

---

# Verlag NAR: fietsgebruik in het woon-werkverkeer



De federale regering lanceerde voor de periode 2021-2024 het actieplan 'BE CYCLIST', dat de fiets promoot. In het kader van dit plan maken de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) analyses van het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer.

---

**Onderwerpen:** [Overheidsbeleid](#), [Verkeersveiligheid](#), [Gezondheidsbevordering](#)

©: preventActua 15/2022

**Last change:** 26.11.25

---

## Sociaal overleg en cao nr. 164

Volgens de CRB en de NAR is het sociaal overleg een belangrijke hefboom voor een vlotter en duurzamer woon-werkverkeer. De sociale partners kunnen afspraken maken over de financiële werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer. Ook adviseren zij over instrumenten die een gedragswijziging kunnen aanmoedigen (bv. mobiliteitsbudget, specifiek kader voor het woon-werkverkeer en bedrijfswagens).

Op 1 mei 2023 trad cao nr. 164 in werking, die een fietsvergoeding voorziet voor alle werknemers van de privésector voor wie geen enkele onderneming-cao of sector-cao een specifieke fietsvergoeding heeft voorzien. Cao nr. 164 heeft een duidelijke positieve impact op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

## Gebruik van de fiets

De fiets is het vervoermiddel dat de sterkste toename kende tussen 2005 en 2017 (7,8% van de hoofdverplaatsingen met de fiets vs. 11,1%). 92% van de pendelaars die de fiets gebruiken als hoofdvervoermiddel voor de woon-werktrajecten, woont op minder dan 15 kilometer van de werkplaats.

Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer blijft stijgen: uit de nieuwste analyse (2023-2024) blijkt dat 15% van de werknemers de fiets als hoofdvervoermiddel gebruikt voor woon-werkverplaatsingen. In de analyse van 2021-2022 ging het nog om een aandeel van 14,1%. Ook het occasionele fietsgebruik (bv. enkel in de zomer) en het fietsgebruik als

secundair vervoermiddel (bv. als vervoermiddel naar het station) zit met 32% in de lift. In 2019 ging het nog om 28,9% en in 2020 om 30,5%.

Uit het verslag van 2022 bleek dat de elektrische fiets in opmars is bij de werknemers: de ontwikkeling van elektrisch ondersteunde fietsen bevordert waarschijnlijk het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer, vooral wanneer de afstanden langer zijn. Hoe hoger het ondersteuningsniveau, hoe langer de gemiddelde afgelegde afstand (5,7 km met een 'gewone' fiets, 10 km met een elektrische fiets tot 25 km/u, en 25 km met een speedpedelec). Het percentage personen die woon-werkverplaatsingen maken met de fiets en over een bedrijfsfiets beschikken, bedroeg ongeveer 7,5% in 2020. Een groot deel van die bedrijfsfietsen zijn elektrische fietsen.

In België woont 30% van de werknemers op minder dan vijf km van de werkplek. In die groep gebruikt een op de vier werknemers (24%) de fiets als belangrijkste vervoermiddel om naar het werk te gaan, terwijl een op de twee werknemers (56%) zich vooral met de auto of met de motorfiets verplaatst.

Het stijgend gebruik van de fiets als vervoermiddel van en naar het werk, heeft helaas ook een negatief gevolg: uit een studie van Assuralia (2019-2024) blijkt dat bij ongevallen **in het woonwerkverkeer steeds vaker fietsers betrokken** zijn. Om fietsers te beschermen tegen ongevallen is het belangrijk om **bij het uitwerken van het bedrijfsmobiliteitsbeleid ook in te zetten op de veiligheid van de fietsers**.

## Verschillen in gebruik

Het gebruik van de fiets verschilt tussen de bedrijfstakken. Dat heeft te maken met de geografische situering en de herkomst van de werknemers, de arbeidsorganisatie en het

mobilitieitsbeleid. Financiële instellingen en IT-bedrijven doen bijvoorbeeld vaak een beroep op werknemers die verder wonen. Voor die werknemers is het gebruik van de fiets naar de werkplek dikwijls moeilijk.

Er zijn grote verschillen tussen de regio's wat betreft fietsgebruik voor woon-werkverplaatsingen (Vlaanderen > Brussel > Wallonië). Dat heeft mogelijk te maken met de kwaliteit en de veiligheid van de fietsinfrastructuur, met een verschil in fietscultuur en met de topologie. Gevaarlijke fietsroutes worden dikwijls genoemd als reden waarom men niet met de fiets naar het werk gaat (vooral in Brussel en Wallonië), samen met een te grote woon-werkafstand (resp. 57% en 56%).

## Werkgeversvergoeding

Steeds meer loontrekkers ontvangen een fietsvergoeding. In 2024 deden 867.751 loontrekkers (20,4%) een beroep op een fietsvergoeding, voor een totaalbedrag van 329 miljoen op jaarbasis. In 2021 waren dat nog 631.604 loontrekkers (15,1%). De gemiddelde fietsvergoeding op jaarbasis per loontrekker steeg van 270 euro (in 2021) naar 380 euro (in 2024). Ook het aantal werkgevers die vergoedingen hebben uitgekeerd, steeg in de periode 2022-2024 verder in bijna alle bedrijfstakken.

## Combinatie trein+fiets

Het is volgens de Raden belangrijk dat de NMBS aantrekkelijke tariefformules voor de combinatie van trein en fiets aanbiedt. Ze pleiten ook voor een transparant en uniform prijsbeleid voor alle beveiligde fietsenparkings en vinden dat de NMBS gratis niet-beveiligde fietsenparkings moet blijven aanbieden.

De NMBS moet daarnaast verder bestuderen welke aanpassingen nodig zijn aan het bestaande rollend materieel om meer fietsen te kunnen vervoeren.

Ook willen de Raden dat de NMBS partnerschappen aangaat met deelfietspartners om het aanbod van deelfietsen aan de stations te verruimen. Als er geen ruimte meer beschikbaar is voor bijkomende fietsparkeerplaatsen, zou moeten worden nagegaan of er extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd op ongebruikte terreinen van de NMBS of Infrabel nabij de stations.

## Bronnen

- Rapport nr. 126 'Tussentijds verslag over de promotie van de fiets voor het woon-werkverkeer', NAR
- Rapport nr. 139 'Het fietsgebruik in het kader van het woon-werkverkeer: evaluatie van de impact van de cao nr. 164', NAR