



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

# ENQUÊTE BEMOB: DE GEBRUIKTE VERVOERSWIJZEN DOOR DE BELGEN IN 2025



[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)

.be

**Auteur:**

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit – Dienst Studies en Enquêtes

[enquetewvv@mobiliteit.fgov.be](mailto:enquetewvv@mobiliteit.fgov.be)

**Verantwoordelijke uitgever:**

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel

Wettelijk depot: D/2026/13.831/6 – Juni 2026

# Enquête BeMob: de gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2025

## Inleiding en methode

Mobiliteitsenquêtes zijn de meest gebruikelijke manier om statistieken te produceren over de wijze waarop burgers zich verplaatsen. Om betrouwbare informatie over vervoerswijzen, en met name de verdeling per vervoerswijze naar aantal verplaatsingen of afgelegde afstand, te verkrijgen, is het nodig om enquêtes op basis van verplaatsingsdagboeken op te zetten. Men vraagt de respondenten om details in te vullen over al hun verplaatsingen op een bepaalde dag. Dergelijke enquêtes zijn echter duur en tijdrovend om op te maken en uit te voeren, en kunnen niet vaak en op basis van grote steekproeven van respondenten worden uitgevoerd.

Nuttige informatie over de mobiliteit van de Belgen kan ook worden verzameld door eenvoudigere vragen te stellen. Dit rapport bundelt de gegevens die in 2025 zijn verzameld uit een BeMob-enquête die sinds 2022 jaarlijks wordt gehouden. In representatieve steekproeven worden Belgen tussen 18 en 79 jaar meermaals per jaar bevraagd over hun mobiliteit. In het bijzonder worden ze bevraagd over de gebruiksfrequentie van dagelijkse vervoerswijzen. Hoewel er met deze vragen geen modale verdeling kan worden berekend (bv. om het percentage van de verplaatsingen per fiets te kennen), geven ze wel een goed beeld van de manier waarop de Belgen zich verplaatsen.

De resultaten van dit rapport behelzen hoofdzakelijk de gegevens die in mei en november 2025 werden verzameld (2500 respondenten). Er worden vergelijkingen gemaakt met gegevens die in 2024 (3482 respondenten), 2023 (6240 respondenten) en 2022 (4660 respondenten) zijn verzameld. Voor bepaalde analyses zijn de resultaten van meerdere jaren samengevoegd om ervoor te zorgen dat bepaalde bevolkingsgroepen voldoende vertegenwoordigd zijn.

De resultaten zijn door het Federaal Planbureau gewogen om ervoor te zorgen dat ze representatief zijn voor de Belgische volwassen bevolking op basis van geslacht, leeftijd, gewest van de woonplaats, mate van verstedelijking, opleidingsniveau en wagenbezit. Deze weging wijkt af van die in eerdere rapporten, met name vanwege de opname van het wagenbezit binnen het huishouden, een variabele die sterk gecorreleerd is met het wagengebruik. De resultaten zijn daarom niet rechtstreeks vergelijkbaar met die van eerdere rapporten. De vergelijkingen in de tijd die in dit rapport worden gepresenteerd, zijn daarentegen gebaseerd op een uniforme weging en kunnen daarom als geldig worden beschouwd.

## Frequentie van de verplaatsingen

De respondenten werden bevraagd over de frequentie van hun verplaatsingen. Deze resultaten geven inzicht in het belang van mobiliteit in het leven van de Belgen. De helft van de respondenten (50%) geeft aan zich bijna elke dag te verplaatsen. Dit percentage ligt veel hoger bij werkenden (58% tegenover 41% voor niet-werkenden). Het ligt ook iets hoger bij mannen dan bij vrouwen (54% tegenover 46%), bij mensen van 35-54 jaar (56%), en bij hogeropgeleiden (53%). Ook valt op dat de frequentie van de verplaatsingen lager is bij Walen dan bij Vlamingen en Brusselaars.

	Ik verplaats mij...				In de toekomst zou ik mij...	
	Bijna elke dag	Drie tot zes dagen per week	Eén tot twee dagen per week	Bijna nooit	minder willen verplaatsen	meer willen verplaatsen
België	50%	33%	13%	4%	11%	12%
Mannen	54%	31%	12%	4%	13%	12%
Vrouwen	46%	36%	15%	3%	10%	13%
18-34 jaar	48%	37%	10%	5%	13%	18%
35-54 jaar	56%	31%	11%	3%	15%	11%
55-plussers	45%	33%	18%	4%	6%	10%
Niet-werkenden	41%	35%	20%	5%	5%	15%
Werkenden	58%	32%	7%	3%	17%	10%
Brussel	53%	34%	9%	4%	13%	56%
Vlaanderen	54%	32%	11%	3%	11%	58%
Wallonië	42%	36%	18%	4%	8%	60%
Woonplaats in een grote stad <sup>1</sup>	51%	34%	12%	3%	10%	15%
Woonplaats buiten de grote stad	50%	33%	14%	4%	12%	11%
Diploma lager middelbaar of geen diploma	44%	31%	18%	8%	7%	15%
Diploma hoger middelbaar	50%	34%	13%	3%	11%	13%
Diploma hoger onderwijs	53%	33%	11%	3%	13%	11%
Alleenstaand met kind(eren)	44%	32%	17%	6%	12%	10%
Alleenstaand zonder kind(eren)	51%	33%	12%	3%	7%	22%
Als koppel met kind(eren)	54%	26%	12%	8%	16%	16%
Als koppel zonder kind(eren)	54%	26%	12%	8%	16%	16%
Geen wagen in het huishouden	48%	29%	15%	8%	6%	19%
1 wagen in het huishouden	47%	35%	15%	3%	10%	12%
2 wagens of meer in het huishouden	57%	33%	9%	1%	17%	9%
Gebruikt de wagen om zich naar het werk te begeven	44%	32%	17%	6%	12%	10%
Gebruikt een andere vervoerswijze	51%	33%	12%	3%	7%	22%

Tabel 1 Frequentie van de verplaatsingen en wensen met betrekking tot de frequentie van de verplaatsingen in de toekomst (gegevens 2024 en 2025)

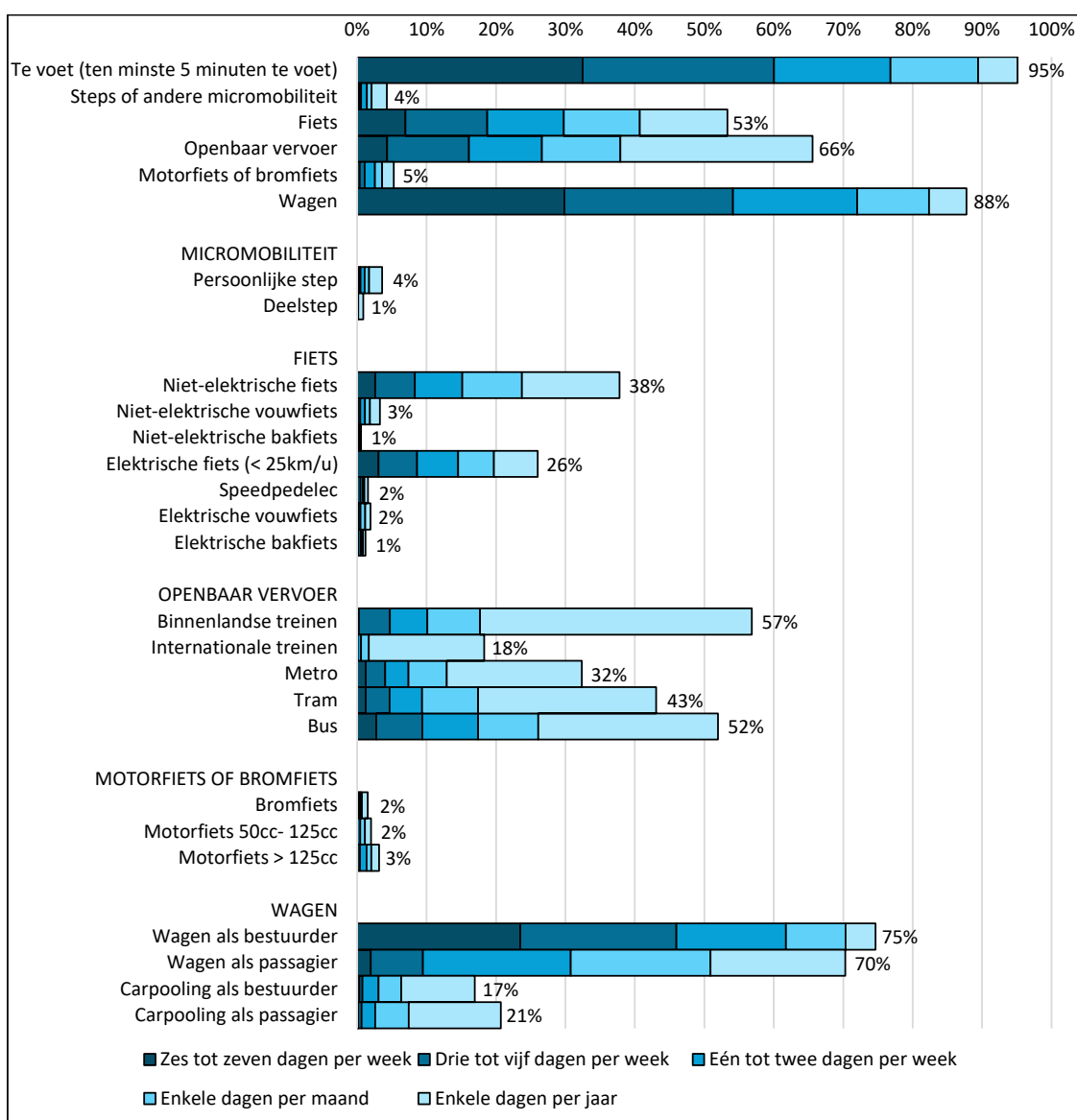
De milieu- en klimaatuitdagingen nopen ons tot het herdenken van mobiliteit. Een te activeren hefboom om de negatieve impact van mobiliteit te verminderen is het aantal en vooral de lengte van onze verplaatsingen te beperken. Toch wil slechts een minderheid van de Belgen (12 %) zich minder verplaatsen, terwijl driekwart van de Belgen aangeeft dat de frequentie van hun verplaatsingen hen bevalt. Deze percentages zijn sinds 2022 over het algemeen stabiel gebleven.

<sup>1</sup> Dit onderscheid wordt gemaakt op basis van de "urbanisatiegraad" (DEGURBA) zoals gedefinieerd door Eurostat. De in België in aanmerking genomen steden zijn de volgende: Antwerpen, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Gent, Leuven, Luik, Mechelen, Namen en Oostende.

## Hoe verplaatsen de Belgen zich?

Figuur 2 toont de frequentie waarmee de Belgen elke vervoerswijze gebruiken.

- De wagen en te voet gaan zijn de meest gebruikte vervoerswijzen, door nagenoeg alle Belgen, en minstens 3 keer per week door meer dan de helft van hen.
- Naast te voet gaan vormen het openbaar vervoer en de fiets de twee belangrijkste alternatieven voor de wagen. Het openbaar vervoer wordt door een groter deel van de respondenten gebruikt (66% tegenover 53% van de respondenten die aangeven fietser te zijn). Wat de gebruiksfrequentie betreft, wordt de fiets echter verkozen boven het openbaar vervoer (19% minstens drie keer per week tegenover 16% voor het openbaar vervoer).
- Het gebruik van steps en andere voortbewegingstoestellen voor micromobiliteit is slechts marginaal: 4% van de respondenten maakt er minstens enkele dagen per jaar gebruik van en minder dan één procent maakt er ten minste drie keer per week gebruik van.



Figuur 1 - Gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen door Belgische volwassenen in 2025

tabel 2 toont het gebruikersaandeel (ten minste enkele dagen per jaar) voor elke vervoerswijze, naar gewest van de woonplaats, naar gender en naar leeftijdscategorie.

	BE	Gewest van de woonplaats			Gender		Leeftijdscategorie		
		BHG	VL	WAL	M	V	18-34	35-54	55+
<b>Te voet</b>	<b>95 %</b>	97 %	95 %	94 %	95 %	95 %	94 %	94 %	97 %
<b>Steps of andere micromobiliteit</b>	<b>4 %</b>	5 %	5 %	3 %	6 %	3 %	7 %	6 %	2 %
<b>Fiets</b>	<b>53 %</b>	35 %	71 %	26 %	59 %	48 %	58 %	58 %	47 %
<b>Openbaar vervoer</b>	<b>66 %</b>	91 %	67 %	54 %	64 %	67 %	73 %	63 %	63 %
<b>Motorfiets</b>	<b>5 %</b>	8 %	5 %	4 %	8 %	3 %	7 %	6 %	4 %
<b>Wagen</b>	<b>88 %</b>	79 %	90 %	86 %	87 %	89 %	86 %	87 %	89 %
<b>Persoonlijke step</b>	<b>4 %</b>	3 %	4 %	3 %	5 %	2 %	5 %	5 %	1 %
<b>Deelstep</b>	<b>1 %</b>	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %
<b>Klassieke niet-elektrische fiets</b>	<b>38 %</b>	29 %	49 %	20 %	45 %	31 %	45 %	44 %	28 %
<b>Niet-elektrische vouwfiets</b>	<b>3 %</b>	6 %	3 %	2 %	4 %	2 %	6 %	3 %	2 %
<b>Niet-elektrische bakfiets</b>	<b>1 %</b>	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %
<b>Elektrische fiets (&lt; 25km/u)</b>	<b>26 %</b>	12 %	38 %	9 %	26 %	26 %	24 %	25 %	28 %
<b>Speedpedelec</b>	<b>2 %</b>	2 %	2 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	0 %
<b>Elektrische vouwfiets</b>	<b>2 %</b>	4 %	2 %	1 %	2 %	1 %	3 %	1 %	2 %
<b>Elektrische bakfiets</b>	<b>1 %</b>	2 %	2 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %
<b>Binnenlandse treinen</b>	<b>57 %</b>	73 %	60 %	46 %	55 %	58 %	69 %	54 %	52 %
<b>Internationale treinen</b>	<b>18 %</b>	35 %	17 %	16 %	18 %	18 %	29 %	17 %	13 %
<b>Metro</b>	<b>32 %</b>	87 %	27 %	24 %	33 %	31 %	41 %	32 %	27 %
<b>Tram</b>	<b>43 %</b>	87 %	43 %	29 %	42 %	44 %	51 %	41 %	40 %
<b>Bus</b>	<b>52 %</b>	89 %	51 %	42 %	49 %	54 %	58 %	49 %	51 %
<b>Bromfiets</b>	<b>2 %</b>	1 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %	1 %
<b>Motorfiets 50cc - 125cc</b>	<b>2 %</b>	5 %	2 %	2 %	3 %	1 %	3 %	3 %	1 %
<b>Motorfiets &gt; 125cc</b>	<b>3 %</b>	5 %	3 %	2 %	5 %	1 %	5 %	3 %	3 %
<b>Wagen als bestuurder (met gezin<sup>2</sup>)</b>	<b>75 %</b>	54 %	79 %	73 %	80 %	69 %	72 %	77 %	74 %
<b>Wagen als passagier (met gezin)</b>	<b>70 %</b>	59 %	73 %	68 %	65 %	75 %	75 %	70 %	68 %
<b>Carpooling<sup>3</sup> als bestuurder</b>	<b>17 %</b>	14 %	17 %	18 %	19 %	15 %	22 %	18 %	13 %
<b>Carpooling als passagier</b>	<b>21 %</b>	20 %	21 %	20 %	20 %	21 %	27 %	20 %	17 %

Tabel 2 - Aandeel van de respondenten die ten minste enkele dagen per jaar van de vervoerswijze gebruikmaken in 2025

<sup>2</sup> Enkel met personen die deel uitmaken van het gezin.

<sup>3</sup> Wagen die ten minste één persoon vervoert die geen deel uitmaakt van het gezin.

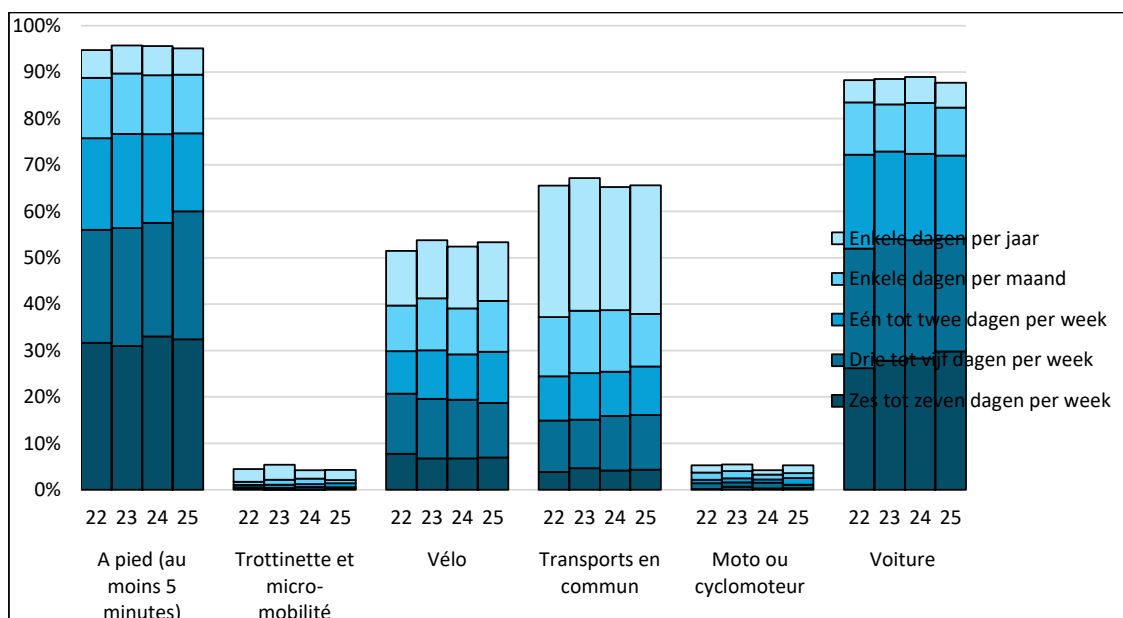
tabel 3 toont het gebruikersaandeel (ten minste één keer per week) voor elke vervoerswijze, naar gewest van de woonplaats, naar gender en naar leeftijdscategorie.

	BE	Gewest van de woonplaats			Gender		Leeftijdscategorie		
		BXL	FL	WAL	H	F	18-34	35-54	55+
<b>Te voet</b>	<b>77 %</b>	90 %	75 %	76 %	78 %	76 %	74 %	72 %	83 %
<b>Steps of andere micromobiliteit</b>	<b>1 %</b>	2 %	2 %	0 %	2 %	1 %	2 %	2 %	1 %
<b>Fiets</b>	<b>30 %</b>	16 %	45 %	7 %	32 %	27 %	28 %	31 %	29 %
<b>Openbaar vervoer</b>	<b>27 %</b>	64 %	21 %	25 %	24 %	29 %	41 %	25 %	19 %
<b>Motorfiets</b>	<b>3 %</b>	6 %	2 %	2 %	4 %	1 %	3 %	3 %	2 %
<b>Wagen</b>	<b>72 %</b>	46 %	75 %	74 %	73 %	71 %	70 %	73 %	72 %
<b>Persoonlijke step</b>	<b>1 %</b>	1 %	2 %	0 %	2 %	0 %	2 %	1 %	0 %
<b>Deelstep</b>	<b>0 %</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-0 %	0 %	-0 %
<b>Klassieke niet-elektrische fiets</b>	<b>15 %</b>	9 %	22 %	4 %	18 %	12 %	18 %	17 %	11 %
<b>Niet-elektrische vouwfiets</b>	<b>1 %</b>	4 %	1 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %	0 %
<b>Niet-elektrische bakfiets</b>	<b>0 %</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
<b>Elektrische fiets (&lt; 25km/u)</b>	<b>15 %</b>	7 %	23 %	2 %	14 %	15 %	10 %	14 %	18 %
<b>Speedpedelec</b>	<b>1 %</b>	2 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %
<b>Elektrische vouwfiets</b>	<b>0 %</b>	3 %	0 %	-0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %
<b>Elektrische bakfiets</b>	<b>1 %</b>	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %
<b>Binnenlandse treinen</b>	<b>10 %</b>	7 %	11 %	10 %	11 %	9 %	21 %	11 %	3 %
<b>Internationale treinen</b>	<b>1 %</b>	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	-0 %
<b>Metro</b>	<b>7 %</b>	42 %	4 %	3 %	7 %	7 %	11 %	7 %	6 %
<b>Tram</b>	<b>9 %</b>	45 %	5 %	6 %	9 %	10 %	15 %	7 %	8 %
<b>Bus</b>	<b>17 %</b>	56 %	11 %	18 %	15 %	20 %	27 %	15 %	13 %
<b>Bromfiets</b>	<b>0 %</b>	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %
<b>Motorfiets 50cc - 125cc</b>	<b>0 %</b>	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
<b>Motorfiets &gt; 125cc</b>	<b>1 %</b>	3 %	1 %	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %
<b>Wagen als bestuurder (met gezin)</b>	<b>62 %</b>	36 %	65 %	64 %	68 %	56 %	58 %	66 %	60 %
<b>Wagen als passagier (met gezin)</b>	<b>31 %</b>	16 %	34 %	29 %	23 %	38 %	39 %	32 %	25 %
<b>Carpooling als bestuurder</b>	<b>3 %</b>	2 %	3 %	4 %	4 %	2 %	4 %	4 %	2 %
<b>Carpooling als passagier</b>	<b>3 %</b>	1 %	3 %	3 %	4 %	2 %	5 %	2 %	1 %

Tabel 3 - Aandeel van de respondenten die ten minste één keer per week van de vervoerswijze gebruikmaken in 2025

## Welke ontwikkelingen sinds 2022?

Tussen 2022 en 2025 zijn de mobiliteitsgewoonten nauwelijks veranderd, ongeacht het soort vervoerswijze. De gebruiksniveaus en de frequentie daarvan blijven over het algemeen stabiel van jaar tot jaar. Deze vaststelling is eigenlijk niet zo verwonderlijk: de dagelijkse verplaatsingen veranderen langzaam en ondergaan alleen ingrijpende veranderingen bij grote gebeurtenissen of crises. De kleine afwijkingen die hier worden waargenomen, blijven gering en vallen binnen de foutmarges.



Figuur 2 - Evolutie van de gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen door Belgische volwassenen tussen 2022 en 2025

De enige opmerkelijke evolutie betreft de elektrische fiets. Terwijl de globale evolutie van het aantal fietsers stabiel blijft, toont tabel 4 aan dat het gebruik van de elektrische fiets in de lift zit. Tussen 2022 en 2025 is het aandeel Belgische volwassenen dat een elektrische fiets gebruikt gestegen van 24 % naar 28 %, terwijl het aandeel gebruikers van niet-elektrische fietsen is gedaald. Deze stijging lijkt zich echter niet aan hetzelfde tempo voort te zetten en lijkt zich te gaan stabiliseren. Dezelfde trend is ook merkbaar bij regelmatige gebruikers (ten minste één keer per week), die voortaan talrijker zijn om een elektrische fiets dan om een niet-elektrische fiets te gebruiken (16% tegenover 15%).

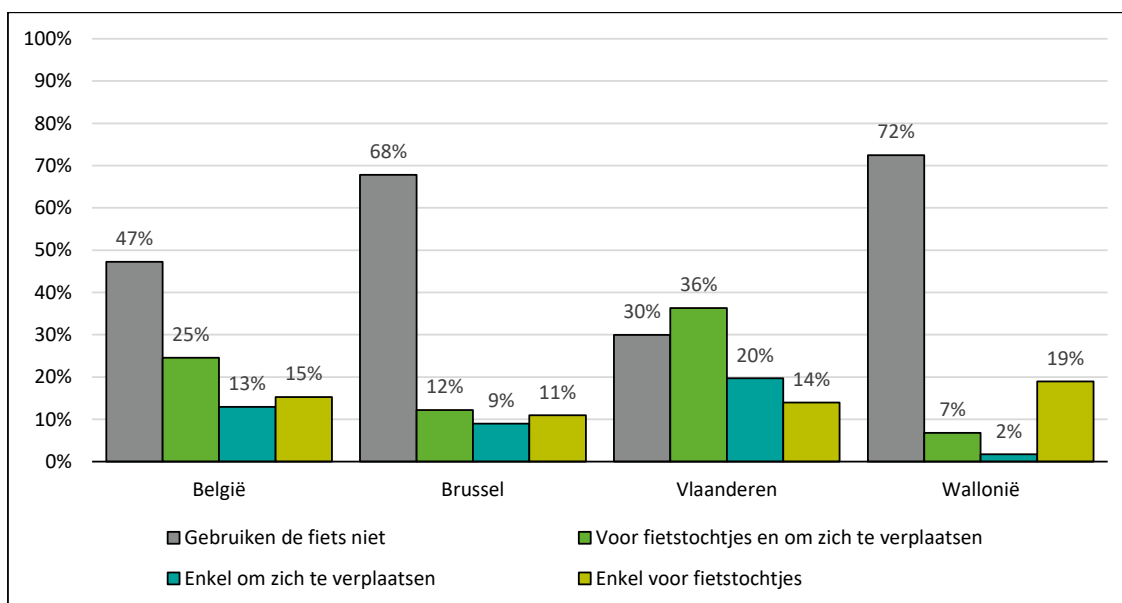
	Ten minste enkele dagen per jaar				Ten minste één keer per week			
	2022	2023	2024	2025	2022	2023	2024	2025
<b>Fietsen (alle types)</b>	51 %	54 %	52 %	53 %	30 %	30 %	29 %	30 %
<b>Niet-elektrische fietsen</b>	41 %	41 %	39 %	38 %	18 %	17 %	15 %	15 %
<b>Elektrische fietsen</b>	24 %	28 %	28 %	28 %	14 %	15 %	16 %	16 %

Tabel 4 – Evolutie van het aandeel respondenten dat de fiets gebruikt tussen 2022 en 2025

## Redenen voor het gebruik van de fiets

Fietsers werden bevestigd over hun fietsgebruik, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een fietstocht en een verplaatsing per fiets naar een specifieke locatie. De gezondheidsvoordelen van het recreatief gebruik zijn evident. Een modale overstap van de wagen is echter enkel denkbaar in het tweede geval, wanneer de fiets wordt gebruikt om zich bijvoorbeeld naar het werk te begeven of om boodschappen te doen. Dit onderscheid wordt geïllustreerd in figuur 3 en tabel 5.

Van de bevestigde fietsers gebruikt iets minder dan een derde (29%) de fiets enkel voor fietstochtjes. Dit percentage ligt flink hoger in Wallonië (69%) dan in Vlaanderen (20%). Meer dan de helft van de Vlaamse fietsers gebruikt de fiets voor zowel recreatieve als utilitaire doeleinden, tegenover minder dan een kwart van de Waalse fietsers.



Figuur 3 - Redenen voor het gebruik van de fiets naar gewest van de woonplaats (gegevens 2024 en 2025)

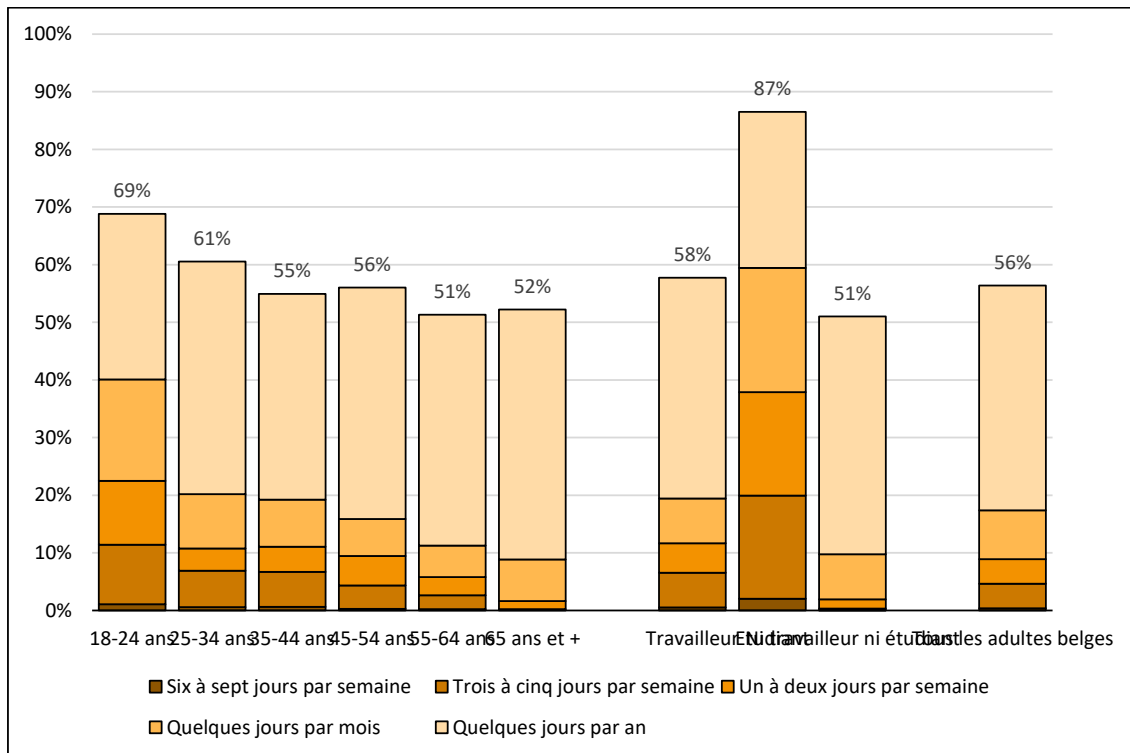
Onder alle respondenten	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Gebruiken de fiets niet	47%	68%	30%	72%
Gebruiken de fiets voor fietstochtjes en om zich te verplaatsen	25%	12%	36%	7%
Gebruiken de fiets enkel om zich te verplaatsen	13%	9%	20%	2%
Gebruiken de fiets enkel voor fietstochtjes	15%	11%	14%	19%
Onder de fietsers	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Gebruiken de fiets voor fietstochtjes en om zich te verplaatsen	47%	38%	52%	25%
Gebruiken de fiets enkel om zich te verplaatsen	25%	28%	28%	6%
Gebruiken de fiets enkel voor fietstochtjes	29%	34%	20%	69%

Tabel 5 - Redenen voor het gebruik van de fiets naar gewest van de woonplaats (gegevens 2024 en 2025)

## Het treingebruik naar leeftijdscategorie

Meer dan de helft van de respondenten neemt minstens één keer per jaar een (binnenlandse) trein. Een ruime meerderheid daarvan neemt deze echter slechts een paar keer per jaar (39% van de respondenten). Dit houdt potentieel in voor een modal shift als deze mensen ertoe kunnen worden aangezet vaker de trein te nemen.

Deze verhoudingen veranderen drastisch met de leeftijd. Meer dan een vijfde (22%) van de 18- tot 24-jarigen gebruikt de trein minstens één keer per week, waarbij studenten dit percentage omhoogtrekken. Het aandeel regelmatige treingebruikers neemt vervolgens geleidelijk af met de leeftijd. Bij de 45- tot 64-jarigen daalt het tot onder de 10%, en bij gepensioneerden wordt het percentage verwaarloosbaar.



Figuur 4 - Frequentie van het treingebruik naar leeftijdscategorie en naar soort activiteit (gegevens 2024 en 2025)

## Perceptie van de vervoerswijzen

	<b>Te voet</b>	<b>Fiets</b>	<b>Metro/tram/bus</b>	<b>Trein</b>	<b>Wagen</b>
<b>Goedkoop</b>	97%	92%	46%	36%	32%
<b>Snel</b>	19%	56%	54%	60%	93%
<b>Praktisch</b>	73%	73%	53%	53%	93%
<b>Goed voor de gezondheid</b>	99%	95%	30%	34%	21%
<b>Veilig</b>	77%	50%	78%	85%	73%
<b>Goed voor het milieu</b>	99%	97%	68%	78%	18%
<b>Aangenaam te gebruiken</b>	87%	77%	40%	58%	91%

Tabel 6 - Perceptie van de vervoerswijzen (eerder akkoord of helemaal akkoord met de kwaliteit geassocieerd met de vervoerswijze) in 2025

Het panel werd gevraagd naar zijn perceptie van de kwaliteiten van de verschillende vervoerswijzen. De resultaten van tabel 6 laten duidelijk de respectieve voordelen van elke vervoerswijze zien.

- De actieve vervoerswijzen, te voet of per fiets worden door de overgrote meerderheid van de Belgen beschouwd als goedkoop, goed voor de gezondheid en goed voor het milieu.
- De wagen wordt beschouwd als het snelste, het meest praktische en het meest aangename vervoermiddel om te gebruiken.
- De fiets wordt als het minst veilige vervoermiddel beschouwd (50% van de respondenten vindt het veilig). Het zijn echter vooral niet-fietsers die hierop wijzen: 35% van hen vindt de fiets een veilige vervoerswijze, tegenover 60% van de fietsers.
- Het openbaar vervoer wordt logischerwijs als minder handig beschouwd dan de individuele vervoerswijzen, maar compenseert dit op andere punten: veiliger dan de fiets en beter voor het milieu dan de wagen.

## Intenties voor het gebruik van de fiets

De respondenten worden ook bevraagd over hun intenties om alternatieven voor de wagen te gebruiken. Iets minder dan een derde van de fietsers (29%) is van plan hun gebruik van de fiets de komende 12 maanden te verhogen. Bovendien verklaart 16% van de niet-fietsers aan het fietsen te willen gaan. Ook al vertalen intenties zich niet altijd in een daadwerkelijke gedragsverandering, deze hoge cijfers tonen de groeiende populariteit van de fiets in de samenleving aan.

De toename van verplaatsingen met tweewielers betekent niet noodzakelijk een modale overstap vanuit andere vervoerswijzen. Een aanzienlijk deel van de respondenten die meer willen gaan fietsen, geeft aan dat dit ten minste deels om bijkomende verplaatsingen zal gaan (44% bij degenen die al fietser zijn, 45% voor de anderen, percentages stijgen ten opzichte van 2023). Bij personen die reeds fietsen is de wagen echter veruit de eerste vervoerswijze die wordt vervangen.

	<b>Fietsers</b>	<b>Niet-fietsers</b>
Bijkomende verplaatsingen	44%	45%
De wagen vervangen	46%	20%
Het openbaar vervoer vervangen	14%	22%
Te voet gaan vervangen	17%	19%

Tabel 7 - Gebruik van nieuwe verplaatsingen per fiets (meerdere antwoorden mogelijk)

## Besluit

De resultaten van deze enquête belichten de volgende elementen met betrekking tot de mobiliteit van de Belgen.

- 1) Mobiliteit is een belangrijk element in het leven van de Belgen: de helft van de respondenten geeft aan zich elke dag te verplaatsen. Een meerderheid overweegt niet om het aantal verplaatsingen te verminderen, slechts 12% van de Belgen verklaart hun verplaatsingen in de toekomst te willen terugschroeven.
- 2) De analyse van de vervoerswijzen bevestigt de bekende trends: de wagen en te voet gaan zijn de meest gebruikte vervoerswijzen, minstens drie keer per week door meer dan de helft van de respondenten. Naast te voet gaan zijn het openbaar vervoer (66% van de gebruikers, 27% minstens drie keer per week) en de fiets (53% van de gebruikers, 30% minstens drie keer per week) de twee belangrijkste alternatieven voor de wagen.
- 3) Tussen 2022 en 2025 zijn de mobiliteitsgewoonten nauwelijks veranderd, ongeacht het soort vervoerswijze. De enige opmerkelijke evolutie betreft de elektrische fiets. Het aantal gebruikers daarvan is gestegen van 24% naar 28%, terwijl dat van niet-elektrische fietsen daalt.
- 4) Uit de analyse van de verplaatsingen met de fiets blijkt dat 29% van de fietsers de fiets enkel gebruikt om fietstochtjes te maken, een percentage dat aanzienlijk hoger ligt in Wallonië (69%) dan in Vlaanderen (20%). Hieruit blijkt hoe belangrijk het is een onderscheid te maken tussen de soorten verplaatsingen per fiets om de mobiliteitsgewoonten van fietsers beter te begrijpen.
- 5) Meer dan de helft van de respondenten neemt minstens één keer per jaar de trein. Een grote meerderheid treingebruikers gebruiken deze echter slechts een paar keer per jaar (39%). Dit vormt een potentiële modale verschuiving als deze mensen kunnen worden aangemoedigd om vaker de trein te gebruiken. Deze verhoudingen veranderen drastisch met de leeftijd. Meer dan een vijfde (22%) van de 18- tot 24-jarigen gebruikt de trein minstens één keer per week, waarbij studenten dit percentage omhoogtrekken.
- 6) De actieve vervoerswijzen (te voet of per fiets) worden door de overgrote meerderheid van de Belgen beschouwd als goedkoop, goed voor de gezondheid en goed voor het milieu. Het openbaar vervoer wordt logischerwijs als minder handig beschouwd dan de individuele vervoerswijzen, maar compenseert dit op andere punten: veiliger dan de fiets en beter voor het milieu dan de wagen.
- 7) Een aanzienlijk aantal Belgen is van plan te beginnen fietsen (16% van de niet-fietsers) of vaker te gaan fietsen (29% van de huidige fietsers). Uit de resultaten blijkt dat de wagen de meest vervangen vervoerswijze zou zijn, maar een modale verschuiving zou niet systematisch plaatsvinden. Sommige van de nieuwe verplaatsingen per fiets zouden immers bijkomende verplaatsingen zijn, vooral voor recreatieve doeleinden.



FEDERALOVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

[www.mobiliteit.belgium.be](http://www.mobiliteit.belgium.be)



Wettelijk depot (D/2026/13.831/6)

Verantwoordelijke uitgever: Emmanuelle Vandamme • Voorzitter • Vooruitgangstraat, 56 • 1210 Brussel