



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

KERNCIJFERS VAN DE FIETS IN BELGIË, TWEEDE EDITIE



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteur

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit - Dienst Strategie en transversaal beleid

dirmobsec@mobiliteit.fgov.be

Verantwoordelijke uitgever

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 BRUSSEL

Ondernemingsnr. 0 308 357 852

Inhoud

Inleiding

Voordelen van het fietsen

- ▶ Ervaren voordelen van het fietsen
- ▶ Ervaren nadelen van fietsen
- ▶ Netto voordelen van het fietsen in België
- ▶ Externe kosten en baten per afgelegde kilometer per vervoerswijze

Fietsverkoop, fietsleasing, gemiddelde prijs en aankoopintenties in België

- ▶ Fietsverkoop van 2020 tot 2023
- ▶ Verdeling van de fietsverkoop per type
- ▶ Nieuwe fietsen verkocht per duizend inwoners in 2022
- ▶ Aankoopintenties binnen 2 jaar
- ▶ Nieuwe elektrische fietsen verkocht per duizend inwoners in 2022
- ▶ Aantal afgesloten fietsleasecontracten
- ▶ Bedrijfsfiets: verdeling per leeftijdscategorie
- ▶ Aantal inschrijvingen van speed-pedelecs
- ▶ Regionale verdeling van inschrijvingen van speed-pedelecs
- ▶ Geschatte aankoopprijs van verschillende soorten fietsen in de afgelopen jaren
- ▶ Gemiddelde prijs per fiets en sectoropbrengsten

Verplaatsingen met de fiets (alle redenen)

- ▶ Modal split in aantal reizen en afstand
- ▶ Modal split in aantal aangegeven kilometers per type fiets
- ▶ Modal split naar reisafstand (aantal reizen)
- ▶ Evolutie in het fietsgebruik tussen 2022 en 2024
- ▶ Gebruikspercentages fietsen naar regio van verblijf
- ▶ Frequentie van het gebruik van verschillende types fietsen door Belgische volwassenen in 2024
- ▶ Evolutie in fietsgebruik tussen 2022 en 2024
- ▶ Frequentie van gebruik voor andere doeleinden dan woon-werkverkeer, naar type fiets
- ▶ Frequentie van gebruik voor andere doeleinden dan woon-werkverkeer, per regio
- ▶ Gebruik van fietsen en elektrische fietsen minstens één keer per week in en buiten de stad

Verplaatsingen met de fiets (woon-werk)

- ▶ Verandering in het modale aandeel van fietsen voor woon-werkverkeer
- ▶ Modaal aandeel van fietsen voor woon-werkverkeer, naar geslacht
- ▶ Type fiets gebruikt voor woon-werkverkeer, naar geslacht en leeftijdscategorie
- ▶ Frequentie van fietsgebruik voor woon-werkverkeer, per regio
- ▶ Frequentie van fietsgebruik voor woon-werkverkeer, per type fiets
- ▶ Woon-werkverkeer in zijn geheel, per werkplek

Fiets en trein

- ▶ Aantal fietsparkeerplaatsen bij stations
- ▶ Aantal fietsen in de trein
- ▶ Aantal fietsplaatsen op NMBS treinen

- ▶ Wijze gebruikt om naar het station te gaan voor woon-werkverkeer
- ▶ Frequentie van fietstransport per trein en type fiets voor alle doeleinden
- ▶ Fietsen in de trein en redenen om te reizen

Potentieel van de fiets

- ▶ Modes vervangen door fietsen voor woon-werkverkeer
- ▶ Aantal kilometers dat mensen bereid zijn af te leggen om naar hun werk- of studieplaats te gaan

Fiscaliteit en fietsbeleid

- ▶ Totaalbedrag fietskilometervergoeding
- ▶ Aantal gefietste kilometers waarvoor een vergoeding is betaald
- ▶ Fietskilometervergoeding: totaalbedrag en totaal aantal kilometers
- ▶ Aantal belastingbetalers met een kilometervergoeding voor fietsen in België
- ▶ Evolutie van de gemiddelde kilometervergoeding in België
- ▶ Evolutie van het percentage werknemers met fietskilometervergoeding, per regio
- ▶ Verdeling van fietskilometervergoedingen per regio
- ▶ Percentage werknemers met kilometervergoeding per gemeente in België
- ▶ Percentage werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt per gemeente in Wallonië
- ▶ Percentage werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt per gemeente in Vlaanderen
- ▶ Gemeenten met het hoogste percentage werknemers die een kilometervergoeding ontvangen
- ▶ Maatregelen van werkgevers om fietsen te promoten
- ▶ Maatregelen om fietsen aan te moedigen

Fietsongevallen en veiligheid

- ▶ Evolutie van het aantal ongevallen met letsel in de eerste 9 maanden van het jaar
- ▶ Aantal fietsers betrokken bij ongevallen naar leeftijd en type fiets
- ▶ Aantal omgekomen fietsers naar leeftijd en type fiets
- ▶ Gemiddelde leeftijd van verkeersslachtoffers en doden binnen 30 dagen (2020-2022)
- ▶ Risico op dodelijk ongeval* en risico op letselongeval** per type fiets en leeftijdscategorie (2018-2020)
- ▶ Verdeling van slachtoffers naar type fiets
- ▶ Percentage en ernst van ongevallen de voorbije 5 jaar per type fiets
- ▶ Frequentie van helmdracht per regio en gender
- ▶ Frequentie van helmdracht per type fiets

Fietsdiefstal

- ▶ Fietsdiefstallen per regio
- ▶ Aangifte van fietsdiefstal in België
- ▶ Cartografie van de fietsdiefstallen in 2023
- ▶ Frequentie van fietsdiefstallen
- ▶ Plaats van de fietsdiefstal in België
- ▶ Markering van gestolen fietsen in 2023
- ▶ Mybike: platform voor fietsregistratie
- ▶ Gedrag na een fietsdiefstal

Fietseconomie

- ▶ Netto toegevoegde waarde van de fiets
- ▶ Netto toegevoegde waarde van de fiets in duizenden euro's

- ▶ Tewerkstelling (VTE) in de fietseconomie
- ▶ Opdeling voltijds equivalenten fietsactiviteiten

Fietsinfrastructuur

- ▶ Evolutie van de investeringen in fietsinfrastructuur in België
- ▶ Netto toegevoegde waarde en werkgelegenheid, verbonden aan fietsinfrastructuur
- ▶ Perceptie van de kwaliteit en het onderhoud van de fietsinfrastructuur per regio

Lijst van bronnen

INLEIDING

De tweede editie van de kerncijfers van de fiets bevat de essentiële statistieken over fietsen in België. Deze statistieken zijn gegroepeerd onder 12 thema's.

De belangrijkste trends worden hieronder samengevat.

ELEKTRISCHE FIETSEN WORDEN STEEDS BELANGRIJKER

Tussen 2017 en 2023 steeg het aandeel van elektrische fietsen (inclusief speed-pedelecs) in het totaal aantal afgelegde aangegeven kilometers in België van 1,3% naar 3,7%. Het aandeel van niet-elektrische fietsen steeg van 3,3% naar 3%.

In 2023 werden er voor het eerst meer elektrische fietsen verkocht in België dan niet-elektrische fietsen.

Deze groei in de verkoop van elektrische fietsen wordt ondersteund door een sterke toename in het leasen van fietsen. 80% van de geleasede fietsen is zelfs elektrisch.

De aankoopintenties voor de komende twee jaar zijn twee keer zo hoog voor elektrische fietsen als voor niet-elektrische fietsen.

De groei in de verkoop van elektrische fietsen leidt tot een stijging van de gemiddelde verkoopprijs van fietsen. Tussen 2019 en 2023 zal de gemiddelde prijs van een fiets stijgen

van 1.244 euro naar 1.915 euro, een stijging van 54%.

Vrouwen kiezen voor het woon-werkverkeer vaker voor een elektrische fiets dan voor een niet-elektrische fiets. Het tegenovergestelde geldt voor mannen.

FIETSEN IS GOED OP INDIVIDUEEL NIVEAU EN VOOR DE SAMENLEVING ALS GEHEEL

De belangrijkste voordelen van elektrische en niet-elektrische fietsen zijn de gezondheid en de milieuvriendelijkheid.

De voordelen van fietsen, vooral op het gebied van gezondheid, wegen op tegen de externe kosten¹. Het nettovoordeel bedraagt 1,48 euro per afgelegde kilometer met een niet-elektrische fiets en EUR 0,85/km voor elektrische fietsen.²

1 Hieronder wordt verstaan de externe kosten: ongevallenkosten, lokale luchtvervuiling, klimaatverandering en geluidshinder.

2 Bron: A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML

Ondanks het risico op ongevallen en de verhoogde blootstelling van fietsers aan luchtvervuiling, heeft fietsen in België, dankzij het gunstige effect op de gezondheid (1.294 vroegtijdige sterfgevallen vermeden) en de vermindering van de daarmee gepaard gaande CO₂-uitstoot (137.000 ton vermeden), een netto positieve jaarlijkse impact van €8,4 miljard.³

IN DE PERIODE 2015-2022 GROEIDE DE WERKGELEGENHEID IN DE FIETSECONOMIE MET 147% EN DE NETTO TOEGEVOEGDE WAARDE⁴ (NTW) MET 90%. DEZE GROEI IS SNELLER DAN DE ECONOMIE ZONDER FIETSEN

In 2022 creëerde de fietseconomie in België een totale netto toegevoegde waarde van 951 miljoen euro en stelde ze 17.434 voltijdse equivalenten (VTE's) tewerk.

Tussen 2020 en 2022 tijdens de pandemie groeide de fietssector sneller dan andere sectoren. Het groeide met gemiddeld 15% per jaar, 3 keer meer dan de economie zonder de fietssector.

De hoogste netto toegevoegde waarde (NTW) was te vinden in de sectoren fietstoerisme, fietsinfrastructuur en verkoop van fietsen en onderdelen.

3 Bron : De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België, Vias 2022.

4 De netto toegevoegde waarde (NTW) is de totale waarde die een economische sector toevoegt aan de productie van goederen en diensten, verminderd met de waarde van de gebruikte grondstoffen en diensten die van andere bedrijven zijn gekocht.

HET GEBRUIK VAN FIETSEN VERSCHILT VAN REGIO TOT REGIO

In Vlaanderen gebruikt slechts 29% van de mensen nooit de fiets, tegenover 72% in Wallonië en 68% in Brussel.

In 2024 gebruikt 40% van de onder-vraagden in Vlaanderen minstens een paar dagen per jaar een elektrische fiets. 52% gebruikte niet-elektrische fietsen. In Wallonië was dat 22% voor de niet-elektrische fiets en 11% voor de elektrische fiets. In Brussel gebruikte 26% een niet-elektrische fiets en 15% een elektrische fiets.

In Wallonië wordt fietsen vooral gebruikt voor sport en ontspanning. 72% van de Waalse fietsers gebruikt de fiets alleen voor ontspanning/sporten, tegenover 21% in Vlaanderen.

In Vlaanderen wordt de fiets op meer verschillende manieren gebruikt. De fiets wordt gebruikt voor ontspanning, maar ook om boodschappen te doen, naar het werk te gaan, mensen te bezoeken.

In 2023 werd 92,4% van het totale bedrag aan fietskilometervergoedingen ontvangen in Vlaanderen, 4,4% in Wallonië en 3,2% in Brussel.

WOON-WERKVERKEER MET DE FIETSEN NEEMT TOE

In 2023 zal 32% van de werknemers de fiets gebruiken om naar het werk te gaan, hetzij als hun belangrijkste vervoermiddel, hetzij als een manier om een station te bereiken.

Tussen 2017 en 2023 steeg het totale aantal gefietste kilometers waarvoor een kilometervergoeding werd ontvangen van 568 miljoen naar 1,078 miljard.

Tegen 2023 kreeg 17% van de Belgische werknemers een fietskilometervergoeding. Dit cijfer was 26% voor Vlaanderen, 6% voor Brussel en 3% voor Wallonië.

Het modale aandeel van de fiets als belangrijkste vervoermiddel tussen woon- en werkplaats steeg tussen 2005 en 2021 met 80% tot bijna 15%.

TUSSEN 2015 EN 2022 STEEG HET AANTAL SLACHTOFFERS VAN ONGEVALLEN MET ELEKTRISCHE FIETSEN STERK, MAAR DAALDE HET RISICO OP DODELIJKE ONGEVALLEN PER AFGELEGDE KILOMETER

Tussen 2015 en 2022 is het aandeel van elektrische fietsers in het aantal verkeersdoden verzevenvoudigd tot 7%.

Het aandeel van niet-elektrische fietsers in het aantal dodelijke slachtoffers steeg licht van 16,8% naar 18%.

Als er echter rekening wordt gehouden met het aantal afgelegde kilometers, is het risico op een ongeval per miljard afgelegde kilometers in Vlaanderen gedaald.

Het risico op een dodelijk ongeval per gefietste (al dan niet elektrische) kilometer bij senioren (65 jaar of ouder)

is bijna 6 keer hoger dan bij andere leeftijdsgroepen.

INVESTERINGEN IN FIETSFRASTRUCTUUR STEGEN STERK TIJDENS DE PANDEMIE

De groei in investeringen in fietsinfrastructuur was bijzonder sterk tussen 2020 en 2021.

Regionale investeringen in fietsinfrastructuur, inclusief onderhoud en parkeergarages, bereikten 739 miljoen euro in 2023.

SINDS 2020 IS ER EEN GESTAGE TOENAME VAN HET AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN EN -PLEKKEN IN TREINEN

Bij het reizen tussen huis en werk is 21% van de uitgaande verplaatsingen van huis naar het station met de fiets gemaakt. 8% van de verplaatsingen van het station naar de eindbestemming is ook met de fiets gemaakt.

Als mensen hun fiets meenemen op de trein, is dat meestal om op vakantie/vrijtijdsuitstap te gaan.

Tussen 2020 en 2023 is het aantal fietsparkeerplaatsen op stations gestegen van 108.753 naar 126.777.

In dezelfde periode steeg het aantal fietsplaatsen in treinen van 4.638 naar 5.409.

FIETSDIEFSTAL HEEFT EEN NEGATIEVE INVLOED OP FIETSEN

Tussen 2019 en 2023 is het aantal fietsdiefstallen in België licht gedaald. In deze periode is het aantal fietsdiefstallen in Vlaanderen en Wallonië gedaald, terwijl het in het Brussels Gewest is gestegen.

Maar slechts 62% van de diefstallen wordt aangegeven bij de politie.

Op 11 februari 2025 hadden 107.171 fietsers 120.343 fietsen geregistreerd op het [MyBike platform](#).

Na een fietsdiefstal is 12% gestopt met fietsen en 14% minder gaan fietsen.



Voordelen van het fietsen

- ▶ Ervaren voordelen van het fietsen
- ▶ Ervaren nadelen van fietsen
- ▶ Netto voordelen van het fietsen in België
- ▶ Externe kosten en baten per afgelegde kilometer per vervoerswijze

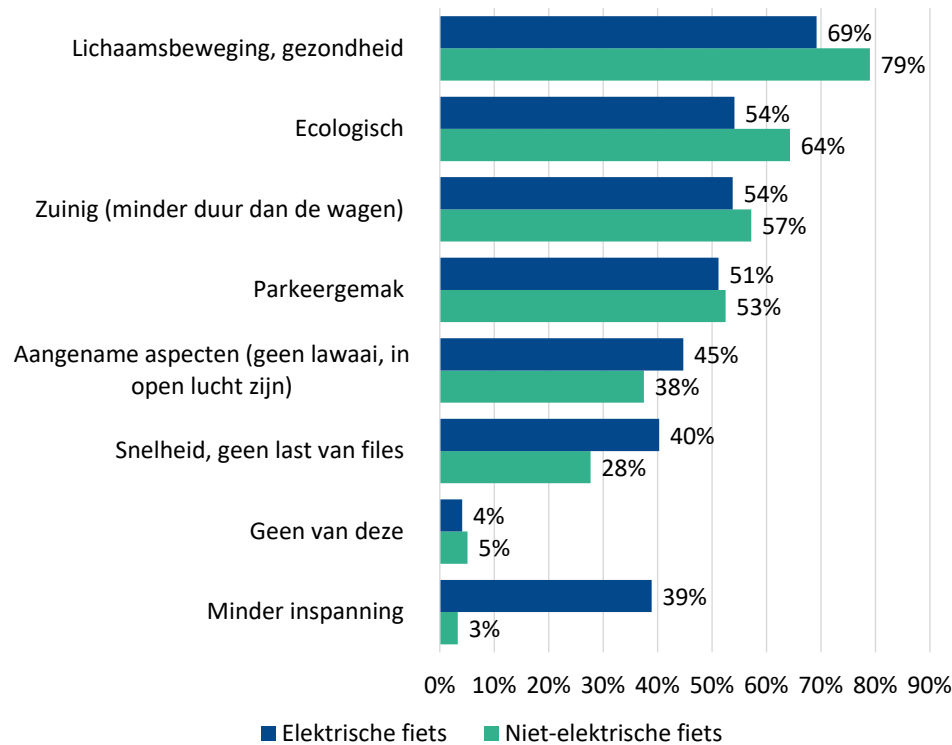


ERVAREN VOORDELEN VAN HET FIETSEN

Ongeacht het type fiets zijn de twee belangrijkste ervaren voordelen ecologie en gezondheid.

Niet-elektrische fietsen worden echter iets "milieuvriendelijker" en "beter voor de gezondheid" gevonden dan elektrische fietsen.

Aan de andere kant wordt het aspect "minder inspanning" (39%) sterk geprefereerd door gebruikers van elektrische fietsen.



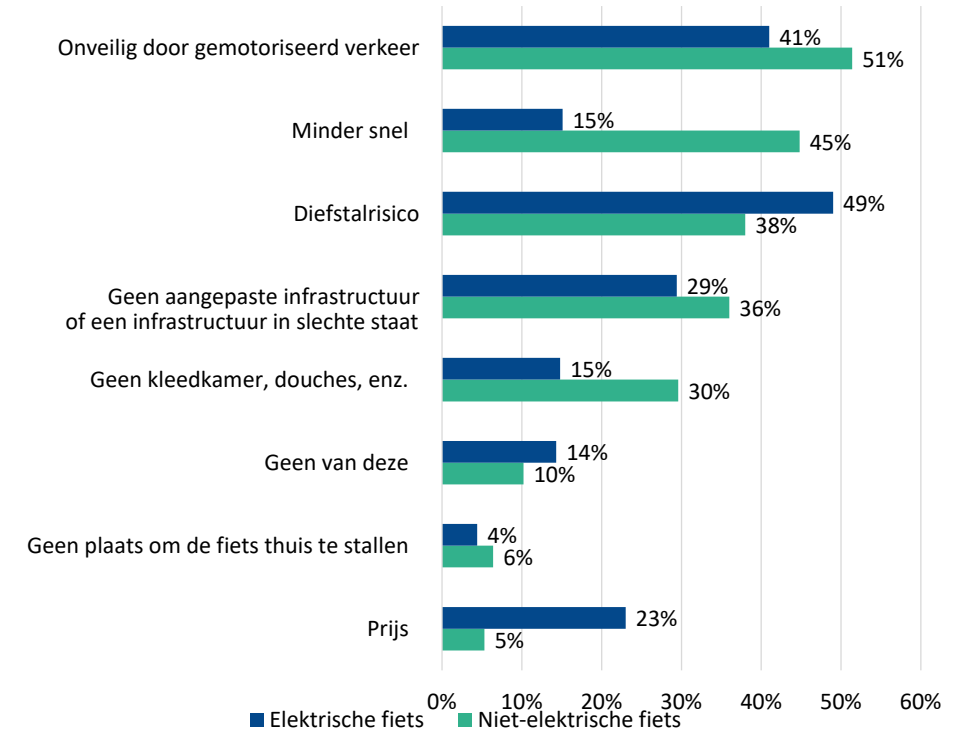
Bron : BeMob-enquête: Fietsgebruik in België, 2022, FOD M&V

ERVAREN NADELEN VAN FIETSEN

Voor de niet-elektrische fiets zijn de belangrijkste nadelen het gebrek aan veiligheid door het gemotoriseerde verkeer en het gebrek aan snelheid.

Voor de elektrische fiets zijn het risico op diefstal en het gebrek aan veiligheid door gemotoriseerd verkeer de belangrijkste nadelen.

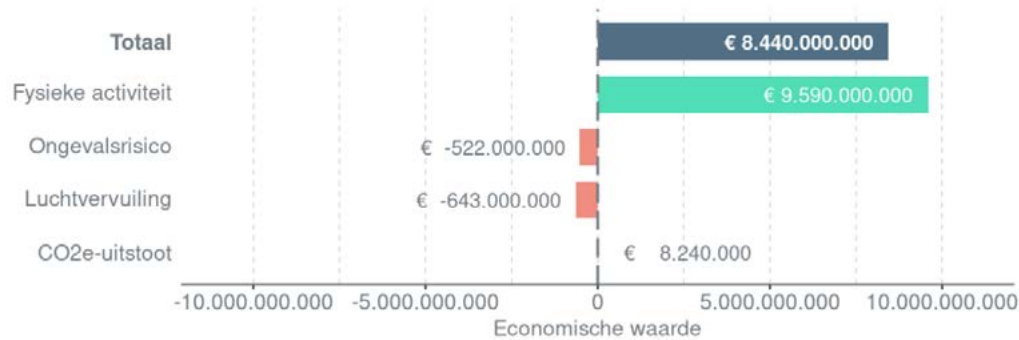
De prijs wordt ook vaker genoemd als een nadeel voor elektrische fietsen.



Bron : BeMob-enquête: Fietsgebruik in België, 2022, FOD M&V

NETTO VOORDELEN VAN HET FIETSEN IN BELGIË

Ondanks het risico op ongevallen en de verhoogde blootstelling van fietsers aan luchtvervuiling, heeft fietsen in België, dankzij het gunstige effect op de gezondheid (1.294 vroegtijdige sterfgevallen vermeden) en de vermindering van de equivalente CO₂-uitstoot (137.000 ton vermeden), een positieve netto jaarlijkse impact van €8,4 miljard.

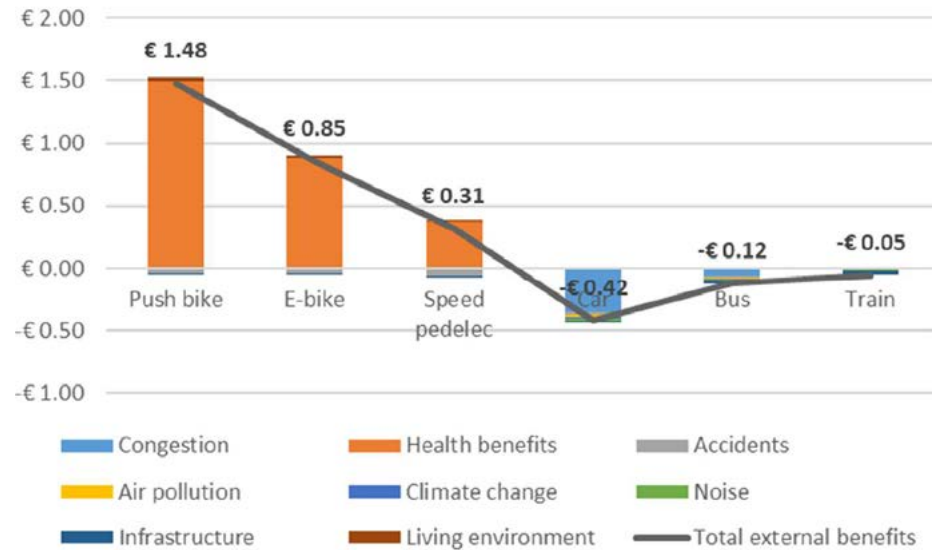


Bron : De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België, Vias 2022.

EXTERNE KOSTEN EN BATEN PER AFGELEGDE KILOMETER PER VERVOERSWIJZE

Ongeacht het type fiets, zijn de gezondheidsvoordelen doorslaggevend bij de berekening van de netto maatschappelijke kosten-baten per afgelegde kilometer in België.

De netto voordelen bedragen respectievelijk 1,48 EUR/km, 0,85 EUR/km en 0,31 EUR/km voor de niet-elektrische fiets (Push bike), de elektrische fiets (E-bike) en de speed-pedelec.



Bron : A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML





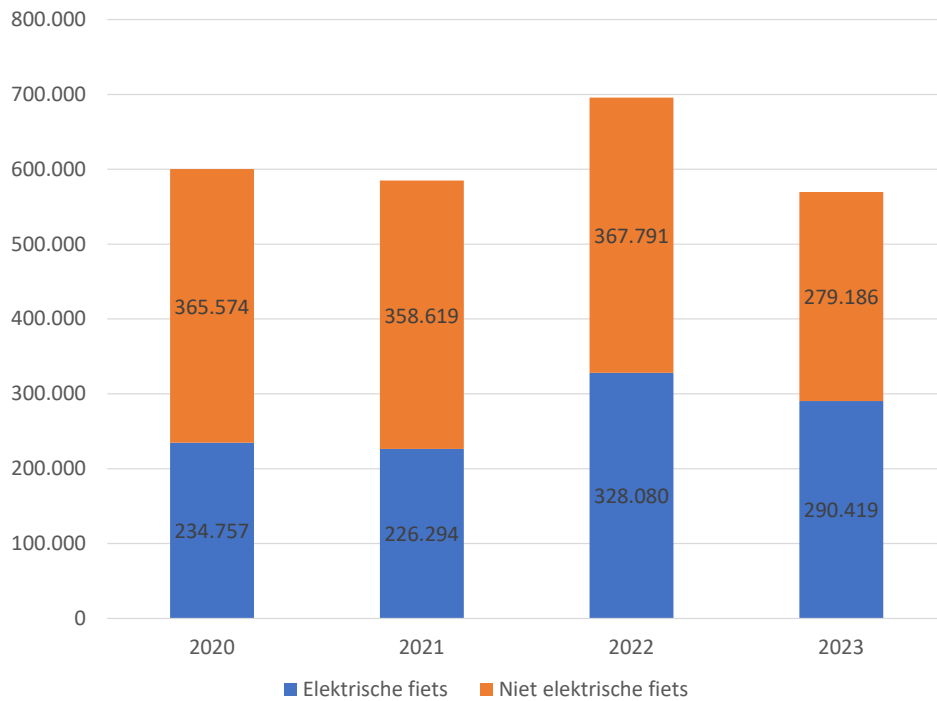
Fietsverkoop, fietsleasing, gemiddelde prijs en aankoopintenties in België

- ▶ Fietsverkoop van 2020 tot 2023
- ▶ Verdeling van de fietsverkoop per type
- ▶ Nieuwe fietsen verkocht per duizend inwoners in 2022
- ▶ Aankoopintenties binnen 2 jaar
- ▶ Nieuwe elektrische fietsen verkocht per duizend inwoners in 2022
- ▶ Aantal afgesloten fietsleasecontracten
- ▶ Bedrijfsfiets: verdeling per leeftijdscategorie
- ▶ Aantal inschrijvingen van speed-pedelecs
- ▶ Regionale verdeling van inschrijvingen van speed-pedelecs
- ▶ Geschatte aankooprijks van verschillende soorten fietsen in de afgelopen jaren
- ▶ Gemiddelde prijs per fiets en sectoropbrengsten



FIETSVERKOOP VAN 2020 TOT 2023

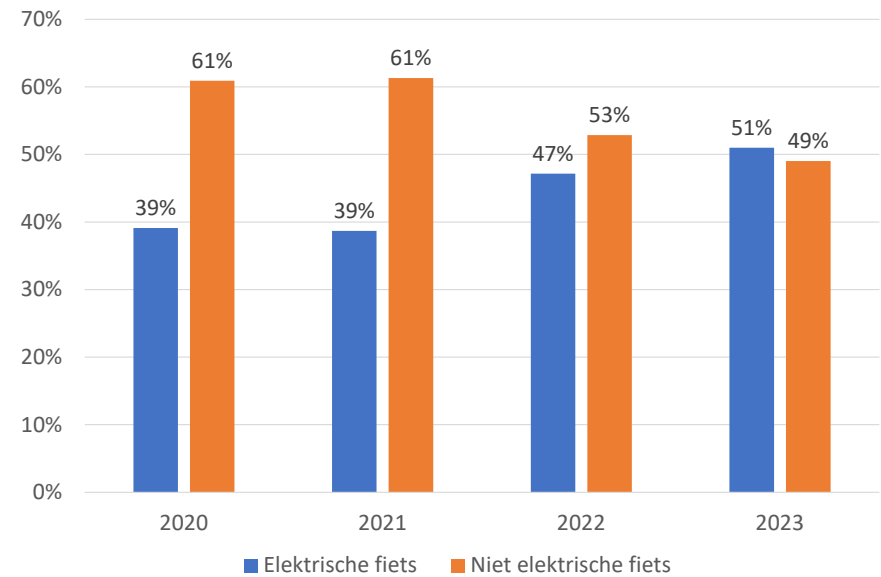
Na een recordjaar in 2022, is de verkoop van fietsen in 2023 licht gedaald.



Bron : Traxio, Belgische fietsmarkt in 2023

VERDELING VAN DE FIETSVERKOOP PER TYPE

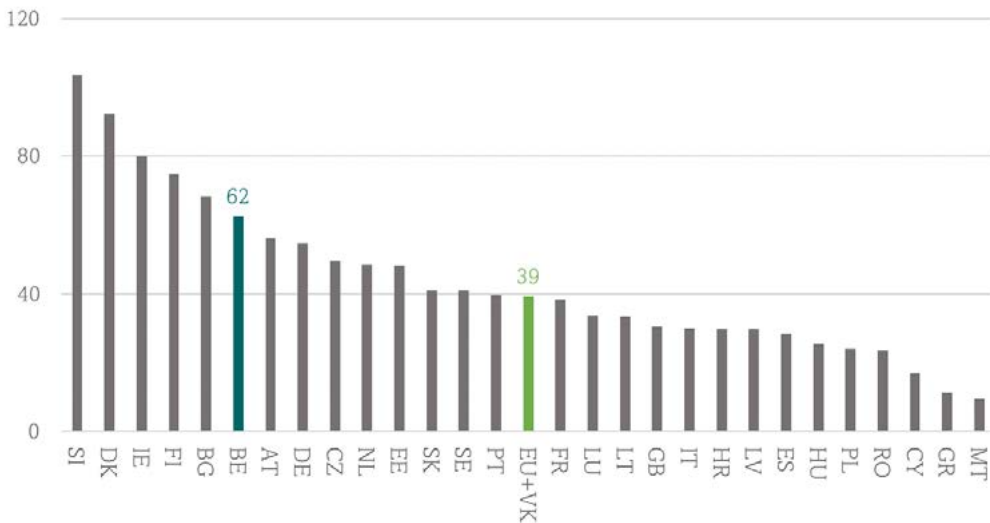
In 2023 was voor het eerst iets meer dan de helft van de in België verkochte fietsen elektrisch.



Bron : Traxio, Belgische fietsmarkt in 2023

NIEUWE FIETSEN VERKOCHT PER DUIZEND INWONERS IN 2022

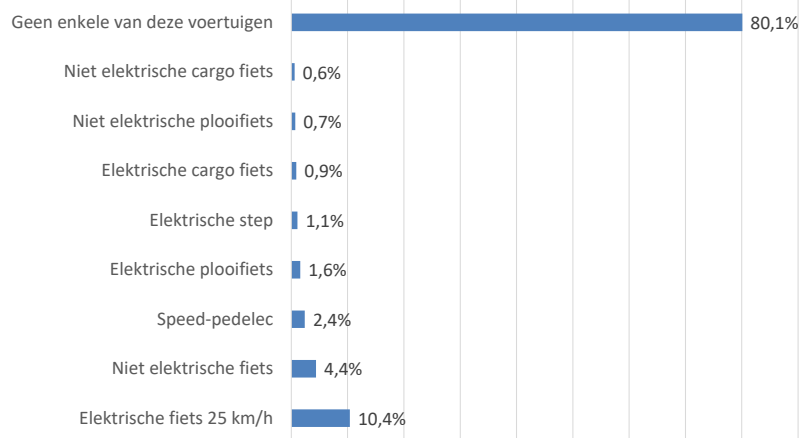
In 2022 stond België op de zesde plaats wat betreft het aantal gekochte nieuwe fietsen (alle types) per duizend inwoners.



Bron : De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land, TML Leuven, 2024

AANKOOPINTENTIES BINNEN 2 JAAR

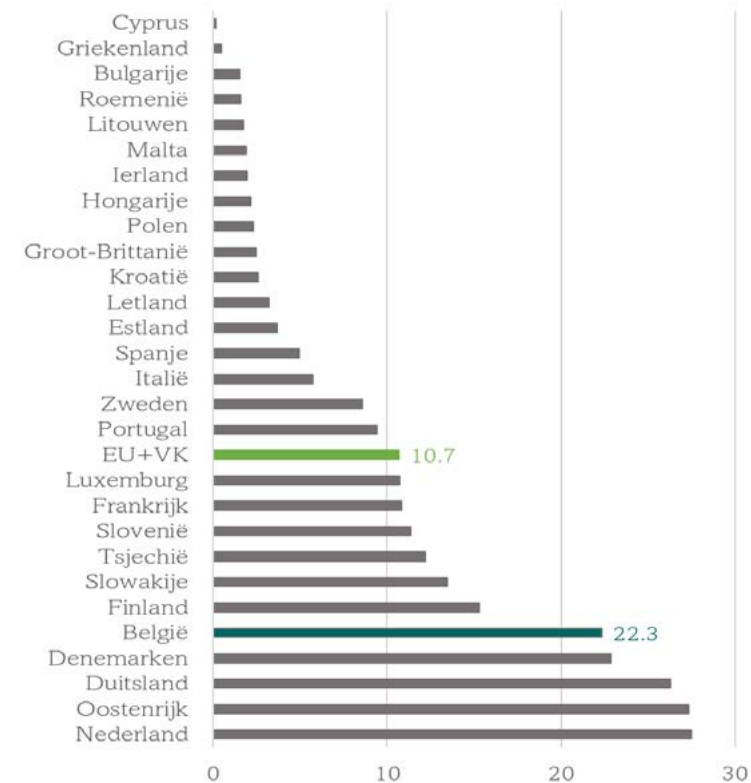
De aankoopintentie voor elektrische fietsen is meer dan twee keer zo hoog als die voor niet-elektrische fietsen.



Bron : Enquête BeMob: Gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V

NIEUWE ELEKTRISCHE FIETSEN VERKOCHT PER DUIZEND INWONERS IN 2022

In 2022 stond België op de vijfde plaats in Europa met 22,3 verkochte elektrische fietsen per duizend inwoners.

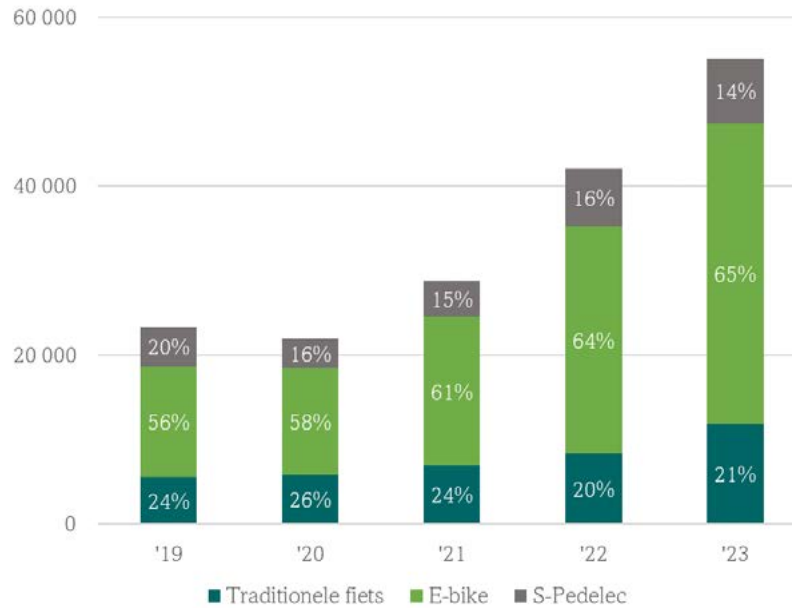


Bron : De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land, TML Leuven, 2024

AANTAL AFGESLOTEN FIETSELEASECONTRACTEN

In 2023 zijn 80% van de leasing fietsen elektrische fietsen, waarvan 15% speed-pedelecs.

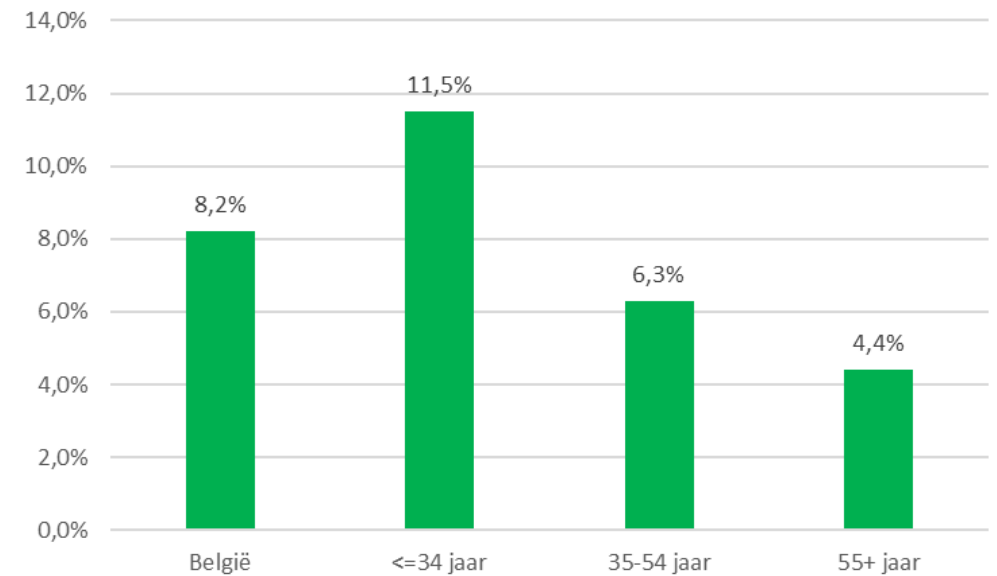
In 2023 bedroeg het totale aantal geleasede bedrijfsfietsen 118.757. (Bron : De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land, TML Leuven, 2024)



Bron : Guy Crab – Link

BEDRIJFSFIETS: VERDELING PER LEEFTIJDSCATEGORIE

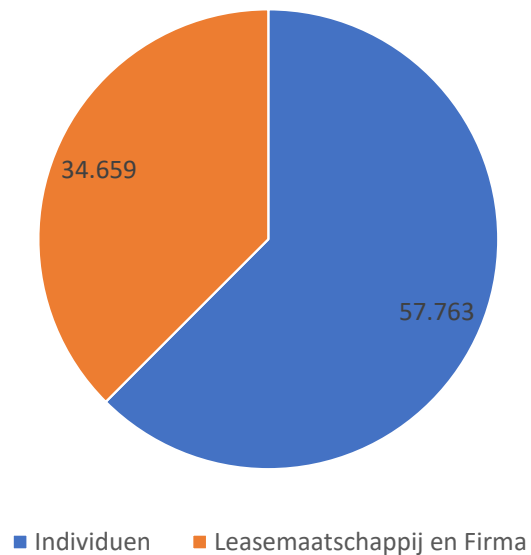
Onder de mensen die met de fiets naar het werk gaan, is het percentage mensen onder de 35 jaar dat een bedrijfsfiets heeft, het hoogst.



Bron : Enquête BeMob: Fietsgebruik in België, 2022, FOD M&V

AANTAL INSCHRIJVINGEN VAN SPEED-PEDELECS

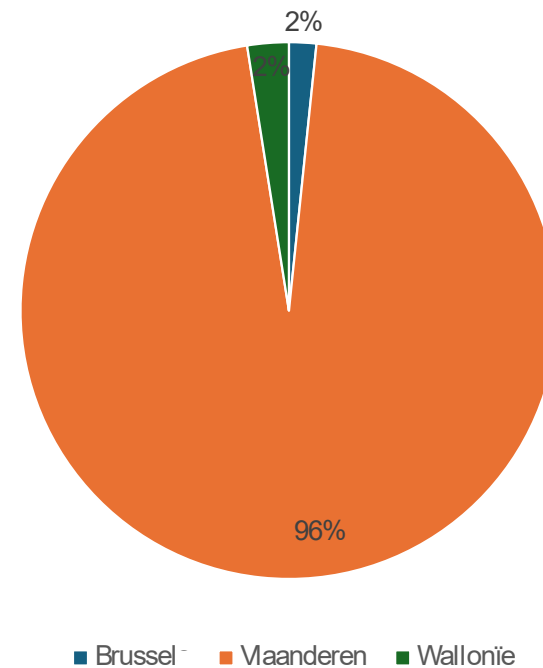
Op 1 november 2024 waren er 95.453 speed-pedelecs ingeschreven. Hiervan was 63% geregistreerd door particulieren en 37% door bedrijven en leasemaatschappijen.



Bron : FOD M&V (DIV)

REGIONALE VERDELING VAN INSCHRIJVINGEN VAN SPEED-PEDELECS

De overgrote meerderheid van de inschrijvingen van speed-pedelecs komen uit Vlaanderen (01-11-2024).



Bron : FOD M&V (DIV)



GESCHATTE AANKOOPPRIJS VAN VERSCHILLENDE SOORTEN FIETSEN IN DE AFGELOPEN JAREN

De gemiddelde aankoopprijs stijgt sterk, afhankelijk van de mate van elektrificatie.

De gemiddelden zijn berekend door het midden van elke prijsklasse te nemen. Voor het leesgemak is het aantal prijsklassen in de tabel verminderd.

	Fiets	Elektrische fiets	Speed-pedelec
0 tot 500 EUR	45%	4%	0%
501 tot 1.500 EUR	35%	14%	4%
1.501 tot 3.000 EUR	9%	60%	12%
Meer dan 3.000 EUR	11%	22%	84%
Gemiddelde prijs	829 EUR	2.351 EUR	4.332 EUR

Bron : Enquête BeMob: Gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V

GEMIDDELDE PRIJS PER FIETS EN SECTOROPBRENGSTEN

Als gevolg van het steeds groter wordende aandeel van elektrische fietsen in de verkoop, is de gemiddelde prijs van fietsen tussen 2019 en 2023 met 54% gestegen.



Bron : Guy Crab – Link



Verplaatsingen met de fiets (alle redenen)

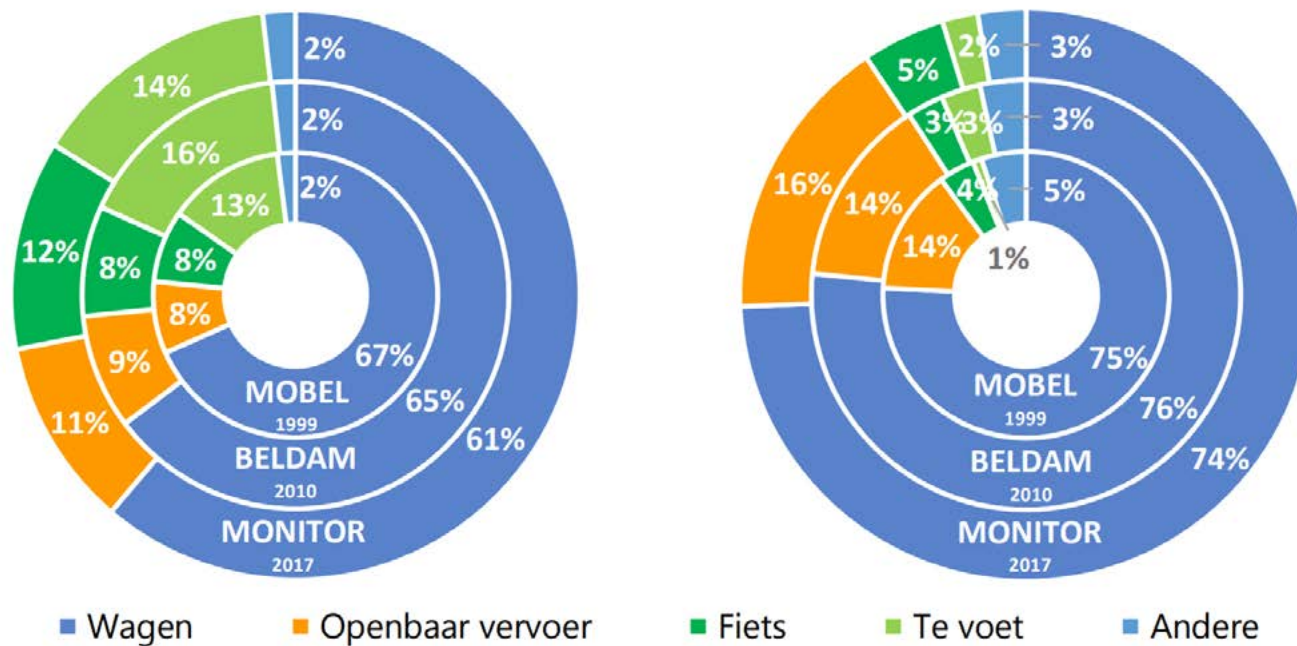
- ▶ Modal split in aantal reizen en afstand
- ▶ Modal split in aantal aangegeven kilometers per type fiets
- ▶ Modal split naar reisafstand (aantal reizen)
- ▶ Evolutie in het fietsgebruik tussen 2022 en 2024
- ▶ Gebruikspercentages fietsen naar regio van verblijf
- ▶ Frequentie van het gebruik van verschillende types fietsen door Belgische volwassenen in 2024
- ▶ Evolutie in fietsgebruik tussen 2022 en 2024
- ▶ Frequentie van gebruik voor andere doeleinden dan woon-werkverkeer, naar type fiets
- ▶ Frequentie van gebruik voor andere doeleinden dan woon-werkverkeer, per regio
- ▶ Gebruik van fietsen en elektrische fietsen minstens één keer per week in en buiten de stad



MODAL SPLIT IN AANTAL REIZEN EN AFSTAND

Tussen 1999 en 2017 is het modaal aandeel van de fiets in België in het aantal verplaatsingen met 50% gestegen.

De modal split in afstand is met ruim 20% toegenomen.

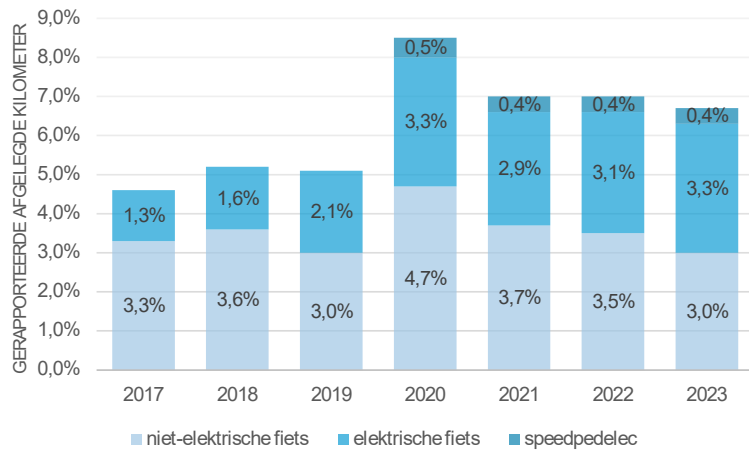


Bron : Monitor 2017, FOD M&V.

MODAL SPLIT IN AANTAL AANGEGEVEN KILOMETERS PER TYPE FIETS

Het modale aandeel van de fiets (alle typen) in de gedeclareerde kilometers is sinds 2017 sterk gestegen tot 6,7% van de gedeclareerde kilometers in 2023.

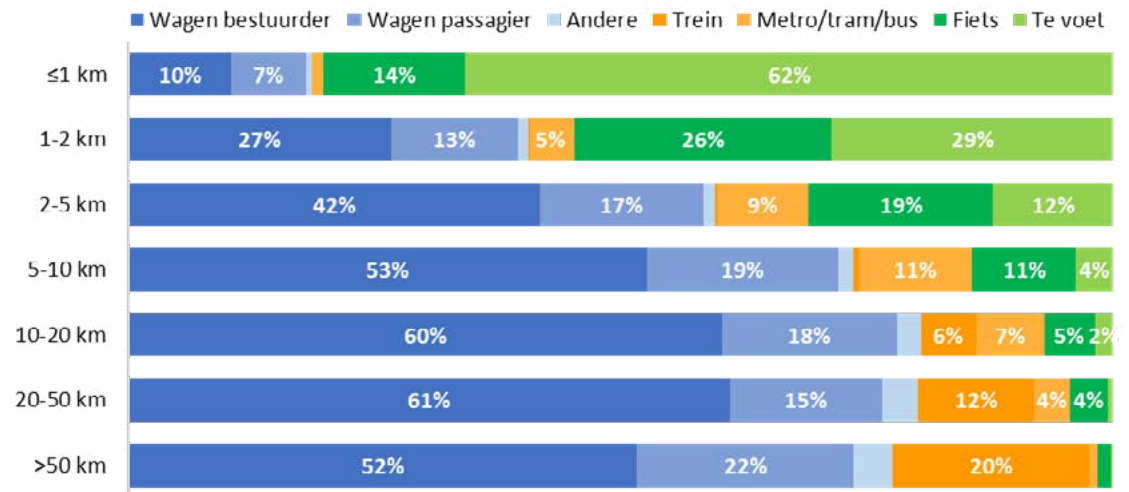
Vooraf het aandeel van de elektrische fiets is gestegen, het aandeel van de niet-elektrische fiets is licht gedaald en dat van de speed-pedelec (gemonitord sinds 2020) is sinds 2020 stabiel gebleven.



Bron : Vias, 2024

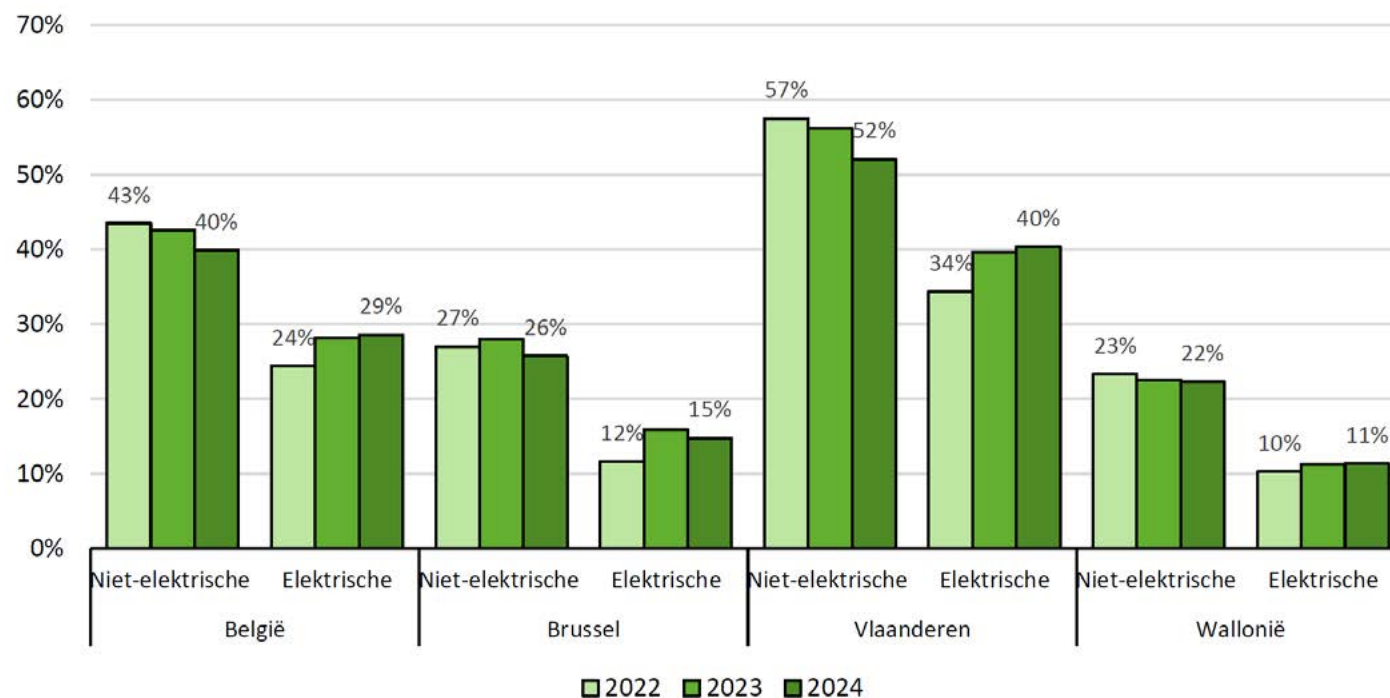
MODAL SPLIT NAAR REISAFSTAND (AANTAL REIZEN)

Het percentage fietsers piekt tussen 1 en 2 kilometer en neemt daarna geleidelijk af.



Bron: Monitor 2017, FOD M&V.

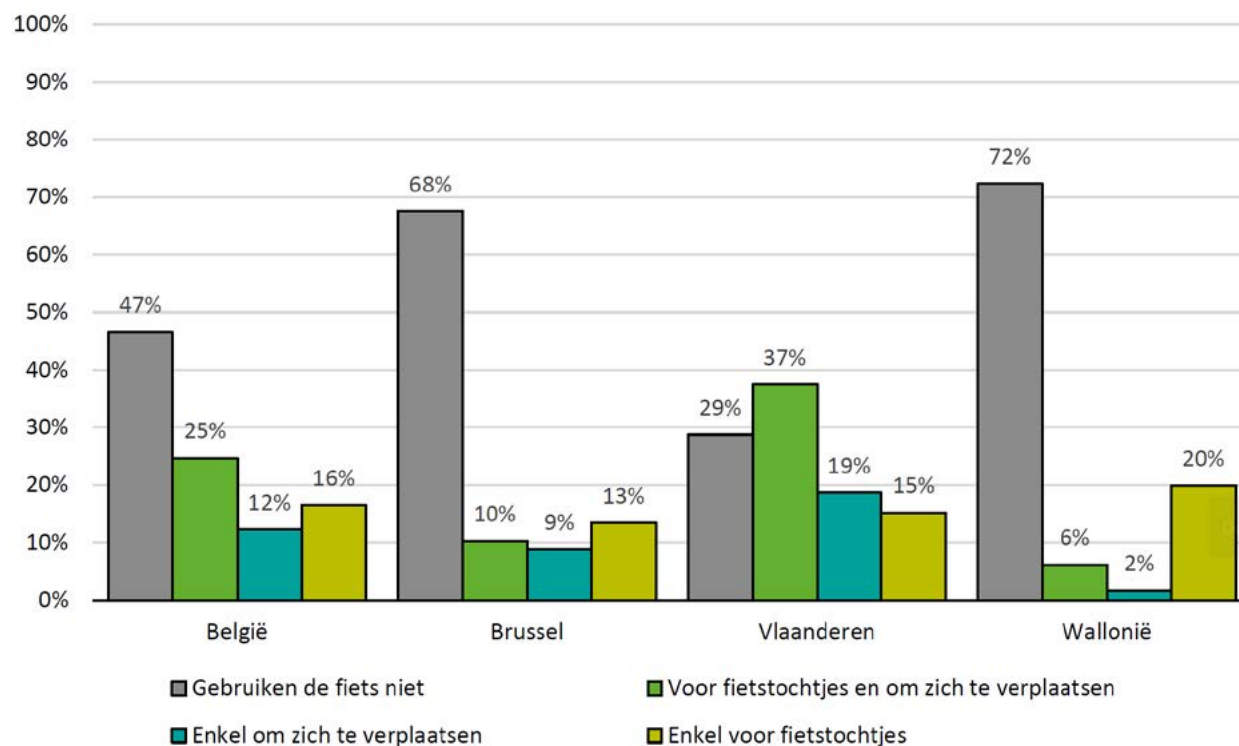
EVOLUTIE IN HET FIETSGEBRUIK TUSSEN 2022 EN 2024



Uit de grafiek blijkt dat het gebruik van elektrische of niet-elektrische fietsen gedurende minstens enkele dagen per jaar het hoogst is in Vlaanderen, gevolgd door Brussel en Wallonië.

Bron : Enquête Bemob, De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD M&V.

GEBRUIKSPERCENTAGES FIETSEN NAAR REGIO VAN VERBLIJF



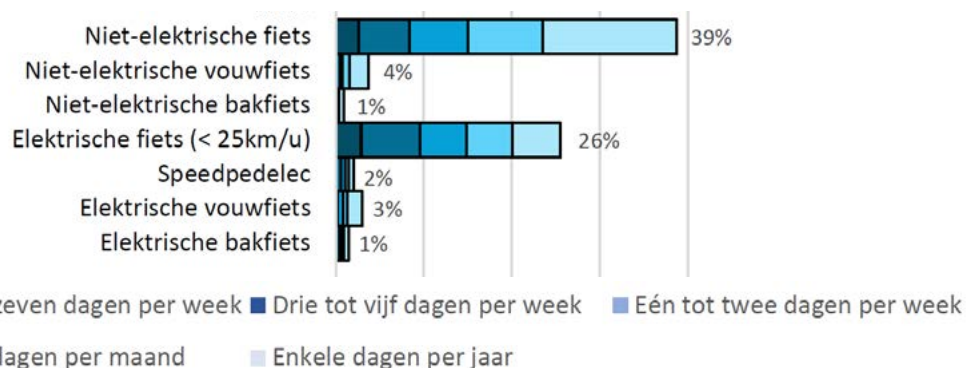
Uit de grafiek blijkt dat van alle respondenten van de enquête slechts 29% van de Vlamingen geen fiets gebruikt, terwijl dat in Wallonië (72%) en Brussel (68%) meer is.

Van de ondervraagde fietsers gebruikt iets minder dan een derde (31%) de fiets enkel voor recreatieve fietstochten. Dit percentage ligt veel hoger in Wallonië (72%) dan in Vlaanderen (21%).

Bron : Enquête Bemob, De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD M&V.

FREQUENTIE VAN HET GEBRUIK VAN VERSCHILLENDE TYPES FIETSEN DOOR BELGISCHE VOLWASSENEN IN 2024

39% van de volwassenen gebruikt minstens een paar dagen per jaar een niet-elektrische fiets, terwijl 26% een elektrische fiets gebruikt.



Bron : Enquête Bemob, De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD M&V.

EVOLUTIE IN FIETSGEBRUIK TUSSEN 2022 EN 2024

Het percentage gebruikers van elektrische fietsen stijgt van 24% naar 29% tussen 2022 en 2024, terwijl het percentage gebruikers van niet-elektrische fietsen afneemt.

In 2024 lag in België voor het eerst het percentage regelmatige gebruikers (minstens één keer per week) van elektrische fietsen hoger dan dat van niet-elektrische fietsen.

	Ten minste enkele dagen per jaar			Ten minste één keer per week		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Fietsen (alle types)	56%	57%	53%	31%	30%	30%
Niet-elektrische fietsen	43%	43%	40%	18%	17%	15%
Elektrische fietsen	24%	28%	29%	14%	15%	16%

Bron : Enquête Bemob, De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD M&V.

FREQUENTIE VAN GEBRUIK VOOR ANDERE DOELEINDEN DAN WOON-WERKVERKEER, NAAR TYPE FIETS

De gebruiksfrequentie van de elektrische fiets is, ongeacht de reden, hoger dan die van de niet-elektrische fiets.

Gedeelde fietsen worden meer gebruikt voor vrijetijdsactiviteiten dan voor andere doeleinden.

	Frequentie	Fiets	Deel fiets	Elektrische fiets	Speedpedelec
Verplaatsing om boodschappen te doen, te shoppen, naar de dokter, naar een administratie te gaan, ...	Wekelijks	31%	20%	42%	29%
	Maandelijks	22%	11%	29%	25%
	(Bijna) nooit	46%	70%	29%	46%
Verplaatsing naar een vrijetijdsactiviteit (bioscoop, academie, sportclub, restaurant, ...) of om familie of vrienden te bezoeken	Wekelijks	18,50%	11%	24%	17%
	Maandelijks	23%	26%	34%	23%
	(Bijna) nooit	59%	63%	42%	60%
Fietstochten, sporten	Wekelijks	21%	4%	21%	21%
	Maandelijks	25%	13%	29%	17%
	(Bijna) nooit	55%	83%	50%	62%

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V

FREQUENTIE VAN GEBRUIK VOOR ANDERE DOELEINDEN DAN WOON-WERKVERKEER, PER REGIO

	Frequentie	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Verplaatsing om boodschappen te doen, te shoppen, naar de dokter, naar een administratie te gaan, ...	Wekelijks	36%	5%	33%
	Maandelijks	24%	14%	19%
	(Bijna) nooit	40%	81%	48%
Verplaatsing naar een vrijetijdsactiviteit (bioscoop, academie, sportclub, restaurant, ...) of om familie of vrienden te bezoeken	Wekelijks	21%	2%	25%
	Maandelijks	25%	8%	23%
	(Bijna) nooit	54%	90%	52%
Fietstochten, sporten	Wekelijks	22%	17%	25%
	Maandelijks	36%	5%	33%
	(Bijna) nooit	24%	14%	19%

Utilitaire verplaatsingen (winkelen, naar de administratie, vrijetijdsbesteding, enz.) komen veel minder voor in Wallonië dan in Brussel en Vlaanderen.

In Wallonië wordt de fiets vooral gebruikt voor sport en fietstochten.

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V



GEbruik VAN FIETSEN EN ELEKTRISCHE FIETSEN MINSTENS ÉÉN KEER PER WEEK IN EN BUITEN DE STAD

Fietsen, al dan niet elektrisch, is veel populairder in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië.

In Vlaanderen zijn elektrische fietsen onder regelmatige fietsers buiten de stad erg populair en zijn er zelfs meer niet-elektrische fietsen.

In Wallonië is onder regelmatige fietsers, zowel binnen als buiten de stad, de niet-elektrische fiets nog steeds erg in de meerderheid.

	Fietsen (alle types)	Niet-elektrische fietsen	Elektrische fietsen
Brussel	12 %	7 %	6 %
Vlaanderen	46 %	25 %	24 %
Stad	56 %	37 %	24 %
Buiten de stad	44 %	22 %	24 %
Wallonië	7 %	5 %	2 %
Stad	6 %	4 %	1 %
Buiten de stad	8 %	6 %	2 %
België	30 %	17 %	15 %

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V

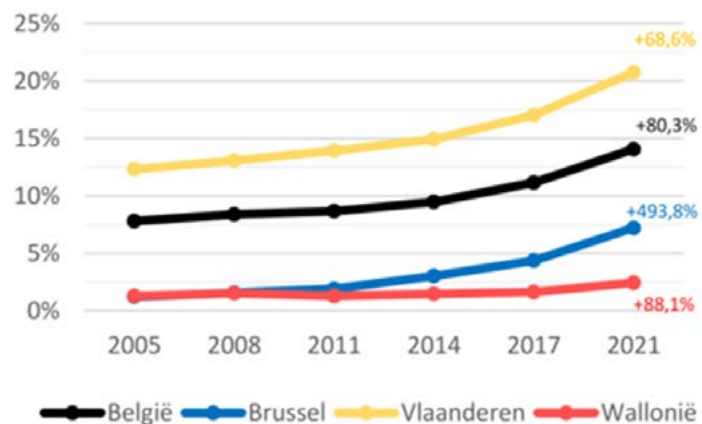


Verplaatsingen met de fiets (woon-werk)

- ▶ Verandering in het modale aandeel van fietsen voor woon-werkverkeer
- ▶ Modaal aandeel van fietsen voor woon-werkverkeer, naar geslacht
- ▶ Type fiets gebruikt voor woon-werkverkeer, naar geslacht en leeftijdscategorie
 - ▶ Frequentie van fietsgebruik voor woon-werkverkeer, per regio
 - ▶ Frequentie van fietsgebruik voor woon-werkverkeer, per type fiets
- ▶ Woon-werkverkeer in zijn geheel, per werkplek



VERANDERING IN HET MODALE AANDEEL VAN FIETSEN VOOR WOON-WERKVERKEER



Het modale aandeel van fietsen voor woon-werkverplaatsingen is sterk gestegen tussen 2005 en 2021. Deze groei was vooral sterk in het Brusselse Gewest (+493%).

Het gebruik van de fiets voor woon-werkverplaatsingen versnelde in de periode 2017-2021.

Bron : Federale enquête woon-werkverkeer 2021 – 2022, FOD M&V

MODAAL AANDEEL VAN FIETSEN VOOR WOON-WERKVERKEER, NAAR GESLACHT

32% van de werknemers gebruikt de fiets om naar het werk te gaan, hetzij als hoofdvervoermiddel, hetzij om naar een station te gaan.

Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen.

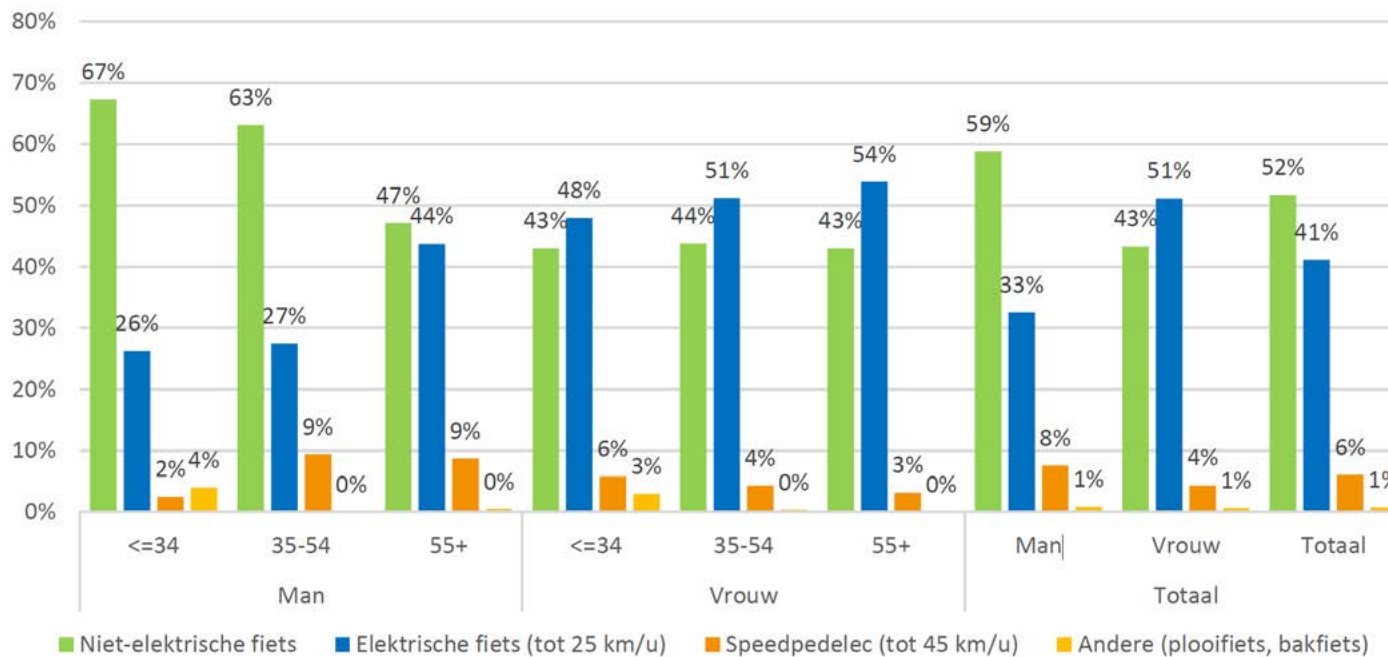
Modaal aandeel fiets	Man	Vrouw
Gewoonlijk hoofdvervoermiddel	15%	15%
Occasioneel hoofdvervoermiddel	12%	12%
Voor- of natraject	5%	5%
Totaal	32%	32%

Bron : Bemob enquête woon-werkverkeer 2022 – 2023, FOD M&V

TYPE FIETS GEBRUIKT VOOR WOON-WERKVERKEER, NAAR GESLACHT EN LEEFTIJDSCATEGORIE

Het gebruik van elektrische fietsen neemt toe met de leeftijd, terwijl het gebruik van niet-elektrische fietsen afneemt met de leeftijd. Mannen gebruiken vaker een niet-elektrische fiets, terwijl vrouwen sneller voor een elektrische fiets kiezen.

De speed-pedelec wordt meer gebruikt door mannen dan door vrouwen.



Bron : BeMob enquête woon-werkverkeer 2022 – 2023, FOD M&V

FREQUENTIE VAN FIETSGEBRUIK VOOR WOON-WERKVERKEER, PER REGIO

	Fiets			
	Frequentie	Vlaanderen	Wallonië	Brussels
Woon-werkverplaatsingen in hun geheel (zonder gebruik te maken van andere vervoerswijzen)	Wekelijks	33%	14%	32%
	Maandelijks	5%	1%	13%
	(Bijna) nooit	63%	85%	55%
Verplaatsing van de woonplaats naar een station/halte van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan	Wekelijks	11%	5%	19%
	Maandelijks	4%	5%	16%
	(Bijna) nooit	85%	91%	65%
Verplaatsing van een station/halte van het openbaar vervoer naar het werk	Wekelijks	4%	1%	13%
	Maandelijks	3%	4%	16%
	(Bijna) nooit	93%	95%	71%

De mate van fietsgebruik en de frequentie van fietsen van en naar het werk is hoger in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië.

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, SPF M&V

FREQUENTIE VAN FIETSGEBRUIK VOOR WOON-WERKVERKEER, PER TYPE FIETS

De frequentie waarmee een fiets wordt gebruikt voor een volledige woon-werkrit neemt toe met de mate van elektrificatie.

Gedeelde fietsen worden meer gebruikt voor het voor- en vooral het natransport.

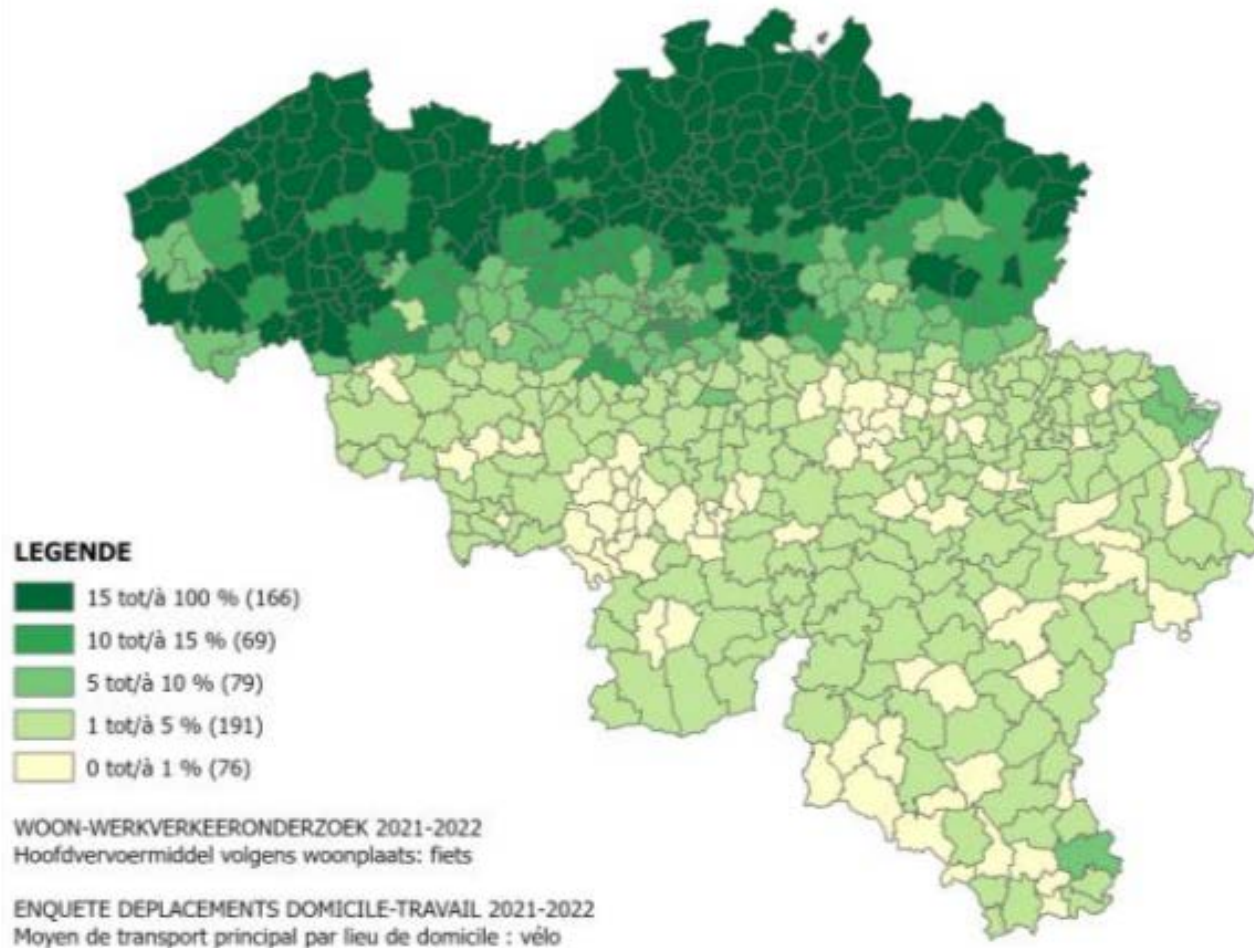
	Frequentie	Fiets	Deel fiets	Electrische fiets	Speed-pedelec
Woon-werkverplaatsingen in hun geheel (zonder gebruik te maken van andere vervoerswijzen)	Wekelijks	30%	5%	50%	62%
	Maandelijks	5%	12%	9%	13%
	(Bijna) nooit	65%	84%	41%	24%
Verplaatsing van de woonplaats naar een station/halte van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan	Wekelijks	10%	11%	5%	16%
	Maandelijks	5%	11%	5%	4%
	(Bijna) nooit	85%	79%	92%	80%
Verplaatsing van een station/halte van het openbaar vervoer naar het werk	Wekelijks	4%	24%	3%	13%
	Maandelijks	4%	8%	2%	7%
	(Bijna) nooit	93%	68%	95%	80%

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, SPF M&V



WOON-WERKVERKEER IN ZIJN GEHEEL, PER WERKPLEK

Het percentage mensen dat de fiets gebruikt voor woon-werkverkeer is hoger in het noorden van het land.



Bron : Federale enquête woon-werkverkeer 2021 – 2022, FOD M&V

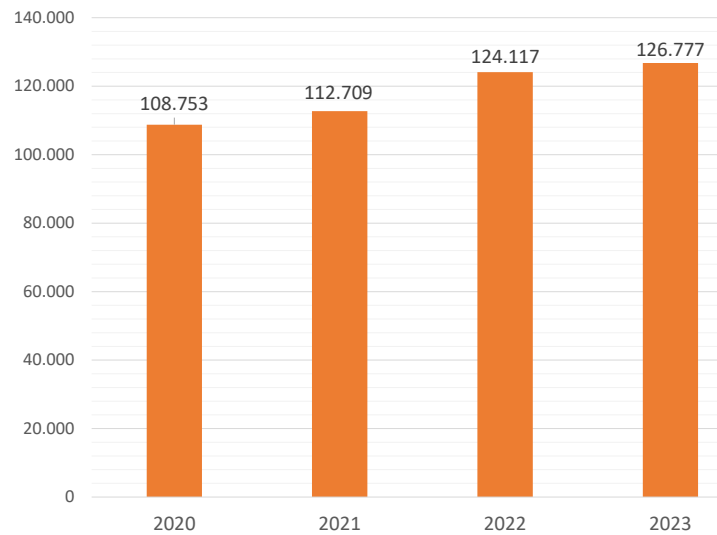


Fiets en trein

- ▶ Aantal fietsparkeerplaatsen bij stations
- ▶ Aantal fietsen in de trein
- ▶ Aantal fietsplaatsen op NMBS treinen
- ▶ Wijze gebruikt om naar het station te gaan voor woon-werkverkeer
- ▶ Frequentie van fietstransport per trein en type fiets voor alle doeleinden
- ▶ Fietsen in de trein en redenen om te reizen



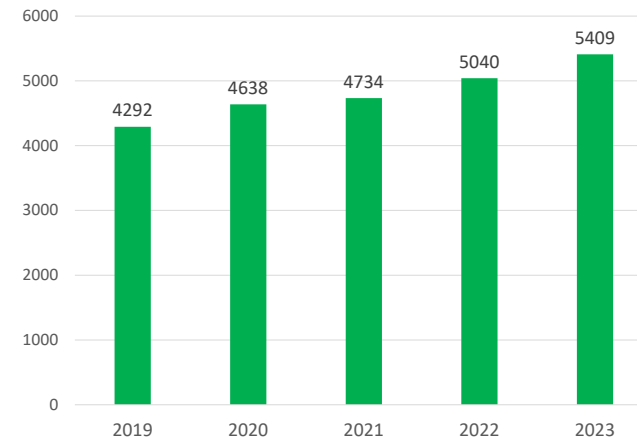
AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN BIJ STATIONS



Bron : NMBS

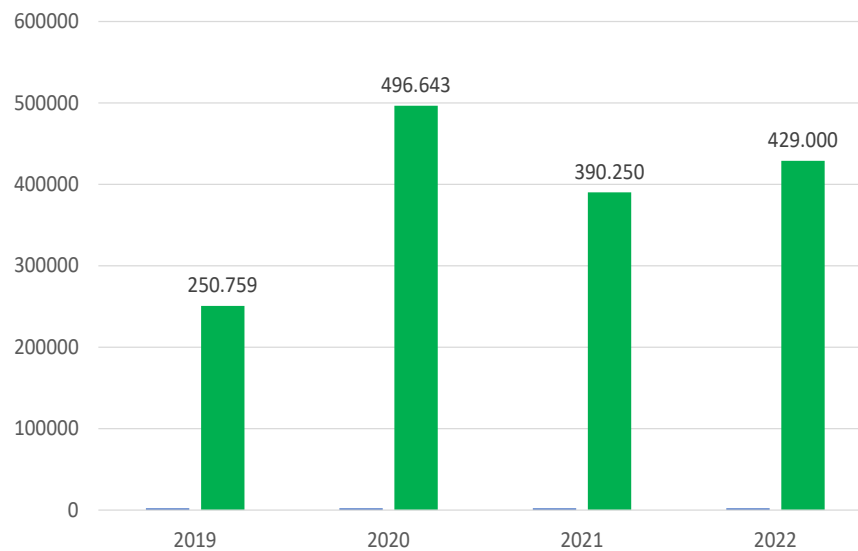
AANTAL FIETSPLAATSEN OP NMBS TREINEN

Tussen 2019 en 2023 worden er 1.117 fietsplaatsen gecreëerd op de treinen van de NMBS.



Bron : NMBS

AANTAL FIETSEN IN DE TREIN



Het aantal fietsen in treinen is tussen 2019 en 2022 met 71 % gestegen.

Het zeer hoge cijfer voor 2020 wordt verklaard door de gratis fietstoelage tussen juli en december 2020.

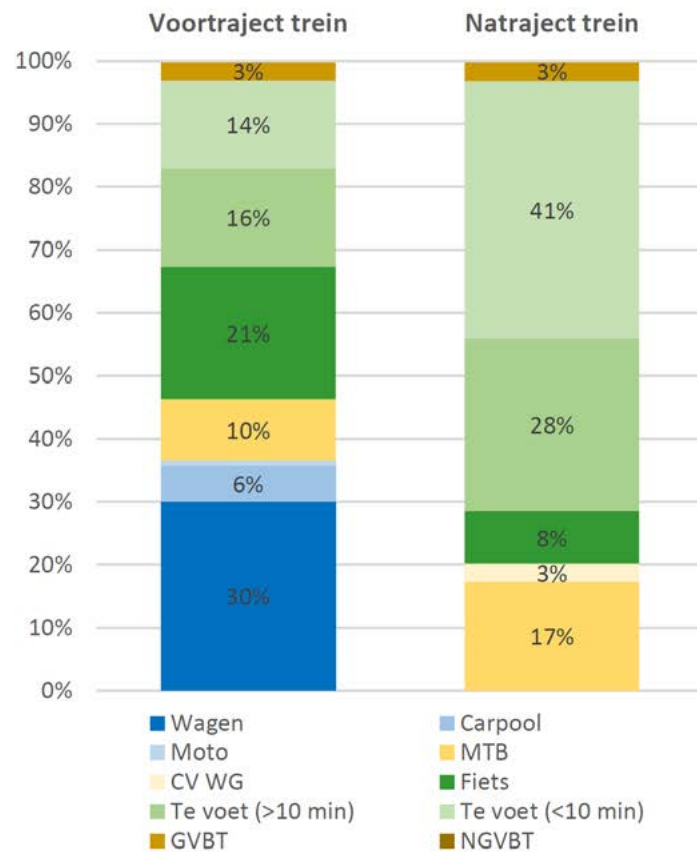
Bron : NMBS, gebaseerd op het aantal verkochte fietstickets



WIJZE GEBRUIKT OM NAAR HET STATION TE GAAN VOOR WOON-WERKVERKEER

Het modale aandeel van fietsen naar de trein, als onderdeel van de woon-werkreis, is 21%.

Voor de terugreis is dit 8%.



Bron : Federale enquête woon-werkverkeer 2021 – 2022, FOD M&V

FIETSEN IN DE TREIN EN REDENEN OM TE REIZEN

De bevroagde mensen namen hun fiets vaker mee in de trein als ze op vakantie gingen dan om andere redenen.

Reden om de fiets mee te nemen op de trein	België
Verplaatsingen om naar het werk te gaan of beroepsverplaatsingen	28%
Verplaatsingen voor boodschappen, doktersbezoeken, administratie, ...	17%
Verplaatsingen naar een vrijetijdsactiviteit (bioscoop, academie, sportclub, ...), vrienden/familie bezoeken, uitgaan (restaurant, ...)	38%
Op vakantie gaan of een uitstap maken	43%

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V

FREQUENTIE VAN FIETSTRANSPORT PER TREIN EN TYPE FIETS VOOR ALLE DOELEINDEN

Frequentie van het meenemen van de fiets op de trein	België
Ten minste 4 dagen per week	0%
Eén tot 3 dagen per week	1%
Enkele dagen per maand	2%
Enkele dagen per jaar	4%
Ik neem mijn fiets nooit mee op de trein	93%

Type fiets dat in de trein wordt vervoerd	Belgique
Niet plooi-fiets	65%
Plooi-fiets	35%

7% van de treingebruikers neemt een fiets mee in de trein.

Hiervan neemt de overgrote meerderheid de fiets maar een paar dagen per jaar mee.

Dit kan worden verklaard door het feit dat woon-werkverkeer slechts de derde meest voorkomende reden is om de fiets mee te nemen in de trein.

Bron : Enquête BeMob over het gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V



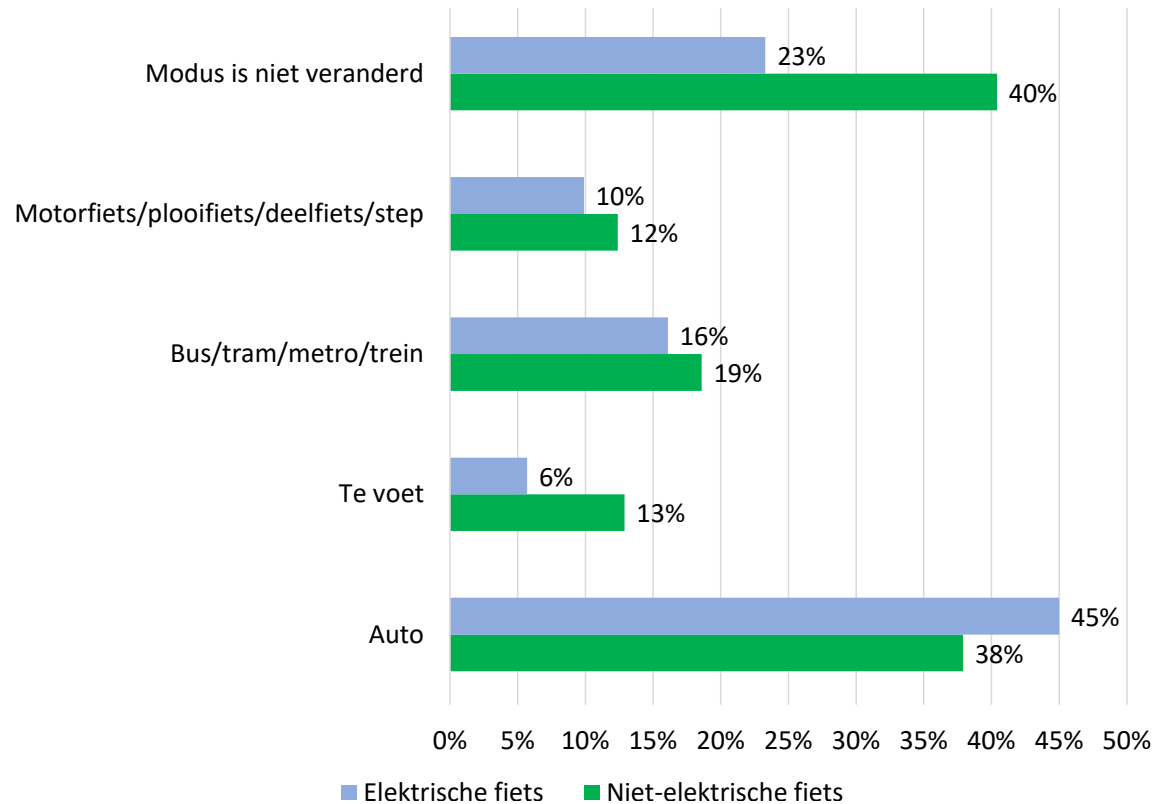
Potentieel van de fiets

- ▶ Modes vervangen door fietsen voor woon-werkverkeer
- ▶ Aantal kilometers dat mensen bereid zijn af te leggen om naar hun werk- of studieplaats te gaan



MODES VERVANGEN DOOR FIETSEN VOOR WOON-WERKVERKEER

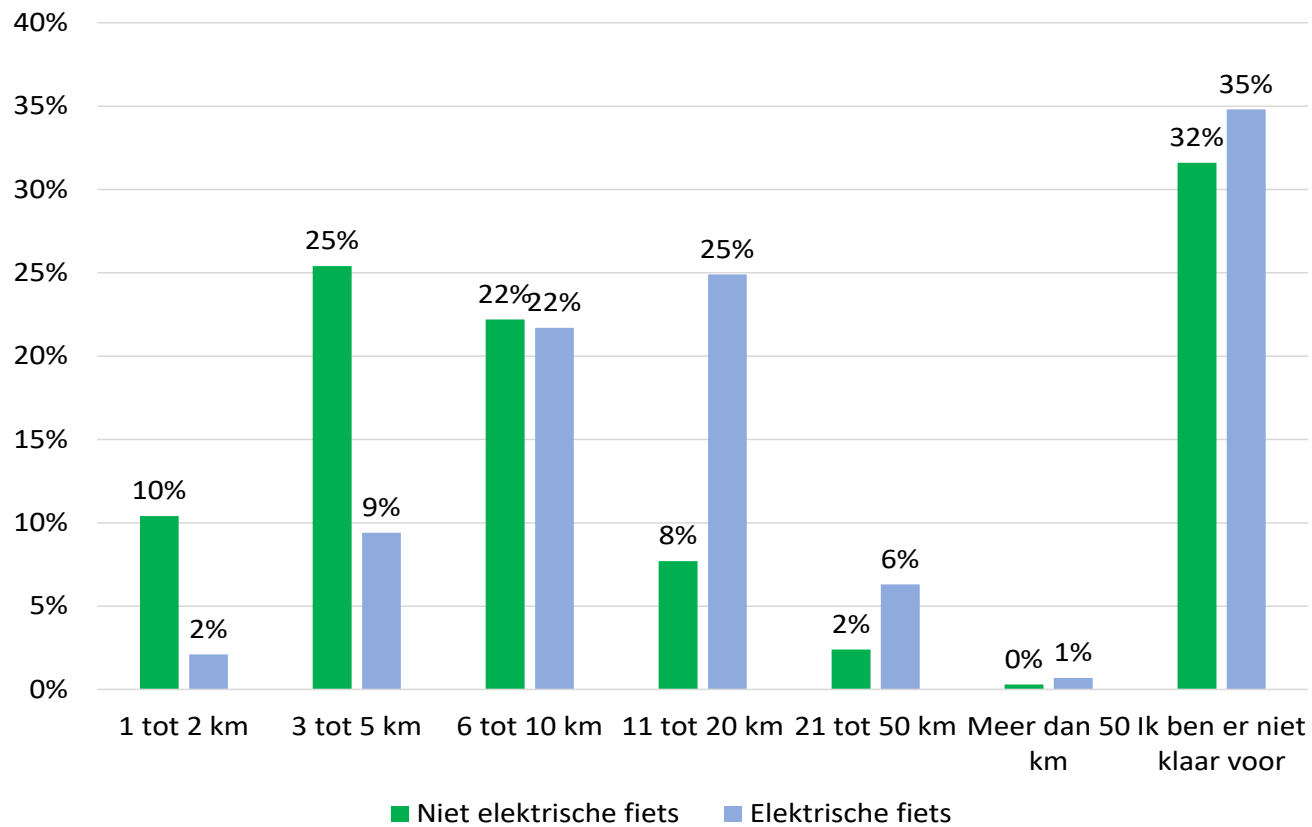
Fietsen (al dan niet elektrisch) vervangt vooral de auto voor het woon-werkverkeer.
De elektrische fiets vervangt de auto iets vaker dan de niet-elektrische fiets.



Bron: Enquête BEMOB: fietsgebruik in België 2022, FOD M&V

AANTAL KILOMETERS DAT MENSEN BEREID ZIJN AF TE LEGGEN OM NAAR HUN WERK- OF STUDIEPLAATS TE GAAN

Elektrische fietsen hebben een groot potentieel tussen de 6 km en 20 km.



Bron: Enquête BEMOB: fietsgebruik in België 2022, FOD M&V



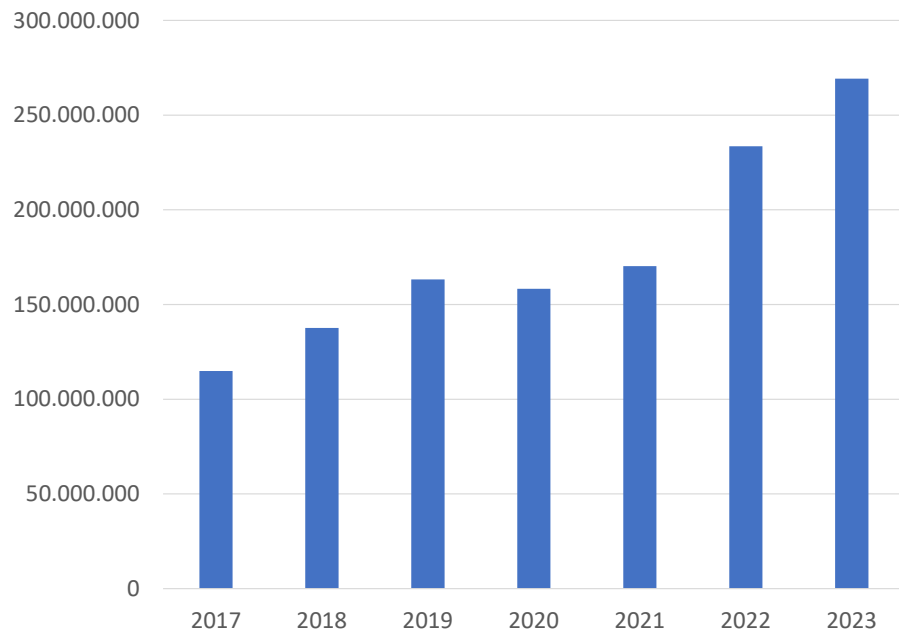
Fiscaliteit en fietsbeleid

- ▶ Totaalbedrag fietskilometervergoeding
- ▶ Aantal gefietste kilometers waarvoor een vergoeding is betaald
- ▶ Fietskilometervergoeding: totaalbedrag en totaal aantal kilometers
- ▶ Aantal belastingbetalers met een kilometervergoeding voor fietsen in België
- ▶ Evolutie van de gemiddelde kilometervergoeding in België
- ▶ Evolutie van het percentage werknemers met fietskilometervergoeding, per regio
- ▶ Verdeling van fietskilometervergoedingen per regio
- ▶ Percentage werknemers met kilometervergoeding per gemeente in België
- ▶ Percentage werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt per gemeente in Wallonië
- ▶ Percentage werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt per gemeente in Vlaanderen
- ▶ Gemeenten met het hoogste percentage werknemers die een kilometervergoeding ontvangen
- ▶ Maatregelen van werkgevers om fietsen te promoten
- ▶ Maatregelen om fietsen aan te moedigen



TOTAALBEDRAG FIETSKILOMETERVERGOEDING

Tussen 2017 en 2023 zal het totale bedrag aan fietskilometervergoedingen meer dan verdubbelen, van 115 miljoen euro naar 269 miljoen euro.

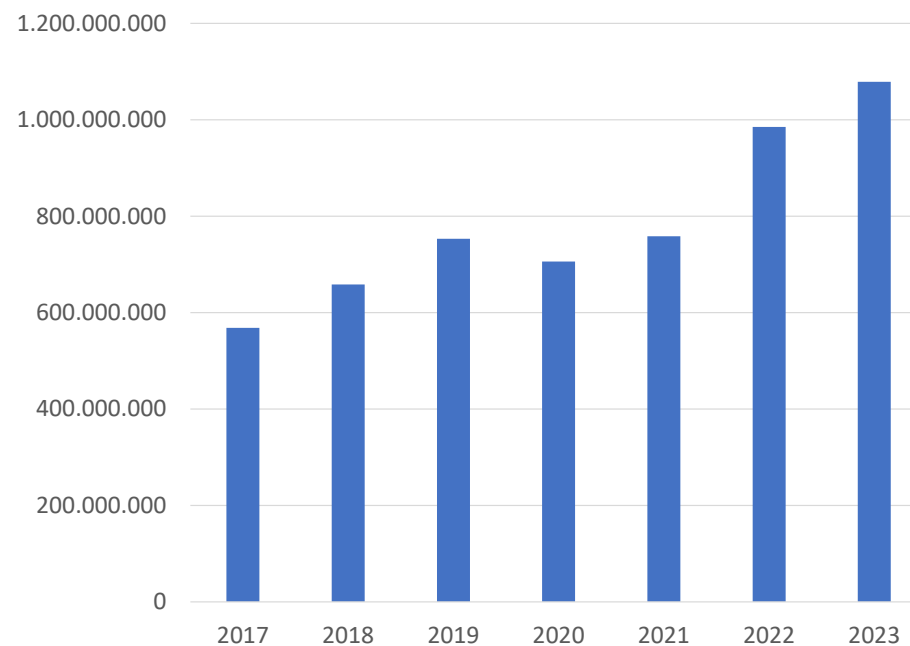


Bron: FOD Financiën

AANTAL GEFIETSTE KILOMETERS WAARVOOR EEN VERGOEDING IS BETAALD

Het aantal gefietste kilometers waarvoor een kilometervergoeding werd betaald, steeg van 568 miljoen naar 1,078 miljard.

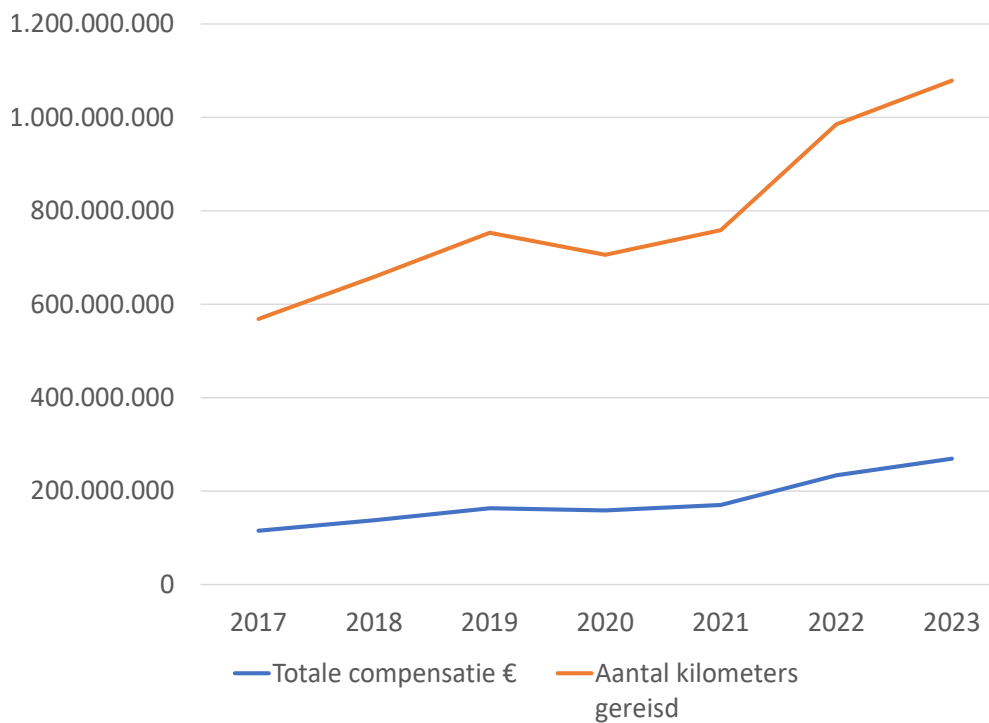
Sinds 2017 is het aantal afgelegde kilometers per persoon, afgezien van een daling in 2020 en 2021 als gevolg van de pandemie, relatief stabiel gebleven tussen 1.200 km/jaar en 1.300 km/jaar, ongeacht de regio.



Bron: FOD Financiën

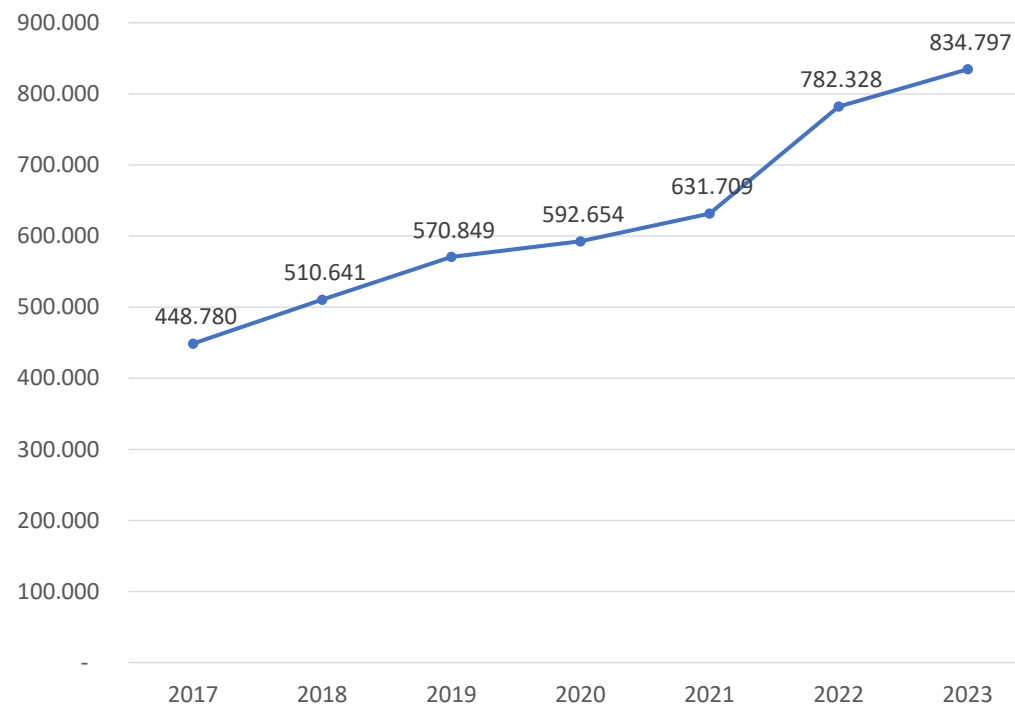
FIETSKILOMETERVERGOEDING: TOTAALBEDRAG EN TOTAAL AANTAL KILOMETERS

Tussen 2017 en 2023 is het totale bedrag aan fietskilometervergoedingen met 130% gestegen tot €269 miljoen, en het totale aantal kilometers is met 90% gestegen tot meer dan een miljard kilometer in 2023.



Bron: FOD Financiën

AANTAL BELASTINGBETALERS MET EEN KILOMETERVERGOEDING VOOR FIETSEN IN BELGIË

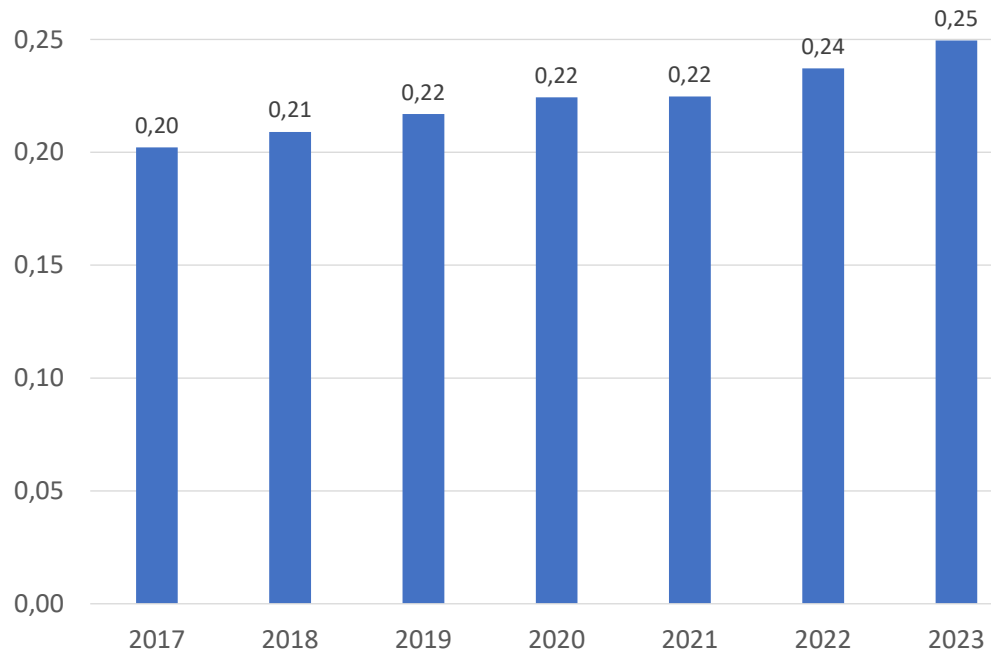


Bron: FOD Financiën



EVOLUTIE VAN DE GEMIDDELDE KILOMETERVERGOEDING IN BELGIË

De gemiddelde kilometervergoeding voor werknemers is gestaag gestegen, in lijn met het maximale belastingvrije bedrag.



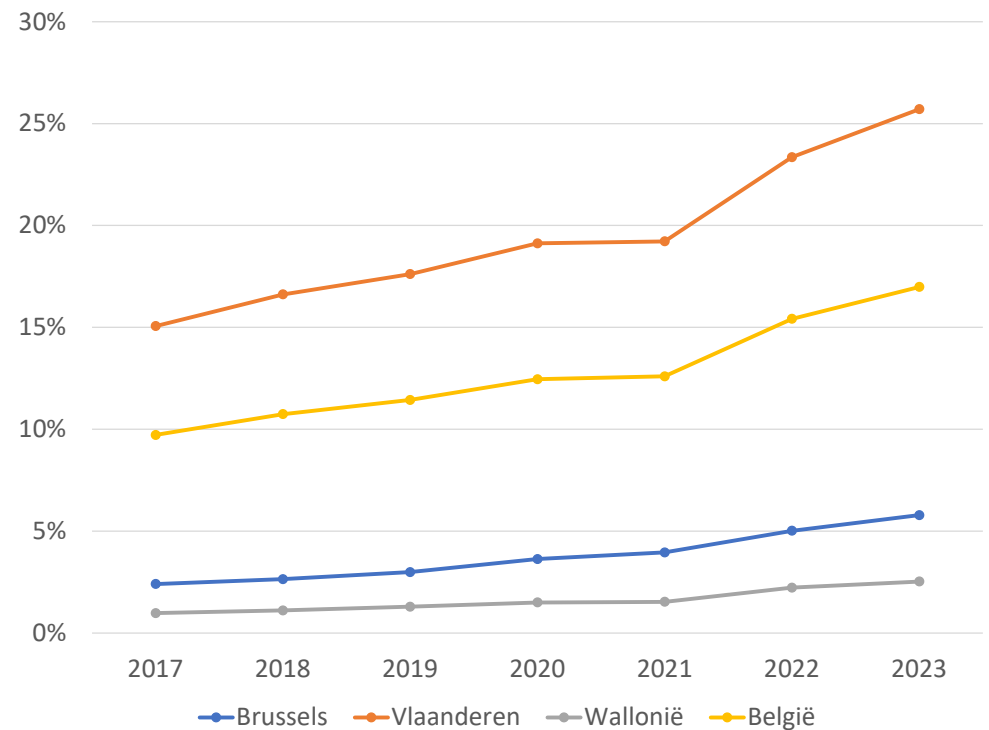
Bron: FOD Financiën

EVOLUTIE VAN HET PERCENTAGE WERKNEMERS MET FIETSKILOMETERVERGOEDING, PER REGIO

Tussen 2017 en 2023 is in alle regio's het percentage werknemers dat een fietsvergoeding ontvangt, gestegen.

In 2023 ontvingen in België 17% van de werknemers een fietsvergoeding.

In Vlaanderen, Brussel en Wallonië bedragen deze cijfers respectievelijk 26%, 6% en 3%.



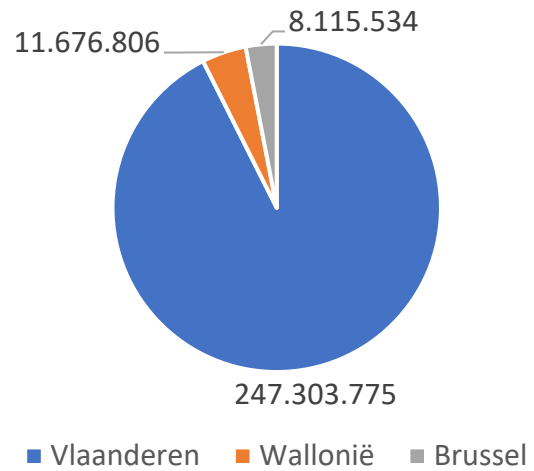
Bron: Eigen berekening op basis van cijfers van de FOD Financiën: aantal fietskilometervergoedingen en aantal werknemers (personen voor wie een formulier 281.10 werd uitgereikt door hun werkgever).

VERDELING VAN FIETSKILOMETERVERGOEDINGEN PER REGIO

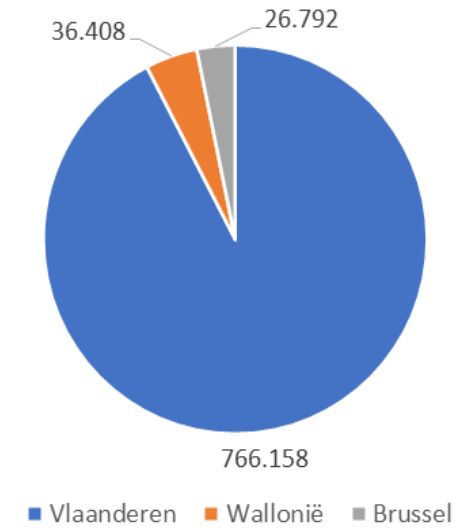
In 2023 zijn de regionale procentuele verdelingen, zowel wat betreft het aantal belastingplichtigen dat een kilometer vergoeding ontvangt als wat betreft het totale bedrag aan kilometer vergoeding en het totale aantal afgelegde kilometers, gelijk.

Voor Vlaanderen is dat 92,4%, voor Brussel 3,2% en voor Wallonië 4,4%.

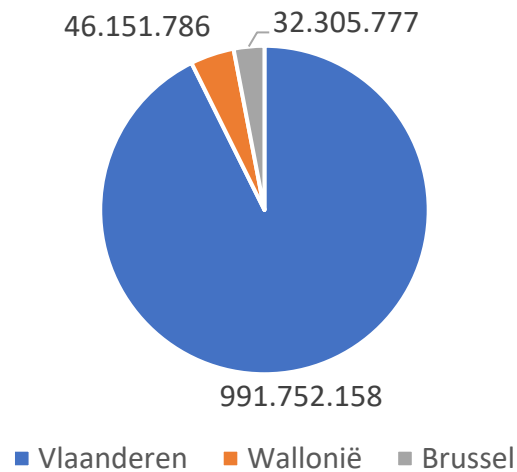
Totaalbedrag kilometervergoeding (EUR)



Personen die een fietskilometer vergoeding ontvangen



Totaal aantal afgelegde kilometers (Km)



Bron: FOD Financiën

Let op: er zijn +/- 5000 belastingplichtigen die een fietsvergoeding ontvangen zonder dat er een woongemeente is vermeld of die in het buitenland wonen

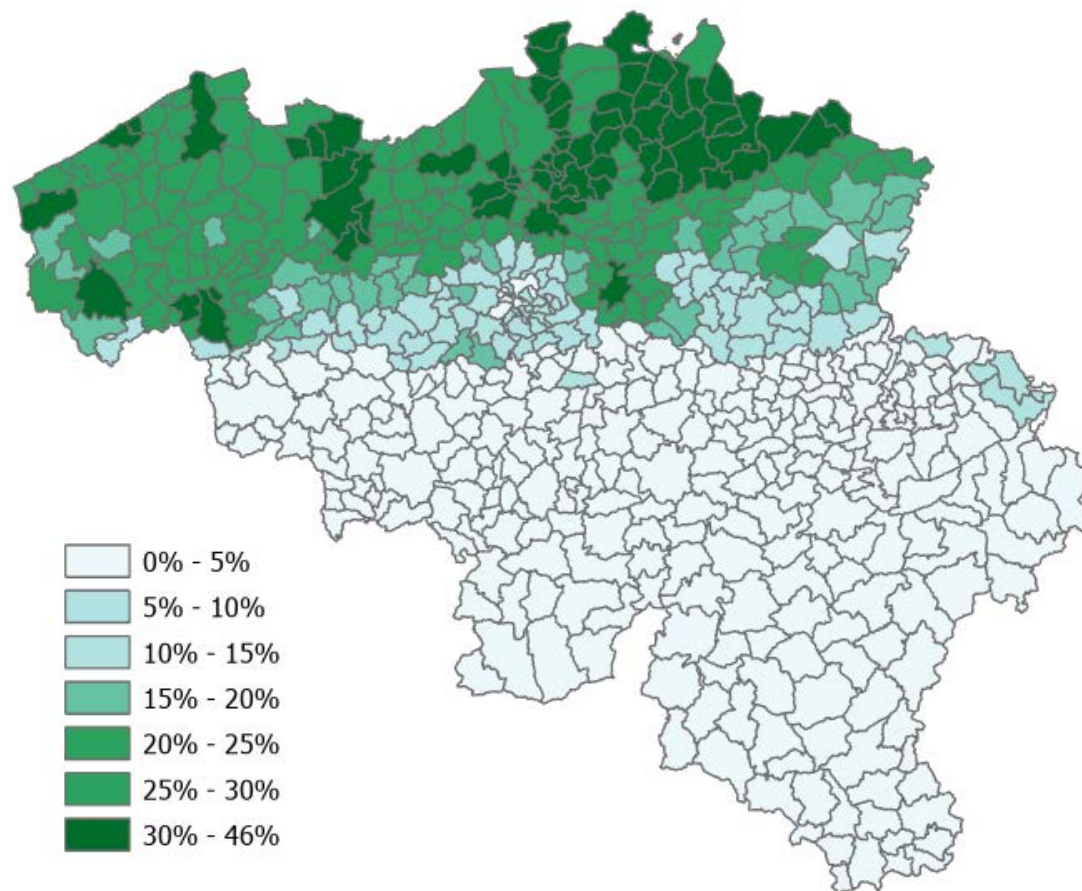


PERCENTAGE WERKNEMERS MET KILOMETERVERGOEDING PER GEMEENTE IN BELGIË

Het percentage werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt varieert per gemeente in Vlaanderen tussen 44% en 5%.

In Wallonië varieert het van 11% tot minder dan 1%.

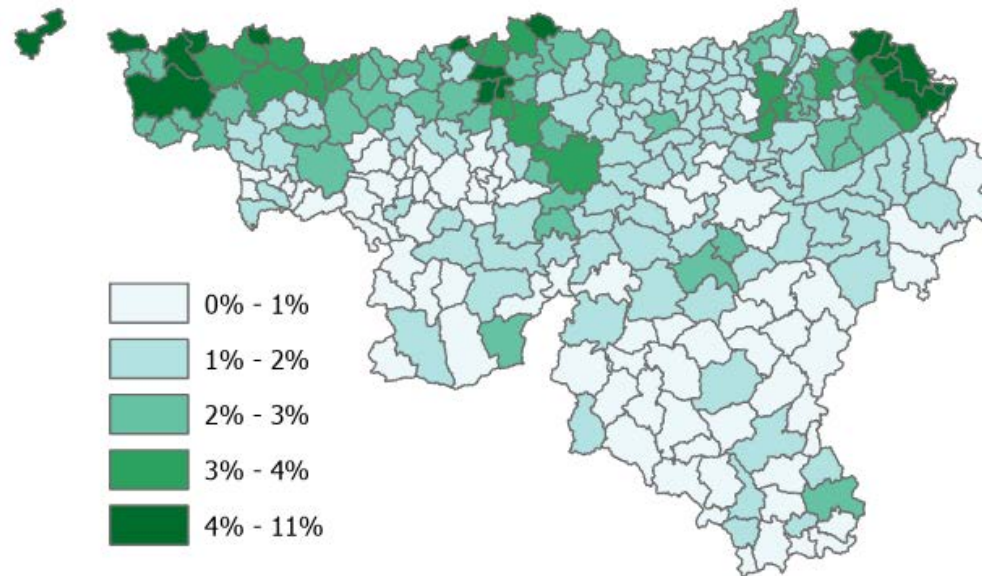
In Brussel varieert het tussen 9% en 4%.



Bron : Eigen berekening op basis van cijfers van de FOD Financiën

PERCENTAGE WERKNEMERS DAT EEN KILOMETERVERGOEDING ONTVANGT PER GEMEENTE IN WALLONIË

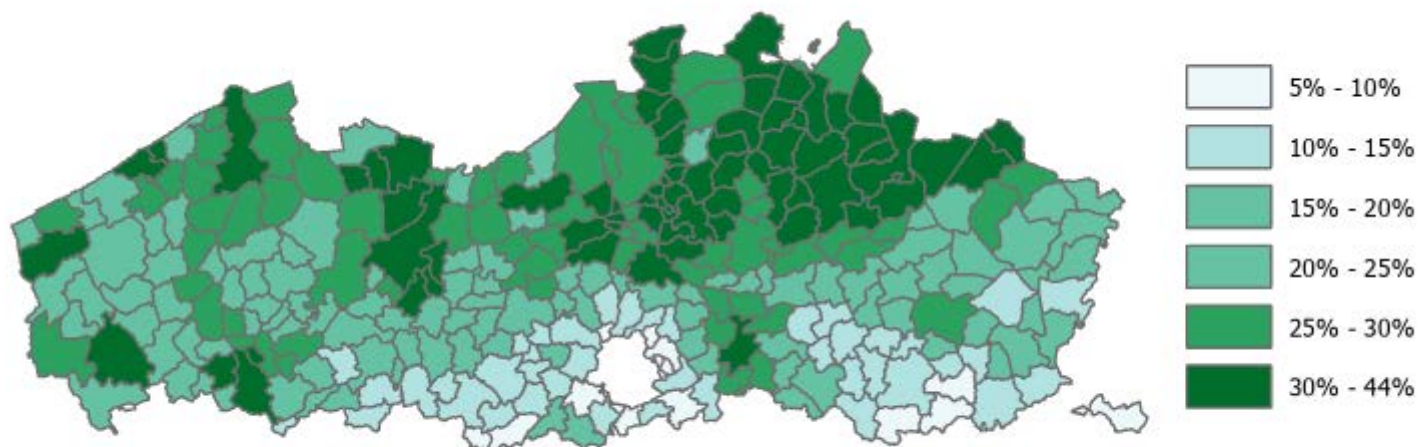
De percentages liggen hoger in Waals-Brabant en in de gemeenten die grenzen aan het Vlaamse Gewest. Daarentegen zijn de percentages bijzonder laag in de provincie Luxemburg.



Bron : Eigen berekening op basis van cijfers van de FOD Financiën

PERCENTAGE WERKNEMERS DAT EEN KILOMETERVERGOEDING ONTVANGT PER GEMEENTE IN VLAANDEREN

De percentages zijn bijzonder hoog in de provincie Antwerpen, maar lager in Brussel en de gemeenten die grenzen aan het Waalse Gewest.



Bron : Eigen berekening op basis van cijfers van de FOD Financiën

GEMEENTEN MET HET HOOGSTE PERCENTAGE WERKNEMERS DIE EEN KILOMETERVERGOEDING ONTVANGEN

Vlaanderen	
Vosselaar	44 %
Oud-Turnhout	42 %
Arendonk	42 %
Turnhout	41 %
Brugge	41 %
Mortsel	39 %
Retie	39 %
Dessel	38 %
Hove	38 %
Boechout	38 %
Beerse	38 %
Kasterlee	37 %
Lint	37 %
Geel	36 %
Olen	36 %

Wallonië	
Mont-de-l'Enclus	11 %
Raeren	9 %
Comines-Warneton	8 %
Eupen	7 %
Lontzen	6 %
Mouscron	6 %
Flobecq	6 %
Ottignies-Louvain-la-Neuve	6 %
Plombières	5 %
Beauvechain	5 %
La Calamine	5 %
La Hulpe	5 %
Court-Saint-Etienne	5 %
Mont-Saint-Guibert	5 %
Tournai	5 %

Brussel	
Watermaal-Bosvoorde	9 %
Vorst	8 %
Sint-Pieters-Woluwe	8 %
Sint-Gillis	7 %
Oudergem	7 %
Schaarbeek	7 %
Elsene	7 %
Etterbeek	6 %
Sint-Lambrechts-Woluwe	6 %
Ukkel	6 %
Jette	6 %
Koekelberg	5 %
Brussel	5 %
Evere	5 %
Ganshoren	5 %

Bron : Eigen berekening op basis van cijfers van de FOD Financiën

MAATREGELEN VAN WERKGEVERS OM FIETSEN TE PROMOTEN

De maatregel die het meest door werkgevers wordt gebruikt om het fietsen aan te moedigen, is de mogelijkheid voor fietsers om een vergoeding te krijgen voor hun verplaatsingen.

In Vlaanderen bieden bijna alle bevroagde bedrijven een fietsvergoeding aan.

Maatregel	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Fietsvergoeding	83%	98%	88%
Bedrijfsfietsen ter beschikking	50%	41%	21%
Beveiligde fietsenstallingen	88%	71%	59%
Sensibiliseringscampagne	55%	54%	37%
Overdekte fietsenstallingen voorzien	93%	91%	68%
Kleedruimtes voor fietsers	90%	84%	77%
Douches beschikbaar	91%	83%	75%
Fietsonderhoudsdienst in de vestiging	21%	14%	9%
Verlening van fietsbijstand	23%	22%	15%

Bron: FOD M&V, Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022

Gewogen cijfer volgens het aantal werknemers in de vestigingseenheid

De thuiswerkenquête betreft alle bedrijven of vestigingen met meer dan 100 werknemers.

MAATREGELEN OM FIETSEN AAN TE MOEDIGEN

Van de maatregelen die mensen zouden aanmoedigen om te fietsen, of om dat vaker te doen, zijn het verbeteren van de veiligheid van de fietsinfrastructuur, het voorzien in veilige parkeergelegenheid en het aanbieden van financiële prikkels het populairst.



Bron : Enquête BeMob - Gebruik van fietsen en steps in België , 2024, FOD M&V



Fietsongevallen en veiligheid

- ▶ Evolutie van het aantal ongevallen met letsel in de eerste 9 maanden van het jaar
- ▶ Aantal fietsers betrokken bij ongevallen naar leeftijd en type fiets
- ▶ Aantal omgekomen fietsers naar leeftijd en type fiets
- ▶ Gemiddelde leeftijd van verkeersslachtoffers en doden binnen 30 dagen (2020-2022)
- ▶ Risico op dodelijk ongeval* en risico op letselongeval** per type fiets en leeftijdscategorie (2018-2020)
- ▶ Verdeling van slachtoffers naar type fiets
- ▶ Percentage en ernst van ongevallen de voorbije 5 jaar per type fiets
- ▶ Frequentie van helmdracht per regio en gender
- ▶ Frequentie van helmdracht per type fiets



EVOLUTIE VAN HET AANTAL ONGEVALLEN MET LETSEL IN DE EERSTE 9 MAANDEN VAN HET JAAR

Tussen 2022 en 2023 steeg het aantal dodelijke ongevallen met elektrische fietsen, terwijl het aantal dodelijke ongevallen met klassieke fietsen daalde, net als het aantal ongevallen met letsel, ongeacht het type fiets.

Klassieke fiets	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Evolutie 2022-2023	
											#	%
Letselongevallen	9.531	8.648	8.763	8.266	8.707	8.514	7.923	7.943	8.413	7.733	-680	-8,1%
Totaal slachtoffers	9.784	8.769	8.845	8.261	8.736	8.520	7.984	7.893	8.239	7.567	-672	-8,2%
Doden	78	72	67	46	63	65	54	40	58	54	-4	-6,9%
Gewonden	9.706	8.697	8.778	8.215	8.673	8.455	7.930	7.853	8.181	7.513	-668	-8,2%

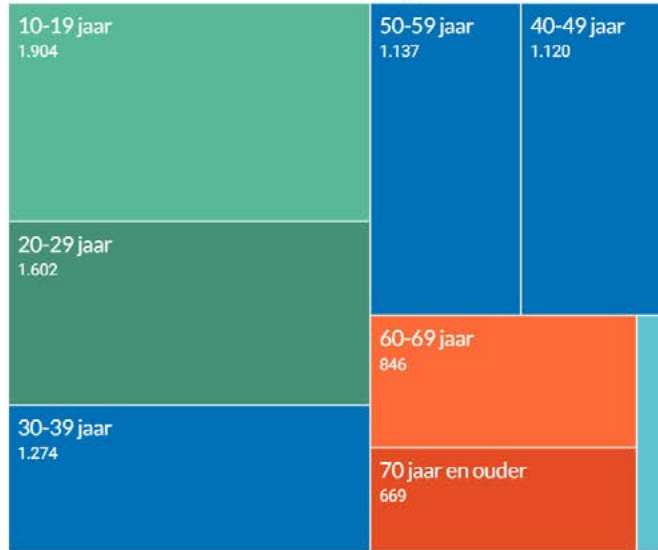
Elektrische fiets	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Evolutie 2022-2023	
											#	%
Letselongevallen	-	518	743	987	1.442	1.891	1.989	2.419	3.417	3.364	-53	-1,6%
Totaal slachtoffers	-	512	739	971	1.418	1.827	1.951	2.370	3.376	3.270	-106	-3,1%
Doden	-	15	13	20	21	25	29	34	37	42	+5	+13,5%
Gewonden	-	497	726	951	1.397	1.802	1.922	2.336	3.339	3.228	-111	-3,3%

Bron : Verkeersveiligheidsbarometer, VIAS

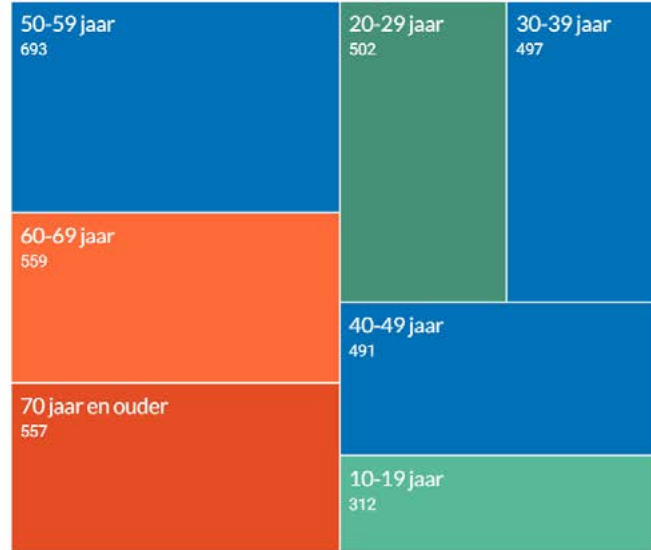
AANTAL FIETTERS BETROKKEN BIJ ONGEVALLen NAAR LEEFTIJD EN TYPE FIETS

Slachtoffers van fietsongevallen naar leeftijd en type fiets

Fiets zonder elektrische ondersteuning



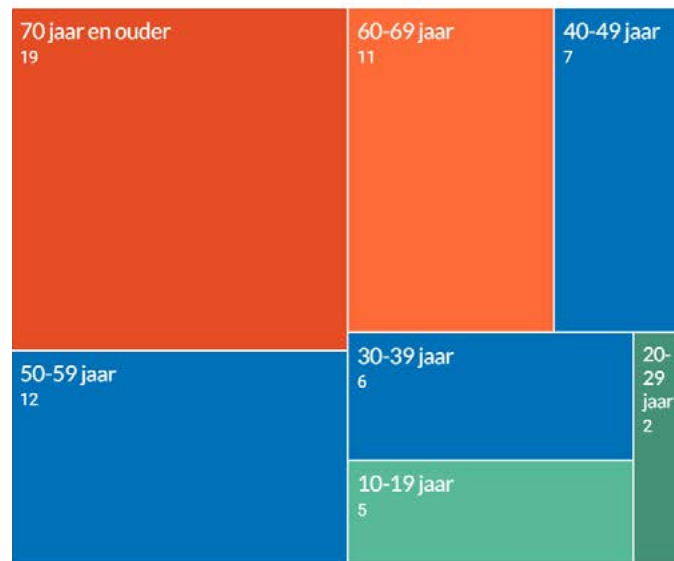
Fiets met elektrische ondersteuning



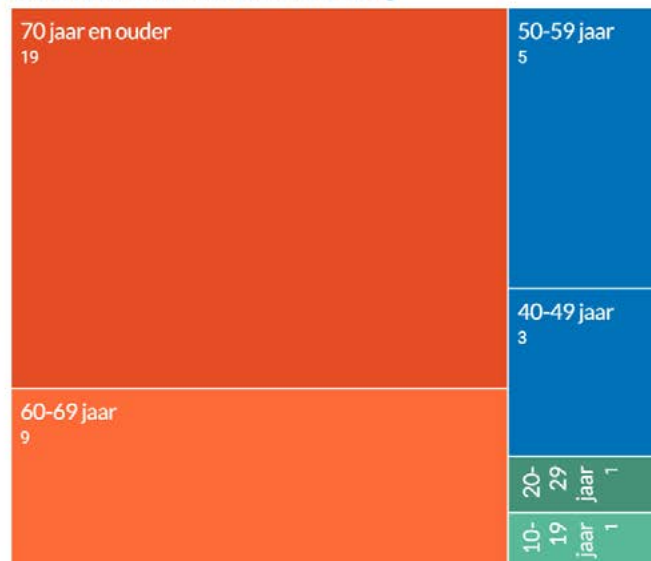
AANTAL OMGEKOMEN FIETTERS NAAR LEEFTIJD EN TYPE FIETS

Doden 30 dagen als gevolg van een fietsongeval naar leeftijd en type fiets

Fiets zonder elektrische ondersteuning



Fiets met elektrische ondersteuning



Bij de overgrote meerderheid van de dodelijke ongevallen met niet-elektrische fietsen zijn mensen ouder dan 50 jaar.

GEMIDDELDE LEEFTIJD VAN VERKEERSSLACHTOFFERS EN DODEN BINNEN 30 DAGEN (2020-2022)

De gemiddelde leeftijd waarop mensen binnen 30 dagen overlijden, is het hoogst bij e-bikegebruikers, gevolgd door speedpedelecs en niet-elektrische fietsen.

	Slachtoffers	Doden 30 dagen
Elektrische fiets	50,3 jaar	68,7 jaar
Niet-elektrische fiets	38,5 jaar	57,1 jaar
Speedpedelec	44,5 jaar	48,4 jaar
Alle slachtoffers	38,2 jaar	48,6 jaar

Bron: Ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs in kaart gebracht, 2024, Vias

RISICO OP DODELIJK ONGEVAL* EN RISICO OP LETSELONGEVAL** PER TYPE FIETS EN LEEFTIJDSCATEGORIE (2018-2020)

Het risico op een dodelijk ongeval per gefietste kilometer is bij senioren bijna 6 keer hoger dan bij andere leeftijdsgroepen.

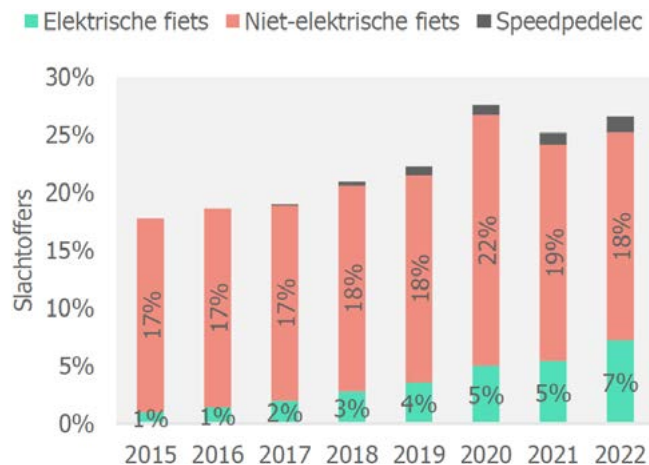
*Aantal doden in 30 dagen per miljard afgelegde kilometers.

**Aantal gewonden of doden in 30 dagen per miljoen afgelegde kilometers.

	Risico op een dodelijk ongeval		Risico op een letselongeval	
	Senioren (≥ 65 jaar)	Niet-senioren (18-64 jaar)	Senioren (≥ 65 jaar)	Niet-senioren (18-64 jaar)
Klassieke fiets	52	5	1,9	1,4
Elektrische fiets	47	9	1,0	0,7

Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infographie : Vias Instituut

VERDELING VAN SLACHTOFFERS NAAR TYPE FIETS



Het aandeel fietsers onder alle verkeersslachtoffers is toegenomen. Deze stijging is voornamelijk te wijten aan de toename van het aantal slachtoffers van elektrische fietsen.

Als we echter rekening houden met de stijging van het aantal afgelegde kilometers, zien we dat het risico dat fietsers omkomen in het verkeer in Vlaanderen is gedaald*.

Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infographie : Vias Instituut
 * Source : Fietsberaad. (2024). Evolutie van fietsgebruik en fietsveiligheid in Vlaanderen: een vergelijking met Nederland en Denemarken.

PERCENTAGE EN ERNST VAN ONGEVALLEN DE VOORBIJ 5 JAAR PER TYPE FIETS

Wat betreft het risico en de ernst van ongevallen was er geen significant verschil tussen niet-elektrische en elektrische fietsen bij 25 km/u.

Vervoerswijze	Ernst van ongeval	Percentage
Niet-elektrische fiets	Ja, enkel stoffelijke schade	2%
	Ja, met lichamelijk letsel, maar dit vereiste geen bezoek aan de dokter / het ziekenhuis	5%
	Ja, met lichamelijk letsel dat een bezoek aan de dokter / het ziekenhuis vereiste	4%
	Ja, met lichamelijk ongeval en een arbeidsongeschiktheid van ten minste één dag	1%
	Neen	87%
Fiets 25km/u	Ja, enkel stoffelijke schade	3%
	Ja, met lichamelijk letsel, maar dit vereiste geen bezoek aan de dokter / het ziekenhuis	5%
	Ja, met lichamelijk letsel dat een bezoek aan de dokter / het ziekenhuis vereiste	3%
	Ja, met lichamelijk ongeval en een arbeidsongeschiktheid van ten minste één dag	1%
	Neen	87%

Bron : Enquête BeMob - Gebruik van fietsen en steps in België, 2024, FOD M&V



FREQUENTIE VAN HELMDRACHT PER TYPE FIETS

Het dragen van een helm neemt toe met de mate van elektrificatie.

Het is lager voor gedeelde vervoerswijzen.

Verplaatsingswijze	Helmdracht in België		
	Ja, altijd of meestal	Soms	Nee, nooit of zelden
Niet-elektrische fiets	22%	9%	70%
Fiets 25km/u	38%	9%	53%
Fiets 45km/u	89%	6%	6%
Eigen elektrische step	44%	11%	44%
Niet-elektrische deelfiets	17%	11%	72%
Elektrische deelstep	23%	3%	73%

Bron : Enquête BeMob - Gebruik van fietsen en steps in België , 2024, FOD M&V

FREQUENTIE VAN HELMDRACHT PER REGIO EN GENDER

Het percentage fietsers dat altijd of meestal een helm draagt, ligt in Wallonië dubbel zo hoog als in Vlaanderen.

Mannen dragen vaker een helm op een niet-elektrische fiets dan vrouwen.

Mensen die altijd of meestal een helm dragen per regio

	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Niet-elektrische fiets	18%	39%	33%
Elektrische fiets 25km/u	35%	73%	59%

Mensen die altijd of meestal een helm dragen naar geslacht

	Man	Vrouw
Niet-elektrische fiets	27%	16%
Elektrische fiets 25km/u	40%	37%

Bron : Enquête BeMob - Gebruik van fietsen en steps in België , 2024, FOD M&V





Fietsdiefstal

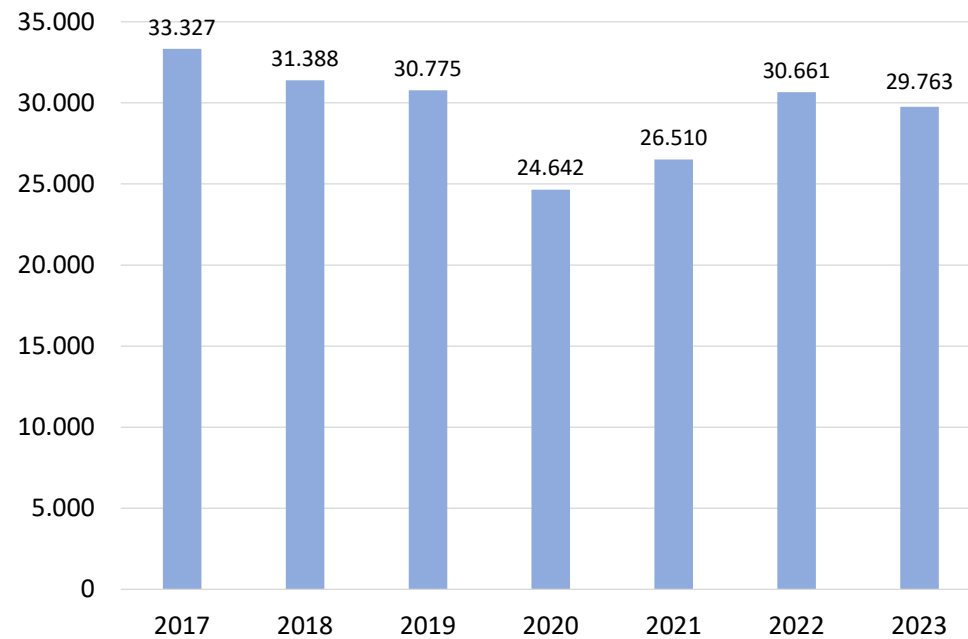
- ▶ Fietsdiefstallen per regio
- ▶ Aangifte van fietsdiefstal in België
- ▶ Cartografie van de fietsdiefstallen in 2023
- ▶ Frequentie van fietsdiefstallen
- ▶ Plaats van de fietsdiefstal in België
- ▶ Markering van gestolen fietsen in 2023
- ▶ Mybike: platform voor fietsregistratie
- ▶ Gedrag na een fietsdiefstal



AANGIFTE VAN FIETSDIEFSTAL IN BELGIË

Na een scherpe daling van het aantal fietsdiefstallen in 2020 als gevolg van gezondheidsomstandigheden, stegen de fietsdiefstallen in 2021 en 2022.

In 2023 daalde het aantal fietsdiefstallen licht.



Bron : Federale Politie

FIETSDIEFSTALLEN PER REGIO

Tussen 2017 en 2023 daalde het aantal fietsdiefstallen in het Vlaams Gewest en het Waals Gewest. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kende daarentegen een sterke stijging van het aantal fietsdiefstallen in deze periode.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
> Gebied: Vlaams Gewest	26 848	24 676	24 230	17 706	19 670	22 913	22 563
> Gebied: Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3 548	3 831	4 503	4 531	4 371	5 094	4 923
> Gebied: Waals Gewest	2 931	2 881	2 619	2 511	2 821	2 867	2 277

Bron : Statistieken Federale Politie

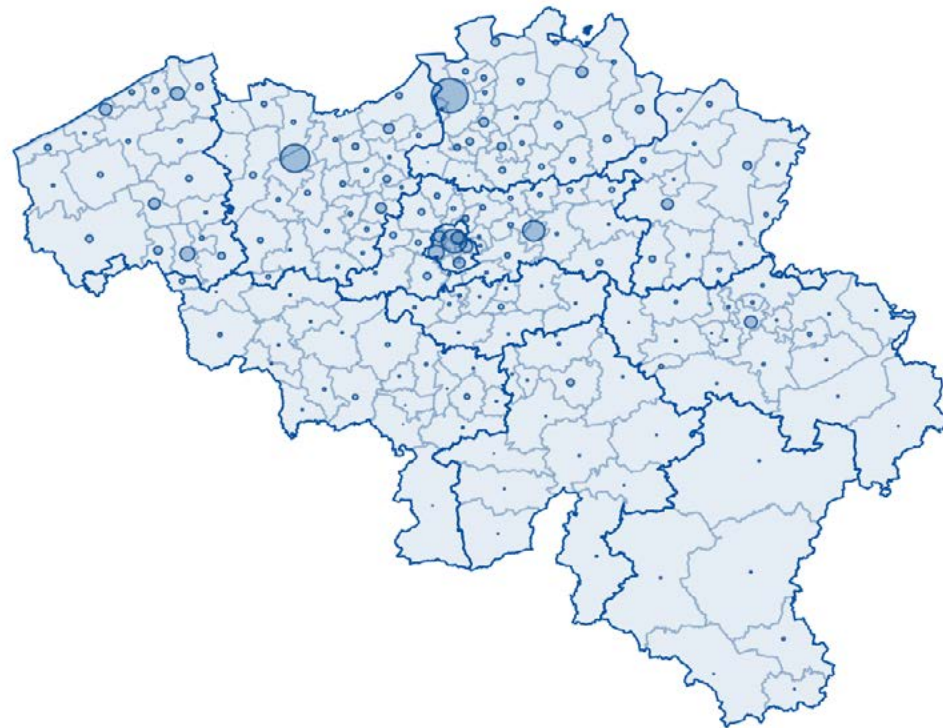


CARTOGRAFIE VAN DE FIETSDIEFSTALLEN IN 2023

De Brusselse politiezones worden bijzonder hard getroffen door overvallen en pogingen tot overvallen.

In Vlaanderen hebben de politiezones Antwerpen, Gent en Leuven de hoogste concentratie diefstallen.

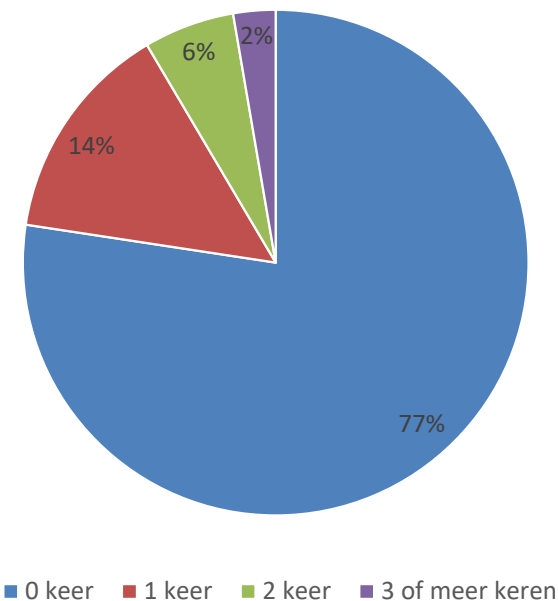
In Wallonië wordt de politiezone Luik het zwaarst getroffen.



Bron: statistieken van de Federale Politie

FREQUENTIE VAN FIETSDIEFSTALLEN

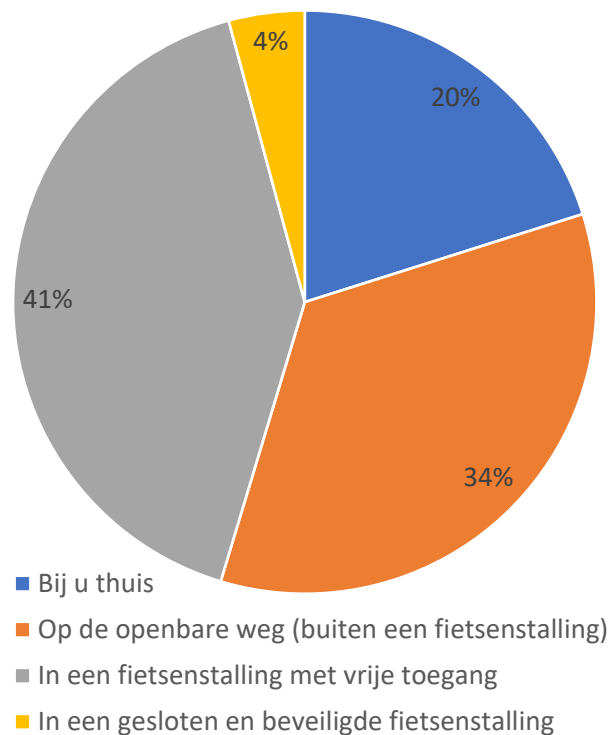
Bij 23% van de Belgen ouder dan 18 jaar is de fiets minstens één keer gestolen.



PLAATS VAN DE FIETSDIEFSTAL IN BELGIË

Driekwart van de diefstallen vindt plaats in de openbare ruimte: in een vrij toegankelijke fietsenstalling (41%) of op de openbare weg buiten een fietsenstalling (34%).

Uit de analyse van de cijfers blijkt ook dat het percentage diefstallen van fietsen thuis hoger ligt in Brussel (27%) en Wallonië (33%) dan in Vlaanderen (17%).



MARKERING VAN GESTOLEN FIETSEN IN 2023

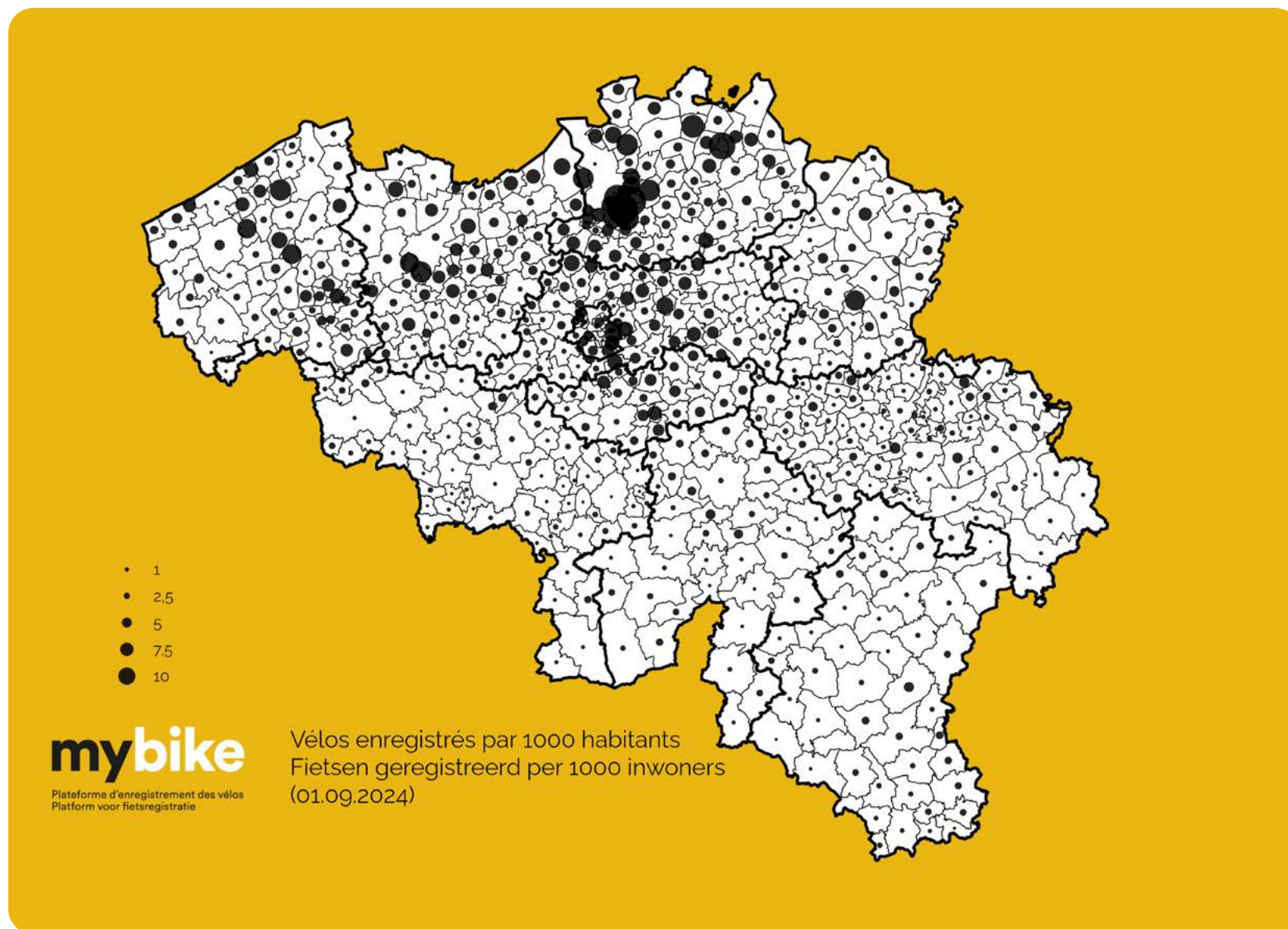
In 2023 waren de meeste gestolen fietsen ongemarkeerd.



MYBIKE: PLATFORM VOOR FIETSREGISTRATIE

Mybike.belgium.be is het fietsregistratieplatform van de federale overheid en de 3 gewesten. Dit platform laat toe een fiets te registreren en te identificeren met behulp van een sticker. Zo verkleint het risico op diefstal en heling en kan de fiets sneller terugvonden worden als die gestolen is.

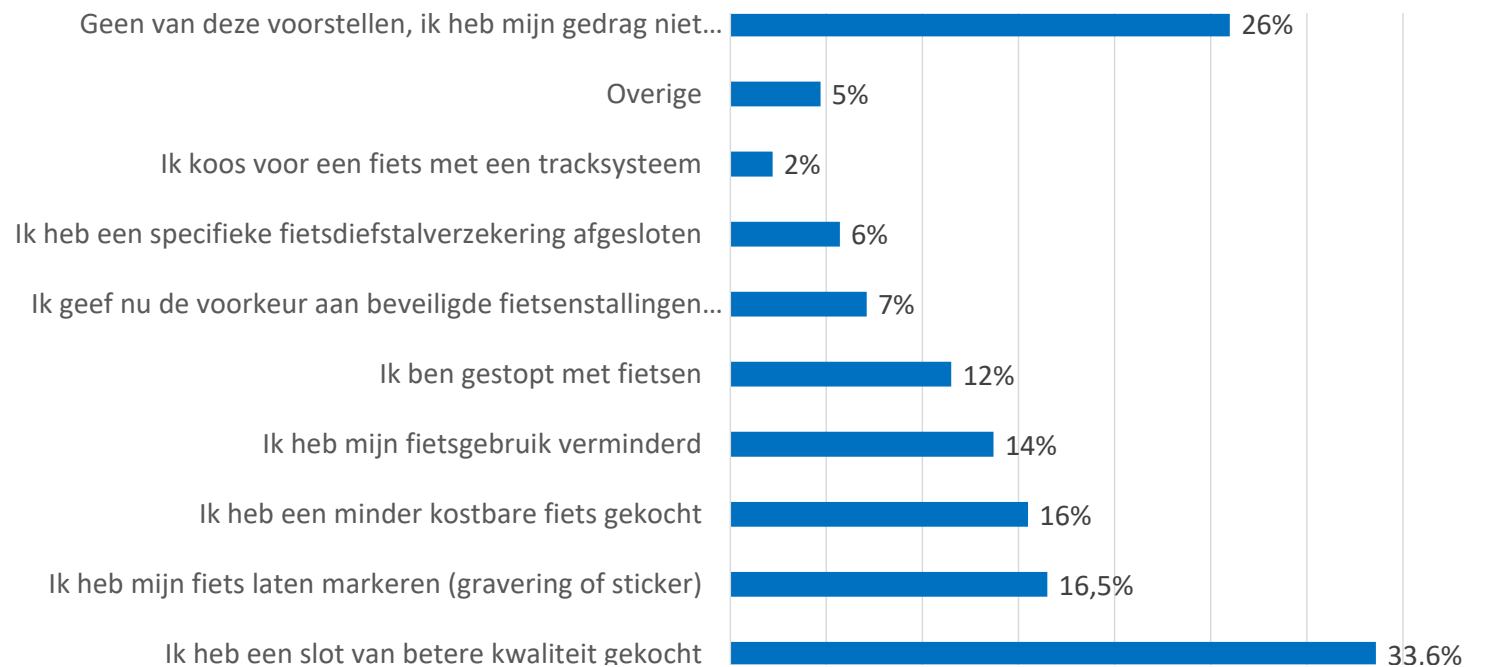
In februari 2025 hadden reeds 107.000 fietsers 120.000 fietsen geregistreerd op het Mybike platform (vorige Mybike Brussel-registraties inbegrepen).



Mybike-cijfers vanaf lancering Mybike België op 23 april 2024 (vorige Mybike Brussel-registraties niet inbegrepen)

GEDRAG NA EEN FIETSDIEFSTAL

Welke van de volgende gedragswijzigingen heeft u aangenomen na een fietsdiefstal?



Bron : Enquête BeMob - Gebruik van fietsen en steps in België , 2024, FOD M&V

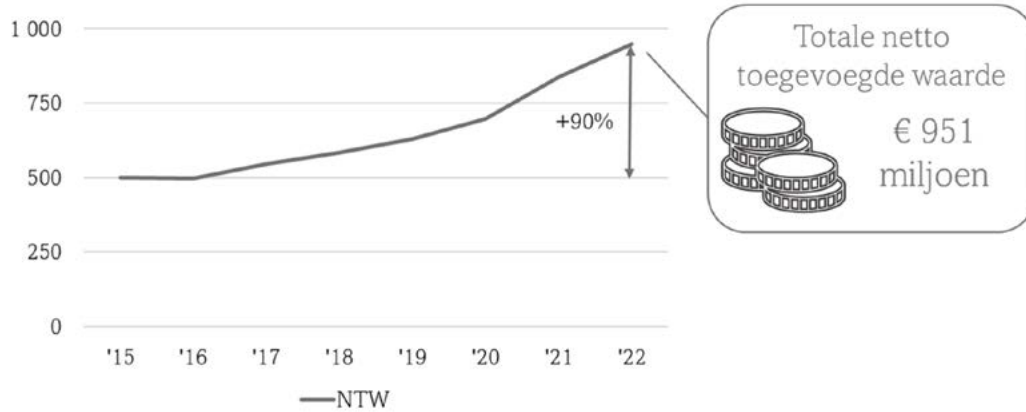


FIETSECONOMIE

- ▶ Netto toegevoegde waarde van de fiets
- ▶ Netto toegevoegde waarde van de fiets in duizenden euro's
- ▶ Tewerkstelling (VTE) in de fietseconomie
- ▶ Opdeling voltijds equivalenten fietsactiviteiten



NETTO TOEGEVOEGDE WAARDE VAN DE FIETS



In 2022 creëerde de fietseconomie een totale netto toegevoegde waarde van 951 miljoen euro.

De fietseconomie is de afgelopen acht jaar met ongeveer 90% gegroeid.

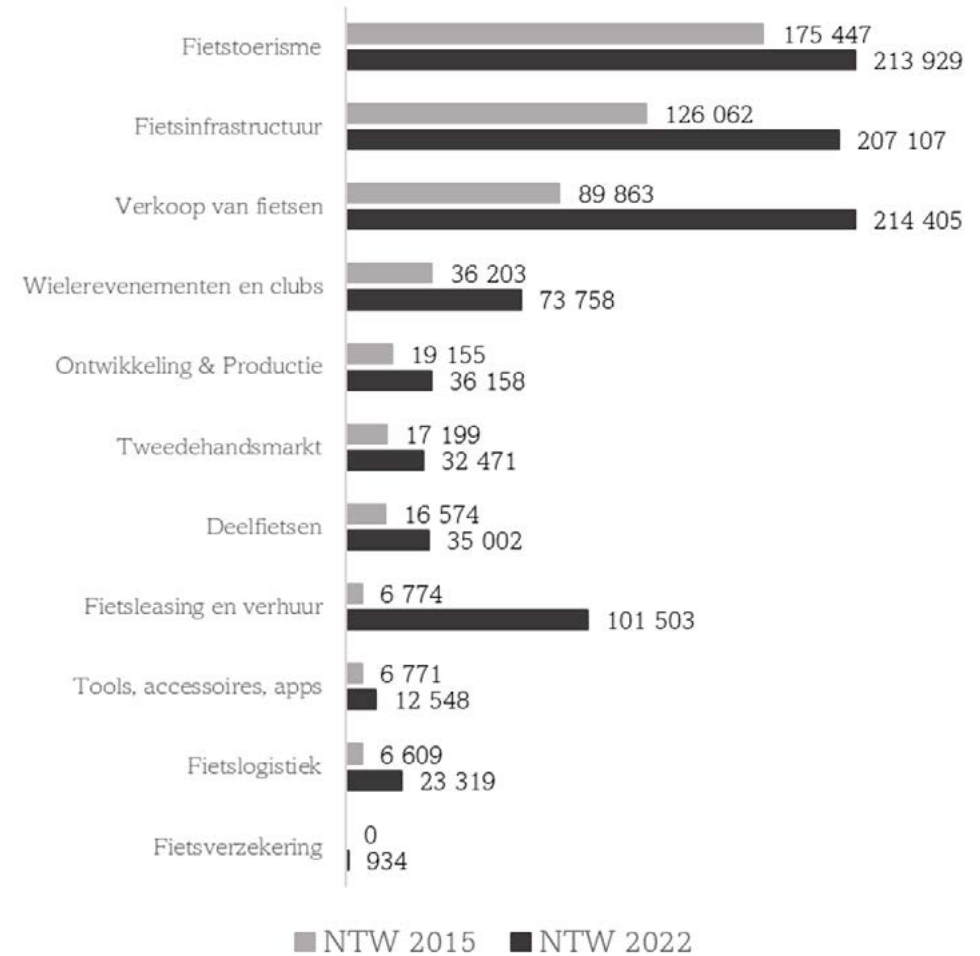
Tussen 2020 en 2022 was de groei van de fietseconomie 3 keer hoger (15%) dan de groei van de economie zonder fietsen (5%).

(*) De netto toegevoegde waarde (NTW) 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.

NETTO TOEGEVOEGDE WAARDE VAN DE FIETS IN DUIZENDEN EURO'S

De hoogste netto toegevoegde waarde wordt gegenereerd door fietstoerisme, fietsinfrastructuur en de verkoop van fietsen en reserveonderdelen.

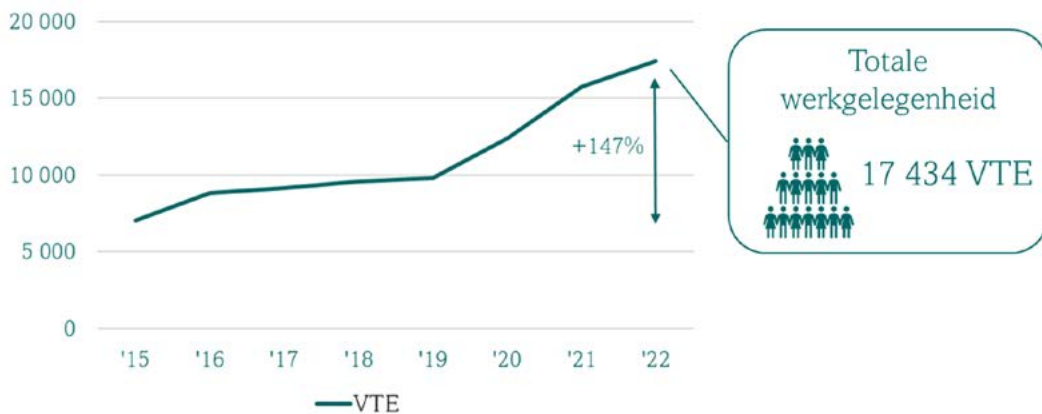
Fietsverhuur, fietsverzekeringen en fietslogistiek zijn de 3 sectoren met de hoogste groeipercentages tussen 2015 en 2022.



TWERKSTELLING (VTE) IN DE FIETSECONOMIE

De tewerkstelling in de fietseconomie in België bedroeg in 2022 17.434 voltijdse equivalenten (VTE).

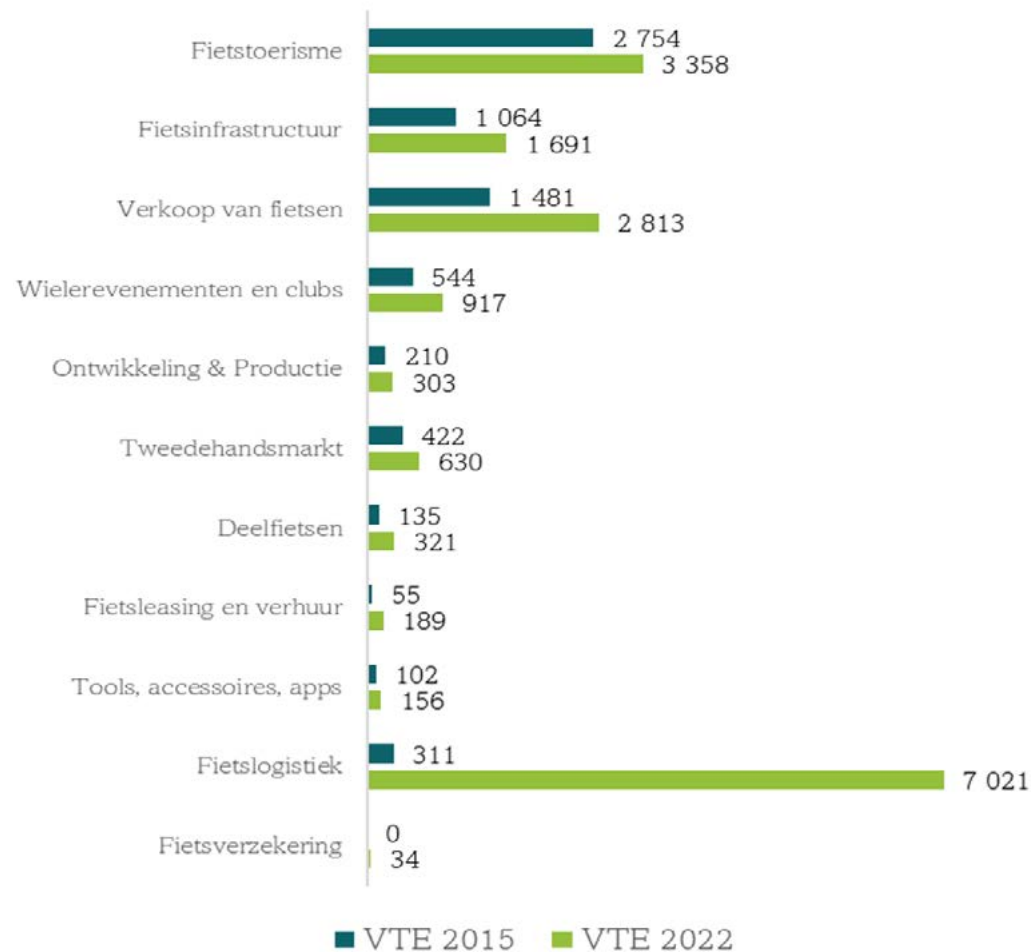
In de afgelopen acht jaar (tussen 2015 en 2022) is deze tewerkstelling met 147% gestegen.



OPDELING VOLTIJDS EQUIVALENTEN FIETSACTIVITEITEN

Met meer dan 7.000 banen is fietslogistiek de sector van de fietseconomie die de meeste werkgelegenheid genereert.

Fietstoerisme, fietsverkoop en fietsinfrastructuur genereren ook veel banen.





Fietsinfrastructuur

- ▶ Evolutie van de investeringen in fietsinfrastructuur in België
- ▶ Netto toegevoegde waarde en werkgelegenheid, verbonden aan fietsinfrastructuur
- ▶ Perceptie van de kwaliteit en het onderhoud van de fietsinfrastructuur per regio



EVOLUTIE VAN DE INVESTERINGEN IN FIETSFRASTRUCTUUR IN BELGIË

De investeringen in fietsinfrastructuur in België (inclusief onderhoud en fietsparkeren) zijn gestegen van 393 miljoen euro in 2015 naar 739 miljoen euro in 2023.

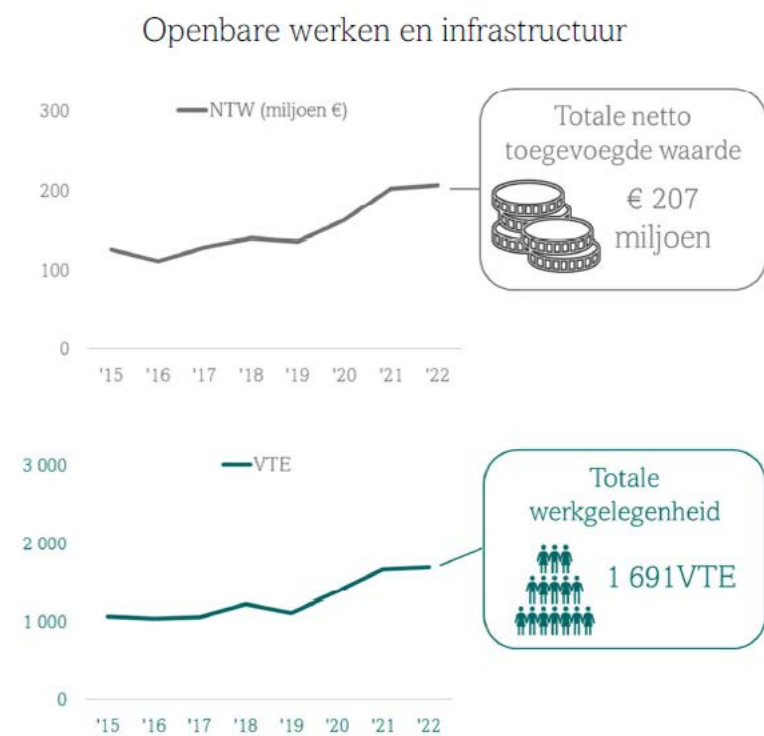
De stijging was vooral uitgesproken tijdens de pandemie in 2020-2021.



NETTO TOEGEVOEGDE WAARDE EN WERKGELEGENHEID, VERBONDEN AAN FIETSFRASTRUCTUUR

In 2022 bedroeg de toegevoegde waarde van openbare werken en fietsinfrastructuur 207 miljoen euro.

De werkgelegenheid bedroeg 1.691 FTE's in 2022.



PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT EN HET ONDERHOUD VAN DE FIETSINFRASTRUCTUUR PER REGIO

De federale BeMob-enquête over de kwaliteit en het onderhoud van fietsinfrastructuur bevestigt de resultaten van de regionale enquêtes.

De kwaliteit van de infrastructuur wordt in België als gemiddeld beoordeeld en het onderhoud als iets slechter.

	Kwaliteit	Onderhoud
België	5,3/10	5,2/10
Vlaanderen	5,8/10	5,6/10
Brussels	5,2/10	5,2/10
Wallonië	4,1/10	4/10

Bron : Bemob enquête over het gebruik van fietsen en steps, FOD M&V, 2024

LIJST VAN BRONNEN

ORGANISATIES

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Federale Overheidsdienst Economie – Statbel
Federale Overheidsdienst Financiën
Federale Politie – Statistieken
NMBS
MyBike
L!nk
TML Leuven
Traxio
Vias Institute

DOCUMENTEN

[A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML](#)
[Belgische fietsmarkt in 2023, Traxio](#)
[BeMob enquête - Gebruik van fietsen en steps in België , 2024, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[BeMob enquête: fietsgebruik in België, 2022, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[BeMob enquête woon-werkverkeer 2022-2023, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[BeMob enquête, De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land, TML Leuven, 2024](#)
[De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België, Vias 2022](#)
[Eerder positieve evolutie van de verkeersveiligheid, behalve voor fietsers, Statbel](#)
[Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[Monitor 2017, FOD Mobiliteit en Vervoer](#)
[Mybike](#)
[Ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs in kaart gebracht, Vias, 2024](#)
[Verkeersveiligheidsbarometer, 2023, Vias](#)



FEDERALOVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be



Wettelijk depot (D/2025/13.831/2)