01 ³ , PSC 301.02, PC 302, PSC 303.03, PC 307, PC 311, PC 312, PC 313, PC 314, PSC 315.01, PSC 315.02, PC 317, PSC 318.02, PC 319 ³ , PSC 319.01, PSC 319.02, PC 320, PC 321, PC 322, PSC 322.01, PC 323, PC 324, PC 325, PC 326, PSC 327.01, PSC 327.02, PSC 328.01, PSC 328.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 333, PC 336, PC 337, PSC 339.03, PC 340, PC 341	2.777.958 ⁴
- waarvan op 18 mei 2022 nog geen specifieke fietsvergoeding werd voorzien	PC 104, PC 120.01, PSC 120.03, PC 210, PSC 301.02, PC 322, PC 333	128.408
Voorzien geen specifieke fietsvergoeding en cao nr. 164 is van toepassing¹	PC 101, PC 102, PSC 102.02 ² , PSC 102.04 ² , PSC 102.06 ³ , PSC 102.10, PSC 102.11, PC106, PC 116, PC125, PC 142, PC 149, PC 203, PC 205, PC 207, PC 217, PC 223, PSC 225.02, PC 227, PC 300, PC 301, PSC 301.03, PSC 301.05, PC 303, PSC 303.01, PC 304 ³ , PC 306, PC 310, PC 315, PSC 315.03, PC 316, PC 318, PSC 318.01, PC 327 ³ , PSC 327.03, PC 328, PSC 328.03, PC 329, PSC 329.03, PC 334, PC 335, PC 339, PSC 339.01, PSC 339.02	297.092

Noten:

¹ Cao nr. 164 doet geen afbreuk aan de op ondernemingsniveau gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten die voorzien in de toekenning van een specifieke vergoeding voor woon-werkverplaatsingen per fiets. In dat geval zijn de op dat niveau vastgestelde toekenningsmodaliteiten en bedragen van toepassing.

² De recentste cao's van PSC 102.01, PSC 102.02, PSC 102.03, PSC 102.04, PSC 102.05, PSC 102.08, PC 113, PSC 113.04 en PC 210 die voorzien in een fietsvergoeding, zijn van bepaalde duur en waren volgens het overzicht van de FOD Waso op 15 april 2025 niet meer van kracht. Onder de assumptie dat er in de nabije toekomst nieuwe cao's zullen worden neergelegd bij de griffie van de Algemene Directie Collectieve arbeidsbetrekkingen, wordt in dit overzicht de fietsvergoeding uit de recentste, maar verlopen cao gebruikt.

³ De cao die een fietsvergoeding voorziet, is niet van toepassing op alle werknemers die ressorteren onder PC 152, PC 225, PSC 225.01, PC 304, PC 319 en PC 327. In PSC 102.06, PC 130, PC 140 en PSC 301.01 zijn meerdere cao's van toepassing voor diverse groepen van werknemers.

⁴ Dit cijfer is een ruwe (over)schatting van het aantal tewerkgestelde werknemers waarvoor in de sector-cao een specifieke fietsvergoeding wordt voorzien aangezien in PC 140, PC 152, PC 225, PSC 225.01, PSC 301.01, PC 304, PC 319 en PC 327 (die samen 33.912 werknemers tewerkstellen) voor een (ongespecificeerd) aantal werknemers geen of een alternatieve vergoeding wordt voorzien.

Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de FOD Waso, cijfers van de RSZ over de tewerkgestelde werknemers in 2024Q3

Er zijn **44 P(S)C's** (samen goed voor 9,7% van de tewerkgestelde werknemers in de private sector) die in hun cao **geen specifieke fietsvergoeding** hebben voorzien (zie Tabel 3-3). **Cao nr. 164 is van toepassing op de werknemers en werkgevers die ressorteren onder deze P(S)C's indien er op ondernemingsniveau geen cao over een specifieke fietsvergoeding werd gesloten.** 9 P(S)C's²⁰ van deze 44 P(S)C's zijn in principe een leeg omhulsel, in die zin dat de

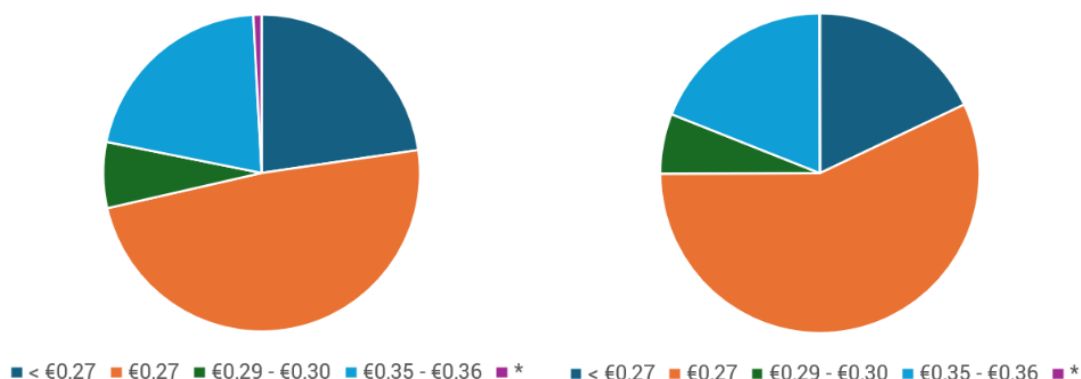
²⁰ Het gaat om PC 106, 125, 142, 149, 301, 315, 328, 329 en 339. Er kan enkel op het niveau van de subcomités een cao worden gesloten die voorziet in een werkgeverstegemoetkoming voor fietspendelaars. Buiten deze subcomités ressorteren in principe geen werkgevers (en dus ook geen werknemers) onder de 9 PC's. De 9 PC's zijn dezelfde als in 2022.

bevoegdheden van deze paritaire comités volledig verdeeld werden over hun subcomités. 4 andere P(S)C's²¹ zijn inactief, maar niet opgeheven.

Grote diversiteit in de hoogte van de specifieke fietsvergoedingen

Figuur 3-1 toont net als in 2022 een grote diversiteit in de hoogte van de specifieke fietsvergoedingen: het bedrag varieert tussen 0,15 EUR/km en 0,36 EUR/km (d.i. het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag van de fietsvergoeding voor het aanslagjaar 2026, inkomstenjaar 2025). 58 van 119 P(S)C's (samen goed voor 1.583.825 werknemers) voorzien in hun cao een kilometervergoeding van 27 eurocent als specifieke fietsvergoeding. In 24 P(S)C's²² (samen goed voor 513.919 werknemers) wordt het bedrag van de fietsvergoeding automatisch aangepast aan het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag.

Figuur 3-1 : Verdeling van de P(S)C's volgens de hoogte van de fietsvergoeding, gewogen op basis van het aantal P(S)C's (links) en het aantal tewerkgestelde werknemers (rechts), situatie op 15.04.2025



Noot: de groep * verzamelt PSC 142.02, dat wel in een specifieke fietsvergoeding voorziet, maar niet in een kilometervergoeding. Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de FOD Waso, cijfers van de RSZ over de tewerkgestelde werknemers in 2024Q3

De hoogte van de specifieke fietsvergoedingen is sterk gestegen sinds de inwerkingtreding van cao nr. 164

102 van de 119 P(S)C's hebben het bedrag van de fietsvergoeding in hun cao verhoogd sinds het overzicht dd. 18 mei 2022 (Tabel 3-4). Zowel de toename van het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag van de fietsvergoeding als de inwerkingtreding van cao nr. 164 zullen een invloed hebben gehad op het optrekken van het bedrag van de fietsvergoeding in de sector-cao's.

Het maximaal (para)fiscaal vrijgesteld bedrag is sinds 2022 opgetrokken van 0,25 EUR/km (inkomstenjaar 2022) tot 0,35 EUR/km (inkomstenjaar 2024) en 0,36 EUR/km (inkomstenjaar 2025). 24 P(S)C's (samen goed voor 17% van de tewerkgestelde werknemers in de private

²¹ Het gaat om PC 101, PSC 102.10, PC 205 en PC 334. PSC 102.10 werd in 2022 nog als actief beschouwd, maar had geen cao gesloten die in een fietsvergoeding voorzag.

²² In het overzicht dd. 18 mei 2022 waren dit er nog 28: PC 117 en PC 309 zijn recent opgeheven. PC 133 en PSC 152.02 hebben in hun cao de fietsvergoeding opgetrokken tot 0.27 EUR/km.

sector) trokken automatisch het bedrag op. PC 323 trok in zijn cao van 29 januari 2024 het bedrag op tot 0,35 EUR/km.

De fietsvergoeding in de cao nr. 164 bedroeg bij de inwerkingtreding op 1 mei 2023 0,27, EUR/km. 58 P(S)C's (samen goed voor 52% van de tewerkgestelde werknemers in de private sector) hebben de fietsvergoeding in hun cao opgetrokken tot 0,27 EUR/km. PSC 120.01, PSC 301.02 en PC 333 hadden op 18 mei 2022 geen specifieke fietsvergoeding voorzien in hun cao; zij namen het referentiebedrag uit cao nr. 164 over als fietsvergoeding.

De fietsvergoeding in de cao nr. 164 wordt jaarlijks aangepast volgens het indexeringsmechanisme zoals vastgesteld in artikel 178, § 3, eerste lid, 2° van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992: voor het inkomstenjaar 2025 bedraagt ze 0,29 EUR/km. **7 P(S)C's koppelen de fietsvergoeding uit hun cao aan de modaliteiten van cao nr. 164. Tot deze 7 P(S)C's behoren** PC 104, PSC 120.03, PC 210 en PC 322, die op 18 mei 2022 nog geen specifieke fietsvergoeding hadden voorzien in hun cao.

Tabel 3-4: Overzicht van de paritaire (sub)comités volgens de verandering in de hoogte van de specifieke fietsvergoeding 2022-2025

Situatie op 15.04.2025	Nummer van betreffende P(S)C's	Aantal tewerkgestelde werknemers 2024Q3
Voorzien een verhoging van het bedrag	PC 100, PSC 102.01 ² , PSC 102.03 ² , PSC 102.05, PSC 102.07, PSC 102.08 ² , PC 102.09, PC 104 ¹ , PC 105, PSC 106.01, PSC 106.02, PSC 106.03, PC 107, PC 109, PC 110, PC 111, PC 112, PSC 113.04 ² , PC 114, PC 115, PC 118, PC 119, PC 120, PSC 120.01 ¹ , PSC 120.03 ¹ , PC 121, PC 124, PSC 125.01, PSC 125.02, PSC 125.03, PC 126, PC 127, PC 128, PC 129, PC 130 ³ , PC 132, PC 133, PC 136, PC 139, PSC 140.02, PSC 140.03, PSC 140.04, PSC 140.05, PSC 142.01, PSC 142.02, PSC 142.03, PSC 142.04, PC 144, PC 145, PC 146, PSC 149.01, PSC 149.02, PSC 149.03, PSC 149.04, PSC 152.02, PC 200, PC 201, PC 202, PSC 202.01, PC 209, PC 210 ^{1 2} , PC 214, PC 215, PC 216, PC 219, PC 220, PC 221, PC 222, PC 224, PSC 225.01 ³ , PC 226, PSC 301.02 ¹ , PSC 303.03, PC 307, PC 311, PC 312, PC 313, PC 314, PSC 315.01, PSC 315.02, PC 317, PC 320, PC 321, PC 322 ¹ , PSC 322.01, PC 323, PC 325, PSC 327.01, PSC 327.02, PSC 328.01, PSC 328.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 333 ¹ , PC 336, PC 337, PSC 339.03, PC 340, PC 341	2.481.177
-waarvan het bedrag naar 0,27EUR/km werd verhoogd	PSC 102.03 ² , PSC 102.05, PSC 102.08 ² , PC 105, PSC 106.02, PSC 106.03, PC 107, PC 111, PC 112, PSC 113.04 ² , PC 114, PC 115, PC 118, PC 119, PC 120, PSC 120.01 ¹ , PC 121, PC 124, PSC 125.01, PSC 125.02, PSC 125.03, PC 126, PC 128, PC 129, PC 132, PC 133, PC 136, PSC 140.03, PSC 142.01, PSC 142.03, PC 144, PC 145, PC 146, PSC 149.01, PSC 149.03, PSC 149.04, PSC 152.02, PC 200, PC 201, PC 202, PSC 202.01, PC 209, PC 214, PC 215, PC 216, PC 219, PC 220, PC 221, PC 222, PC 224, PC 226, PSC 301.02 ¹ , PSC 303.03, PC 311, PC 312, PSC 315.01, PC 321, PC 333 ¹ , PC 336	1.583.825
-waarvan het bedrag werd gekoppeld aan cao nr. 164	PSC 102.01 ² , PC 104 ¹ , PC 109, PC 110, PSC 120.03 ¹ , PC 210 ^{1 2} , PC 322 ¹	135.613
-waarvan het bedrag naar 0,36EUR/km werd verhoogd	PSC 102.07, PC 102.09, PSC 106.01, PC 127, PSC 140.02, PSC 140.04, PSC 140.05, PSC 142.04, PSC 225.01 ³ , PC 307, PC 314, PSC 315.02, PC 317, PC 320, PC 325, PSC 327.02, PSC 329.01, PSC 329.02, PC 330, PC 331, PC 332, PC 337, PSC 339.03, PC 341	513.919
Voorzien geen verhoging van het bedrag	PC 113 ² , PC 140 ³ , PSC 140.01, PC 143, PC 148, PC 152 ³ , PSC 152.01, PC 211, PC 225 ³ , PSC 301.01 ³ , PC 302, PSC 318.02, PC 319 ³ , PSC 319.01, PSC 319.02, PC 324, PC 326,	296.781

Noten: enkel de (119 van de 163) P(S)C's die op 15 april 2025 een specifieke fietsvergoeding voorzagen, zijn opgenomen in bovenstaande tabel.

¹ PC 104, PC 120.01, PSC 120.03, PC 210, PSC 301.02, PC 322, PC 333 voorzagen op 18 mei 2025 geen specifieke fietsvergoeding in hun cao.

² De recentste cao's van PSC 102.01, PSC 102.03, PSC 102.05, PSC 102.08, PC 113, PSC 113.04 en PC 210 die voorzien in een fietsvergoeding, zijn van bepaalde duur en waren volgens het overzicht van FOD Waso op 15 april 2024 niet meer van kracht. Onder de assumptie dat er in de nabije toekomst nieuwe cao's zullen worden neergelegd bij de griffie van de Algemene Directie Collectieve arbeidsbetrekkingen van de FOD Waso, wordt in dit overzicht de fietsvergoeding uit de recentste, maar verlopen cao gebruikt.

³ De cao die een fietsvergoeding voorziet, is niet van toepassing op alle werknemers die ressorteren onder PC 152, PC 225, PSC 225.01, PC 304, PC 319 en PC 327. In PC 130, PC 140 en PSC 301.01 zijn meerdere cao's van toepassing voor diverse groepen van werknemers.

Bron: eigen bewerking CRB-secretariaat op basis van de beschikbare informatie van de FOD Waso, cijfers van de RSZ over de tewerkgestelde werknemers in 2024Q3

Diversiteit in de modaliteiten

Een vijfde van de P(S)C's met een specifieke fietsvergoeding heeft daar voorwaarden²³ aan gekoppeld. Cao nr. 164 bevat ook enkele voorwaarden, waaronder de grens die gesteld wordt aan het bedrag dat wordt toegekend: "de toekenning van de vergoeding wordt geplafonneerd op een afstand van maximum 20 kilometer per enkel traject" (art. 5 van de cao). **16 P(S)C's voorzien in hun cao een gelijkaardige voorwaarde.**

3.4. Beperkt gebruik van het belastingkrediet

Te verduidelijking: in zijn adviesvraag van 30 juni 2025 doelt minister Crucke op twee compensatiemaatregelen van de federale regering, namelijk:

1. Het tijdelijk belastingkrediet bij verplichte verhoging van de fietsvergoeding op basis van de cao nr. 164

Werkgevers uit de privésector die op basis van de cao nr. 164 verplicht zijn om een fietsvergoeding toe te kennen, kunnen een tijdelijke financiële compensatie genieten in de vorm van een belastingkrediet. Het belastingkrediet wordt verleend voor elk belastbaar tijdperk dat verbonden is met de aanslagjaren 2023, 2024, 2025 of 2026 waarin de belastingplichtige een verhoging van de fietskilometervergoeding doorvoert voor verplaatsingen die in de periode van 1 mei 2023 tot 31 december 2024 worden gemaakt.

2. Het tijdelijk belastingkrediet bij facultatieve verhoging van de fietsvergoeding

Werkgevers uit de privésector die facultatief (d.i. los van de verplichte fietsvergoeding op basis van de cao nr. 164) een verhoging van de fietsvergoeding doorvoeren, kunnen eveneens tijdelijk genieten van een belastingkrediet. Dit wordt verleend voor een verhoging van de fietskilometervergoeding die de werkgever facultatief doorvoert voor woon-werkverplaatsingen die de werknemer maakt tijdens de periode van 1 januari 2024 tot 31 december 2026.

Het CRB-secretariaat heeft beide compensatiemaatregelen uitgebreid (met voorbeelden van de berekeningswijze van het belastingkrediet) besproken in een [webartikel](#).

Uit de cijfers voor het aanslagjaar 2024 (inkomstenjaar 2023) blijkt dat het tijdelijk belastingkrediet bij verplichte verhoging van de fietsvergoeding door de toepassing van cao nr. 164 op weinig bijval kan rekenen: het werd toegekend aan slechts 19 belastingplichtigen in de personenbelasting (voor een totaalbedrag van 12.835 EUR) en amper 18 bedrijven in de vennootschapsbelasting voor een totaalbedrag van 23.672 EUR.

²³ Voorbeelden: 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.

Over het gebruik van het tijdelijk belastingkrediet bij facultatieve verhoging van de fietsvergoeding zullen pas in de zomer van 2026 gegevens beschikbaar zijn.

4. De gezondheidseffecten van fietsen van en naar het werk

Regelmatig fietsen heeft heel wat voordelen voor onze fysieke en mentale gezondheid. Wetenschappelijk onderzoek heeft reeds heel wat van deze voordelen kunnen onderbouwen²⁴. Regelmatig bewegen (en dus ook fietsen) maakt ons niet alleen fitter. Het zorgt er ook voor dat we heel wat lichamelijke klachten kunnen verminderen of zelfs voorkomen. De studie van Vias Institute uit 2022 beschrijft aan de hand van meerdere wetenschappelijke bronnen dat “fietsers minder stress ondervinden dan andere pendelaars, minder vaak afwezig zijn wegens ziekte, hun woon-werkverplaatsingen als relatief ontspannend en stimulerend ervaren en ook de meest tevreden reizigers zijn. Bovendien zijn er studies die fietsgebruik associëren met een beter mentaal welzijn, een hogere vitaliteit en minder gevoelens van eenzaamheid.” (p. 19 van Bouwen et al., 2022). De studie van Decisio (2021) onderbouwt naast het positieve effect van fietsen op de productiviteit via een lager ziekteverzuim, dat actieve werknemers in de uren dat ze werken productiever zijn dan hun minder actieve collega's. Regelmatig fietsen en lopen vergroot namelijk zowel de fysieke als mentale fitheid.

Minder vroegtijdige overlijdens

De studie van het Vias Institute uit 2022 becijferde een netto-gezondheidseffect van jaarlijks 1.294 vermeden vroegtijdige overlijdens in België (Bouwen et al., 2022). De gunstige gezondheidseffecten van lichaamsbeweging zijn veel groter dan het ongevalsrisico en de verhoogde blootstelling aan luchtvervuiling voor fietsers.

Verder becijferde deze studie de netto-gezondheidseffecten van twee toekomstscenario's. Ten eerste zou een macro-toename met 17,5% van het aantal gefietste kilometers tegen 2030²⁵ betekenen dat er tussen 2019 en 2030 elk jaar 89 personen minder vroegtijdig overlijden dan in 2019. Ten tweede zou een modal shift van 20% van de woon-werkverplaatsingen met de auto naar woon-werkverplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer²⁶ een netto-gezondheidseffect van 52 vermeden vroegtijdige overlijdens per jaar betekenen.

Netto baten voor de maatschappij

De studie van Transport & Mobility Leuven uit 2022 hield in haar berekening van de maatschappelijke kosten-baten van de fiets naast de fysieke en mentale gezondheidseffecten ook rekening met de kostprijs, de verplaatsingstijd, de infrastructuurkosten en de baten m.b.t. congestie, lawaai en openbare ruimte (Vanpée et al, 2022). Ze becijferde dat iedere kilometer die met de fiets wordt afgelegd, een nettowinst voor de maatschappij betekent (0,98 EUR/km

²⁴ Het [fietsverslag van de Raden](#) uit 2022 besteedt hier een volledig hoofdstuk aan.

²⁵ Dit is een voorspelling van het Federaal Planbureau waarbij de toename zowel mensen inhoudt die al geregeld fietsen en nog meer zullen fietsen als nieuwe fietsers.

²⁶ De hypothese is dat 20% van de woon-werkverplaatsingen van meer dan 10 km die momenteel met de auto worden gedaan, wordt vervangen door een multimodale verplaatsing van trein en fiets. Op basis van een Vias-enquête bij 2000 respondenten kwam dit neer op een toename met 6,9% van het aantal gefietste kilometers.

voor een conventionele fiets en 0,22 EUR/km voor een elektrische fiets), terwijl dezelfde kilometer die met de auto wordt afgelegd een netto maatschappelijk verlies oplevert (-1,02 EUR/km). Dit betekent dat een modal shift van de auto naar de (elektrische) fiets een nettowinst van resp. 1,99 EUR (conventioneel) en 1,23 EUR (elektrisch) per kilometer oplevert voor de maatschappij. De positieve gezondheidseffecten van de fiets wegen hierbij het meest door.

Stijgend aantal fietsongevallen tijdens het woon-werkverkeer

Het toenemend fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer vertaalt zich in absolute termen in een iets hoger aantal fietsongevallen: van 1.711 fietsers betrokken bij een ongeval tijdens hun woon-werkverplaatsingen in 2019 naar 1.848 fietsers in 2023 (cijfers Statbel²⁷).²⁸ In relatieve termen steeg het aantal fietsers die van en naar het werk rijden sneller²⁹ dan het aantal fietsongevallen die plaatsvonden tijdens het woon-werkverkeer. Bovendien veroorzaakte het ongeval in meer dan negen op de tien gevallen geen of slechts lichte verwondingen. De ernst van de fietsongevallen (zwaar letsel of sterfte) steeg in 2022 t.o.v. 2019 maar daalde opnieuw in 2023³⁰.

Het aandeel van speedpedelec-fietsers in de woon-werkverkeersongevallen steeg aanzienlijk in de laatste jaren (van 4% van de ongevallen in 2019 tot 15% van de ongevallen in 2023). De kans dat de speedpedelec-fietsers een zwaar letsel (of meer) aan het ongeval overhoudt, is groter dan bij een conventionele of elektrische fietser (143 per 1000 ongevallen in vergelijking met resp. 54 en 64 per 1000 ongevallen) en deze kans is mettertijd ook gestegen (84,5 per 1000 gevallen in 2019 tot 143 per 1000 ongevallen in 2023).

In verband met de veiligheid en het welzijn van werknemers die de fiets gebruiken voor hun woon-werkverkeer of in uitvoering van hun werk, dienen de werkgevers een aantal verplichtingen na te komen. Een overzicht van de voornaamste verplichtingen ter zake vindt u in [de checklist van de secretariaten van de CRB en de NAR](#) dd. 27/02/2024.

²⁷ Het Vias Institute heeft een infografiek gemaakt over de ongevallen op de weg tijdens het woon-werkverkeer. Het instituut maakte op basis van cijfers van Statbel een selectie van de ongevallen die plaatsvonden op werkdagen tussen 7 en 9 uur of tussen 16 en 18 uur en waarbij de slachtoffers tussen 25 en 55 jaar oud waren.

²⁸ Twee nuanceringen. Ten eerste, de cijfers tonen een piek in 2022 met 1.908 fietsers betrokken in een verkeersongeval van en naar het werk. 2022 was een dodelijk jaar voor de kwetsbare gebruikers in het verkeer. Meer info vindt u [hier](#). En ten tweede, het aantal ongevallen met een conventionele fiets is in de periode 2019-2023 gedaald (van 1.281 tot 995 fietsers). Het aandeel van de conventionele fiets in woon-werkongevallen met de fiets is gedaald van 75% tot 54% in deze periode.

²⁹ Het aantal ongevallen tijdens het woon-werkverkeer steeg met 8,0% in de periode 2019-2023. Het aantal tewerkgestelde werknemers die hun woon-werktraject afleggen met de fiets werd berekend door het aantal tewerkgestelde werknemers in 12/2019 en 12/2023 van de RSZ te vermenigvuldigen met het modale aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer als hoofdvervoermiddel in 2019 (BEMOB; 14,1%) en 2023 (BEMOB: 15%). Het aantal fietsers tijdens het woon-werkverkeer steeg met 9,6% in de periode 2019-2023. Als er ook rekening wordt gehouden met de occasionele fietsers of de fietsers die de fiets als secundair vervoermiddel gebruiken in het modale aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer (BEMOB: 28,5% in 2019 en 32% in 2023), dan steeg het aantal fietsers met 15,6% in de periode 2019-2023.

³⁰ In 2019 liepen 59 per 1000 fietsongevallen tijdens het woon-werkverkeer af met een zwaar letsel of sterfte, in 2022 en 2023 was dit resp. 64 en 58 per 1000 ongevallen.

5. De sociaal-economische effecten van de fietseconomie

De fietssector creëert netto toegevoegde waarde en werkgelegenheid

De studie van Transport & Mobility Leuven uit 2024 geeft een duidelijk cijferbeeld van de economische impact van de fietssector op de Belgische economie (De Wachter et al., 2024). De sector creëerde in 2022 een totale netto toegevoegde waarde³¹ van 951 miljoen euro en bood werk aan bijna 18.000 voltijdse equivalenten (VTE's). In de afgelopen 8 jaar is de sector met bijna 90% gegroeid en toont hij nog steeds een aanzienlijk groeipotentieel (zie infra).

De hoogste netto toegevoegde waarde kwam van het fietstoerisme (214 miljoen euro), de aanleg en het onderhoud van fietsinfrastructuur (207 miljoen euro) en de fietsverkoop (214 miljoen euro). In termen van werkgelegenheid zijn het vooral de fietslogistiek (7.021 VTE's), het fietstoerisme (3.358 VTE's) en de fietsverkoop (2.813 VTE's) die de meeste werkgelegenheid scheppen.

Een marktstudie voor federatie Traxio voegt toe dat het jaar 2022 een topjaar was voor de fietsmarkt (Traxio, 2023). Na de eerste lockdown van maart 2020 was er een enorme interesse in de aankoop van nieuwe fietsen en in fietsherstellingen/onderhoud, met wachtrijen voor de fietshandels tot gevolg. Door de uitputting van de bestaande stocks en anticiperend op een potentieel hoog blijvende vraag hebben de fietshandelaars in 2020 enorme bestellingen geplaatst voor hun stock van het jaar 2021. Productie-, grondstoffen- en transportproblemen zorgden in 2021 echter nog steeds voor een tekort aan zowel onderdelen (remkabels, zadels, frames, batterijen, elektromotoren...) als afgemonteerde fietsen. 'Standaard' fietsen konden vrij goed geleverd worden, maar fietsen op maat, sportieve fietsen en high-end modellen kenden wel leveringsproblemen. De bevoorrading van fietsen verbeterde verder in 2022, zij het dat in bepaalde gevallen pas later dan gepland kon worden geleverd. Deze boost in de fietsenverkoop maakte van 2022 een topjaar.

Wegens de grote stock die werd opgebouwd, plaatsten fietshandels in 2023 minder bestellingen (Traxio, 2024). In 2024 gaven vier op de tien fietshandels kortingen van zeker 20 procent om de resterende stock uit de coronapandemie te liquideren (vrtnws, 2024). Ook het natte weer en de opkomst van de tweedehandsmarkt in elektrische fietsen (mede dankzij fietsleasing) maakten van 2024 een uitdagend fietsjaar³².

Cashflow is een grote uitdaging voor de fietshandelaar (Traxio, 2023). De fietshandelaar moet vooraf een steeds groter deel van zijn stock inkopen en pre-financieren. Dat leidt niet alleen tot grotere stocks bij de fietshandelaars maar ook tot een groter financieel risico want de (inkoop)prijzen van fietsen stijgen in het algemeen. Deze situatie kan moeilijk zijn voor de kleine spelers op de markt en/of voor wie weinig financiële buffer of leningscapaciteit heeft. De sector kent eveneens een consolidatiegolf van overnames en centralisering van grote groepen of investeringsmaatschappijen. Daarnaast is er een professionaliseringsgolf bij de

³¹ "De netto toegevoegde waarde is de totale waarde die een economische sector toevoegt aan de productie van goederen en diensten, na aftrek van de waarde van gebruikte grondstoffen en diensten die zijn ingekocht van andere bedrijven." (p. 5 van De Wachter et al., 2024).

³² De evolutie van de fietsverkoop in België volgens cijfergegevens van Traxio: 580.575 fietsen (2019), 600.231 (2020), 584.913 (2021), 695.871 (2022), 568.605 (2023) en 540.356 (2024).

fietshandelaar, ook bij de kleinere, om een aankoop met expertise- en onderhoudspakket aan de consument te kunnen aanbieden. De professionalisering speelt ook volgens Traxio (2025) een rol in de fietsleasing (40% van de fietsverkoop in 2024). “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.” (p. 21 van Traxio, 2025).

De fietssector heeft een aanzienlijk groeipotentieel

De studie van De Wachter et al. (2024) identificeert in 2022 vier relatief nieuwe fietsactiviteiten die een exponentiële groei kennen en nog veel groeipotentieel hebben: fietsleasing en samenhangend fietsverzekeringen, deelfietsen en fietslogistiek.

De fietsverkoop creëert werkgelegenheid aangezien bijna 70% van de fietsaankopen nog steeds in een fysieke fietswinkel gebeurt (Traxio, 2024). In 2023 werden er bijna 570.000 fietsen verkocht.³³ Voor het eerst ligt het aandeel van elektrische fietsen (51%) hoger dan dat van traditionele fietsen (49%). Het groeiende aandeel van e-bikes in de verkoopcijfers leidt tot een opwaartse trend in de prijs, waarbij de gemiddelde prijs per fiets stijgt van € 1.244 in 2019 tot € 1.915 in 2023 (De Wachter et al., 2024). Dit betekent een reële stijging (de inflatie buiten beschouwing gelaten) van 31% van de gemiddelde verkoopprijs. In 2023 bedroeg het totale aantal geleasede bedrijfsfietsen 118.757. 80% van de leasefietsen zijn elektrische fietsen, waarvan 15% speedpedelecs. 2024 was een topjaar met 52.278 nieuwe leasefietsen (Traxio, 2025).

Succesvolle invoering van het fietsregistratieplatform Mybike in april 2024

Fietsdiefstal of het risico erop ontmoedigt (potentiële) fietsers. Een derde van de bevroagden van de BEMOB-enquête uit 2019 gaf aan bang te zijn dat hun fiets wordt gestolen en 26% van de fietsers uit de BEMOB-enquête uit 2024 verklaarde na een fietsdiefstal het fietsgebruik gestopt of verminderd te hebben (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2020 en 2024a). Jaarlijks worden er rond de 30.000 aangiftes van fietsdiefstal gedaan of zo'n 82 per dag (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2025). Slechts 48% van de fietsdiefstallen zou bij de politie worden aangegeven (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2024c).

Mybike is een samenwerking tussen de federale overheid, de drie gewesten en de federale politie. Via het platform Mybike.belgium.be kunnen burgers hun fiets registreren en identificeren met behulp van een sticker. Het fietsregistratieplatform werkt zowel voor nieuwe als tweedehandsfietsen. In het Brussels hoofdstedelijk gewest bestaat het systeem al sinds 2019, met al 55.793 geregistreerde fietsen (Dep. MOW, 2025). Er zijn sinds de oprichting van Mybike.belgium.be 75.057 fietsen bijgekomen in 1 jaar, 54.850 in Vlaanderen, 6.931 in Brussel en 13.276 in Wallonië. In totaal zijn er nu al meer dan 130.850 fietsen geregistreerd.

Via de fietsregistratie vindt men tot 3,5 keer meer de gestolen fiets terug dan wanneer een fiets niet geregistreerd staat op Mybike.

³³ Dat is een daling van 126.266 eenheden t.o.v. het topjaar 2022.

Referentielijst

BOUWEN, L., DONS, E. en A. SCHOETERS (2022). De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België – Literatuuronderzoek en kostenbatenanalyse van een toename van het fietsgebruik in België, Brussel: Vias Institute.

DECISIO (2021), Schatting monetaire waarde gezondheidseffecten van bewegen door werknemers, Amsterdam, Decisio, 25 p.

DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN. 1 jaar mybike: 130.850 fietsen geregistreerd, meer diefstallen opgelost. <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten/1-jaar-mybike-130850-fietsen-geregistreerd-meer-diefstallen-opgelost>, geraadpleegd op 25.09.2025.

DE WACHTER, E., HENRION, V., VANPEE, R. en B. VAN ZEEBROECK (2024). De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land. Brussel: Transport & Mobility Leuven.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2020), Enquête BeMob: Voor- en nadelen van de gebruikelijke vervoerswijzen, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 24 p.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2021), Enquête BeMob: Woon-werkverplaatsingen in 2019 en 2020, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 8 p.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2023), Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 64 p.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2024a), Enquête BeMob: Gebruik van fietsen en steps, FOD Mobiliteit en Vervoer, 25 p.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2024b), Enquête BeMob; Woon-werkverplaatsingen in 2022 en 2023, FOD Mobiliteit en Vervoer, 10 p.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2024c), Fietsdiefstal en -verzekering, <https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/fietsen/fietsdiefstal-en-verzekering>, geraadpleegd op 25.09.2025.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2025), Kerncijfers van de fiets – tweede editie, Brussel, FOD Mobiliteit en Vervoer, 69 p.

PIRLET, F. en N. DE BAETS (2024), Structurele ondernemingsstatistieken 2022, Brussel: Statbel.

TRAXIO (2023), De Belgische fietsmarkt in 2022, Brussel, Traxio, 36 p.

TRAXIO (2024), Belgische fietsmarkt in 2023: pauzeknop, maar niet voor de e-bike met voor het eerst een marktaandeel van meer dan 50%, <https://www.traxio.be/artikels/belgische-fietsmarkt-in-2023-pauzeknop-maar-niet-voor-de-e-bike-met-voor-het-eerst-een-marktaandeel-van-meer-dan-50>, geraadpleegd op 25.09.2025.

TRAXIO (2025), De toekomst is de fiets en leasing!, Brussel, Traxio, 28 p.

VANPEE, R. en B. VAN ZEEBROECK (2022). A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North Rhine-Westphalia. Brussel: Transport & Mobility Leuven.

VRTNWS (2024), Stevige kortingen op fietsen: wat is er aan de hand in de fietsenhandel?, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/11/20/fietsen-korting-traxio-velo/>, geraadpleegd op 25.09.2025.

Bijlage

NACE-codes worden door de Europese Unie en België toegekend aan bepaalde klassen van economische activiteiten (al dan niet commercieel). De "hoofdactiviteit" is de NACE-code die een bepaalde "economische eenheid" (bedrijf, instelling, rechtspersoon) heeft opgegeven als meest bijdragend aan haar totale toegevoegde waarde:

- A – Landbouw, bosbouw en visserij
- B – Winning van delfstoffen
- C – Industrie
- D – Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht
- E – Distributie van water, afval en afval-waterbeheer en sanering
- F – Bouwnijverheid
- G – Groot- en detailhandel, reparatie van auto's en motorfietsen
- H – Vervoer en opslag
- I – Verschaffen van accommodatie en maaltijden
- J – Informatie en communicatie
- K – Financiële activiteiten en verzekeringen
- L – Exploitatie van en handel in onroerend goed
- M – Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten
- N – Administratieve en ondersteunende diensten
- O – Openbaar bestuur en defensie, verplichte sociale verzekeringen
- P – Onderwijs
- Q – Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening
- R – Kunst, amusement en recreatie
- S – Overige diensten
- T – Huishoudens als werkgever, niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik
- U – Extraterritoriale organisaties en lichamen