



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

FEDERALE ENQUÊTE OVER DE MOBILITEIT IN BELGIË



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteur:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit – Dienst Gegevensanalyse en Enquêtes

Contact : stats.enquetes@mobiliteit.fgov.be

Verantwoordelijke uitgever:

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 BRUSSEL

Wettelijk Depot: D/2025/13.831/23 – November 2025 (update in mei 2026)

Corrigendum :

De cijfers in deel 8 zijn licht gewijzigd om beter rekening te houden met de stadsgrenzen volgens de laatste Degurba-classificatie.

Mei 2026: het rapport is bijgewerkt na de toevoeging van twee verbeteringen in de analyse. Ten eerste is de weging herzien, rekening houdend met autobezit (deel B van de inleiding). Ten tweede zijn de schattingen van de afstand voor korte verplaatsingen verbeterd dankzij het gebruik van recente gegevens die zijn verzameld in het kader van de federale enquête woon-werkverkeer (deel E).

Door deze twee wijzigingen is het aandeel van de auto licht gedaald. Afgezien van de cijfers is de tekst ongewijzigd gebleven, met uitzondering van het hoofdstuk waarin de vergelijking met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) wordt gepresenteerd, dat is herschreven.

Inhoudstafel

Inleiding	3
1. Aantal mobiele personen en aantal verplaatsingen	6
2. Verplaatsingswijzen in België.....	8
3. Verplaatsingswijzen naar sociodemografische kenmerken.....	10
4. De redenen voor de verplaatsing	16
5. Verplaatsingswijzen volgens de afgelegde afstand	18
6. Verplaatsingswijzen en -redenen per type dag	19
7. Verplaatsingswijzen volgens het seizoen.....	20
8. Verplaatsingswijzen volgens de locaties.....	21
9. Verplaatsingswijzen volgens de bereikbaarheid met het openbaar vervoer	23
10. De gebruikte soorten fietsen	24
11. De gebruikte verplaatsingswijzen van en naar een station	25
12. Bezettingsgraad wagens	26
Vergelijking met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)	27
Besluit	28

Inleiding

A. Context

Hoe verplaatsen de inwoners van België zich dagelijks? De belangrijkste gegevensbron voor het beantwoorden van deze vraag is afkomstig van grootschalige mobiliteitsenquêtes, waarbij respondenten al hun verplaatsingen voor een bepaalde dag noteren in een “verplaatsingsdagboek”.

Op nationaal niveau werden dergelijke enquêtes uitgevoerd in 1999 (MOBEL), 2010 (BELDAM) en 2017 (Monitor). Terwijl de eerste twee edities gebruik maakten van papieren vragenlijsten, werd de Monitor-enquête, uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Vias Institute, volledig online afgenomen.

Er worden ook gegevens verzameld door de gewesten. Het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest organiseren samen een enquête met volledig verplaatsingsdagboek: het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, waarvan de laatste editie de gegevens van 2023 en 2024 bevat. Sinds 2024 organiseert het Waals Gewest ook een online enquête, maar de methodologie ervan wijkt af van de klassieke methodes en laat geen rechtstreekse vergelijking op nationaal niveau toe.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een alternatieve aanpak ontwikkeld om gegevens voor het hele land te produceren, door een representatief panel van volwassen inwoners van België online te bevragen. Het doel is om de verplaatsingen van de vorige dag van elke respondent zo getrouw mogelijk te reconstrueren, zonder een complexe interface, om fouten en afhaken, wat vaak voorkomt bij dit soort enquête, te beperken. De enquête gaat over de verplaatsingen in België, terwijl internationale verplaatsingen, die zeldzamer, maar vaak lang zijn, aan de hand van andere bronnen¹ kunnen worden geanalyseerd.

B. Steekproef

De enquête werd doorlopend van 16 september 2024 tot 15 september 2025 afgenomen, in het kader van de BeMob-enquêtes die de FOD Mobiliteit sinds 2019 met het enquêtebureau iVOX organiseert, en deze betreft enkel de volwassenen. 14.400 volwassenen werden bevroegd. Na controles bestaat de uiteindelijke steekproef die voor de resultaten in dit verslag werd gebruikt uit 13.613 inwoners van België (8.203 Vlamingen, 4.181 Walen en 1.229 Brusselaars).

De resultaten werden door het Federaal Planbureau gewogen om de representativiteit ervan voor de Belgische volwassen bevolking naar het geslacht, de leeftijd, het gewest van de woonplaats, de urbanisatiegraad, het opleidingsniveau en autobezit te garanderen. De maximale foutmarges, berekend voor een betrouwbaarheidsinterval van 95%, worden geschat op 0,8 procentpunt voor België als geheel, 1,1 punt voor Vlaanderen, 1,5 punt voor Wallonië en 2,8 punt voor Brussel. Ze kunnen echter variëren naargelang de vragen en de grootte van de deelsteekproeven: ze zijn hoger voor subgroepen of wanneer het om weinig personen gaat.

C. Methodologie

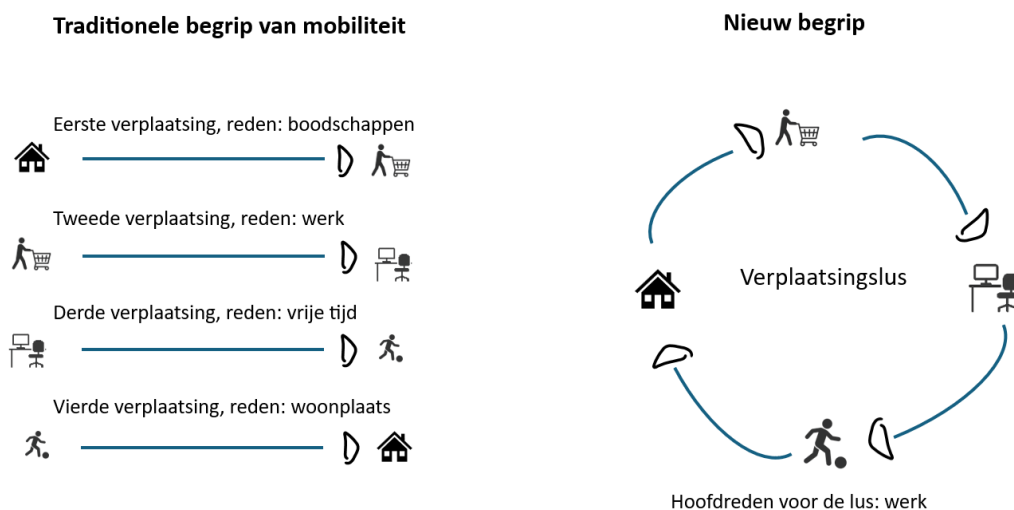
Beginsel en definitie van verplaatsing

In mobiliteitsonderzoeken wordt elke **verplaatsing** traditioneel aan een reden gekoppeld. Een nieuwe verplaatsing begint zodra de reden wijzigt. Iemand die naar zijn werk vertrekt, na het werk boodschappen gaat doen en dan naar huis terugkeert, heeft drie verplaatsingen gemaakt: naar het werk gaan, boodschappen doen en weer naar de woonplaats.

Deze enquête hanteert een vernieuwende insteek en legt de focus in eerste instantie op de **verplaatsingslus**, gedefinieerd als een geheel van verplaatsingen vanaf de woonplaats tot de terugkeer naar deze woonplaats. In plaats van respondenten te vragen om al hun verplaatsingen los van elkaar te reconstrueren, leidt de vragenlijst hen door een lijst van klassieke redenen, gepresenteerd in de volgende volgorde: naar het werk gaan (voor werknemers), naar een studieplek gaan (voor studenten), boodschappen doen of gebruikmaken van diensten, vrijetijdsactiviteiten (vrije tijd, een wandeling maken of mensen gaan bezoeken) en iemand ophalen of afzetten.

¹ Zie bijvoorbeeld *De reizen van de Belgen* (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2025)

Voor elke reden wordt gevraagd of ze om die reden van huis zijn gegaan, en zo ja, dan wordt er aanvullende informatie ingewonnen, waaronder de belangrijkste verplaatsingswijze, eventuele secundaire verplaatsingswijzen (van en naar de stations), de bestemming, de uren en de eventuele omwegen om andere redenen. Al deze informatie samen vormt een verplaatsingslus.



Verschillen met eerdere enquêtes over verplaatsingen

De gebruikte methode betekent dat sommige beschikbare gegevens deels verschillend geïnterpreteerd moeten worden. De belangrijkste verplaatsingswijze is gekend voor de hele verplaatsingslus, net als de hoofdbestemming (de vertrekplek is de woonplaats) en de vertrek- en aankomsttijden. De resultaten worden daarom meestal in aantal verplaatsingslussen in plaats van in aantal verplaatsingen² gepresenteerd.

Er werden bepaalde vereenvoudigingen doorgevoerd om het de respondenten makkelijker te maken, terwijl de impact ervan op de algemene resultaten beperkt blijft. Dus als een respondent meerdere keren op dezelfde dag om dezelfde reden zijn woonplaats verlaat, wordt slechts één lus beschreven. Het aantal lussen wordt echter gevraagd om het totale volume aan verplaatsingen te kunnen schatten.

De resultaten kunnen ook op basis van de afgelegde afstand worden onderzocht. Deze afgelegde afstand werd door de FOD voor elke lus geschat uitgaande van de vertreklocatie, de bestemmingslocatie en de door de respondent opgegeven duur.

Beperkingen van de gehanteerde aanpak

Hoewel deze aanpak zeker voordelen heeft, heeft hij ook bepaalde beperkingen.

- De meeste informatie, inclusief de gebruikte verplaatsingswijze, is enkel beschikbaar voor verplaatsingen vanuit de woonplaats.
- De resultaten focussen op de belangrijkste verplaatsingswijze. Secundaire verplaatsingswijzen worden enkel gevraagd bij verplaatsingen per trein.
- De nauwkeurigheid van bepaalde vragen werd verminderd om de taak van de respondent te vereenvoudigen. De vertrektijd wordt bijvoorbeeld niet tot op de minuut nauwkeurig opgevraagd en de aankomsttijd wordt niet opgevraagd.
- De beslissing om de respondent doorheen een lijst van mogelijke redenen voor de verplaatsing te loodsen, betekent dat de volgorde van de gebruikte redenen een impact op de resultaten kan hebben.

In ruil daarvoor zorgen deze keuzes voor een hoge mate van stabiliteit in de resultaten. Het is veel minder waarschijnlijk dat respondenten hun verplaatsingen verkeerd invoeren of de vragenlijst verlaten. De gegevens zijn ook gemakkelijker te verwerken en te gebruiken en maakt de meeste klassieke analyses van dit soort enquête mogelijk.

² Dit is ook het beginsel dat in het PLANET-model wordt gehanteerd dat door het Federaal Planbureau werd ontwikkeld om de vraag naar vervoer te voorspellen.

D. Voorbereiding van gegevens en resultaten

Een reeks controles elimineerde in totaal 787 respondenten (5% van het totale aantal respondenten), zodat de uiteindelijke steekproef die voor de resultaten werd gebruikt 13.613 inwoners van België omvat. De antwoorden konden om de volgende redenen buiten beschouwing worden gelaten.

- De vertreklocatie van de respondent lag in het buitenland.
- De respondenten konden het op het einde van de enquête aangeven als ze vonden dat hun antwoorden geen goed beeld gaven van hun verplaatsingen die dag, en waarom. De antwoorden van degenen die aangaven dat ze bepaalde vragen niet hadden begrepen of meerdere keren dezelfde verplaatsing hadden ingevoerd, werden verwijderd.
- De informatie voor minstens één verplaatsing van een respondent was duidelijk inconsistent (snelheid te hoog voor de opgegeven verplaatsingswijze).

Daarnaast werd een reeks herinvoeringen uitgevoerd. Om het de respondent gemakkelijker te maken, kon hij of zij de optie "andere" aanvinken voor de keuze van de verplaatsingswijze en de reden voor de verplaatsing, en een leeg veld invullen. Deze gegevens werden opnieuw ingevoerd met behoud van de samenhang van de vragenlijst.

E. Definities en verplaatsingswijzen

Drie afzonderlijke concepten structureren de resultaten die in dit verslag worden voorgesteld.

- 1) Een **verplaatsingslus** is een geheel van verplaatsingen van bij het verlaten van de woonplaats tot de terugkeer naar deze woonplaats. Modale aandelen kunnen in aantal lussen worden uitgedrukt. In dit geval is het de belangrijkste verplaatsingswijze van de lus, door de respondent voor de hoofdreden opgegeven, waarmee rekening wordt gehouden. Deze resultaten zijn daarom niet helemaal vergelijkbaar met de modale aandelen die per verplaatsing zijn vastgelegd. Bij autorijden, fietsen of te voet gaan, kunnen we ons voorstellen dat alle verplaatsingen in de overgrote meerderheid van de gevallen met dezelfde verplaatsingswijze gebeuren. Dit is niet het geval voor openbaar vervoer: een lange treinreis kan gepaard gaan met secundaire verplaatsingswijzen om andere redenen binnen dezelfde lus. De reden die bij elke lus hoort, is ook de reden die als eerste door de respondent wordt aangewezen.
- 2) Een **verplaatsing** is een traject tussen een vertreklocatie en een bestemmingslocatie afgelegd om een welbepaalde reden. De meeste verplaatsingen zijn geïdentificeerd, maar zonder de gedetailleerdheid van een klassieke enquête met een verplaatsingsdagboek. Meer bepaald kennen we de verplaatsingswijze niet, ook al kunnen we die vaak afleiden uit de verplaatsingswijze van de lus waar die deel van uitmaakt. We weten echter wel de reden voor de verplaatsing. Dit concept wordt gebruikt in hoofdstuk 1, bij het tellen van het aantal verplaatsingen, maar ook in hoofdstuk 4, dat over de redenen gaat.
- 3) Ook de **afstand** wordt gebruikt. Deze werd geschat voor elke verplaatsingslus, rekening houdend met de woonplaatslocatie (vertrekpunt van de verplaatsing) en de bestemmingslocatie, evenals de gebruikte verplaatsingswijze en de duur opgegeven door de respondent.
 - Als de afstand tussen de woonplaatslocatie en de bestemmingslocatie (op het vlak van de postcode) groter is dan 15 kilometer, wordt deze afstand in aanmerking genomen. Het gaat om een schatting van de afstand over de weg, door de afstand in vogelvlucht te vermenigvuldigen met een afstandsafhankelijke factor.
 - Als deze afstand kleiner is dan 15 kilometer, wordt de gebruikte afstand geschat op basis van de reistijd, het vervoersmiddel, de vertrekplaats (gewest en urbanisatiegraad) en gegevens die zijn verzameld in het kader van de federale enquête woon-werkverkeer³, waarbij het resultaat wordt beperkt tot de minimum- en maximumafstand tussen het grondgebied van de postcodes van vertrek en bestemming.

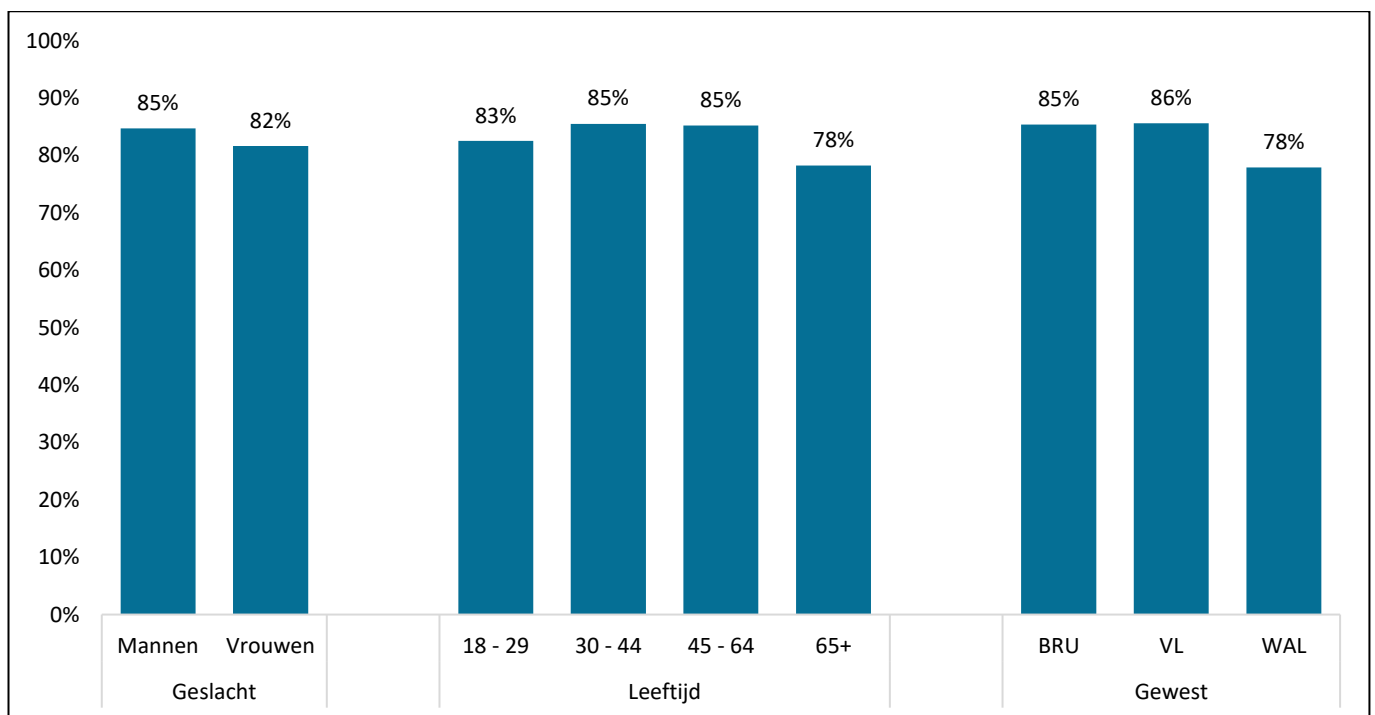
De volgende verplaatsingswijzen werden aan de respondenten voorgesteld: te voet, met de step, fiets, bus/tram/metro, trein, motorfiets/bromfiets, wagen, bestelwagen en andere. Daarnaast worden verduidelijkingen gevraagd voor de fiets (type fiets) en de wagen (als bestuurder, met of zonder passagiers, of als passagier). In dit verslag zijn steps, tenzij anders vermeld, opgenomen in de categorie "Andere", waar ze de overgrote meerderheid vormen.

³ Op Belgisch niveau bedragen de gemiddelde snelheden voor deze korte verplaatsingen ongeveer 18 km/u voor de auto, 9 km/u voor metro's, trams en bussen, en 14 km/u voor de fiets.

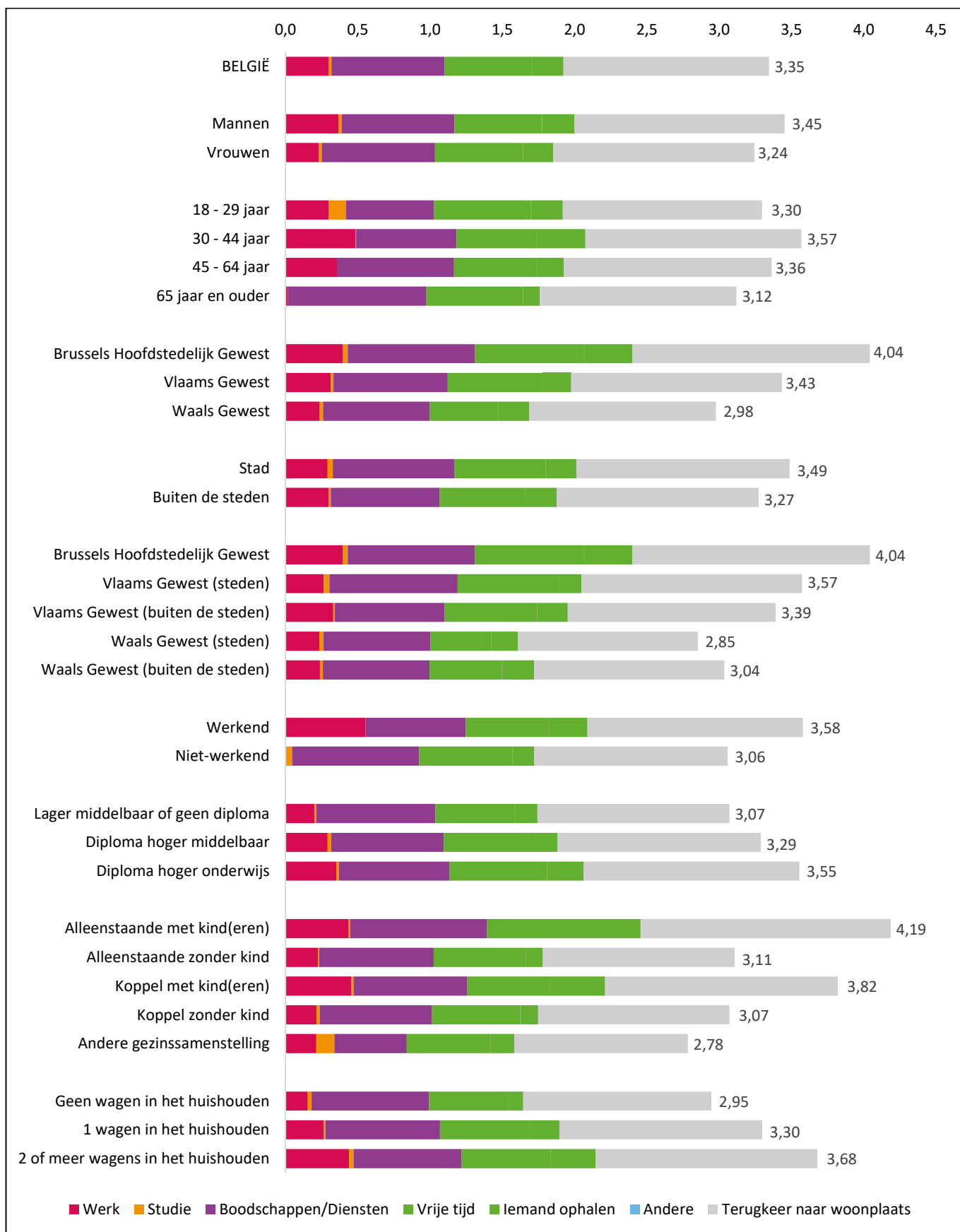
1. Aantal mobiele personen en aantal verplaatsingen

83% van de respondenten maakte overdag minstens één verplaatsing buitenshuis. Belgische volwassenen maken gemiddeld 3,35 verplaatsingen per persoon per dag, inclusief verplaatsingen om terug te keren naar hun woonplaats. Deze waarden variëren naargelang de kenmerken van de respondent (figuur 1 en figuur 2).

- Mannen verplaatsen zich iets meer dan vrouwen (3,45 verplaatsingen tegenover 3,24), vooral om werkgerelateerde redenen.
- De leeftijdsgroep 30-44 jaar verplaatst zich het meest, de gepensioneerden het minst. Gepensioneerden compenseren de afwezigheid van woon-werkverplaatsingen door meer verplaatsingen voor diensten (0,96 per dag) en vrije tijd (0,67).
- Brusselaars maken de meeste verplaatsingen (4,04), gevolgd door Vlamingen (3,43) en Walen (2,98).
- Hoewel ze zich minder verplaatsen voor diensten en vrije tijd, verplaatsen werkenden zich meer dan werklozen.
- Het aantal verplaatsingen stijgt licht met het opleidingsniveau.
- Personen in huishoudens met kinderen verplaatsen zich meer. Gemiddeld: 4,19 verplaatsingen per persoon per dag voor alleenstaanden met kinderen, en 3,82 voor koppels met kinderen. Dit verschil kan worden verklaard zowel door de woon-werkverplaatsingen als door de begeleiding van kinderen.
- Met het wagenbezit van het huishouden neemt ook het aantal verplaatsingen toe: van 2,95 voor huishoudens zonder wagen tot 3,68 voor huishoudens met minstens twee wagens. Dit verschil kan met name worden verklaard door het feit dat er meer woon-werkverplaatsingen en begeleiding zijn in deze tweede categorie.



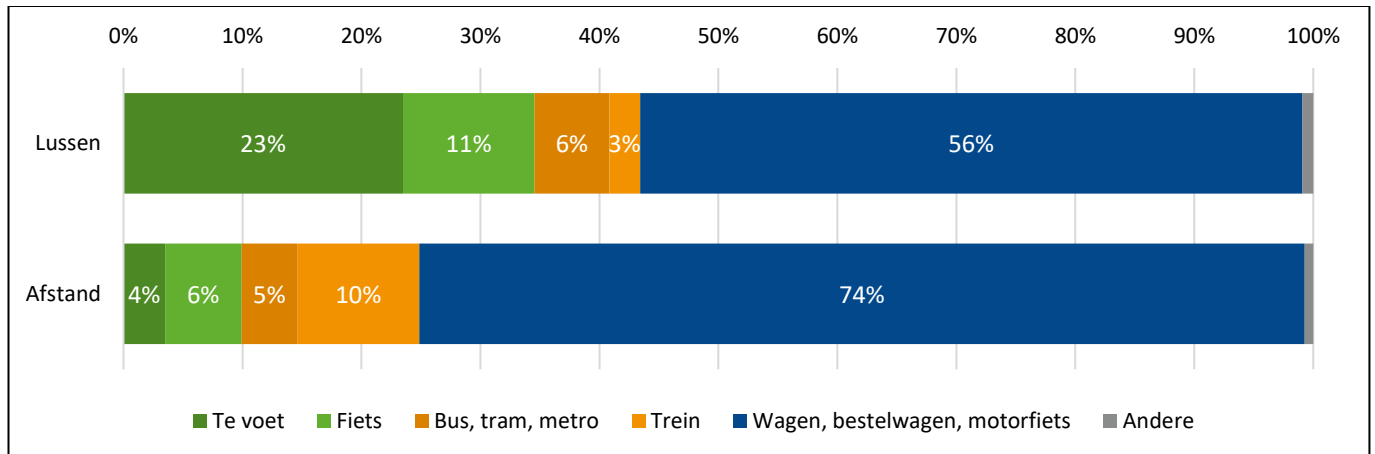
Figuur 1 - Aandeel van de personen die hun woonplaats op de referentiedag hebben verlaten



Figuur 2 - Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag en per reden

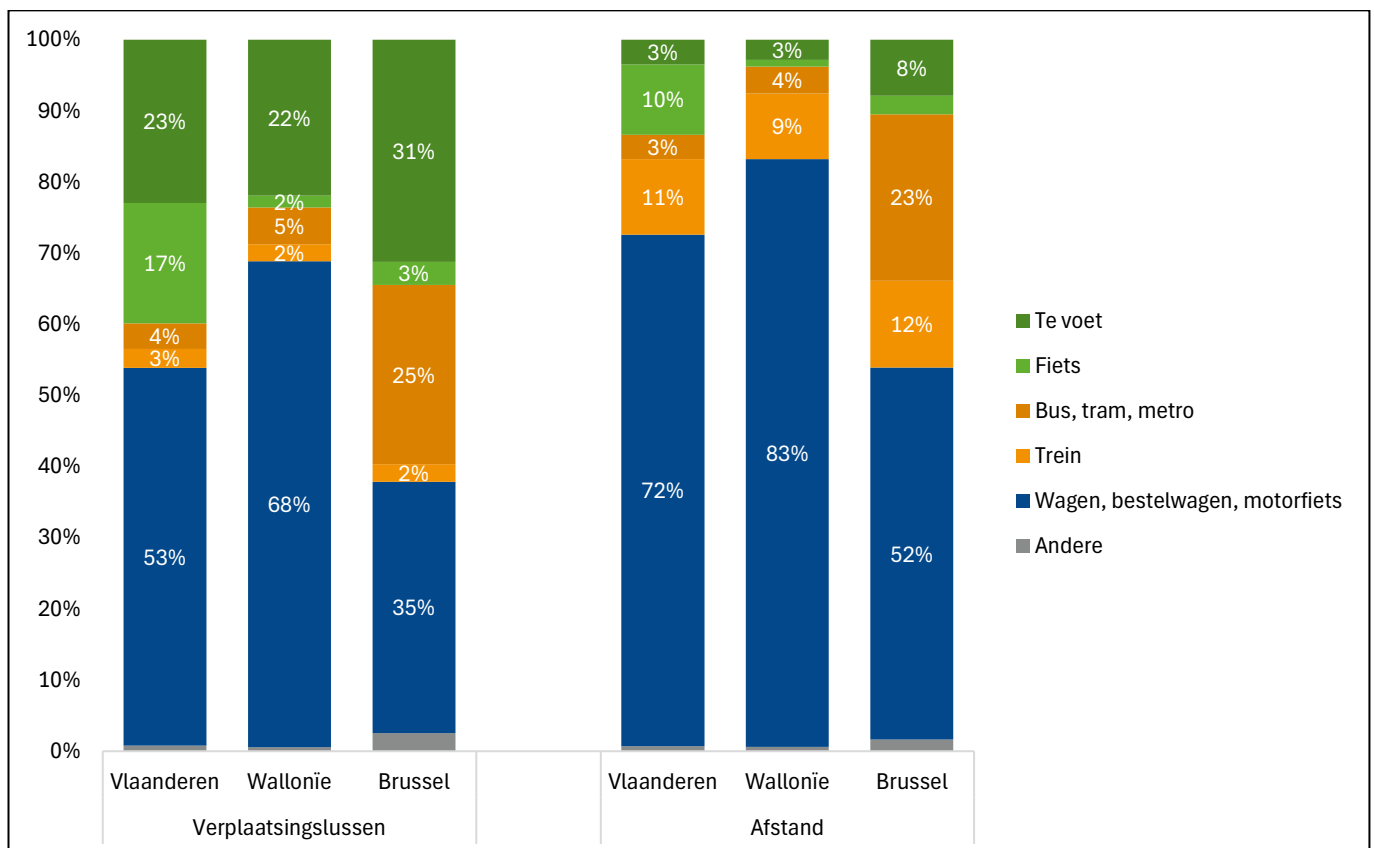
2. Verplaatsingswijzen in België

De wagen is veruit de meest gebruikte verplaatsingswijze van de Belgen. Figuur 3 laat zien dat dit het geval is, of het nu gaat om het aantal verplaatsingslussen of de afgelegde afstand. De wagen is de hoofdverplaatsingswijze voor 56% van de verplaatsingslussen, met een ruime voorsprong op te voet (23%), de fiets (11%) en het openbaar vervoer. Bovendien is de wagen goed voor 74% van de afgelegde kilometers, tegenover 10% voor de trein, 5% met de metro, tram of bus, 6% met de fiets en 4% te voet.



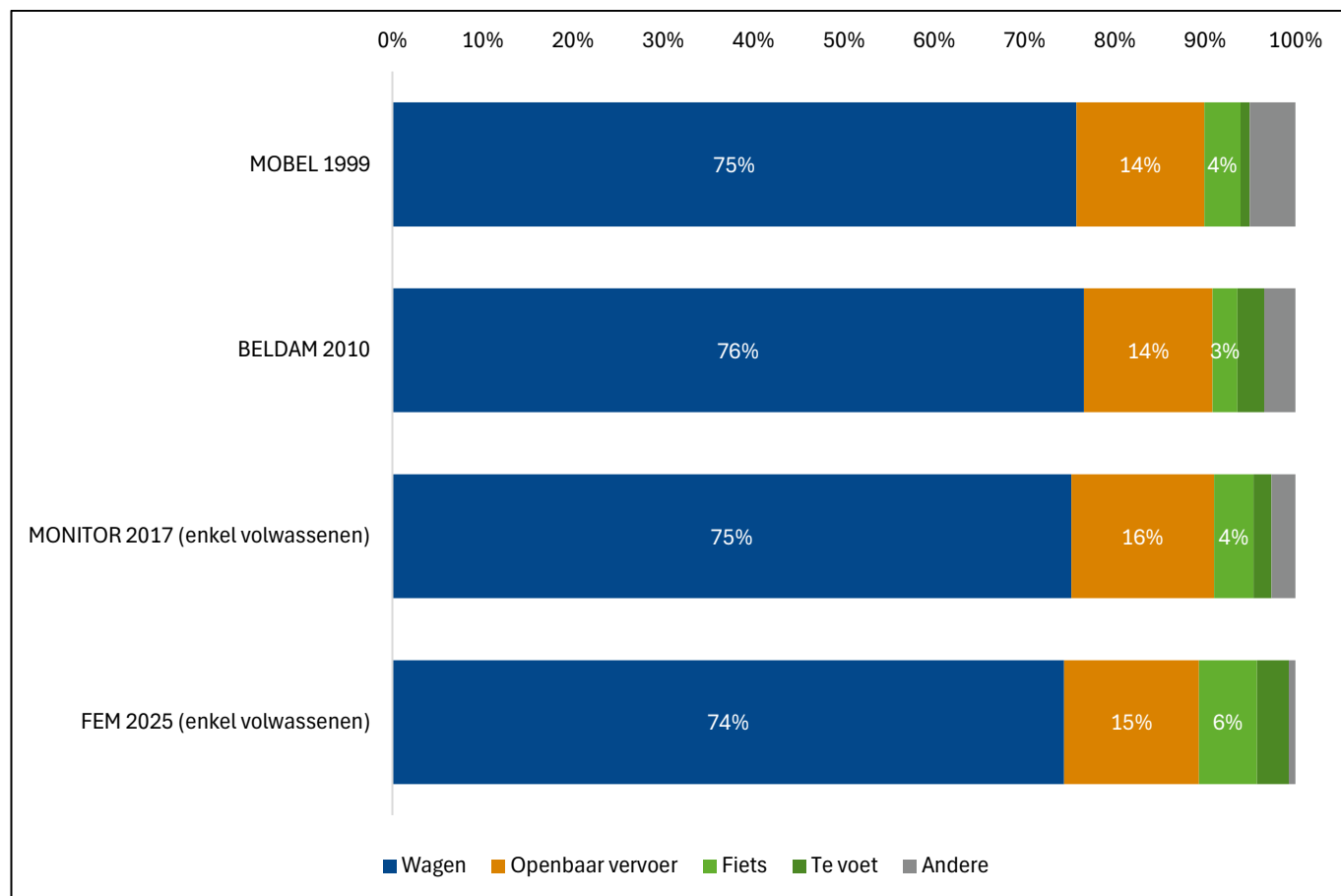
Figuur 3 - Modaal aandeel in aantal verplaatsingslussen en in afgelegde afstand.

Deze modale aandelen variëren enorm van gewest tot gewest (figuur 4). Het wagengebruik ligt lager bij Vlamingen, maar dit wordt gecompenseerd door hun hoge fietsgebruik (17% van de lussen en 10% van de afgelegde kilometers). Hier zien we het significante verschil in de modale dynamieken van een grootstad als Brussel, vergeleken met die van de andere twee gewesten, waar de bevolkingsdichtheid sterk verschilt van locatie tot locatie. In Brussel bekleeden te voet gaan en vooral het openbaar vervoer een veel belangrijkere plaats.



Figuur 4 - Modaal aandeel in aantal verplaatsingslussen en in afgelegde afstand, per gewest van de woonplaats.

Figuur 5 illustreert de evolutie in de modale verdeling, in afstand, op basis van grote nationale enquêtes die sinds 1999⁴ zijn afgenomen. Veranderingen in methodologie tussen edities, organisatorische problemen en steekproefgerelateerde variantie beperken de nauwkeurigheid van de waargenomen trends. De trend is echter duidelijk: het aandeel van de wagen in de afstand die de Belgen afleggen is de afgelopen 25 jaar relatief stabiel gebleven, tussen 74% en 76%. De enquête toont een groeiend aandeel van de fiets in de loop van de periode, een trend die ook door andere gegevensbronnen wordt bevestigd.



Figuur 5 - Veranderingen in de modale verdeling van de verplaatsingen in afstand tussen 1999 en 2025.⁴

⁴ Naast de methodologische verschillen bestrijken de gegevens niet exact dezelfde perimeter. Voor 2017 en 2025 wordt enkel rekening gehouden met de verplaatsingen van volwassenen. In 1999 bestrijkt de modale verdeling slechts één werkdag.

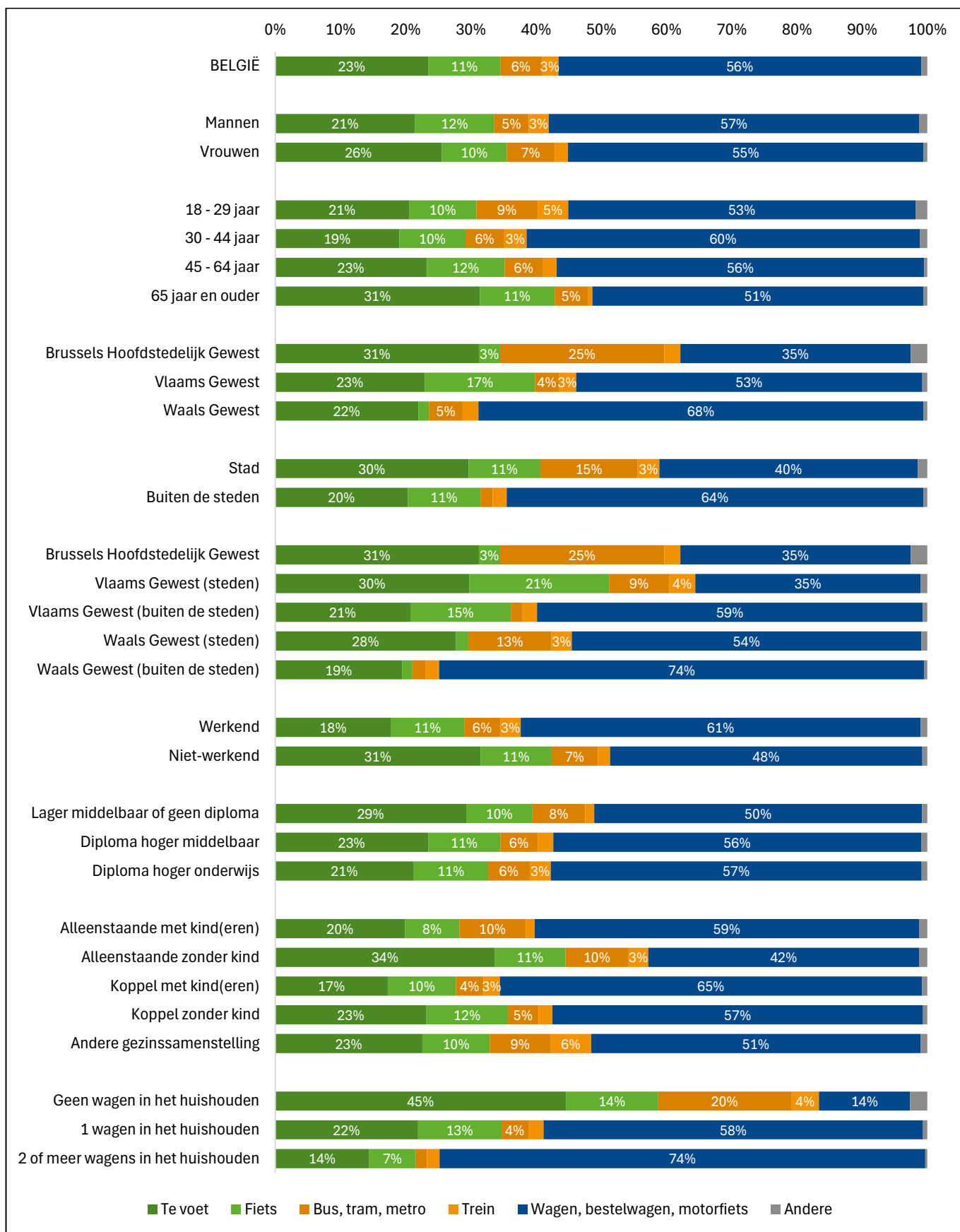
3. Verplaatsingswijzen naar sociodemografische kenmerken

Figuur 6 en figuur 7 tonen de modale verdelingen in het aantal lussen en in de afstand, volgens een reeks kenmerken van de respondent. Tabel 1 en tabel 2 tonen voor elk profiel de gemiddelde afgelegde afstand per dag, de tijd om zich te verplaatsen alsook het gemiddelde aantal lussen en verplaatsingen. Gelet op de methodologie van de vragenlijst mag niet uit het oog worden verloren dat afstanden en duurtijden licht onderschat zijn, aangezien sommige verplaatsingen aan de telling ontsnappen.

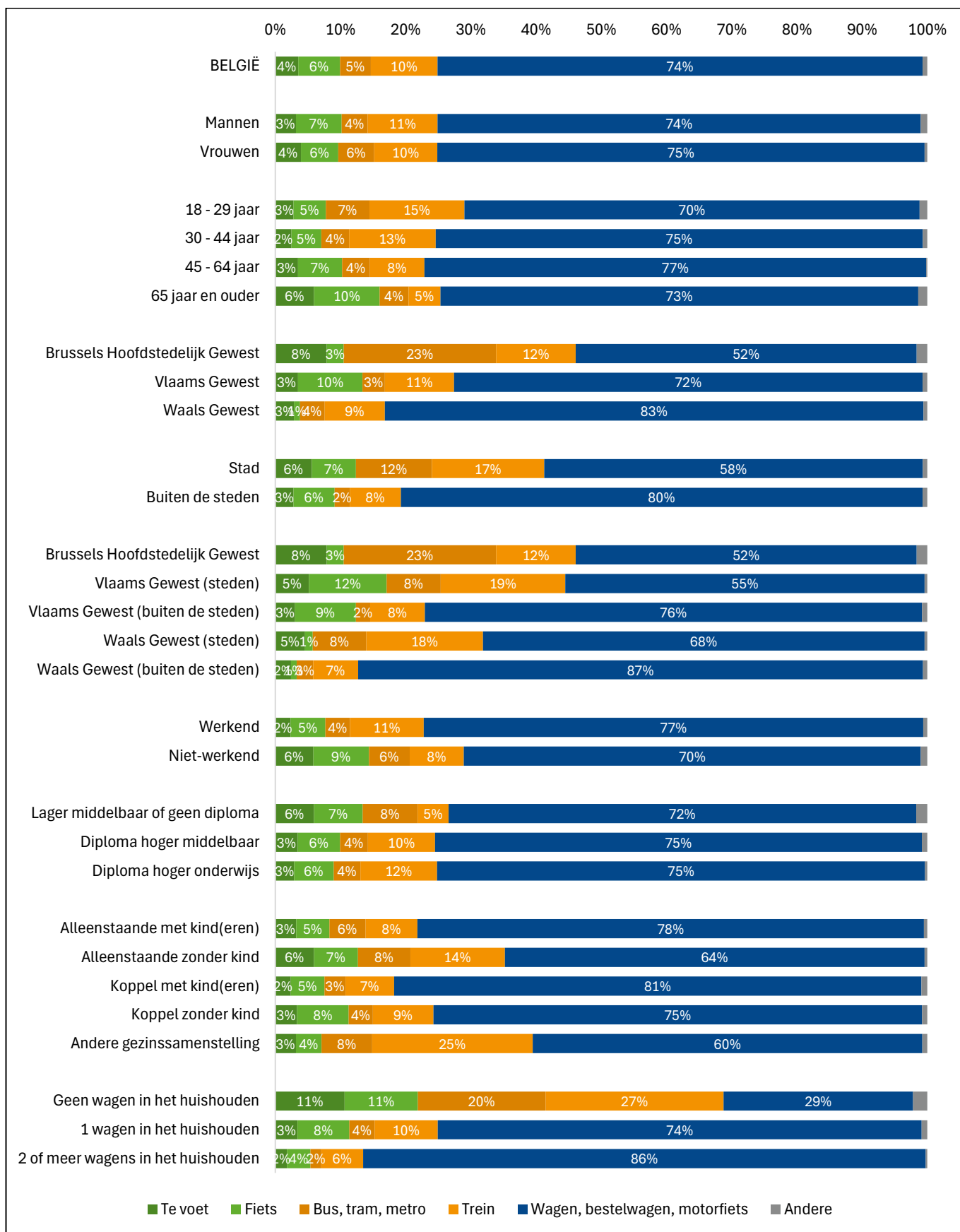
Deze resultaten worden hier voor elk kenmerk afzonderlijk voorgesteld, met dien verstande dat ze onderling gecorreleerd kunnen zijn.

- Vrouwen nemen iets vaker de bus en gaan te voet, terwijl mannen vaker de trein en de fiets nemen. Het aandeel verplaatsingen met de wagen is voor beide genders nagenoeg gelijk, maar er moet worden opgemerkt dat mannen grotere afstanden afleggen: Gemiddeld 27 kilometer per dag tegenover 22 kilometer voor alle verplaatsingswijzen samen, en waarbij personen die zich niet hadden verplaatst, worden meegeteld.
- Leeftijd heeft een grote invloed op de modale verdeling. Het gebruik van het openbaar vervoer is het hoogst bij jongeren onder de 30 en neemt vervolgens af met de leeftijd. Gepensioneerden geven de voorkeur aan de actieve verplaatsingswijzen. De wagen is echter de populairste verplaatsingswijze voor alle leeftijdsgroepen, goed voor meer dan de helft van alle verplaatsingen en minstens 70% van alle afgelegde kilometers (voor jongeren onder de 30 jaar). Gepensioneerden leggen de kortste afstanden af (18 kilometer tegenover 24 voor alle respondenten samen).
- De woonplaatslocatie heeft een sterke invloed op hoe men zich verplaatst. Vlaanderen wordt gekenmerkt door een groter fietsgebruik (17% van de lussen en 10% van de afgelegde afstand) dan Wallonië (1,6% van de lussen en slechts 0,9% van de afstand). Te voet gaan en vooral het openbaar vervoer worden veel gebruikt in de steden⁵, ten nadele van de wagen. Het aandeel van de wagen dekt minder dan de helft van de verplaatsingslussen van de Brusselaars (35%) en van de Vlaamse stedelingen (35%), maar nog steeds de meerderheid van de lussen afgelegd door Waalse stedelingen (54%). De afstanden die stedelingen afleggen voor hun dagelijkse verplaatsingen zijn ook korter (19 kilometer per dag tegenover 27 voor niet-stedelingen).
- Mensen met een baan maken meer uitgesproken gebruik van de wagen: 61% van de verplaatsingslussen tegenover 48% voor niet-werkenden, en 77% van de kilometers tegenover 70%. Werkenden leggen met name grotere afstanden af (30 kilometer tegenover 18).
- Personen met een hoger opleidingsniveau maken iets minder gebruik van de actieve verplaatsingswijzen, maar de wagen domineert in ruime mate ongeacht het opleidingsniveau. De afgelegde afstanden nemen toe met het opleidingsniveau, zodat de afstanden die hoger opgeleiden met de fiets afleggen nog steeds ietsje langer zijn dan voor de rest van de bevolking.
- Alleenwonenden gebruiken de wagen het minst (42% van de lussen en 64% van de afgelegde afstand) en leggen minder afstand af (gemiddeld 19 kilometer per dag), terwijl koppels met kinderen zich vaker genoopt zien de wagen te gebruiken (65% van de lussen en 81% van de afgelegde afstand) en meer kilometers afleggen (29 per dag).
- De mobiliteit is logischerwijze nauw verweven met het bezit van een wagen. In huishoudens zonder wagen domineren de actieve verplaatsingswijzen (59% van de lussen, 22% van de kilometers) naast het openbaar vervoer (25% van de lussen, 47% van de kilometers). In huishoudens met minstens twee wagens is de wagen goed voor 74% van de lussen en 86% van de afgelegde kilometers.

⁵ De steden worden bepaald op basis van de urbanisatiegraad via de DEGURBA-classificatie, versie 2024. De categorie "stad" omvat 65 gemeenten gelegen in en rond de volgende steden: Antwerpen, Brugge, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Gent, La Louvière, Luik, Leuven, Mechelen, Bergen, Moeskroen, Namen, Oostende en Verviers.



Figuur 6 – Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen per kenmerk van de respondent



Figuur 7 - Modale verdeling in afgelegde afstand, per kenmerk van de respondent

	Afstand	Duur	Lussen / dag	Verpl. / dag
BELGIË	24 km	64 min	1,6	3,3
Mannen	27 km	67 min	1,6	3,5
Vrouwen	22 km	60 min	1,6	3,2
18-29 jaar	25 km	64 min	1,5	3,3
30-44 jaar	29 km	66 min	1,6	3,6
45-64 jaar	25 km	64 min	1,6	3,4
65 jaar en +	18 km	61 min	1,6	3,1
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15 km	80 min	1,8	4,0
Vlaams Gewest	25 km	63 min	1,7	3,4
Waals Gewest	26 km	60 min	1,4	3,0
Steden	19 km	68 min	1,6	3,5
Buiten de steden	27 km	62 min	1,6	3,3
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15 km	80 min	1,8	4,0
Vlaams Gewest (steden)	21 km	68 min	1,7	3,6
Vlaams Gewest (buiten de steden)	26 km	62 min	1,6	3,4
Waals Gewest (steden)	18 km	57 min	1,4	2,9
Waals Gewest (buiten de steden)	30 km	62 min	1,5	3,0
Werkend	30 km	68 min	1,6	3,6
Niet-werkend	18 km	58 min	1,6	3,1
Diploma lager middelbaar of geen diploma	18 km	65 min	1,5	3,1
Diploma hoger middelbaar	23 km	61 min	1,6	3,3
Diploma hoger onderwijs	28 km	67 min	1,7	3,6
Alleenstaande met kind(eren)	25 km	70 min	1,9	4,2
Alleenstaande zonder kind	19 km	62 min	1,5	3,1
Koppel met kind(eren)	29 km	68 min	1,8	3,8
Koppel zonder kind	24 km	62 min	1,5	3,1
Andere gezinssamenstelling	23 km	59 min	1,3	2,8
Geen wagen in het huishouden	13 km	61 min	1,5	2,9
1 wagen in het huishouden	23 km	62 min	1,6	3,3
2 wagens of meer in het huishouden	34 km	67 min	1,7	3,7

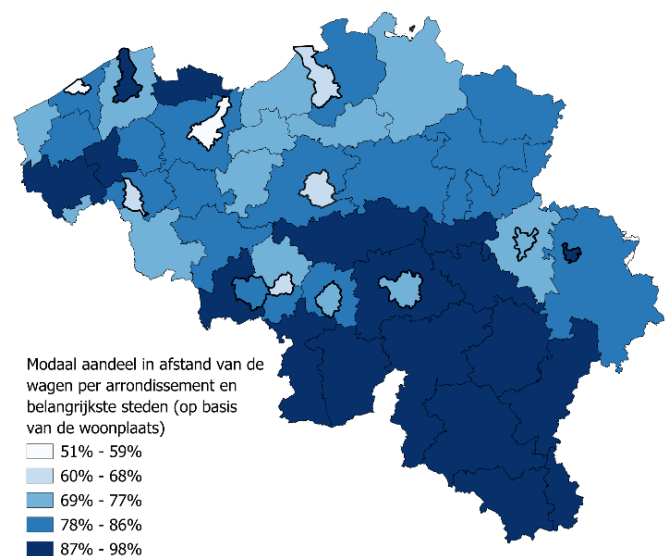
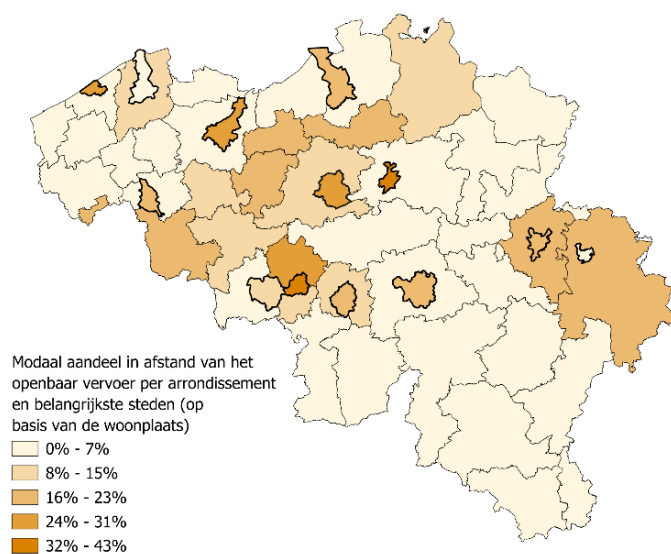
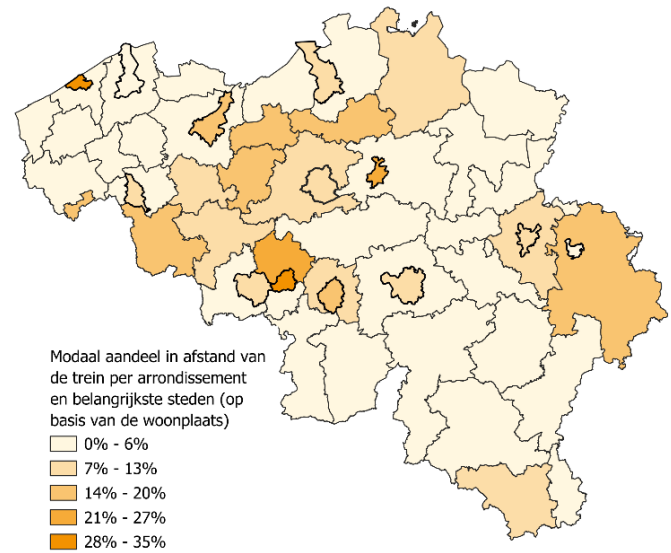
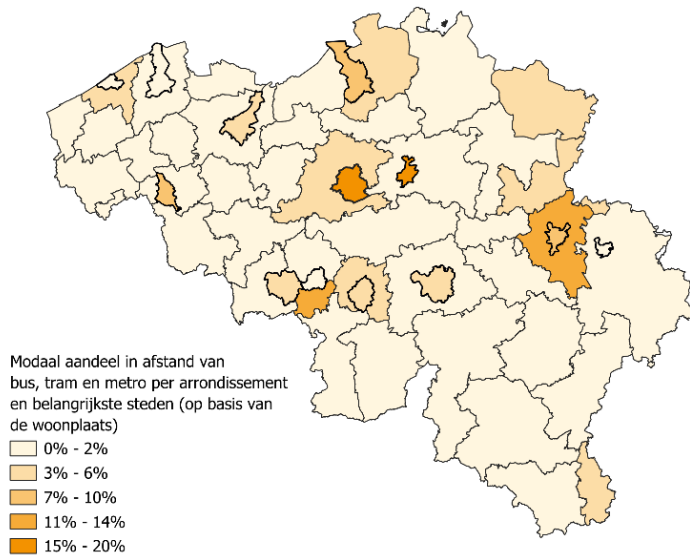
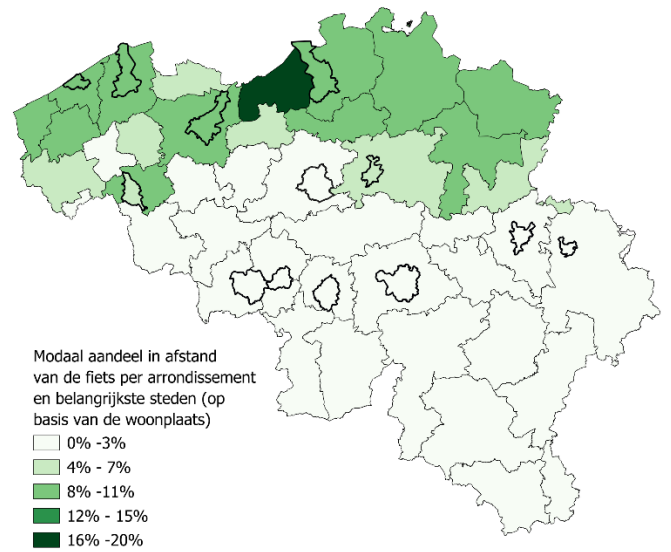
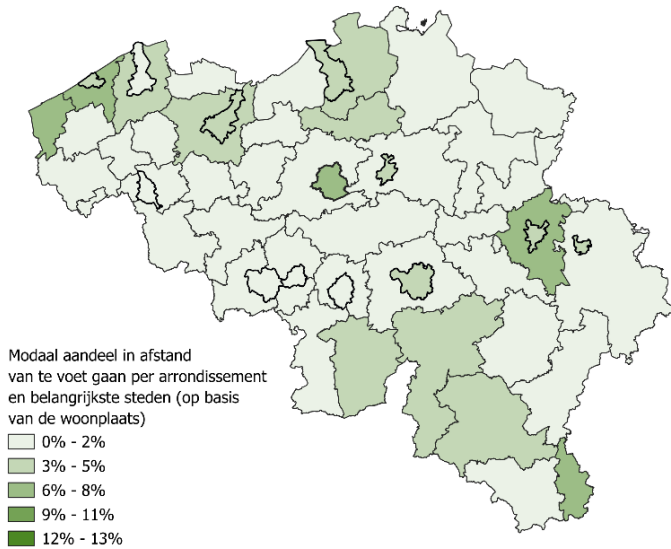
Tabel 1 - Gemiddelde afstand en duur, gemiddeld aantal lussen en verplaatsingen per dag

	Modaal aandeel (verplaatsingslussen, in %)					Modaal aandeel (afstand, in %)					Afstand / dag (km)				
	Te voet	Fiets	MTB ⁶	Tr. ⁷	Auto	Te voet	Fiets	MTB	Tr.	Auto.	Te voet	Fiets	MTB	Tr.	Auto.
BELGIË	23,5	11,1	6,3	2,6	55,7	3,5	6,4	4,7	10,2	74,4	0,9	1,6	1,1	2,5	18,1
Mannen	21,4	12,2	5,3	3,1	56,8	3,2	7,0	4,0	10,7	74,1	0,9	1,9	1,1	2,9	20,1
Vrouwen	25,5	10,0	7,3	2,1	54,5	3,9	5,7	5,5	9,7	74,7	0,9	1,2	1,2	2,1	16,2
18-29 jaar	20,6	10,3	9,4	4,7	53,3	2,8	5,0	6,7	14,6	69,8	0,7	1,2	1,6	3,6	17,2
30-44 jaar	19,0	10,2	5,9	3,4	60,3	2,5	4,6	4,3	13,3	74,7	0,7	1,3	1,2	3,8	21,3
45-64 jaar	23,2	11,9	5,9	2,1	56,4	3,5	6,8	4,3	8,4	76,9	0,9	1,7	1,1	2,1	19,5
65 jaar en +	31,4	11,5	5,0	0,7	50,8	6,0	10,1	4,4	4,9	73,3	1,1	1,8	0,8	0,9	13,4
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	31,2	3,3	25,2	2,5	35,3	7,9	2,6	23,4	12,2	52,3	1,2	0,4	3,5	1,8	7,8
Vlaams Gewest	22,9	16,9	3,6	2,7	53,1	3,5	9,9	3,5	10,6	71,9	0,9	2,5	0,9	2,6	17,9
Waals Gewest	21,9	1,6	5,2	2,4	68,3	2,9	0,9	3,8	9,2	82,6	0,7	0,2	1,0	2,4	21,5
Steden	29,7	11,0	14,9	3,3	39,6	5,6	6,8	11,7	17,2	58,1	1,0	1,3	2,2	3,2	10,7
Buiten de steden	20,3	11,1	1,9	2,2	63,9	2,8	6,3	2,3	7,8	80,0	0,8	1,7	0,6	2,1	21,8
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	31,2	3,3	25,2	2,5	35,3	7,9	2,6	23,4	12,2	52,3	1,2	0,4	3,5	1,8	7,8
Vlaams Gewest (steden)	29,7	21,5	9,2	4,0	34,5	5,2	11,9	8,3	19,1	55,1	1,1	2,5	1,8	4,1	11,8
Vlaams Gewest (buiten de steden)	20,7	15,4	1,8	2,2	59,2	3,0	9,3	2,2	8,4	76,3	0,8	2,4	0,6	2,2	19,8
Waals Gewest (steden)	27,7	1,9	12,7	3,1	53,6	4,6	1,2	8,2	17,9	67,7	0,8	0,2	1,5	3,2	12,0
Waals Gewest (buiten de steden)	19,5	1,5	2,0	2,1	74,4	2,4	0,9	2,5	6,9	86,7	0,7	0,3	0,8	2,1	25,8
Werkend	17,8	11,2	5,6	3,1	61,3	2,3	5,4	3,8	11,3	76,6	0,7	1,6	1,1	3,4	23,1
Niet-werkend	31,5	10,9	7,1	1,9	47,9	5,8	8,5	6,2	8,3	70,1	1,0	1,5	1,1	1,5	12,3
Lager middelbaar of geen diploma	29,3	10,2	8,1	1,4	50,3	5,9	7,5	8,4	4,7	71,7	1,1	1,3	1,5	0,9	12,9
Hoger middelbaar	23,4	11,1	5,7	2,4	56,4	3,5	6,5	4,3	10,3	74,7	0,8	1,5	1,0	2,4	17,5
Hoger onderwijs	21,2	11,4	6,4	3,3	56,9	2,9	6,1	4,1	11,8	74,8	0,8	1,7	1,2	3,4	21,3
Alleenstaande met kind(eren)	19,9	8,3	10,2	1,4	59,0	3,2	5,1	5,6	7,9	77,7	0,8	1,3	1,4	2,0	19,7
Alleenstaande zonder kind	33,7	10,8	9,7	3,0	41,5	5,9	6,7	8,1	14,5	64,4	1,1	1,3	1,6	2,8	12,5
Koppel met kind(eren)	17,2	10,4	4,2	2,5	64,7	2,4	5,2	3,2	7,4	80,9	0,7	1,5	0,9	2,2	23,7
Koppel zonder kind	23,2	12,5	4,7	2,1	56,8	3,4	7,9	3,7	9,3	75,0	0,8	1,9	0,9	2,2	17,9
Andere gezinssamenstelling	22,6	10,3	9,3	6,2	50,5	3,2	3,9	7,8	24,6	59,8	0,7	0,9	1,8	5,7	13,9
Geen wagen in het huishouden	44,6	14,1	20,4	4,3	14,0	10,6	11,2	19,6	27,3	29,1	1,4	1,5	2,6	3,6	3,8
1 wagen in het huishouden	21,9	12,8	4,1	2,3	58,2	3,4	8,0	3,9	9,7	74,2	0,8	1,8	0,9	2,2	17,1
2 wagens of meer in het huishouden	14,4	7,1	1,7	2,0	74,5	1,8	3,6	1,7	6,4	86,3	0,6	1,2	0,6	2,2	29,0

Tabel 2 - Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen en afgelegde afstanden per dag en per verplaatsingswijze

⁶ Metro, tram, bus

⁷ Trein

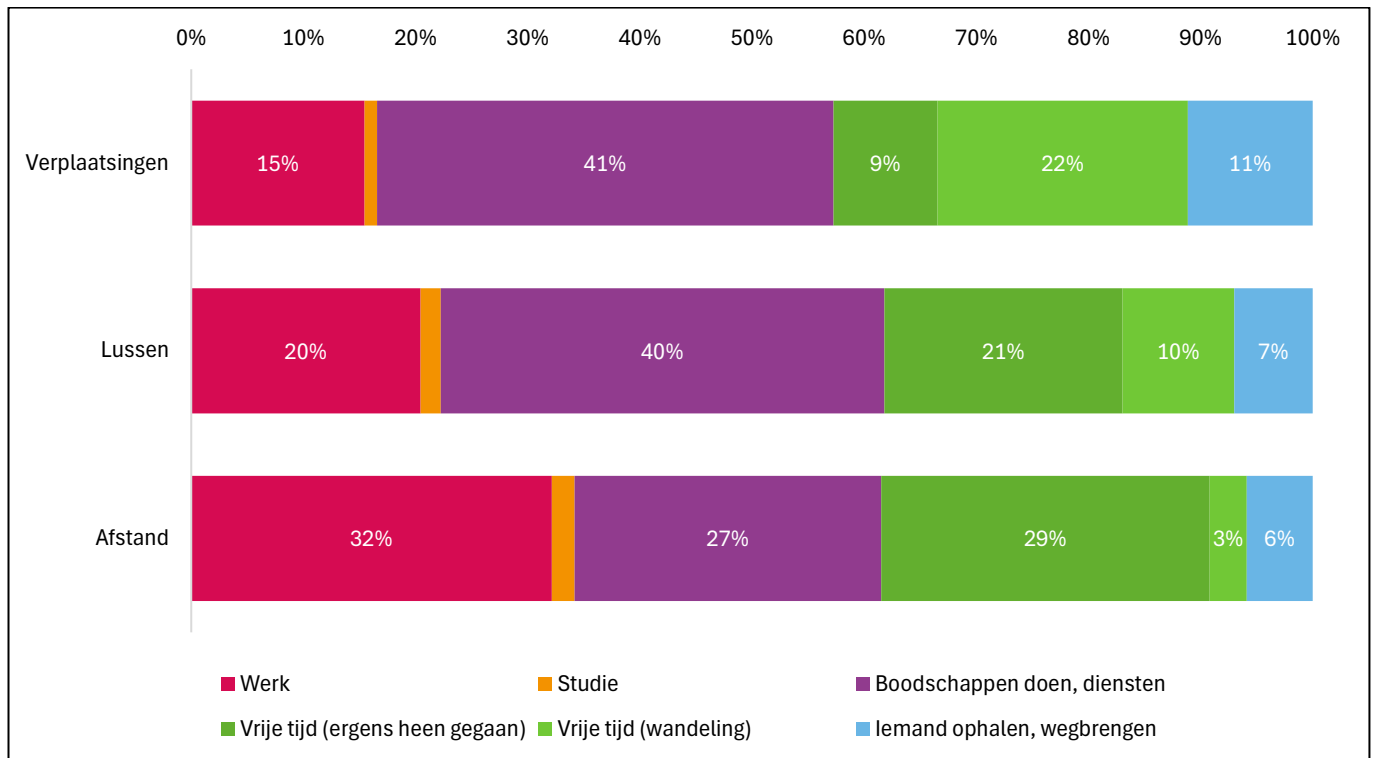


Figuur 8 - Modale aandelen in afgelegde afstand per arrondissement en belangrijkste steden (woonplaats)

4. De redenen voor de verplaatsing

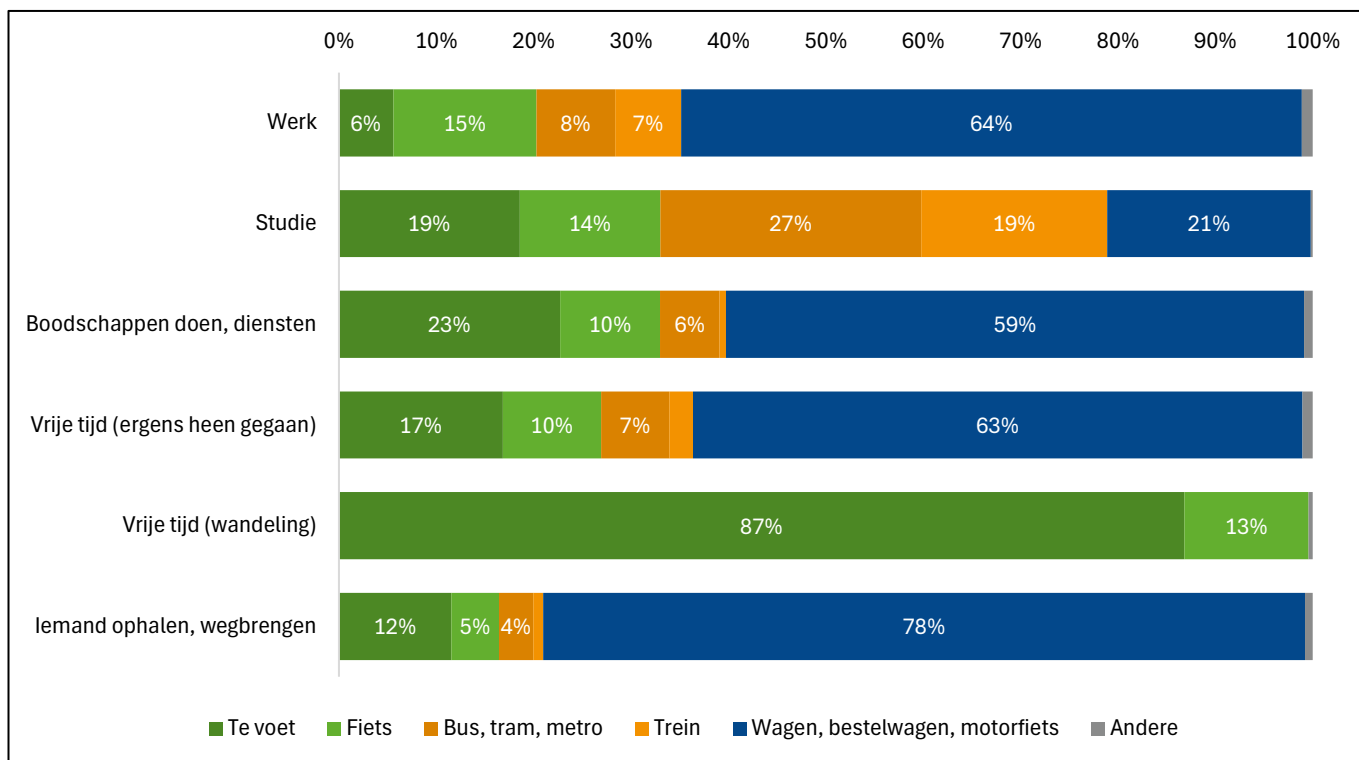
Figuur 9 toont de uitsplitsing van de redenen volgens het aantal verplaatsingen, de verplaatsingslussen en de afgelegde afstand. De verdeling per verplaatsing omvat hier alle omwegen (bv. boodschappen doen op weg van het werk naar huis). De beoordeling van de afstand houdt enkel rekening met de hoofdreden van de lus.

De woon-werkverplaatsingen vertegenwoordigen 15% van alle verplaatsingen, maar een derde (32%) van de afstand die de Belgische volwassenen afleggen. De andere redenen zijn voornamelijk verdeeld tussen boodschappen doen en diensten (41% van de verplaatsingen en 27% van de afstand) en "vrije tijd" (31% van de lussen en 32% van de afstand), verdeeld tussen verplaatsingen naar een specifieke locatie en wandelingen van de woonplaats uit.

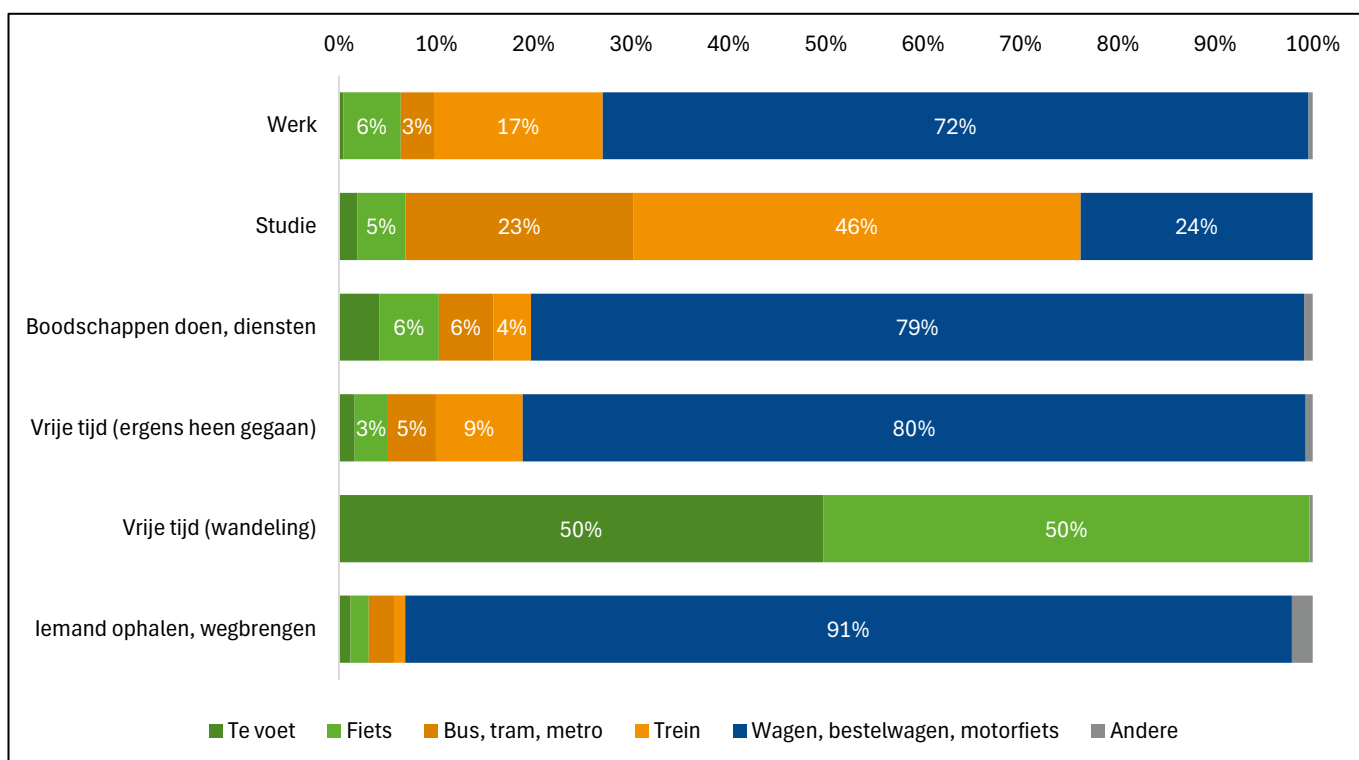


Figuur 9 - Verdeling van de verplaatsingsredenen in aantal verplaatsingen, aantal lussen en afstand

De keuze van de verplaatsingswijze hangt samen met de reden voor de verplaatsing (figuur 10 en figuur 11). Het openbaar vervoer, en in het bijzonder de trein, wordt vaker gebruikt om zich naar de werk- of studieplek te begeven. Actieve verplaatsingswijzen worden dan weer meer gebruikt om boodschappen te doen. De wagen behoudt het grootste aandeel voor alle redenen, behalve voor wandelingen, die in de enquête worden gedefinieerd als enkel met de fiets of te voet.



Figuur 10 – Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen per hoofdrede

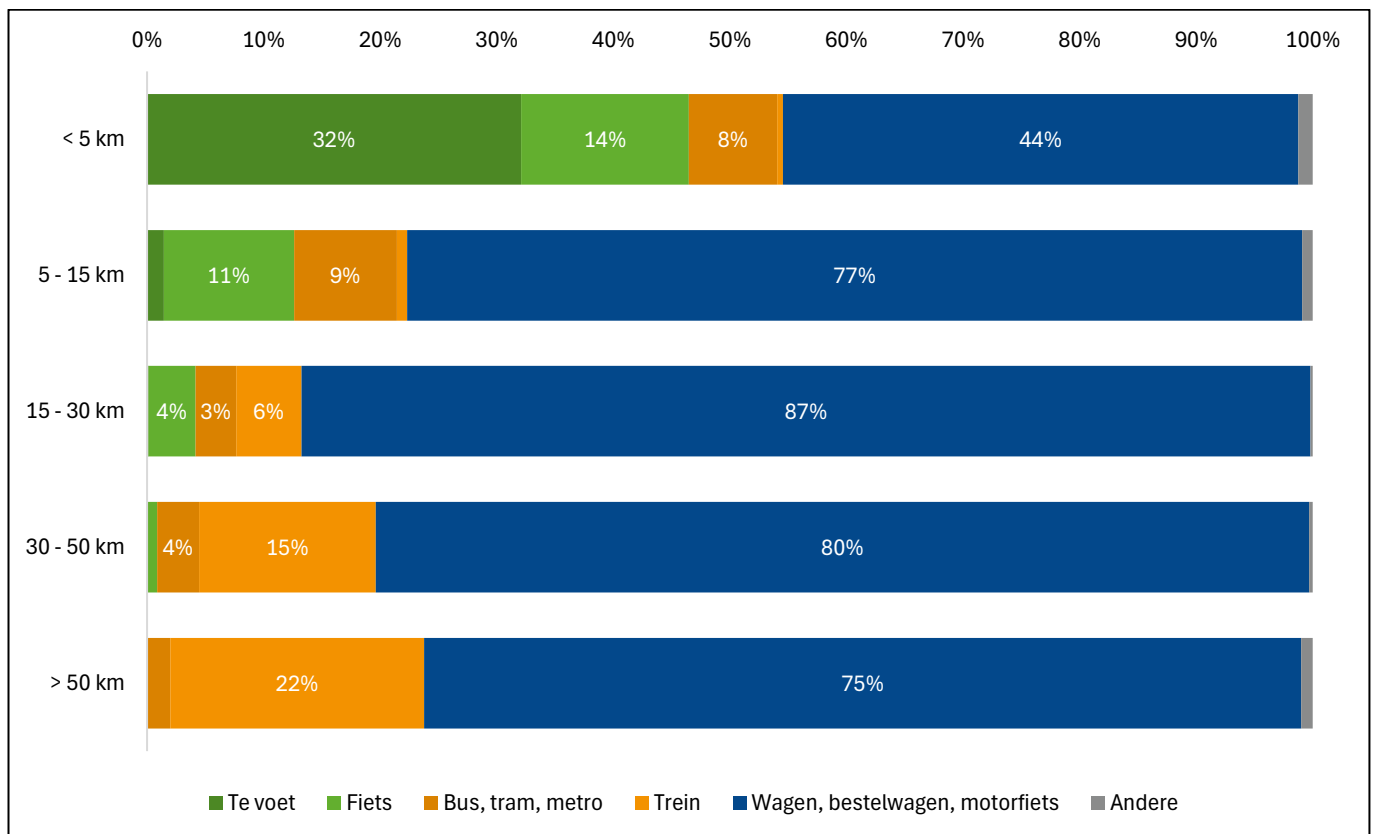


Figuur 11 - Modale verdeling in afgelegde afstand, per hoofdrede

5. Verplaatsingswijzen volgens de afgelegde afstand

De afgelegde afstand heeft een grote invloed op de keuze van de verplaatsingswijze. Figuur 12 toont het modale aandeel in aantal verplaatsingslussen per afstandscategorie voor de verplaatsingen met een bestemming (dus wandelingen uitgezonderd). Het is de afstand van de heenverplaatsing van de lus die in aanmerking wordt genomen. Er moet worden opgemerkt dat deze resultaten niet vergelijkbaar zijn met overeenkomstige cijfers voorgesteld in eerdere nationale enquêtes, waarin de afstanden per verplaatsing worden gebruikt en niet per lus.

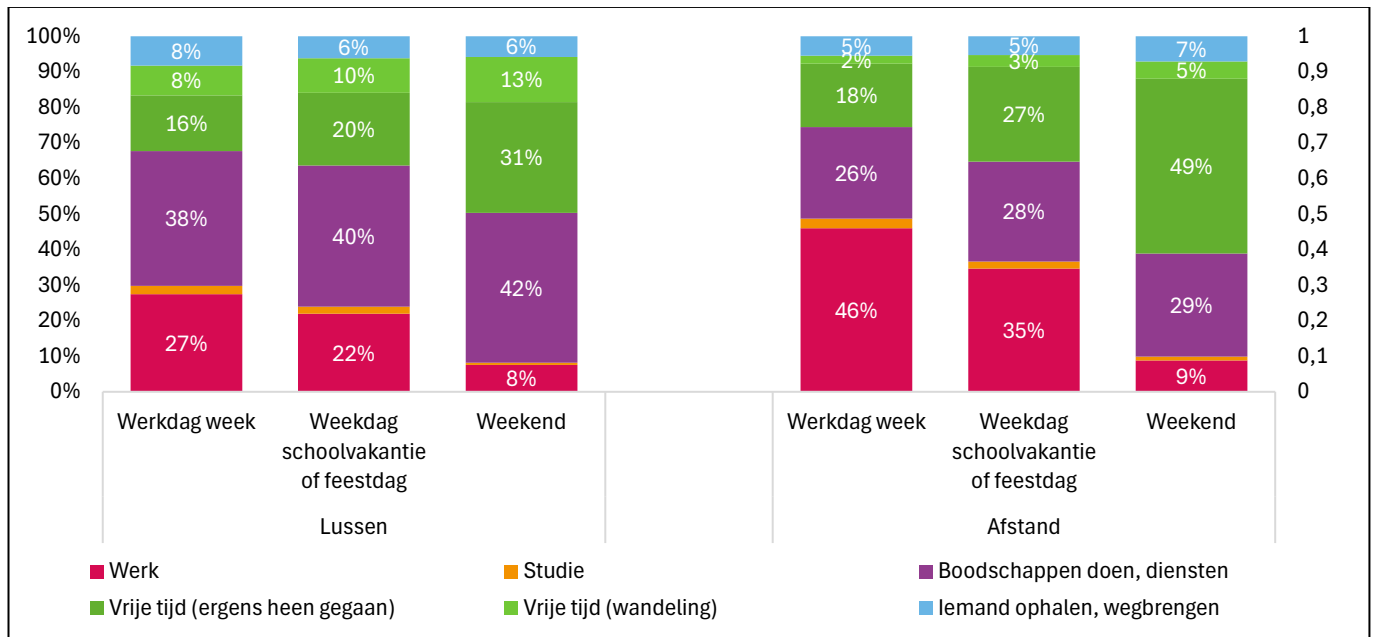
- **Te voet gaan** is goed voor bijna een derde van alle verplaatsingen van minder dan 5 kilometer. Dit aandeel neemt dan logischerwijs af om praktisch verwaarloosbaar te worden.
- De **fiets** wordt gebruikt om afstanden van minder dan 5 kilometer af te leggen (14% van de verplaatsingslussen), maar ook tussen 5 en 15 kilometer (11%). Het stelt sommige mensen nog steeds in staat om langere verplaatsingen te maken, met 4% van de lussen voor verplaatsingen tussen 15 en 30 kilometer.
- **Bussen, trams en metro's** zijn vooral een alternatief om afstanden tussen 5 en 15 kilometer (9% van de verplaatsingslussen) af te leggen, en zijn minder geschikt voor kortere verplaatsingen, die concurrentie ondervinden van de actieve verplaatsingswijzen, en voor langere afstanden, daar waar de trein het overneemt als alternatief voor de wagen.
- Het gebruik van de **trein** is verwaarloosbaar voor afstanden van minder dan 15 kilometer, en blijft zelfs laag tot 30 kilometer (6% van de verplaatsingslussen tussen 15 en 30 kilometer). Boven de 30 kilometer neemt het gebruik ervan snel toe: 15% van de lussen waarvan de heenreis tussen de 30 en 50 kilometer ligt en bijna 22% met een heenreis van meer dan 50 kilometer, waar de trein het enige geloofwaardige alternatief voor de wagen wordt.
- Het gebruik van de **wagen** evolueert naargelang de aan- of afwezigheid van alternatieven. Het gebruik ervan piekt op afstanden tussen 15 en 30 kilometer, waar hij bijna negen van de tien keer wordt gebruikt (87% van de lussen). Er zijn weinig alternatieven op deze afstanden: te lang voor de actieve verplaatsingswijzen, of zelfs de bus, en te kort voor de trein. De trein vreet het aandeel van de wagen iets boven de 30 kilometer lichtjes aan, maar de wagen blijft veruit het grootste aandeel behouden.



Figuur 12 – Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen, wandelingen uitgezonderd, per afstandscategorie (heen)

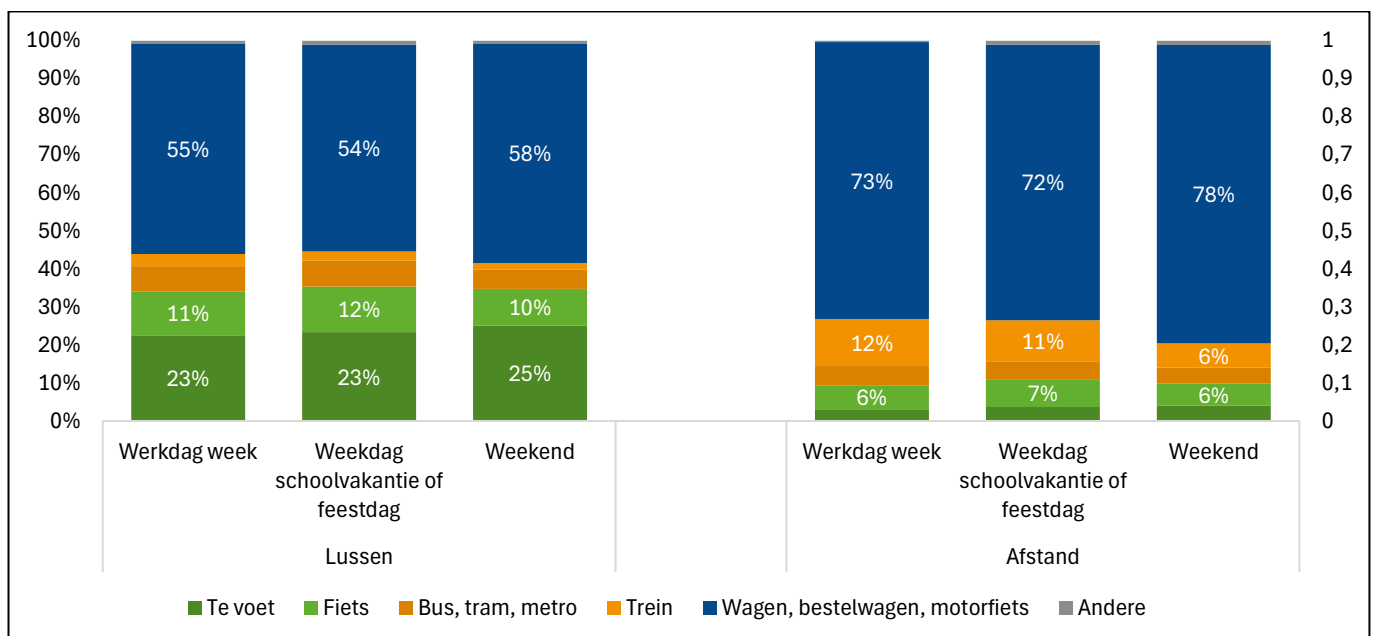
6. Verplaatsingswijzen en -redenen per type dag

De mobiliteit verschilt naargelang het type dag. De woon-werkverplaatsingen geven structuur aan de werkdagen (46% van de afgelegde kilometers), maar komen logischerwijs weinig voor in het weekend. In het weekend zijn het daarentegen de vrijetijdsverplaatsingen die de mobiliteit domineren (49% van de afgelegde kilometers, wandelingen uitgezonderd). De verplaatsingen voor diensten en boodschappen zijn elke dag van de week aanwezig. Ten slotte zijn er iets meer wandelingen, en vooral langere, in het weekend, maar ze zijn nog steeds goed voor 8% van de doordeweekse verplaatsingslussen.



Figuur 13 - Verdeling van de redenen in aantal lussen en in afstand, per type dag.

Deze verschillen in verplaatsingsredenen hebben een kleine invloed op de gebruikte verplaatsingswijzen. Zondagse wandelingen veranderen niets aan de situatie: de wagen domineert de mobiliteit voortdurend, ook in het weekend. Het belangrijkste verschil zit in het gebruik van de trein. De trein, die voornamelijk met woon-werkverplaatsingen wordt geassocieerd, ziet zijn aandeel in afgelegde afstand in het weekend gehalveerd (6% tegenover 12% tijdens de week).

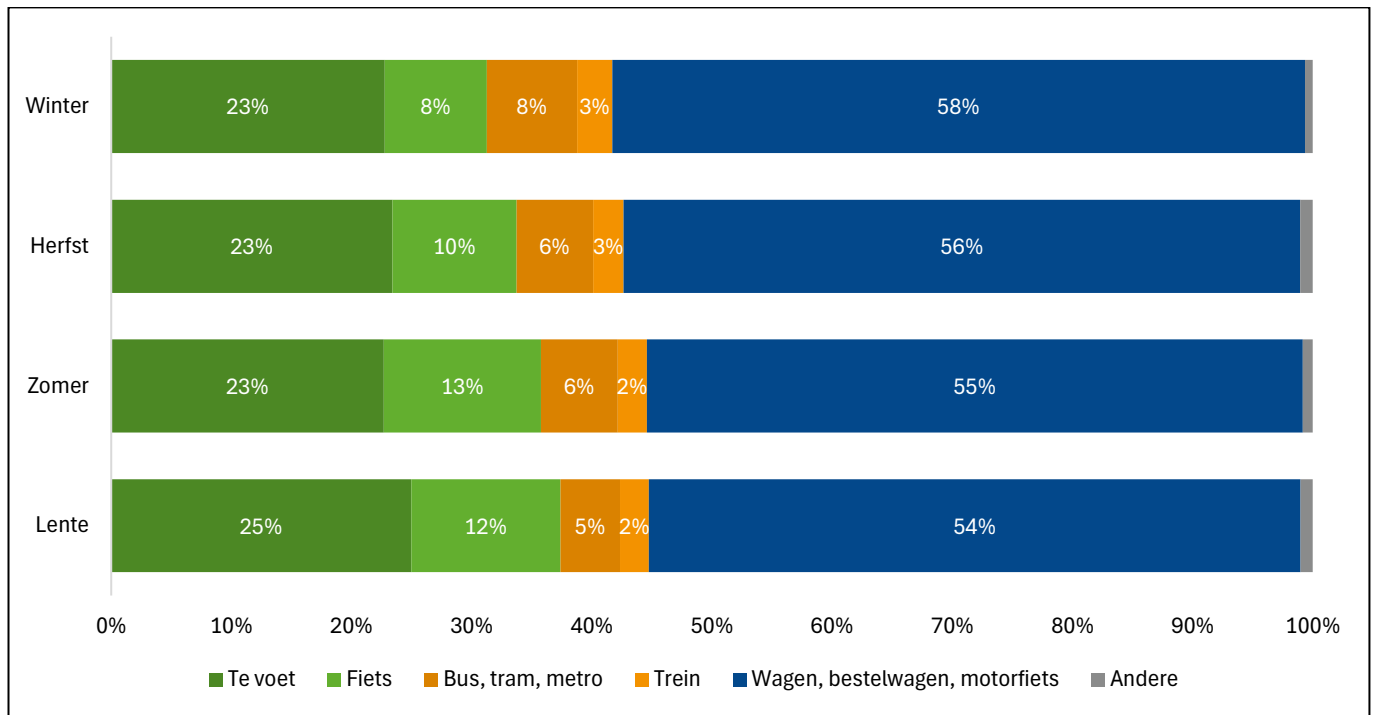


Figuur 14 - Verdeling van de redenen in aantal lussen en in afstand, per type dag.

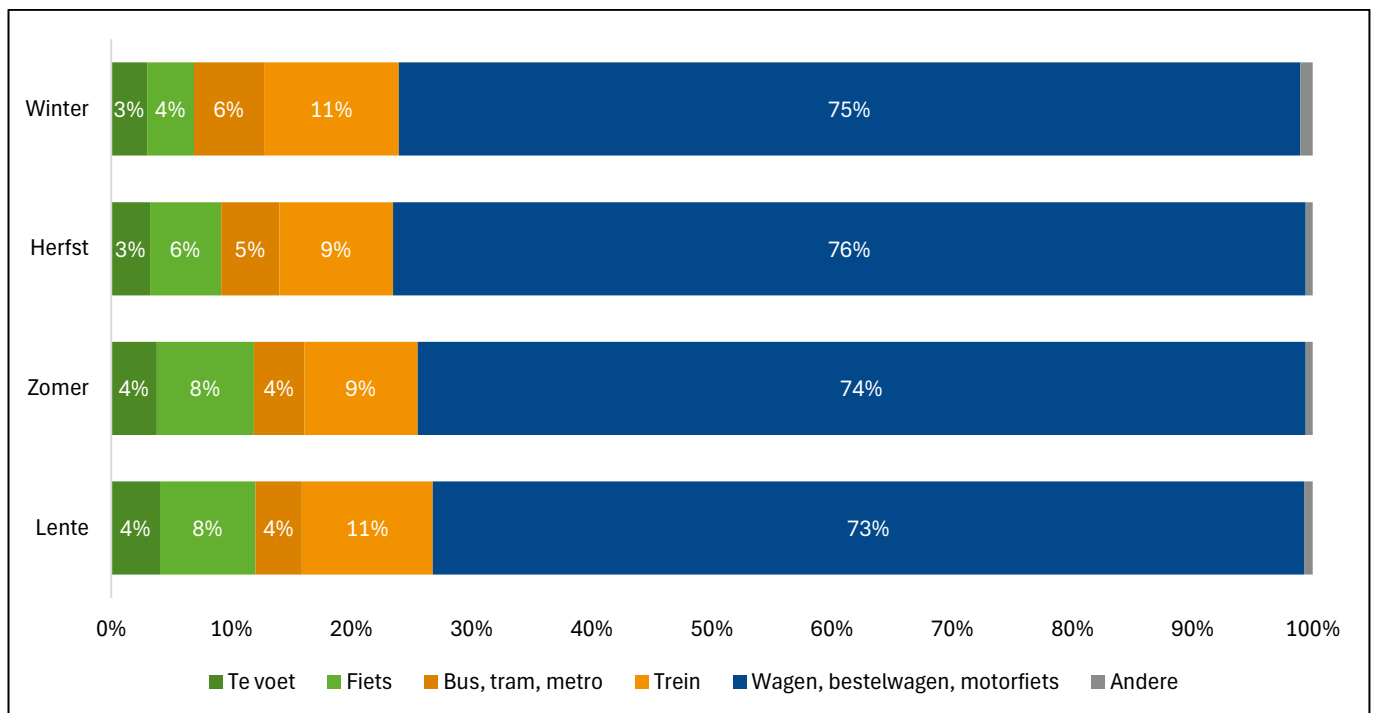
7. Verplaatsingswijzen volgens het seizoen

De verplaatsingsgewoonten variëren ook doorheen het jaar. De onderstaande figuren laten zien dat het fietsgebruik toeneemt met de komst van de mooie dagen. Het aandeel verplaatsingslussen met de fiets stijgt van 8% in de winter naar 13% in de zomer, en deze verplaatsingen overbruggen ook langere afstanden. Het modale aandeel van de fiets in afstand is twee keer zo hoog in de zomer (8%) als in de winter (4%).

Bijkomende analyse is nodig om het specifieke effect van het weer op de modale keuzes op een bepaalde dag uit te lichten.



Figuur 15 – Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen per seizoen



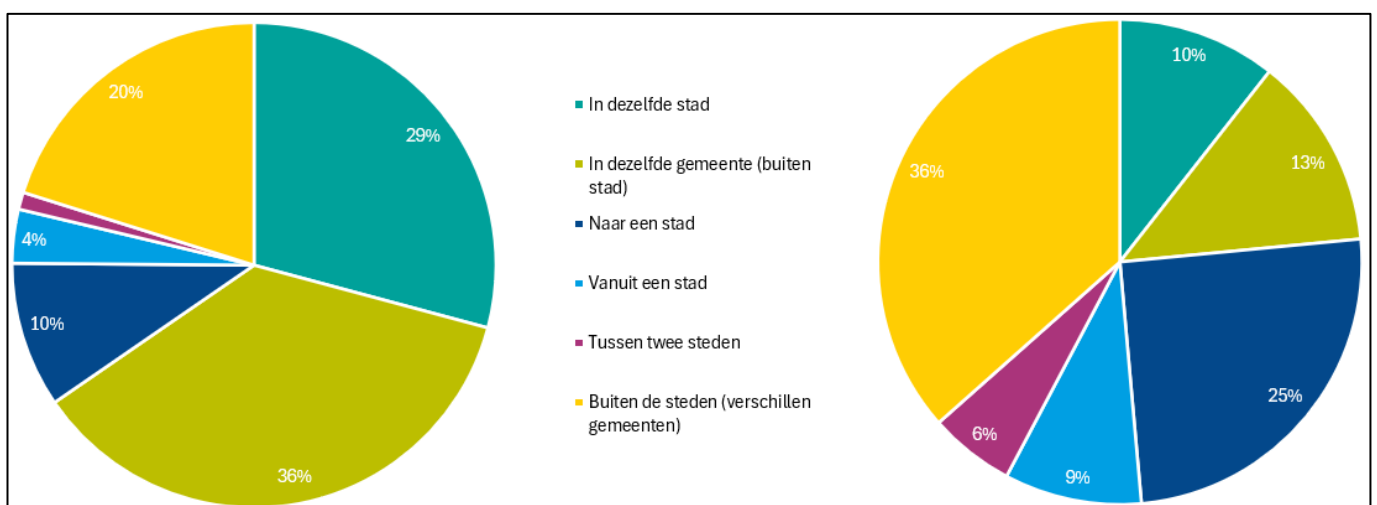
Figuur 16 - Modale verdeling in afstand, per seizoen

8. Verplaatsingswijzen volgens de locaties

De manier waarop we ons verplaatsen varieert sterk naargelang het verplaatsingstype. We verplaatsen ons niet op dezelfde manier in een grote stad, over korte afstanden en met een goed netwerk van openbaar vervoer, als in plattelandsgebieden, over lange afstanden en zonder vergelijkbaar netwerk.

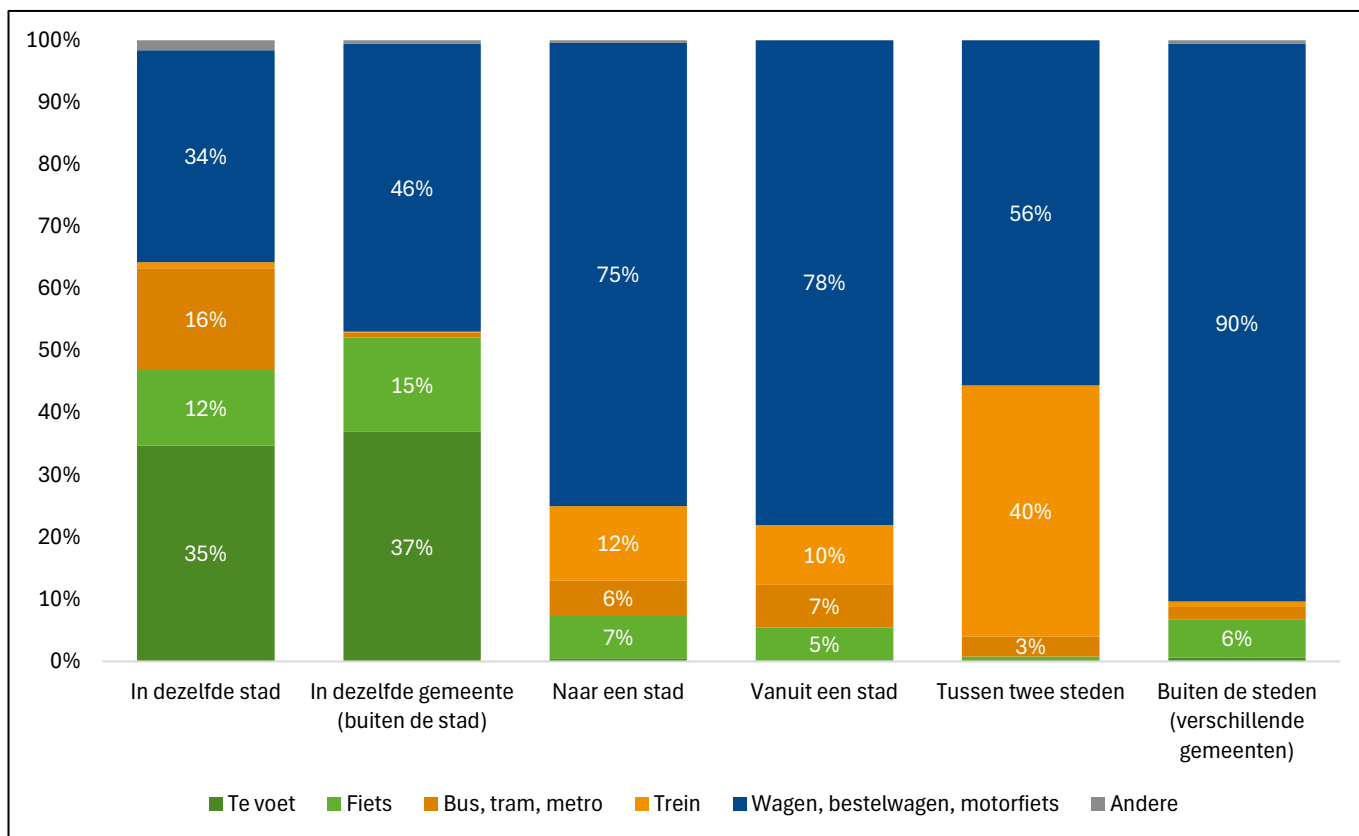
Figuur 17 toont het aandeel lussen en de afgelegde afstand per verplaatsingstype naargelang de woonplaatslocatie en de bestemmingslocatie, terwijl figuur 18 en figuur 19 de verschillen in modale keuze laten zien, respectievelijk in het aantal lussen en in de afstand.

- Het merendeel (65%) van de lussen die de Belgen afleggen, gebeurt binnen eenzelfde gemeente of stad, maar ze vertegenwoordigen een kwart van de afgelegde kilometers (23%), en slechts 10% in een stad⁸. Deze verplaatsingen over korte afstanden worden vaak te voet of met de fiets afgelegd. De actieve verplaatsingswijzen zijn zo goed voor 38% van de verplaatsingen binnen een niet-stedelijke gemeente afgelegde afstand. In de steden neemt het openbaar vervoer, met name de bus, dit deels over (23% van de afstand).
- De verplaatsingen naar stedelijke gebieden, d.w.z. mensen die buiten een stad wonen en zich daarheen verplaatsen voor een activiteit, zijn in hun eentje al goed voor 25% van de afgelegde afstand, maar vertegenwoordigen slechts één lus op tien. De meeste van deze verplaatsingen gebeuren met de wagen (75% van de lussen en 72% van de afstand), met als enige belangrijke concurrent de trein (12% van de lussen en 20% van de afstand).
- Verplaatsingen van stedelingen naar minder dichtbevolkte gemeenten nemen slechts 9% van de afgelegde kilometers voor hun rekening, en het overgrote deel daarvan gebeurt met de wagen (78% van de afstand), met daarnaast vooral concurrentie van de trein (19%).
- Verplaatsingen tussen twee steden zijn een minderheid: slechts 1% van de lussen en 6% van de afstand. Over dergelijke afstanden is enkel de trein een rivaal van de wagen, met een aandeel dat bijna gelijk is aan dat van de wagen voor wat betreft de afgelegde afstand (40% tegenover 56%).
- Voor alle andere verplaatsingen wordt bijna altijd enkel de wagen gebruikt. Het gaat om verplaatsingen buiten de stedelijke gebieden, tussen twee verschillende gemeenten. Deze zijn vaak te lang om met de fiets af te leggen en onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer. Het modale aandeel van de wagen voor deze verplaatsingen is dus maximaal, met 90% van de verplaatsingslussen en 92% van de afgelegde afstand. Deze verplaatsingen zijn echter verre van verwaarloosbaar: ze vertegenwoordigen 36% van alle kilometers die de inwoners van België afleggen.

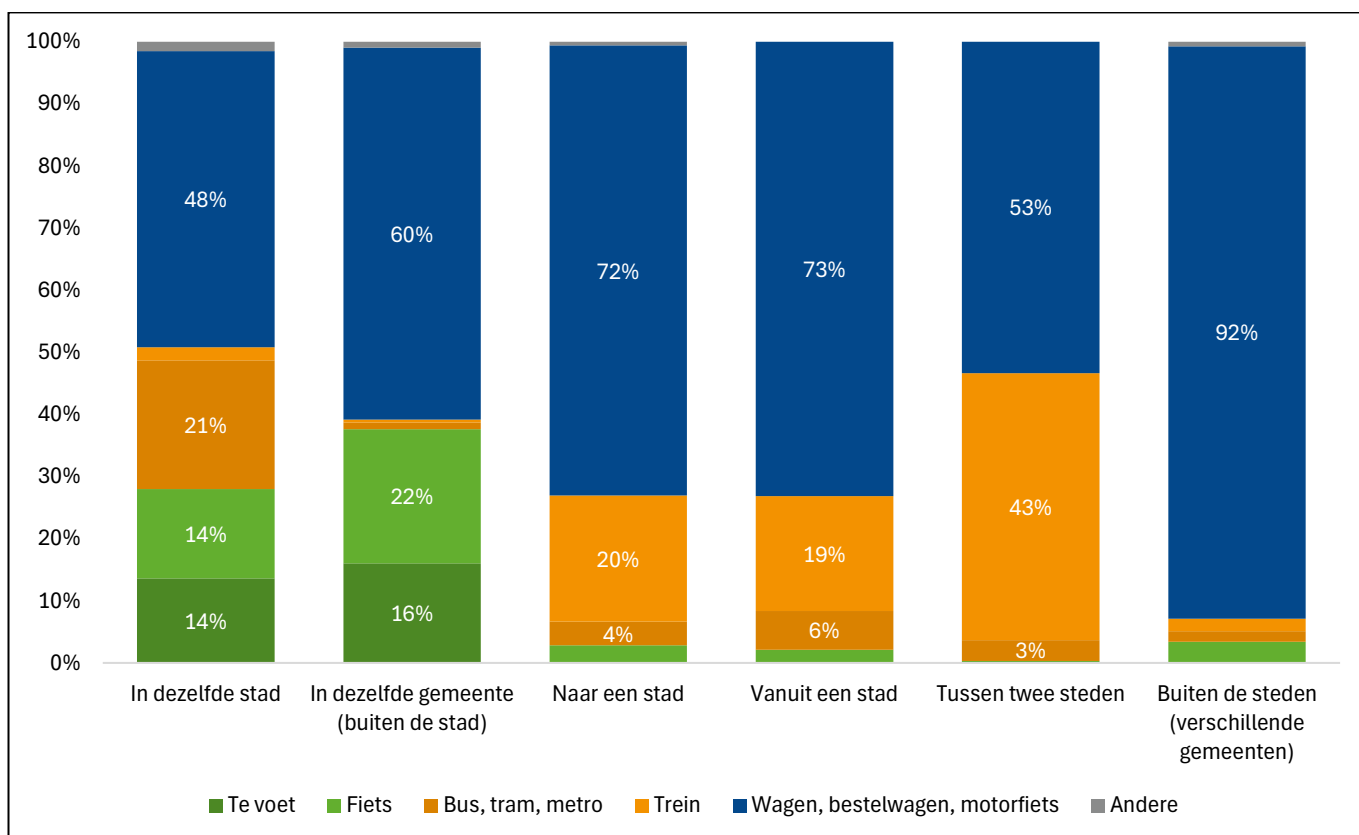


Figuur 17 - Onderverdeling van de verplaatsingen volgens het type ruimtelijke verbinding, in aantal lussen (links) en in afstand (rechts)

⁸ De steden worden bepaald op basis van de urbanisatiegraad via de DEGURBA-classificatie, versie 2024. De categorie "stad" omvat 65 gemeenten gelegen in en rond de volgende steden: Antwerpen, Brugge, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Gent, La Louvière, Luik, Leuven, Mechelen, Bergen, Moeskroen, Namen, Oostende en Verviers.



Figuur 18 – Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen, per type ruimtelijke verbinding

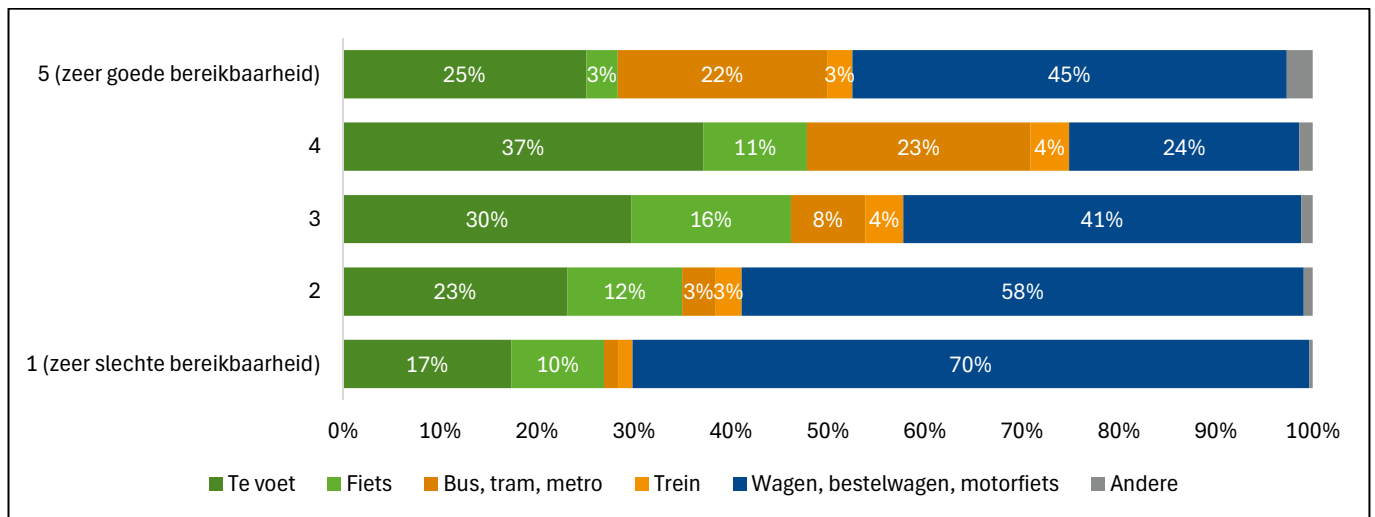


Figuur 19 - Modale verdeling in afgelegde afstand, per type ruimtelijke verbinding

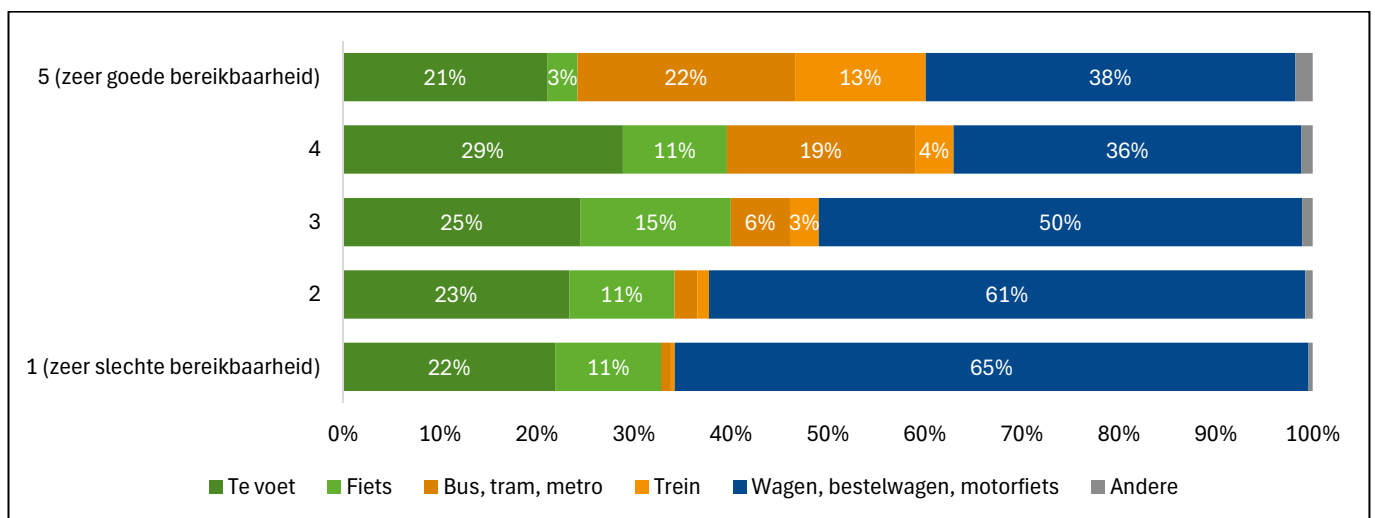
9. Verplaatsingswijzen volgens de bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Zich verplaatsen met het openbaar vervoer vereist dat men over een toereikend aanbod in de nabijheid van de eigen woonplaats en bestemmingslocatie beschikt. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een score ontwikkeld die voor elke locatie een zeer goed idee geeft van de bereikbaarheid ervan met het openbaar vervoer (trein, metro, tram en bus) op basis van de nabijheid van stations en haltes en het belang ervan (frequentie en type voertuig)⁹. Deze scores, samengevoegd op gemeenteniveau op 5 niveaus, kunnen met de enquêteresultaten worden gekruist.

Figuur 20 en figuur 21 laten dus zien hoe belangrijk de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is bij de keuze voor een bepaalde vervoerswijze. Voor personen die in de minst bediende gebieden wonen, is het gebruik van het openbaar vervoer vrijwel geen optie: het wordt in minder dan 3% van de gevallen gebruikt. De bereikbaarheid van de bestemming is nog doorslaggevend: slechts 1% van de verplaatsingen naar een stad met een score van 1 (minst bereikbaar) wordt gemaakt met het openbaar vervoer, tegenover 36% bij een score van 5 (best bereikbaar). Dit toegenomen belang van de bestemming wordt verklaard door het gebruik van een persoonlijke verplaatsingswijze (doorgaans de wagen) om een station of halte te bereiken, terwijl de modale keuze voor de verplaatsing van het station naar de eindbestemming vaak zeer beperkt is.



Figuur 20 - Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen, per toegankelijkheidsniveau van het openbaar vervoer van de woonplaatslocatie



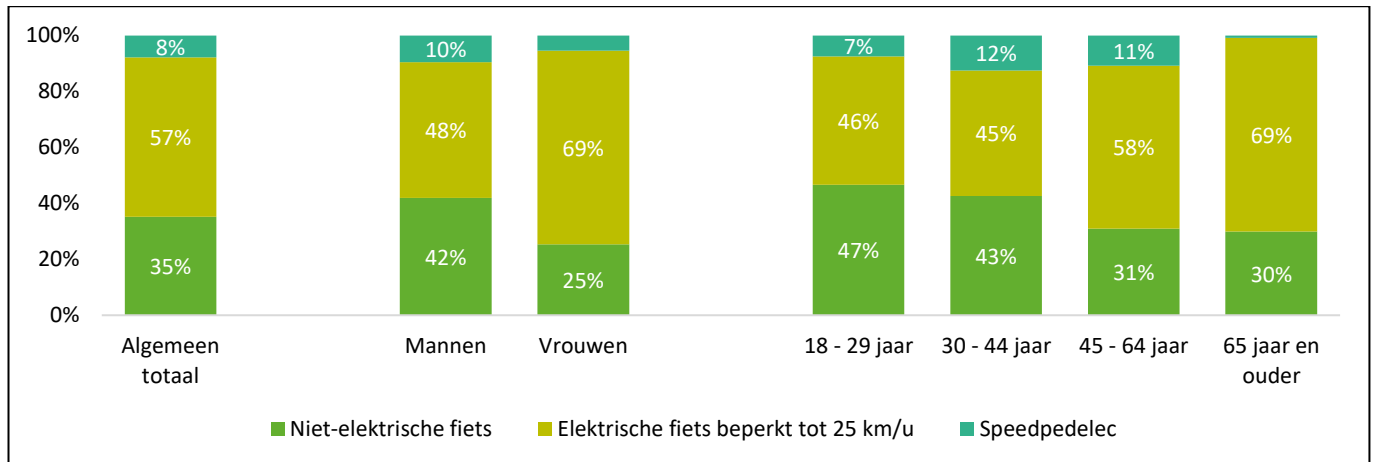
Figuur 21 - Modale verdeling in aantal verplaatsingslussen, per toegankelijkheidsniveau van de bestemmingslocatie met het openbaar vervoer

⁹ <https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/enquetes-en-resultaten/andere-mobiliteitsstatistieken/toegankelijkheidsscores>

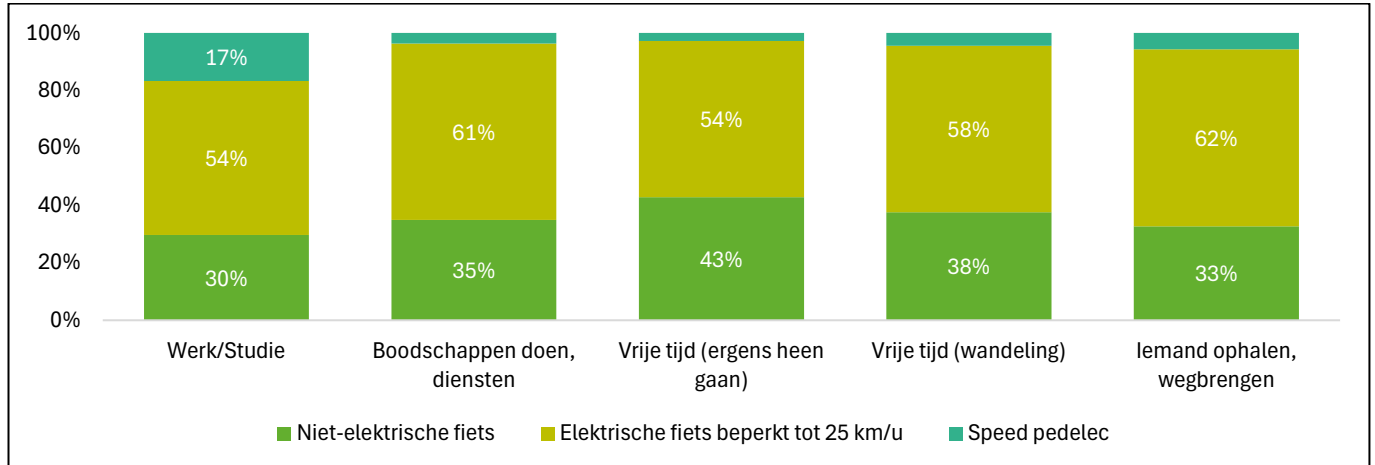
10. De gebruikte soorten fietsen

Het gebruik van de elektrische fiets is de laatste jaren sterk toegenomen in België¹⁰. Het overtreft nu het cijfer voor fietsen zonder elektrische ondersteuning op nationaal niveau.

Als gevolg hiervan is de fiets zonder elektrische ondersteuning nu slechts nog goed voor 35% van de gefietste kilometers (figuur 22). Van de resterende 65% wordt een klein deel (8%) afgelegd met speedpedelecs, die dankzij de ondersteuning snelheden tot wel 45 km/u kunnen halen. De elektrische fiets wordt vaker door vrouwen (75% van de kilometers) dan door mannen (58%) gebruikt. Leeftijd is een belangrijke parameter. Jongeren onder de 30 jaar geven nog steeds de voorkeur aan de fietsen zonder ondersteuning, maar het gebruik van elektrische fietsen stijgt met de leeftijd. Speedpedelecs zijn daarentegen populairder bij de leeftijdsgroep van 30-44 jaar.



Figuur 22 - Verdeling van de gebruikte fietstypes in afgelegde afstand, naar geslacht en leeftijd



Figuur 23 - Verdeling van de gebruikte fietstypes in afgelegde afstand, naar reden

Elektrische ondersteuning faciliteert langere ritten. Naarmate de graad van ondersteuning toeneemt, worden de afstanden en duurtijden langer.

	Alle lussen		Alle lussen, wandelingen uitgezonderd	
	Afstand	Duur	Afstand	Duur
Niet-elektrische fiets	6 km	26 min	4 km	17 min
Elektrische fiets (tot 25 km/u)	8 km	31 min	5 km	21 min
Speedpedelec	14 km	42 min	12 km	33 min

Tabel 3 - Gemiddelde afstanden en duurtijden per verplaatsingslus, per fietstype

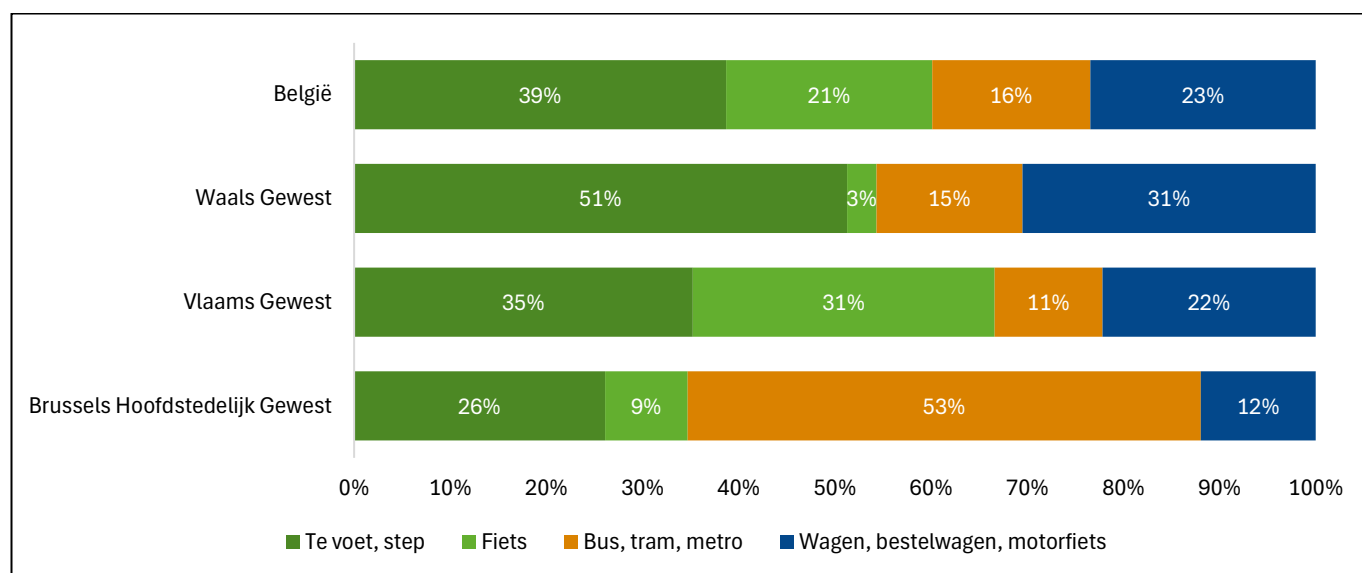
¹⁰ Zie met name "De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024" (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2025).

11. De gebruikte verplaatsingswijzen van en naar een station

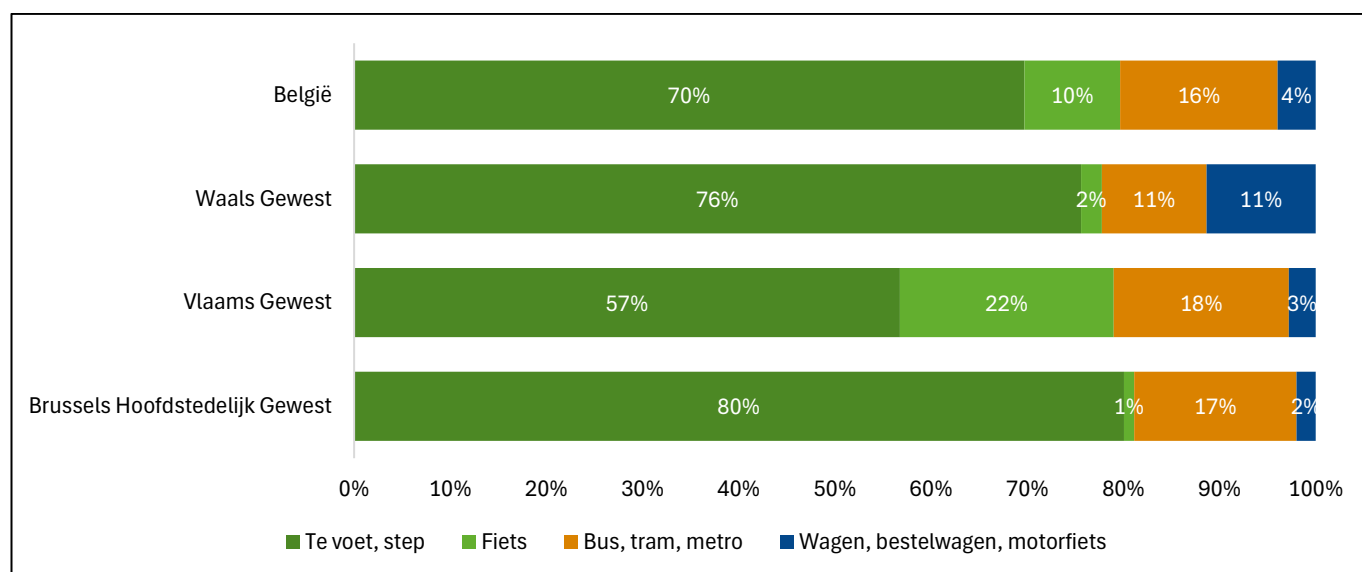
Als we het speciale geval van wandelen buiten beschouwing laten, heeft intermodaliteit, d.w.z. het gecombineerde gebruik van verschillende wijzen voor dezelfde verplaatsing, slechts betrekking op een klein deel van de verplaatsingen, voornamelijk wanneer men de trein met een andere verplaatsingswijze combineert. Figuur 24 en figuur 25 tonen de verplaatsingswijzen die respectievelijk worden gebruikt om zich van zijn woonplaats naar het station te begeven en om vanaf het eindstation zijn bestemming te bereiken. Deze gegevens zijn slechts geproduceerd op basis van een kleine steekproef van verplaatsingen (352 lussen van verplaatsingen met de trein), dus de foutenmarge is groot.

In één op de drie gevallen begeeft de Belg zich te voet naar het station. De fiets vult het te voet gaan aan, vooral in Vlaanderen (31% van de verplaatsingen, tegenover 21% op Belgisch niveau). De wagen wordt in 23% van de gevallen gebruikt, voornamelijk door Walen (31%).

Het laatste deel van de verplaatsing wordt het vaakst te voet afgelegd (70% van verplaatsingen met de trein). De fiets wordt nog steeds in 22% van de gevallen in Vlaanderen gebruikt, zelfs als dit betekent dat men een persoonlijke fiets (eventueel een vouwfiets) ter beschikking moet hebben in het station van aankomst. De wagen gebruiken is de moeilijkste optie (4%).



Figuur 24 - Modale verdeling van de verplaatsingen tussen de woonplaats en het station van vertrek.

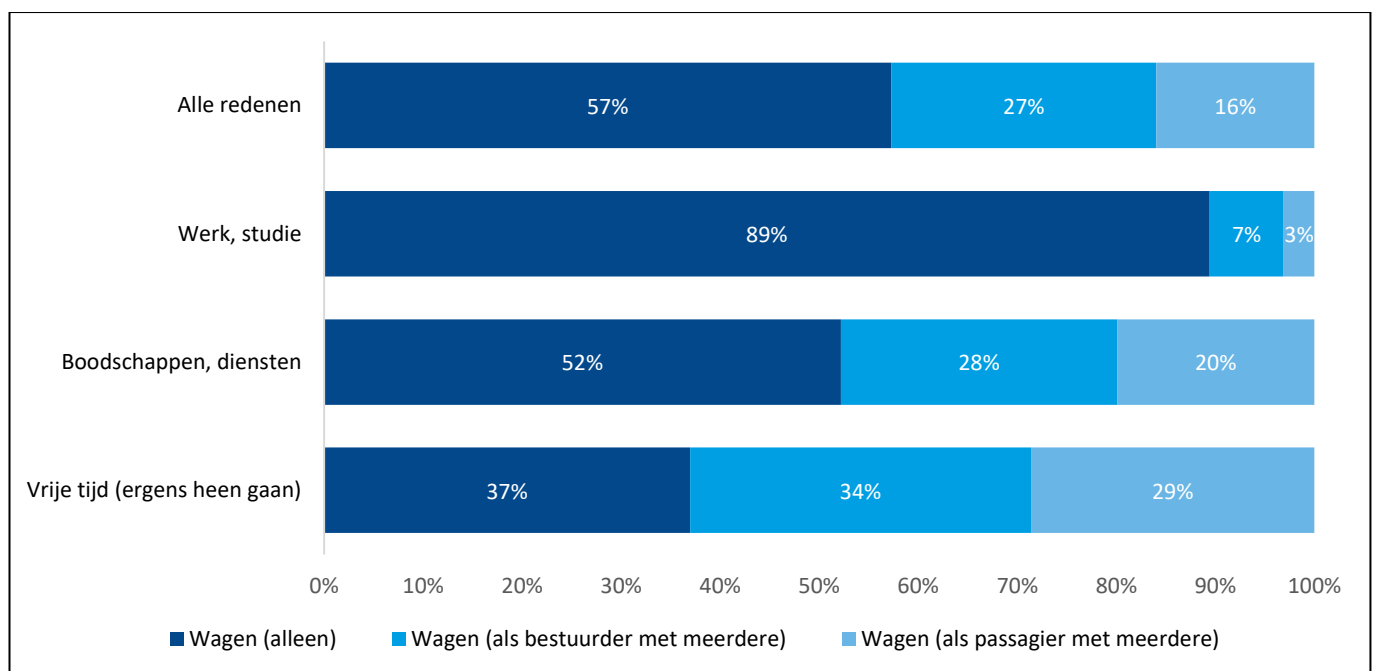


Figuur 25 - Modale verdeling van de verplaatsingen tussen het station van aankomst en de bestemming

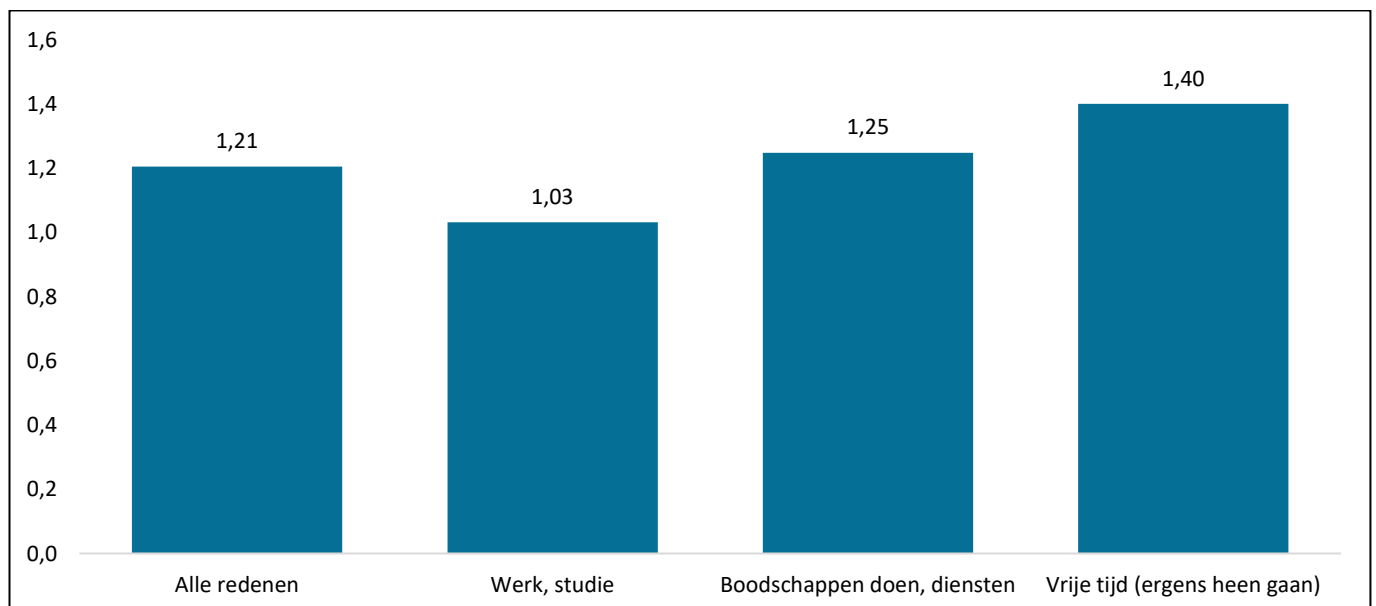
12. Bezettingsgraad wagens

Voor elke lus met de wagen gaf de respondent de bezettingsgraad aan: één persoon of meer, bestuurder of passagier. Figuur 26 en figuur 27 tonen het nauwe verband tussen deze keuze en de reden voor de verplaatsing. Verreweg de meeste verplaatsingen naar de werk- of studieplek worden alleen gemaakt. 48% van de verplaatsingen voor diensten en boodschappen worden gemaakt door meerdere personen, en voor vrijetijdsactiviteiten is dit 63%.

Hieruit kan men een gemiddelde bezettingsgraad per voertuig afleiden. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 1,21 voor alle lussen, gaande van 1,03 voor het werk tot 1,40 voor de vrije tijd. De gegevens worden hier gepresenteerd in aantal lussen, waarbij de resultaten vrijwel gelijkwaardig zijn qua afstand. Er moet worden opgemerkt dat de bezettingsgraad die op deze manier wordt berekend enkel rekening houdt met volwassenen, aangezien kinderen in deze enquête niet werden bevraagd. De resultaten wijken daarom af van de gebruikelijke statistieken, die rekening houden met minderjarigen in de wagen. Het meetellen van autoreizen naar het buitenland, die vaker in groep worden gemaakt, zou deze indicator nog verder verhogen.



Figuur 26 - Verdeling van verplaatsingen met de wagen naar bezettingstype, naar hoofdreden



Figuur 27 - Voertuigbezettingsgraad, per hoofdreden (volwassenen)

Vergelijking met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)

De resultaten van dit onderzoek kunnen met andere gegevensbronnen worden vergeleken. Deze bronnen zijn zeldzaam, gezien de moeilijkheid om informatie te verzamelen die representatief is voor alle verplaatsingen. De belangrijkste vergelijkingsbron is het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)¹¹ uitgevoerd in het Vlaamse en Brusselse Gewest.

Tabel 4 toont de resultaten van het OVG 7 uitgevoerd in Vlaanderen en Brussel in 2023-2024 en vergelijkt ze met die van deze nationale enquête.

De resultaten van beide enquêtes liggen relatief dicht bij elkaar, ondanks de aanzienlijke methodologische verschillen. Het aandeel te voet is in de federale enquête in beide gewesten groter. Maar het gebruik van deze vervoerswijze is moeilijk nauwkeurig te meten, ongeacht de onderzoeksmethode. Er moet ook aan worden herinnerd dat afstanden verschillend worden geschat en, voor de federale enquête, gebaseerd zijn op veronderstellingen over de gemiddelde snelheid.

De grotere verschillen bij de Brusselaars wat het fietsen betreft, kunnen worden verklaard door de kleinere omvang van de federale steekproef (1229 tegenover 8203 Vlamingen) en door de moeilijkheid om bepaalde categorieën van de Brusselse bevolking te bereiken. Het feit dat het autobezit in de weging wordt meegenomen, speelt ook een rol: de integratie ervan leidt ertoe dat het aandeel van de auto in de resultaten afneemt. Dit verklaart het lagere aandeel van de auto in de federale enquête in Vlaanderen, waar het OVG dit criterium niet in zijn weging opneemt, in tegenstelling tot Brussel, waar er wel rekening mee wordt gehouden.

Tot slot moet worden opgemerkt dat het aandeel mobiele personen in deze enquête iets hoger is dan in het OVG, zowel in Vlaanderen (86% tegenover 81%) als in Brussel.

	Vlaanderen		Brussel	
	FEM (volwassenen)	OVG 7 (2023-24)	FEM (volwassenen)	OVG 7 (2023-24)
Te voet	3,5%	1,8%	7,9%	5,2%
Fiets	9,9%	7,9%	2,6%	4,8%
Bus, tram, of metro	3,5%	2,9%	23,4%	23,6%
Trein	10,6%	8,3%	12,2%	12,2%
Wagen, bestelwagen, motor	71,9%	77,6%	52,3%	53,5%
Andere	0,7%	1,5%	1,6%	0,7%

Tabel 4 - Vergelijking van de modale verdeling in afstand tussen federale enquête en het OVG 7

¹¹ <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg>

Besluit

Deze nieuwe federale enquête, die tussen september 2024 en september 2025 bij 13.613 volwassenen is afgenomen, wil de dagelijkse verplaatsingen van de inwoners van België bestuderen, in lijn met de nationale enquêtes die sinds 1999 op ad-hocbasis werden uitgevoerd. De resultaten bevestigen het belang van mobiliteit in het dagelijkse leven van de Belgen aangezien 83% van de bevroegden zich op de referentiedag heeft verplaatst en daarbij gemiddeld 3,35 verplaatsingen per dag heeft gemaakt.

De enquête bestudeert de mobiliteit in de eerste plaats vanuit het oogpunt van de afgelegde afstand, maar ook vanuit de verplaatsingslussen, d.w.z. het geheel van verplaatsingen vanaf het vertrek uit de woonplaats tot de terugkeer aldaar.

- 1) De wagen is veruit de meest gebruikte verplaatsingswijze van de Belgen. Het is de hoofdverplaatsingswijze voor 56% van de verplaatsingslussen en dekt 74% van de afstanden. Dit aandeel is de afgelopen 25 jaar min of meer stabiel gebleven, ondanks de opgang van de fiets.
- 2) Actieve verplaatsingswijzen, zoals te voet en met de fiets, worden vaak gekozen om zich te verplaatsen (respectievelijk 23% en 11% van de verplaatsingen) en zijn in totaal goed voor 10% van de afgelegde kilometers. Samen worden deze verplaatsingswijzen het meest gebruikt voor verplaatsingen van minder dan vijf kilometer, voordat ze geleidelijk aan plaatsmaken voor de wagen en het openbaar vervoer. Ze zijn dus goed voor een aanzienlijk deel van de afgelegde kilometers voor verplaatsingen binnen eenzelfde gemeente of stad: 28% in steden en 38% in minder dichtbevolkte gemeenten.
- 3) Het gebruik van de elektrische fiets is de laatste jaren sterk toegenomen in België. Het overtreft nu het cijfer voor fietsen zonder elektrische ondersteuning op nationaal niveau. Als gevolg hiervan is de fiets zonder elektrische ondersteuning nu slechts nog goed voor 35% van de gefietste kilometers. Van de resterende 65% wordt een klein deel (8%) afgelegd met speedpedelecs, die dankzij de ondersteuning snelheden tot wel 45 km/u kunnen halen.
- 4) Het openbaar vervoer wordt gekozen als de hoofdverplaatsingswijze voor 9% van de verplaatsingen en beslaat 15% van de afgelegde kilometers. De trein wordt vooral gebruikt voor de lange afstanden. Het is de hoofdverplaatsingswijze voor slechts 3% van de lussen, maar is goed voor 10% van de kilometers. De toegankelijkheid tot openbaar vervoer speelt een grote rol in deze resultaten.
- 5) De verplaatsingsgewoonten zijn niet overal op het grondgebied gelijk. Het grootste verschil betreft de fiets: 11% van de afgelegde kilometers voor Vlamingen tegenover minder dan 1% voor Walen. Net als bij de inwoners van de andere grote steden van het land, wordt de mobiliteit van de Brusselaars veel meer gekenmerkt door het gebruik van het openbaar vervoer (23% van de kilometers die Brusselaars afleggen gebeurt met de metro, tram of bus) en te voet (8%).



FEDERALOVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

