



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

DE WANDELPRAKTIJK IN BELGIË



www.mobiliteit.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/2026/13.831/12 – Oktober 2026

Inhoudstafel

Inleiding	3
Cijfers over stappen	4
Stappen voor praktische doeleinden	4
Stappen als belangrijkste verplaatsingswijze	4
Stappen intermodaal gezien	6
Verplaatsingen over korte afstanden	7
Recreatief stappen	7
De algemene cijfers	8
Een lokale en grotendeels zelfstandige beoefening	9
Motivaties en belemmeringen voor recreatief stappen	10
Verblijven in België en in het buitenland	10
Algemeen overzicht van stappen	11
Algemene cijfers	11
Sociale en territoriale verschillen in de beoefening	12
Verschillen naargelang de leeftijd	12
Verschillen naargelang het geslacht	12
Verschillen naargelang het opleidingsniveau en de socio-economische situatie	12
Verschillen naargelang de verstedelijking en het gewest	13
De perceptie van stappen	15
De algemene perceptie van stappen	15
De voordelen	16
De nadelen	18
Voordelen van stappen	20
Individuele voordelen	20
Collectieve voordelen	20
Conclusies en aanbevelingen	22

Inleiding

Stappen is de meest universele manier van voortbewegen. Het wordt dagelijks door een groot deel van de bevolking beoefend en vervult tal van functies: verplaatsingen voor praktische doeleinden, een wandeling of zelfs sportbeoefening. Stappen staat bekend als goed voor de gezondheid, veroorzaakt geen directe uitstoot, is stil en goedkoop. Hoewel het de belangrijkste vervoerswijze is in de STOP-hiërarchie – die erop gericht is achtereenvolgens voorrang te geven aan stappen, trappen (fiets), openbaar vervoer en, als laatste, (gemotoriseerd) privévervoer – blijft het relatief weinig zichtbaar in de traditionele statistieken.

De verschillende federale enquêtes over mobiliteit tonen echter aan dat stappen een belangrijke plaats inneemt in de verplaatsingsgewoonten van de Belgen¹. Op zichzelf of in combinatie met andere vervoerswijzen vormt het een integraal onderdeel van alle verplaatsingen.

Dit verslag biedt een overzicht van de belangrijkste beschikbare gegevens over stappen in België. Het is voornamelijk gebaseerd op enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer ([BeMob](#), [federale enquête over de mobiliteit in België](#), [federale enquête woon-werkverkeer](#)), alsook op internationale wetenschappelijke publicaties en toonaangevende studies op het gebied van actieve mobiliteit en volksgezondheid.

Om de bestaande gegevens aan te vullen, werd in de zomer van 2026 een nieuw BeMob-enquête uitgevoerd naar recreatieve verplaatsingen per fiets en te voet. Het doel was om meer inzicht te krijgen in de gewoonten van de respondenten² wat wandel- en fietstochten betreft. Deze enquête werd bij 3.000 Belgische volwassenen afgenomen. De resultaten worden voorgesteld in het hoofdstuk “Recreatief stappen” van dit verslag.

De analyse is gestructureerd rond vier hoofdlijnen:

- Gegevens over stappen voor praktische doeleinden en recreatief stappen;
- Sociale en territoriale verschillen in de beoefening van stappen;
- Hoe de Belgen het stappen ervaren en
- De voordelen verbonden aan stappen.

Het doel is om een overzicht te krijgen van de beoefening van stappen in België en de rol ervan in het overheidsbeleid inzake duurzame mobiliteit en volksgezondheid te benadrukken, in lijn met de prioriteit die aan actieve vervoerswijzen wordt gegeven.

¹ In dit verslag verwijst de term „Belgen”, tenzij anders vermeld, naar Belgische ingezetenen in de leeftijdsgroep van 18 tot 79 jaar; verplaatsingen van personen jonger dan 18 jaar vallen buiten het bestek van de analyse.

² De tekst is omwille van de leesbaarheid uitsluitend in de mannelijke vorm geschreven en richt zich in gelijke mate tot iedereen, ongeacht gender.

Cijfers over stappen

Stappen is een essentieel onderdeel van de mobiliteit in België en behoort tot de meest gebruikte verplaatsingswijzen. Maar liefst 95% van de Belgen geeft aan minstens enkele dagen per jaar te stappen, terwijl 58% minstens drie keer per week stapt³. Deze resultaten onderstrepen het belang van stappen in het mobiliteitsgedrag, zowel voor dagelijkse verplaatsingen als voor andere vormen van lichaamsbeweging.

Stappen kan voor verschillende doeleinden worden overwogen. Onder stappen voor praktische doeleinden⁴ wordt verstaan: verplaatsingen te voet met als doel een dagelijkse activiteit uit te voeren die tegemoetkomt aan een functionele behoefte. Het kan bijvoorbeeld gaan om het stappen naar het werk of naar school, boodschappen doen, gebruikmaken van een dienst, zich naar een halte van het openbaar vervoer begeven, administratieve zaken regelen of een naaste begeleiden.

Naast de praktische functie ervan is stappen ook een ruim verbreide vrijetijdsbesteding⁵. Het omvat diverse activiteiten, zoals wandelen, hiken, sportief wandelen of nog, hardlopen. In tegenstelling tot het stappen voor praktische doeleinden hebben deze activiteiten de verplaatsing niet als hoofddoel, maar passen ze eerder in een bewuste keuze voor ontspanning, ontdekking of lichaamsbeweging.

In dit verslag worden de termen “stappen voor praktische doeleinden” en “recreatief stappen” gebruikt om onderscheid te maken tussen de twee belangrijkste beoefeningsvormen die worden geanalyseerd.

Stappen voor praktische doeleinden

Stappen als belangrijkste verplaatsingswijze

Uit de analyse van de verplaatsingslussen⁶ blijkt dat stappen de tweede plaats bekleedt in de meest gebruikte verplaatsingswijzen, na de auto: het wordt als belangrijkste vervoerswijze gebruikt voor 16% van de verplaatsingslussen van Belgische volwassenen (figuur 1). Deze gebruiksfrequentie staat echter in contrast met het aandeel in de afgelegde afstanden: stappen is slechts goed voor 2% van de totale afgelegde afstand⁷, wandelingen buiten beschouwing gelaten.

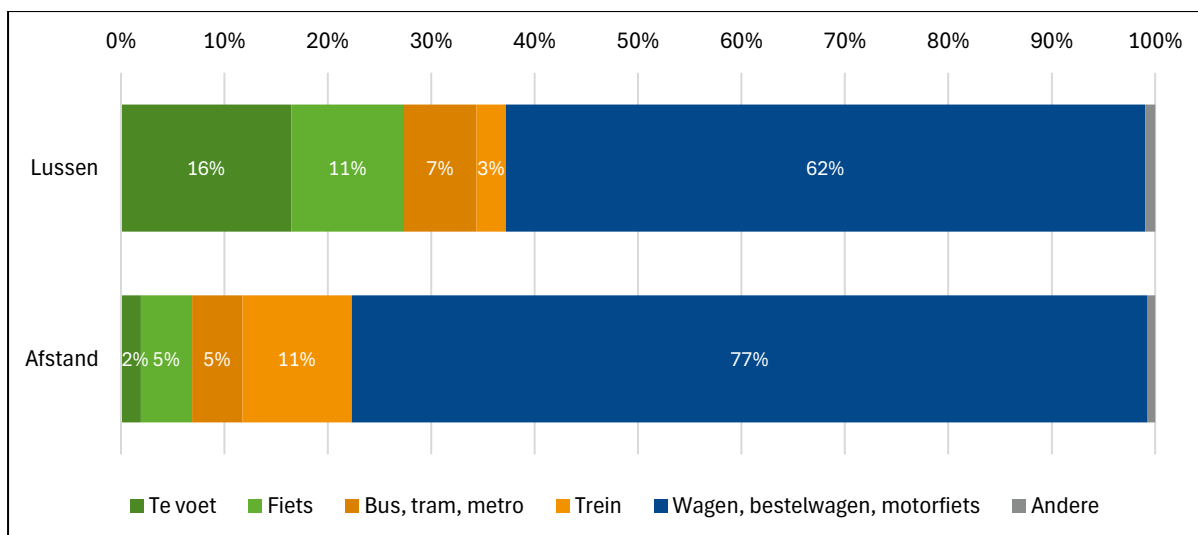
³ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, BeMob-enquête over de verplaatsingswijzen van de Belgen, 2025–2026.

⁴ In de vragenlijst van de BeMob-enquête over wandel- en fietstochten werd een verplaatsing voor praktische doeleinden als volgt gedefinieerd: Een **praktische verplaatsing** is een verplaatsing die wordt gemaakt om zich naar een vooraf bepaalde plaats te begeven, met een welbepaald doel. Voorbeelden: naar het werk gaan, boodschappen doen, naar een afspraak gaan, bij vrienden langsgaan, enz.

⁵ In de vragenlijst van de BeMob-enquête over wandel- en fietstochten werd een wandeling te voet als volgt gedefinieerd: Bij een wandeling is het wandelen een doel op zich. We wandelen om te ontspannen, een frisse neus te halen, wat beweging te krijgen of om de hond uit te laten. Denk ook aan toeristische wandelingen, sportieve trektochten of hardloopsessies.

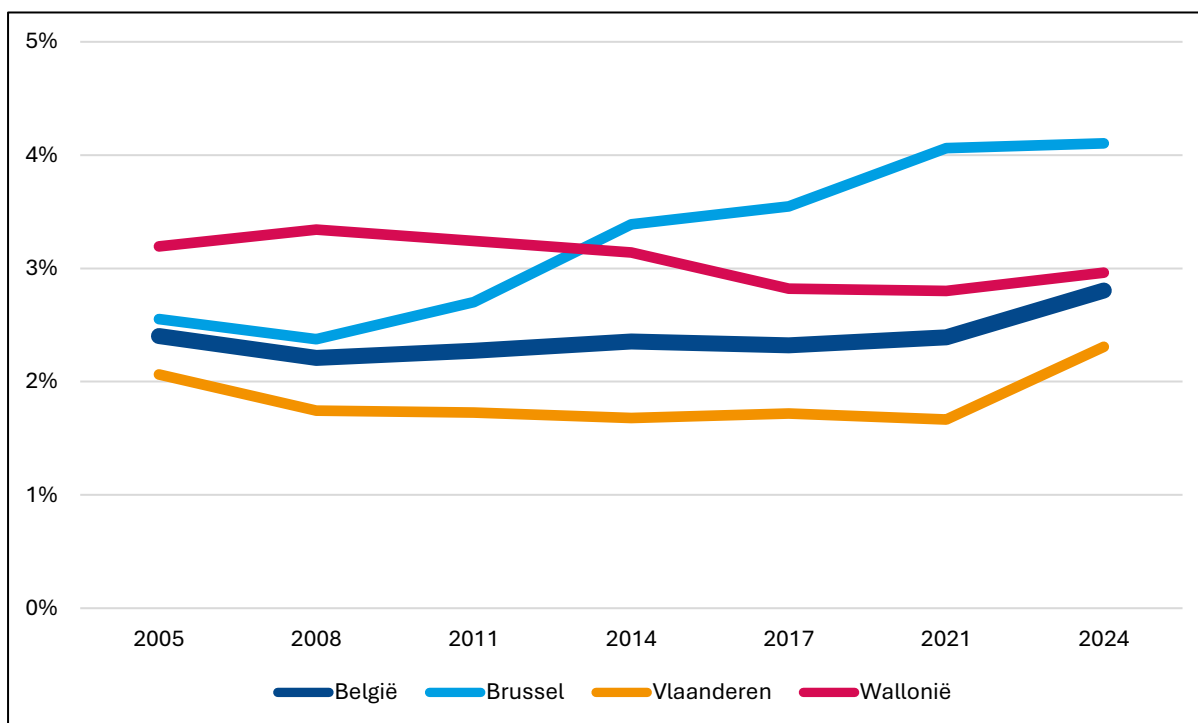
⁶ Verplaatsingslussen worden gedefinieerd als een geheel van verplaatsingen van bij het verlaten van de woonplaats tot de terugkeer naar deze woonplaats.

⁷ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, Federale enquête over de mobiliteit in België (EFM), 2025.



Figuur 1 - Modaal aandeel in aantal verplaatsingslussen en in afgelegde afstand, wandelingen niet-meegerekend

Zoals blijkt uit figuur 2, wijst de laatste editie van de federale enquête woon-werkverkeer op een lichte stijging van stappen als belangrijkste verplaatsingswijze voor het woon-werkverkeer op nationaal vlak, dit is voornamelijk te danken aan de ontwikkeling die in Brussel is waargenomen (van 2,6% in 2005 tot 4,1% in 2024). In Vlaanderen en Wallonië is het aandeel van stappen de voorbije 20 jaar relatief stabiel gebleven. De in deze enquête vastgestelde modale aandelen (2,8% op Belgisch vlak) moeten in het juiste perspectief worden geplaatst: de enquête richt zich op de grote werkgevers, wier werknemers doorgaans verder van hun werkplek wonen, waardoor de mogelijkheden om het traject stappend af te leggen beperkter zijn.



Figuur 2 - Evolutie van het modale aandeel van stappen in België tussen 2005 en 2024.

Deze resultaten moeten ook met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien in de enquête enkel rekening wordt gehouden met de belangrijkste verplaatsingswijze die wordt gebruikt om het woon-werktraject af te leggen. Deze modale aandelen hebben uitsluitend betrekking op de

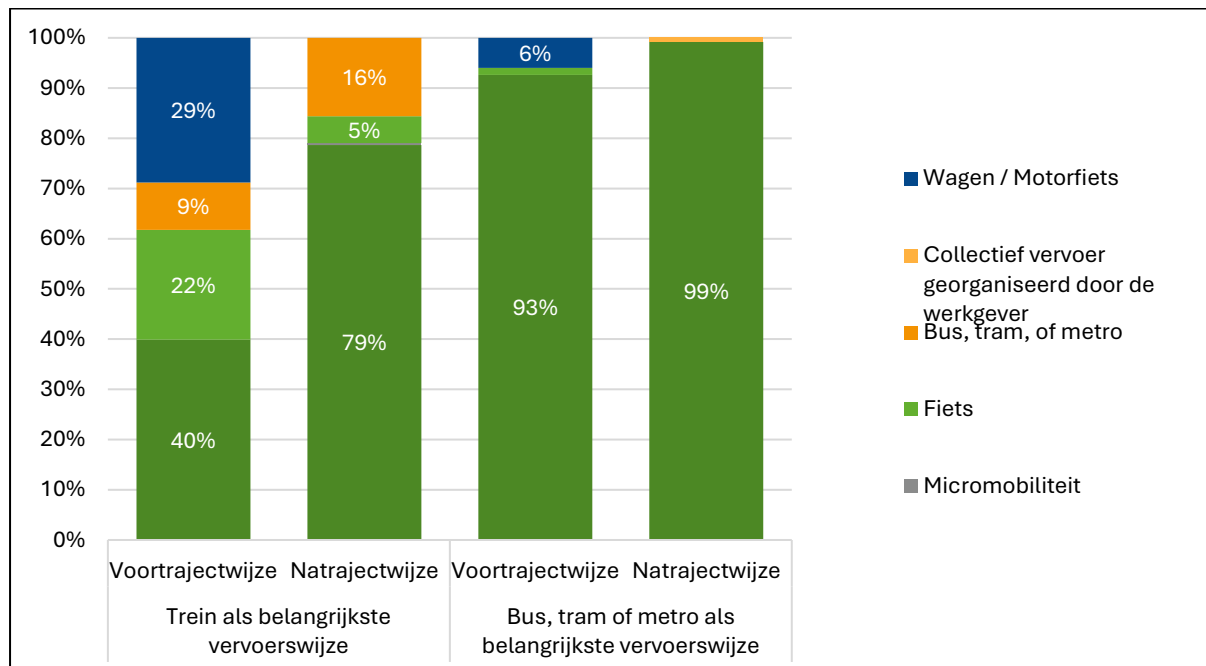
belangrijkste verplaatsingswijze voor het woon-werktraject bij grote werkgevers: ze meten stappen als belangrijkste verplaatsingswijze en niet als onderdeel van het traject. Ze zijn dus niet vergelijkbaar met de modale aandelen voor alle verplaatsingsdoeleinden uit de federale enquête over de mobiliteit in België.

Stappen intermodaal gezien

Stappen wordt heel vaak gecombineerd met andere verplaatsingswijzen tijdens eenzelfde traject en speelt daarom een essentiële rol in de intermodaliteit.

Sommige enquêtes geven een goed beeld van het gebruik van de verplaatsingswijzen vóór en na het gebruik van het openbaar vervoer. Figuur 3, afkomstig uit de BeMob-enquête over woon-werkverplaatsingen, illustreert deze praktijken voor de trein en MTB (metro, tram, bus) bij woon-werkverplaatsingen.

Bij verplaatsingen per trein naar het werk begeeft 40% van de pendelaars zich te voet naar het station (voortrajectwijze) en legt 79% het laatste deel van het traject naar de werkplek te voet af (natrajectwijze). Stappen is ook veruit de meest voorkomende secundaire vervoerswijze naast MTB (93% bij de voortrajectwijze en 99% bij de natrajectwijze), en daarbij zijn de verplaatsingen tijdens de aansluitingen niet meegerekend.



Figuur 3 - Modale verdeling als secundaire wijze, voortraject- of natrajectwijze, in combinatie met de trein en/of MTB, gegevens 2025 – 2026

Uit de gegevens van de federale enquête over de mobiliteit blijkt dat deze resultaten op Belgisch niveau voor alle verplaatsingsredenen vergelijkbaar zijn. In één op de drie gevallen begeeft de Belg zich te voet naar het station. De fiets vult het stappen 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).

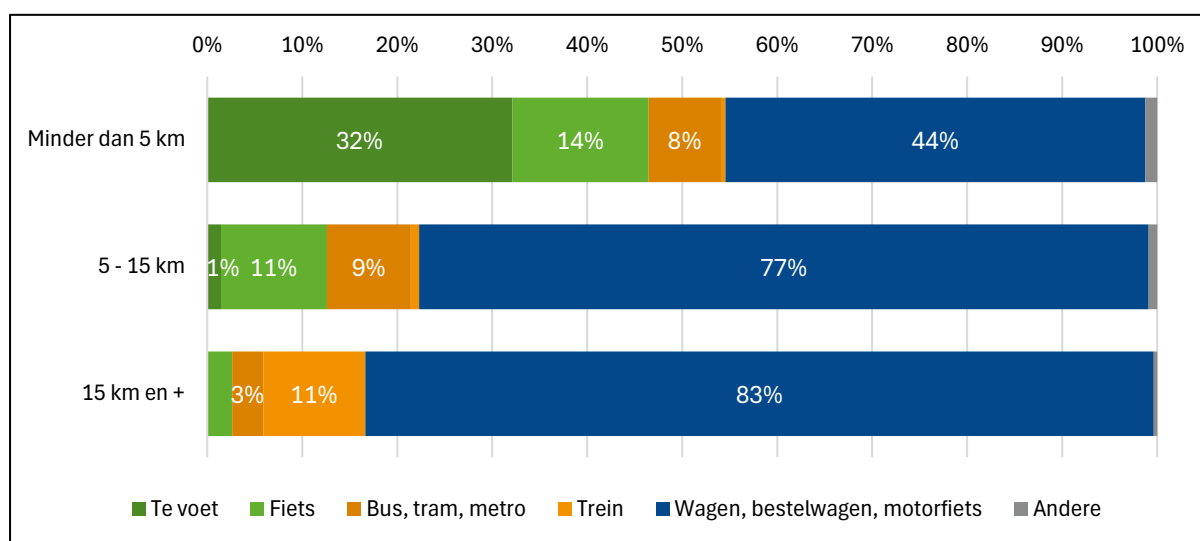
Zoals we kunnen vaststellen, beperkt stappen zich niet tot verplaatsingen die volledig te voet worden afgelegd: het komt ook voor in combinatie met andere verplaatsingswijzen. Deze korte opeenvolgende verplaatsingen zijn echter moeilijk te registreren in mobiliteitsenquêtes, waardoor het werkelijke belang ervan wordt onderschat. Men zou zelfs kunnen stellen dat stappen bij vrijwel alle

verplaatsingen een rol speelt, aangezien het meestal nodig is om eerst naar de eigen auto of een halte te gaan en vervolgens het laatste stukje te voet af te leggen tot aan de bestemming⁸.

Verplaatsingen over korte afstanden

Figuur 4 laat zien dat stappen vooral wordt gebruikt voor korte afstanden, terwijl het gebruik ervan snel daalt naarmate de afstanden toenemen. Bijna een derde (32%) van de verplaatsingen van minder dan 5 km worden te voet afgelegd⁹. Deze vaststellingen bevestigen dat stappen een bijzonder geschikt alternatief is voor de auto bij verplaatsingen in de directe omgeving.

Een groot deel van deze verplaatsingen zou kunnen worden vervangen door te stappen, met name voor afstanden van minder dan 2 km¹⁰.



Figuur 4 - Modale verdeling per afstandscategorie

Recreatief stappen

De resultaten van dit deel zijn afkomstig uit een nieuwe enquête van BeMob naar fiets- en wandeltochten. Deze enquête werd tussen 28 juni en 12 juli 2026 afgenomen bij 3.000 personen, een representatieve steekproef voor de Belgische bevolking, in de leeftijd van 18 tot 79 jaar. De vragen hadden betrekking op hun beoefening van fietsen en stappen in het kader van zogenaamde vrijetijdsverplaatsingen (wandeling, sportbeoefening).

Het aantal te voet afgelegde kilometers wordt geschat aan de hand van de algemene vraag: „Hoeveel kilometer legt u gemiddeld per week buiten te voet af, voor alle redenen samen? Waarbij de respondenten uit verschillende voorgestelde antwoordcategorieën konden kiezen. De verdeling tussen stappen voor praktische doeleinden en recreatief stappen wordt niet rechtstreeks gemeten:

⁸ Volgens een enquête van ADEME: „Een Frans kind van 6 jaar en ouder legt dagelijks gemiddeld 780 m te voet af voor lokale verplaatsingen, waarvan 450 m tijdens trajecten die volledig te voet worden afgelegd en 330 m voor verplaatsingen waarbij meerdere verplaatsingswijzen worden gecombineerd. Als men zich beperkt tot de trajecten die volledig te voet worden afgelegd, leidt dit ertoe dat de werkelijk te voet afgelegde afstanden met ongeveer 40% worden onderschat.”

Bron: Bruno Cordinier (ADETEC) namens ADEME, [Rapport final Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche \(Eindverslag „Mobiliteit te voet en sociaal-economische balans van het stappen”\)](#), 2025.

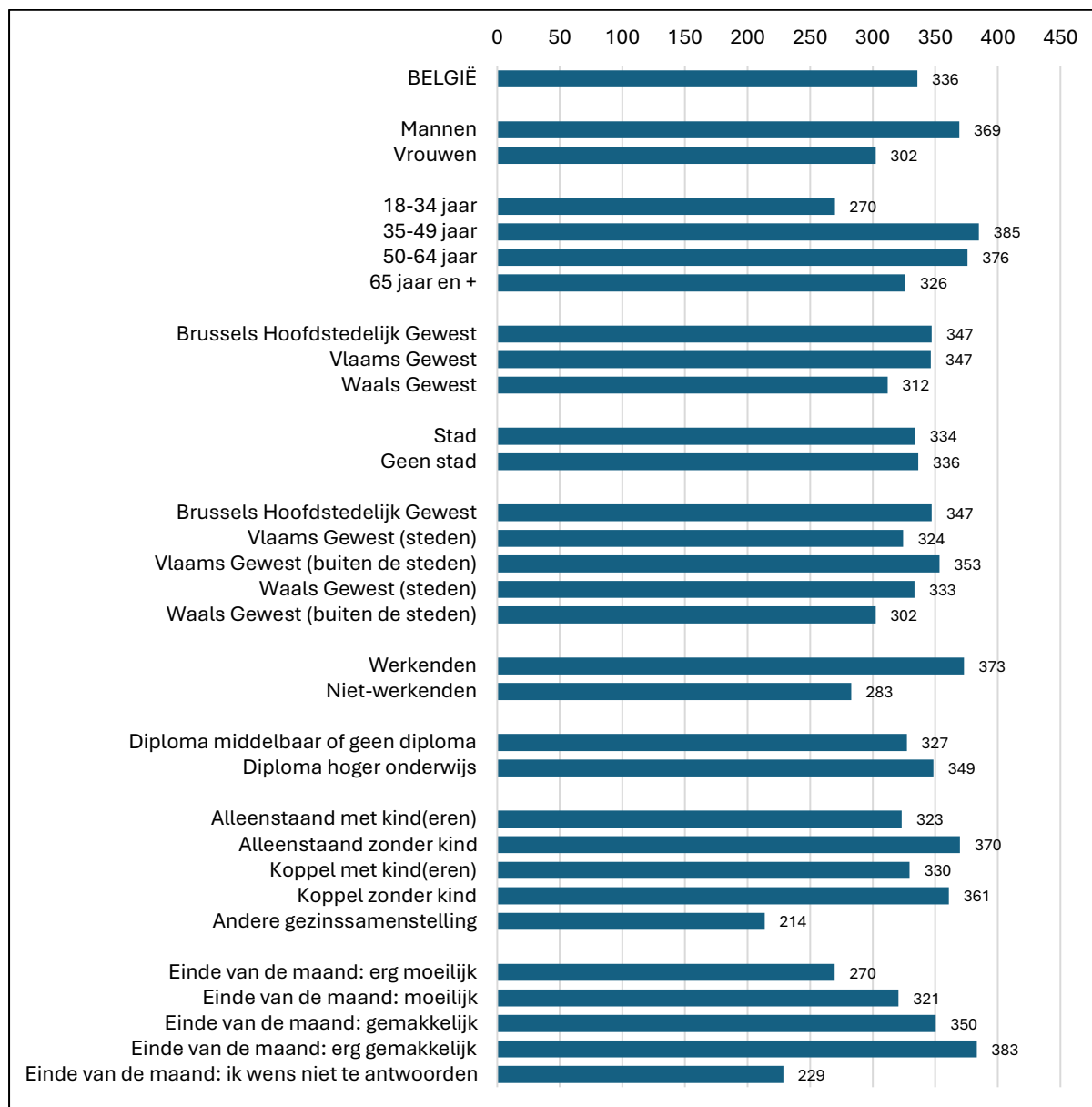
⁹ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, Federale enquête over de mobiliteit in België, 2025.

¹⁰ Zie het hoofdstuk „Collectieve voordelen” voor de schatting.

De [Voetgangersbarometer](#) benadrukt ook dat „61% van de respondenten aangeeft bereid te zijn om meer dan 15 minuten per traject te stappen.” 27% van hen zegt zelfs bereid te zijn om meer dan 30 minuten te stappen. Deze bereidheid om te stappen is bemoedigend, gelet op de noodzaak om voor alle trajecten van minder dan 2 kilometer de voorkeur te geven aan stappen.

deze wordt afgeleid uit een tweede vraag, waarin de respondenten zelf inschatten welk deel van deze kilometers tot elk van beide doeleinden behoort. Deze dubbele schatting op basis van verklaringen (eerst het totale volume, vervolgens de verdeling ervan) moet daarom worden gelezen als een orde van grootte en niet als een objectieve meting van de daadwerkelijk afgelegde afstanden.

De algemene cijfers



Figuur 5 - Aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd voor wandelingen (recreatief stappen), naargelang de kenmerken van de persoon

Verschillen naargelang het gewest

Gemiddeld legt een Belg per jaar 336 km te voet af voor wandelingen. Zoals uit figuur 5 blijkt, leggen de Brusselaars en de Vlamingen vrijwel evenveel wandelafstand (347 km/jaar) af, terwijl de Walen met 312 km/jaar iets minder wandelen. Uit de gegevens van de Voetgangersbarometer blijkt ook dat Vlamingen en Brusselaars grote liefhebbers zijn van recreatief stappen¹¹.

Verschillen naargelang de verstedelijking

Stadsbewoners¹² leggen bijna evenveel kilometers af bij wandelingen als mensen die op het platteland wonen, namelijk respectievelijk 334 km/jaar en 336 km/jaar. Daarentegen leggen mensen die buiten de stad wonen bij hun wandelingen een grotere afstand af dan bij verplaatsingen voor praktische doeleinden.

Verschillen naargelang het gender en de leeftijdscategorieën

Mannen leggen bij wandelingen ongeveer 67 km meer per jaar af dan vrouwen (369 km/jaar tegenover 302 km/jaar), wat neerkomt op bijna 22% meer. Van alle leeftijdsgroepen stappen de 35- tot 64-jarigen het meest, namelijk tussen de 376 en 385 km per jaar.

Verschillen naargelang het opleidingsniveau en de economische perceptie

Mensen met een diploma hoger onderwijs leggen iets meer kilometers af wandelend (349 km/jaar) dan mensen met een lager opleidingsniveau (327 km/jaar). Hoe hoger de levensstandaard, hoe meer sportactiviteiten er worden beoefend. Respondenten met een ruime financiële draagkracht – dat wil zeggen, die aangeven dat ze elke maand heel gemakkelijk rondkomen – leggen 383 km per jaar af al wandelend, tegenover 270 km per jaar voor mensen die aangeven dat ze elke maand heel moeilijk rondkomen.

Een lokale en grotendeels zelfstandige beoefening

Wandelgewoonten laten ook zien hoe toegankelijk deze activiteit is. In 59% van de gevallen starten de wandelingen direct bij de woonplaats, wat aantoonde dat veel Belgen in de directe omgeving van hun woonplaats een omgeving hebben die zich goed leent voor wandelingen. Wanneer het vertrekpunt elders ligt, wordt de auto in 70% van de gevallen gebruikt om naar het vertrekpunt te rijden.

De helft van de wandelaars geeft aan alleen te wandelen (50%) en evenzoveel wandelen met een partner (50%), ruim voor uitjes met vrienden (25%), kinderen (18%) of een hond (12%). Aangezien de respondenten meerdere opties konden aanvinken, komt het totaal van deze deelpercentages niet uit op 100%. Deze verdeling toont aan dat wandelen een activiteit is die vooral individueel of met z'n tweeën wordt beoefend, en minder als groepsactiviteit. Deze vaststelling wordt bevestigd door het geringe gebruik van georganiseerde structuren: slechts 11% van de respondenten neemt deel aan georganiseerde wandelingen of is lid van een club. Wandelen lijkt dus grotendeels op eigen initiatief en weinig geïnstitutionaliseerd te gebeuren.

¹¹ De resultaten van de [voetgangersbarometer](#) laten het volgende zien: „In Brussel gaan veel meer mensen te voet voor gelijk welke reden (78%), tegenover 61% in Wallonië en 53% in Vlaanderen. In Vlaanderen (75%) en Brussel (74%) wandelt men meer voor het plezier dan in Wallonië (67%).”

¹² Steden worden gedefinieerd op basis van de verstedelijgingsgraad volgens de DEGURBA-classificatie, versie 2024 ([Information on data - Degree of urbanisation - Eurostat](#)). De categorie "stad" omvat 65 gemeenten gelegen in en rondom de volgende steden: Antwerpen, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Gent, Kortrijk, La Louvière, Leuven, Luik, Mechelen, Bergen, Moeskroen, Namen, Oostende en Verviers.

Motivaties en belemmeringen voor recreatief stappen

De respondenten noemen verschillende hefbomen die een frequentere beoefening van recreatief stappen zouden kunnen stimuleren. Tijdgebrek vormt veruit de grootste belemmering, aangezien 35% vindt dat ze meer zouden wandelen als ze meer vrije tijd hadden. Daarna volgen de mogelijkheid om met iemand te wandelen (27%) en de aanwezigheid van voorzieningen en diensten langs de routes (17%), zoals cafés, toiletten, rustplaatsen of picknickplaatsen. Deze resultaten stroken met de wetenschappelijke literatuur, waarin de beschikbare tijd wordt aangemerkt als de belangrijkste factor die de beoefening van stappen belemmert.

Daarentegen zijn de belangrijkste belemmeringen die worden aangehaald door mensen die niet wandelen: hun gezondheidstoestand of fysieke conditie (35%), geen zin of interesse (34%) en een gebrek aan tijd of gelegenheid (24%).

Verblijven in België en in het buitenland

Uit de enquête blijkt dat verblijven die specifiek in het teken staan van stappen nog steeds relatief zeldzaam zijn. In de afgelopen twaalf maanden geeft 84% van de Belgen aan geen meerdaags verblijf in België te hebben doorgebracht met stappen als hoofddoel. Van de 16% die een dergelijk verblijf heeft doorgebracht, gaat het vaker om mensen jonger dan 35 jaar, met een diploma in het hoger onderwijs, die een baan hebben en al regelmatig aan sportbeoefening doen, zoals fietsen. Het lijkt er dus op dat toeristische wandeltochten vooral een publiek aantrekken dat al openstaat voor actieve vormen van recreatie.

Deze verblijven zijn doorgaans incidenteel van aard. Bijna de helft van de betrokken respondenten (44%) heeft in de loop van het jaar slechts één verblijf gehad, terwijl 46% van de verblijven langer dan vier dagen duurt, wat erop wijst dat het eerder om vakanties of korte verblijven gaat dan om gerichte verplaatsingen.

De populairste bestemmingen voor wandelvakanties in het buitenland zijn hoofdzakelijk de buurlanden. Frankrijk is veruit de populairste bestemming (48%), gevolgd door Nederland (25%) en Duitsland (24%). Deze verdeling weerspiegelt waarschijnlijk de geografische nabijheid van deze bestemmingen en het feit dat ze vanuit België vlot bereikbaar zijn.

De redenen voor deze vakanties hebben vooral te maken met ontspanning en welzijn. Bijna zeven op de tien respondenten (69%) geven aan dat ze vooral wandelen om te ontspannen, van de natuur te genieten of een gezellig moment door te brengen, terwijl sportieve prestatiedoelen heel wat minder voorkomen. Deze resultaten bevestigen de bevindingen in dit verslag¹³, waarin wordt gesteld dat stappen in de eerste plaats wordt gezien als een activiteit die gericht is op vrije tijd, gezondheid en welzijn.

¹³ Zie hieronder.

Algemeen overzicht van stappen

Algemene cijfers

	Schatting van de te voet afgelegde afstand per jaar in kilometers (BeMob)				Gemiddelde duur per jaar in minuten (BeMob)	Gebruiksfrequentie stappen (BeMob)		Modale aandelen (FEM, verplaatsingen voor praktische doeleinden)	
	Alle doeleinden	Praktische doeleinden	Recreatieve doeleinden	% recreatief		Ten minste drie keer per week	Ten minste één keer per week	Aantal lussen	Afstand
BELGIË	550	215	336	61%	8126	58%	76%	16%	1,9%
Mannen	604	235	369	61%	8252	60%	77%	15%	1,6%
Vrouwen	498	195	302	61%	8001	56%	75%	18%	2,3%
18-34 jaar	462	193	270	58%	7135	56%	72%	15%	1,5%
35-49 jaar	637	252	385	60%	8304	55%	72%	14%	1,5%
50-64 jaar	616	241	376	61%	8839	57%	77%	16%	1,8%
65 jaar en +	508	182	326	64%	8423	63%	82%	23%	3,4%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	617	270	347	56%	8658	75%	86%	27%	5,7%
Vlaams Gewest	573	226	347	60%	8575	57%	76%	16%	1,8%
Waals Gewest	488	176	312	64%	7131	54%	72%	15%	1,5%
Stad	590	256	334	57%	8136	66%	82%	24%	3,9%
Geen stad	530	194	336	63%	8121	53%	73%	13%	1,3%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	617	270	347	56%	8658	75%	86%	27%	5,7%
Vlaams Gewest (steden)	605	280	324	54%	8963	66%	82%	23%	3,4%
Vlaams Gewest (buiten de steden)	563	210	353	63%	8455	53%	74%	13%	1,4%
Waals Gewest (steden)	540	206	333	62%	6412	58%	76%	22%	3,4%
Waals Gewest (buiten de steden)	464	162	302	65%	7450	52%	70%	11%	1,0%
Werkenden	613	240	373	61%	8256	55%	73%	12%	1,2%
Niet-werkenden	461	178	283	61%	7969	61%	79%	23%	3,5%
Diploma middelbaar of geen diploma	537	209	327	61%	8062	57%	75%	18%	2,3%
Diploma hoger onderwijs	572	223	349	61%	8224	59%	77%	15%	1,4%
Alleenstaand met kind(eren)	552	229	323	59%	8412	57%	74%	14%	1,9%
Alleenstaand zonder kind	608	238	370	61%	8414	63%	81%	27%	3,8%
Koppel met kind(eren)	529	199	330	62%	8133	53%	72%	11%	1,2%
Koppel zonder kind	576	215	361	63%	7731	58%	76%	16%	1,6%
Einde van de maand: erg moeilijk	495	226	270	54%	8995				
Einde van de maand: erg moeilijk	523	202	321	61%	7503				
Einde van de maand: gemakkelijk	572	221	350	61%	8362				
Einde van de maand: erg gemakkelijk	622	239	383	62%	8965				
Einde van de maand: ik wens niet te antwoorden	379	150	229	60%	6621				

Tabel 1 – Overzichtstabel van de beoefening van stappen in België

Een Belgische volwassene legt gemiddeld 550 km per jaar te voet af, waarvan 215 km voor praktische verplaatsingen en 336 km voor vrijetijdsverplaatsingen, wat neerkomt op respectievelijk 39% en 61%. De totale tijd van de verplaatsingen bedraagt 8.126 minuten per jaar bij een gemiddelde snelheid van 4,1 km/u. Dat komt neer op een gemiddelde duur van 22 minuten en 1,5 km te voet per dag. In totaal leggen de Belgen, als we de bevolking ouder dan 6 jaar in aanmerking nemen, dus jaarlijks ongeveer 6 miljard kilometer te voet af.

Sociale en territoriale verschillen in de beoefening

Verschillen naargelang de leeftijd

Uit de verschillen naar leeftijd blijkt dat stappen een activiteit is die door de gehele bevolking op grote schaal wordt beoefend, met een hoge graad van beoefening in alle leeftijdsgroepen.

Zoals uit tabel 1 blijkt, laten de 50- tot 64-jarigen en de 65-plussers een frequentere beoefening zien. Senioren hebben dus het hoogste aandeel in verplaatsingslussen voor praktische doeleinden te voet (23%) en het grootste aandeel in de afstand die te voet voor praktische doeleinden (3,4%) wordt afgelegd, tegenover een gemiddelde van 16% en 1,9% voor de gehele bevolking. Het zijn echter de 35- tot 49-jarigen die jaarlijks de meeste kilometers afleggen, voor alle doeleinden samen, namelijk 637 km, waarvan 252 km voor praktische doeleinden en 385 km voor recreatief stappen. Mensen van 65 jaar en ouder gaan vaker te voet, maar stappen trager (geschatte gemiddelde snelheid van 3,6 km/u) en leggen daardoor minder afstand af; bovendien doen ze dit vaker in het kader van vrije tijd. Daarentegen gaan werkenden vaker te voet voor praktische doeleinden, stappen ze sneller en doen daardoor iets minder vaak aan recreatief stappen.

Uit de resultaten blijkt dat de beoefening van stappen in de loop van het leven verandert. Ouderen stappen regelmatig dan andere leeftijdsgroepen, terwijl volwassenen in de werkende leeftijd proportioneel meer kilometers te voet afleggen in het kader van verplaatsingen voor praktische doeleinden. Tegelijkertijd neemt het aandeel wandelingen geleidelijk toe naarmate de leeftijd stijgt: gaande van 58% van de afgelegde kilometers bij de 18- tot 34-jarigen tot 64% bij 65-plussers.

Verschillen naargelang het geslacht

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de verschillen tussen mannen en vrouwen inzake de beoefening van stappen relatief beperkt zijn. Uit de gegevens blijkt dat 77% van de mannen en 75% van de vrouwen minstens één keer per week stappen, terwijl 60% van de mannen en 56% van de vrouwen aangeeft minstens drie keer per week te stappen. De verschillen in frequentie blijven dus verwaarloosbaar. Uit de resultaten van het federale enquête over de mobiliteit blijkt echter dat vrouwen een groter deel van hun verplaatsingen te voet afleggen dan mannen (18% van de verplaatsingen voor praktische doeleinden tegenover 15%) en dat ze een groter deel van hun totale afstand stappend afleggen (2,3% tegenover 1,6%).

Daarentegen blijkt uit de BeMob-enquête over wandel- en fietstochten dat mannen over een jaar gezien meer kilometers te voet afleggen (604 km tegenover 498 km, oftewel 21% meer). Dit verschil lijkt echter niet het gevolg te zijn van een frequentere beoefening, maar veeleer van langere verplaatsingen of verplaatsingen die in een hoger tempo worden afgelegd. Het aandeel van wandelingen is namelijk hetzelfde bij mannen en vrouwen (61%), terwijl de gemiddelde loopsnelheid bij mannen hoger ligt (4,4km/u tegenover 3,7km/u).

Verschillen naargelang het opleidingsniveau en de socio-economische situatie

Het diploma

De verschillen in de beoefening van stappen naargelang het opleidingsniveau lijken relatief beperkt. Dit komt overeen met een onderzoek van Sciensano, waarin wordt geschat dat het aandeel van lichaamsbeweging verbonden aan vervoer niet wezenlijk verschilt naargelang het opleidingsniveau¹⁴. Daarentegen halen volwassenen met een gemiddeld of hoog opleidingsniveau een groter deel van

¹⁴ Bron: Sciensano, [Resultaten van de Nationale Voedselconsumptiepeiling 2022-2023](#) – lichaamsbeweging en sedentair gedrag bij de Belgische bevolking, 2025.

hun lichaamsbeweging uit vrijetijdsactiviteiten, in vergelijking met volwassenen met een lager opleidingsniveau.

Uit de gegevens van de BeMob-enquête naar de verplaatsingswijzen van de Belgen blijkt dat de frequentie waarmee er wordt gestapt onder de verschillende groepen met een diploma vrijwel gelijk is: 75% van de mensen met een diploma van het secundair onderwijs of zonder diploma stapt minstens één keer per week, tegenover 77% van de mensen met een diploma van het hoger onderwijs. Ook het percentage mensen dat minstens drie keer per week stapt, is in beide groepen vergelijkbaar (respectievelijk 57% en 59%).

Uit het federale enquête over de mobiliteit komen echter meer uitgesproken verschillen naar voor wat betreft de rol van stappen in de dagelijkse verplaatsingen. Mensen met het laagste opleidingsniveau leggen een groter deel van hun verplaatsingen te voet af (18% van de verplaatsingslussen voor praktische doeleinden, tegenover 15% bij afgestudeerden in het hoger onderwijs) en ze leggen ook een groter deel van hun totale afstand al stappend af (2,3% tegenover 1,4%).

De economische situatie

In tegenstelling tot het opleidingsniveau hangt de sociaal-economische situatie sterker samen met het volume dat men stappend heeft afgelegd, dit geldt in het bijzonder voor vrijetijdsverplaatsingen. De gegevens laten een vrij duidelijke gradiënt zien naargelang de financiële draagkracht: mensen die aangeven dat ze „zeer moeilijk” rondkomen, leggen gemiddeld 495 km per jaar te voet af, tegenover 622 km voor degenen die aangeven dat ze „zeer gemakkelijk” rondkomen, wat neerkomt op een verschil van ongeveer 26%.

Dit verschil is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de wandelingen, waarvan de jaarlijkse afstand varieert van 270 tot 383 km, naargelang de waargenomen financiële draagkracht. De afgelegde afstanden voor verplaatsingen met praktische doeleinden variëren daarentegen veel minder sterk (226 km tegenover 239 km). Dit wijst erop dat de meest welgestelde mensen meer stappen omdat ze meer tijd besteden aan recreatief stappen, met name met het oog op welzijn, lichaamsbeweging of ontspanning.

De interpretatie van deze resultaten moet echter worden genuanceerd. Hoewel het opleidingsniveau en de financiële draagkracht doorgaans met elkaar samenhangen, bestrijken ze niet dezelfde realiteiten. Uit de gegevens blijkt overigens dat het behaalde diploma een relatief geringe invloed heeft op de frequentie van stappen, terwijl de financiële draagkracht sterker verband houdt met het aantal afgelegde kilometers, voornamelijk in het kader van wandelingen. Deze is veeleer een uiting van een bewuste keuze om te stappen dan stappen uit noodzaak.

Dit verband kan ook door de leeftijd worden beïnvloed. De oudere generaties hebben gemiddeld een lager diploma dan de jongere generaties en beschikken na hun pensionering vaak over meer vrije tijd. Ze besteden dus een groter deel van hun beoefening aan wandelen en vertonen een hoge frequentie van stappen. Een deel van de waargenomen verschillen op basis van opleidingsniveau zou dus veeleer een generatie-effect kunnen weerspiegelen dan wel een effect dat specifiek verband houdt met het diploma.

Verschillen naargelang de verstedelijking en het gewest

Uit de gegevens in tabel 1 blijkt dat de beoefening van stappen in stedelijke gebieden aanzienlijk meer verbreid is dan in minder verstedelijkte gebieden. Maar liefst 82% van de stadsbewoners geeft aan minstens één keer per week te stappen, tegenover 73% van de bewoners van niet-stedelijke gebieden. Het verschil is nog uitgesprokener bij regelmatige beoefening: 66% van de stadsbewoners stapt minstens drie keer per week, tegenover 53% van de mensen die buiten de stad wonen.

De resultaten van het federale enquête over de mobiliteit bevestigen deze trend: stappen maakt bijna een kwart uit van alle in de stad gemaakte verplaatsingen (24% van de verplaatsingslussen voor praktische doeleinden), tegenover slechts 13% in minder verstedelijkte gebieden.

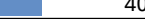
Stadsbewoners leggen ook meer kilometers te voet af (590 km per jaar tegenover 530 km), maar dit verschil houdt vooral verband met het stappen voor praktische doeleinden. Ze leggen gemiddeld 256 km per jaar af voor hun dagelijkse verplaatsingen, tegenover 194 km voor inwoners van niet-stedelijke gebieden. De afstanden die aan wandelingen worden besteed, zijn daarentegen vrijwel identiek (334 km en 336 km). Het aandeel wandelingen in het totaal van stappen ligt buiten de steden zelfs nog hoger (63% tegenover 57%), wat erop wijst dat stappen op het platteland of in voorstedelijke gebieden meer gericht is op recreatie dan op dagelijkse verplaatsingen.

Ook in Vlaanderen ziet men in de steden hoge cijfers voor de beoefening van stappen, vergelijkbaar met wat men in Brussel waarneemt. De inwoners van de Vlaamse steden leggen gemiddeld 605 km per jaar te voet af, waarvan 280 km voor praktische verplaatsingen; dit is het hoogste cijfer van alle onderzochte gebieden. Daarentegen vertonen de inwoners van de Waalse plattelandsgebieden de laagste cijfers voor de beoefening van stappen, met 464 km per jaar te voet afgelegd, waarvan slechts 162 km stappen voor praktische doeleinden.

De verschillen tussen de gewesten blijven bestaan, zelfs bij een vergelijkbare verstedelijkingsgraad. De inwoners van de Vlaamse steden stappen meer dan die van de Waalse steden (605 km tegenover 540 km), terwijl de bewoners van de Vlaamse niet-stedelijke gebieden eveneens meer kilometers te voet afleggen dan hun Waalse tegenhangers (563 km tegenover 464 km).

De perceptie van stappen

De algemene perceptie van stappen

	Te voet	Fiets	Metro/tram/bus	Trein	Wagen
Goedkoop	 97%	 92%	 36%	 47%	 31%
Snel	 18%	 54%	 61%	 55%	 93%
Praktisch	 73%	 73%	 53%	 53%	 94%
Goed voor de gezondheid	 99%	 95%	 34%	 30%	 22%
Veilig	 78%	 50%	 86%	 79%	 76%
Goed voor het milieu	 99%	 96%	 77%	 66%	 20%
Aangenaam	 87%	 77%	 57%	 40%	 92%

Tabel 2- Algemene perceptie van de verplaatsingswijzen

Uit de resultaten in tabel 2 blijkt dat er een brede consensus is over de belangrijkste voordelen verbonden aan stappen¹⁵. De aspecten met betrekking tot de gezondheid (99%), de lage kosten (97%) en de milieuvoordelen (99%) worden door een zeer grote meerderheid van de respondenten genoemd, ongeacht hun socio-demografisch profiel of woonplaats.

Zoals uit tabel 3 blijkt, vertonen de kenmerken met betrekking tot snelheid (18%) en gebruiksgemak (73%) daarentegen meer uitgesproken verschillen naargelang de profielen van de respondenten. Deze kenmerken worden meer gewaardeerd door inwoners van stedelijke gebieden (respectievelijk 25% en 80%, tegenover 15% en 70% voor bewoners buiten de stad), waar de afstanden korter zijn en bestemmingen gemakkelijker te voet bereikbaar zijn.

Er zijn ook, zij het in mindere mate, verschillen waarneembaar op basis van leeftijd en opleidingsniveau. Ouderen (65 jaar en ouder) beschouwen stappen iets vaker als een snelle (19%) en praktische (79%) manier van zich verplaatsen. Een vergelijkbare trend is waarneembaar bij de respondenten die geen diploma hoger onderwijs hebben (19% en 74%, tegenover 17% en 72% bij de gediplomeerden van het hoger onderwijs).

Het gevoel van veiligheid dat met stappen wordt geassocieerd, verschilt ook per persoon. Ouderen geven iets vaker aan dat stappen een veilige manier van zich verplaatsen is. Daarentegen geven de respondenten uit Wallonië deze perceptie iets minder vaak aan dan die uit de andere gewesten.

Ten slotte is er brede consensus over het aangename aspect van stappen, en dit verschilt nauwelijks naargelang de onderzochte kenmerken. In tegenstelling tot de aspecten die verband houden met het gebruiksgemak, lijkt deze perceptie niet te worden beïnvloed door de verstedelijkingsgraad. Met andere woorden: hoewel stappen in stedelijke omgevingen vaker wordt gezien als een efficiënte verplaatsingswijze, wordt het daar niet als aangener beschouwd dan elders. Dit resultaat wijst erop dat de voordelen die voortvloeien uit het plezier van stappen relatief losstaan van de bevolkingsdichtheid en dat ze door de hele bevolking worden gedeeld.

¹⁵ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, Enquête BeMob over de gebruikte vervoerswijzen door de Belgen, 2025

	Goedkoop	Snel	Praktisch	Goed voor de gezondheid	Veilig	Goed voor het milieu	Aangenaam
BELGIË	97%	18%	73%	99%	78%	99%	87%
Mannen	97%	18%	73%	99%	79%	99%	87%
Vrouwen	97%	18%	73%	99%	76%	99%	86%
18-34 jaar	98%	17%	71%	99%	74%	98%	86%
35-49 jaar	96%	19%	71%	99%	77%	99%	86%
50-64 jaar	97%	18%	73%	99%	77%	99%	86%
65 jaar en +	97%	19%	79%	99%	82%	100%	89%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	97%	31%	83%	98%	79%	98%	88%
Vlaams Gewest	99%	16%	72%	99%	80%	99%	87%
Waals Gewest	94%	18%	72%	99%	72%	99%	86%
Stad	97%	25%	80%	99%	78%	99%	89%
Niet stad	97%	15%	70%	99%	77%	99%	86%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	97%	31%	83%	98%	79%	98%	88%
Vlaams Gewest (steden)	99%	20%	79%	99%	82%	99%	91%
Vlaams Gewest (buiten de steden)	98%	15%	69%	99%	80%	99%	86%
Waals Gewest (steden)	95%	26%	78%	99%	71%	99%	88%
Waals Gewest (buiten de steden)	94%	15%	70%	99%	72%	99%	85%
Werkenden	97%	19%	76%	99%	79%	99%	87%
Niet-werkenden	97%	18%	71%	99%	76%	99%	86%
Diploma middelbaar of geen diploma	97%	19%	74%	99%	77%	99%	87%
Diploma hoger onderwijs	97%	17%	72%	99%	78%	99%	87%
Alleenstaand met kind(eren)	95%	16%	73%	98%	73%	100%	87%
Alleenstaand zonder kind	97%	20%	75%	99%	78%	99%	88%
Koppel met kind(eren)	97%	18%	70%	99%	78%	99%	86%
Koppel zonder kind	98%	17%	74%	99%	79%	99%	87%
Andere gezinssamenstelling	94%	24%	73%	99%	68%	99%	79%

Tabel 3 - Algemene perceptie van stappen, alle redenen samen, naargelang de kenmerken van de persoon

De voordelen

De belangrijkste voordelen van stappen, zoals weergegeven in tabel 4, betreffen gezondheid en welzijn. Meer dan de helft van de respondenten (57%) geeft aan te stappen omdat het een vorm van lichaamsbeweging is, terwijl 45% de vrijheid benadrukt die deze verplaatsingswijze biedt, meer bepaald geen beperkingen door dienstregelingen, en 45% wijst op het aangename aspect ervan (contact met de buitenwereld, rust, landschappen, enz.). Milieuoverwegingen (30%) of de mogelijkheid om minder met de auto te rijden (27%) worden minder vaak genoemd¹⁶.

¹⁶ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, BeMob-enquête over de voor- en nadelen van verplaatsingswijzen van de Belgen, uitgevoerd in 2025.

	De plezierige kant ervan (genieten van het landschap, geen lawaaï, in de buitenlucht zijn, enz.)	Een steentje bijdragen aan het milieu, de planeet beschermen	De auto minder of niet meer gebruiken	De fysieke activiteit verbonden aan stappen	De kwaliteit en de veiligheid van de infrastructuur	De vrijheid om te vertrekken wanneer ik wil, zonder dienstregelingsbe- perkingen
BELGIË	45%	30%	27%	57%	23%	45%
Mannen	43%	28%	27%	56%	24%	40%
Vrouwen	46%	32%	27%	58%	22%	50%
18-34 jaar	42%	33%	28%	48%	30%	38%
35-49 jaar	38%	24%	26%	51%	20%	39%
50-64 jaar	49%	32%	25%	61%	19%	46%
65 jaar en +	50%	29%	28%	68%	22%	57%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	43%	36%	24%	53%	31%	55%
Vlaams Gewest	45%	30%	29%	56%	22%	45%
Waals Gewest	45%	28%	24%	60%	23%	40%
Stad	47%	31%	26%	59%	27%	52%
Geen stad	43%	29%	28%	56%	21%	41%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	43%	36%	24%	53%	31%	55%
Vlaams Gewest (steden)	49%	31%	27%	64%	21%	56%
Vlaams Gewest (buiten de steden)	44%	29%	30%	53%	22%	42%
Waals Gewest (steden)	50%	25%	26%	56%	31%	43%
Waals Gewest (buiten de steden)	42%	29%	24%	61%	19%	39%
Diploma middelbaar of geen diploma	44%	27%	23%	55%	23%	43%
Diploma hoger onderwijs	47%	34%	34%	60%	23%	48%

Tabel 4 - Gepercipieerde voordelen van stappen, alle redenen samen, naargelang de kenmerken van de persoon

Mensen van 65 jaar en ouder onderscheiden zich door een bijzonder positieve kijk op stappen. 68% van hen noemt lichaamsbeweging als het belangrijkste voordeel (tegenover gemiddeld 57%), 57% waardeert de vrijheid die stappen biedt (gemiddeld 45%) en 50% benadrukt het aangename aspect ervan. Deze trend strookt met de praktijkresultaten, waaruit blijkt dat senioren vaker stappen dan de andere leeftijdsgroepen.

Daarentegen zijn 18- tot 34-jarigen het meest gevoelig voor milieuredenen: een derde van hen (33%) geeft aan te stappen om een steentje bij te dragen aan het milieu, tegenover 30% van de totale bevolking. Zij vormen ook de grootste groep (30%) die de kwaliteit en veiligheid van de voetgangersvoorzieningen als een bemoedigend aspect zien, wat waarschijnlijk wijst op hogere verwachtingen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte.

Stadsbewoners staan positiever tegenover stappen dan inwoners van minder verstedelijkte gebieden. Met name waarderen ze meer het aangename aspect ervan (47% tegenover 43%), de gezondheidsvoordelen (59% tegenover 56%) en vooral de vrijheid die het biedt (52% tegenover 41%). Deze perceptie strookt met de mobiliteitsresultaten, waaruit blijkt dat stadsbewoners meer stappen, vooral voor verplaatsingen voor praktische doeleinden.

Ook de verschillen tussen de gewesten verdienen het om in de verf te worden gezet. De inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben meer oog voor de milieuvoordelen van stappen (36%) en voor de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen (31%, tegenover 23% gemiddeld). Zij zijn ook het talrijkst om de vrijheid die deze verplaatsingswijze biedt te waarderen (55%). Deze resultaten komen overeen met de waargenomen niveaus van beoefening, waarbij Brussel het gewest is waar de frequentie en afgelegde afstand te voet het grootst is.

Ten slotte benadrukken gediplomeerden van het hoger onderwijs vaker de voordelen die gepaard gaan met een verminderd autogebruik (34% tegenover 23%) en de milieuredenen (34% tegenover 27%). Ze hechten ook meer waarde aan de gezondheidsvoordelen (60% tegenover 55%). Deze

verschillen wijzen erop dat milieuoverwegingen en keuzes voor duurzame mobiliteit een grotere rol spelen in de motivatie van mensen met een hoger diploma.

Gezondheid is de belangrijkste drijfveer om te stappen. Het wordt in alle bevolkingsgroepen stelselmatig als eerste genoemd, wat bevestigt dat het in de eerste plaats wordt gezien als een activiteit die het lichamelijk welzijn ten goede komt. Pleziergerelateerde redenen komen voor die welke verband houden met het milieu. Het aangename aspect van stappen (45%) wordt veel vaker genoemd dan de ecologische overwegingen (30%) of het terugdringen van het autogebruik (27%). Stappen wordt hoofdzakelijk gekozen vanwege de voordelen die het voor het individu oplevert.

De kwaliteit van de infrastructuur lijkt eerder een faciliterende factor te zijn dan wel een hoofddrijfveer. Slechts 23% van de respondenten noemt dit aspect als een van de bemoedigende factoren. Zoals echter blijkt uit tabel 5, die gewijd is aan remmende factoren, wordt de ontoereikende infrastructuur vaak als een belemmering aangemerkt. Met andere woorden: een goede infrastructuur is niet per se een extra stimulans om te stappen, maar het ontbreken ervan kan de beoefening ervan wel sterk ontmoedigen.

De nadelen

Hoewel stappen doorgaans positief wordt beoordeeld, zijn er meerdere factoren die het gebruik ervan als verplaatsingswijze belemmeren. De belangrijkste belemmeringen die werden genoemd, zijn de af te leggen afstand (54%) en de weersomstandigheden (49%). Daarna volgen het gedrag van andere weggebruikers (30%), de kwaliteit en veiligheid van de voetgangersvoorzieningen (28%) alsook het feit dat bepaalde voorzieningen onaanangepast zijn (23%).

Daarentegen komen wezenlijk remmende factoren nauwelijks voor: slechts 9% van de respondenten geeft aan niet van stappen te houden en 11% beschouwt fysieke inspanning als een belemmering. Dit suggereert dat de belangrijkste belemmeringen voor stappen vooral te maken hebben met de kenmerken van de verplaatsing en de omgeving, en niet zozeer met het afwijzen van deze activiteit¹⁷.

	De af te leggen afstand	Ik stap niet graag	Het ongemak door weersomstandigheden	De onveiligheid door het gedrag van andere weggebruikers	De onveiligheid door een slechte of onaanangepaste weginfrastructuur	De fysieke activiteit verbonden aan stappen	De kwaliteit en de veiligheid van de infrastructuur
BELGIË	54%	9%	49%	30%	23%	11%	28%
Mannen	51%	7%	45%	28%	23%	11%	26%
Vrouwen	56%	10%	52%	31%	23%	11%	29%
18-34 jaar	55%	8%	40%	26%	21%	14%	20%
35-49 jaar	52%	11%	45%	30%	18%	13%	25%
50-64 jaar	58%	5%	55%	31%	29%	7%	30%
65 jaar en +	51%	9%	56%	32%	25%	10%	35%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	54%	11%	45%	33%	18%	18%	29%
Vlaams Gewest	54%	8%	50%	27%	21%	11%	27%
Waals Gewest	53%	9%	48%	33%	29%	10%	28%
Stad	52%	6%	48%	31%	21%	14%	29%
Geen stad	55%	10%	49%	29%	24%	10%	26%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	54%	11%	45%	33%	18%	18%	29%
Vlaams Gewest (steden)	52%	4%	50%	25%	18%	10%	29%
Vlaams Gewest (buiten de steden)	55%	10%	50%	28%	22%	11%	26%
Waals Gewest (steden)	51%	3%	47%	36%	31%	15%	30%
Waals Gewest (buiten de steden)	54%	11%	48%	32%	28%	7%	27%
Diploma middelbaar of geen diploma	53%	9%	49%	29%	26%	13%	27%
Diploma hoger onderwijs	55%	7%	49%	30%	19%	9%	28%

Tabel 5 - Gepercipieerde voordelen van stappen, alle redenen samen, naargelang de kenmerken van de persoon

¹⁷ Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, BeMob-enquête over de voor- en nadelen van verplaatsingswijzen, uitgevoerd in 2025.

Vrouwen geven vaker dan mannen aan dat ze worden ontmoedigd door verschillende aspecten van stappen, met name de afstand (56% tegenover 51%), de weersomstandigheden (52% tegenover 45%) en de kwaliteit van de infrastructuur (29% tegenover 26%). De verschillen blijven echter relatief beperkt en weerspiegelen vooral een licht kritischere perceptie van de omstandigheden van de verplaatsing.

Uit de resultaten komen ook verschillen naargelang de leeftijd naar voor. Vooral mensen tussen de 50 en 64 jaar beschouwen de afstand (58%) en de onaangepaste infrastructuur (29%) als belemmeringen. 65-plussers maken zich daarentegen meer zorgen over de kwaliteit en veiligheid van de voetgangersvoorzieningen: meer dan een derde (35%) vindt dat dit aspect een belemmering vormt om te stappen. Dit resultaat wijst nog maar eens op het belang van toegankelijke, comfortabele en veilige voorzieningen in de context van een vergrijzende bevolking.

Er zijn ook verschillen tussen de gewesten waarneembaar. In het Waalse gewest beschouwen meer inwoners de ontoereikende infrastructuur als een belemmering (29%, tegenover 18% in Brussel en 21% in Vlaanderen). In Brussel worden vooral het gedrag van andere weggebruikers (33%) en de fysieke inspanning (18%) genoemd, wat wellicht te maken heeft met een meer dichtbevolkte stedelijke omgeving en een complexer samengaan tussen de verschillende verplaatsingswijzen¹⁸.

Ten slotte halen inwoners van niet-stedelijke gebieden vaker de afstand als een belemmering aan (55% tegenover 52% in de stad), terwijl iets meer stadsbewoners het gedrag van andere weggebruikers aanhalen (31% tegenover 29%). Dit verschil sluit naadloos aan bij de kenmerken van de gebieden: op het platteland zijn de afstanden doorgaans groter, terwijl in stedelijke gebieden vaker interacties met de verschillende weggebruikers plaatsvinden.

Uit de resultaten blijkt dus dat de belangrijkste belemmeringen voor stappen te maken hebben met de af te leggen afstand, de trajecttijd, de weersomstandigheden, het gevoel van onveiligheid in het verkeer¹⁹ en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen.

¹⁸ Deze vaststelling blijkt ook uit de [Voetgangersbarometer](#), waarin wordt benadrukt: „De relatie tussen voetgangers en bestuurders van voortbewegingstoestellen ((e)-steps, skates, segways, ...) worden als meer problematisch ervaren in Brussel.” Dit is in Vlaanderen en Wallonië minder het geval. De relatie tussen voetgangers en bestuurders van voortbewegingstoestellen ((e)-steps, skates, segways, ...) worden als meer problematisch ervaren in Brussel. 69% van de Brusselse voetgangers vinden de relatie met dergelijke vervoersmiddelen weinig hoffelijk terwijl 57% in Vlaanderen er zo over denkt en 39% in Wallonië.”

¹⁹ In 2025 werden 4 101 slachtoffers van letselongevallen met voetgangers geregistreerd, onder wie 4 049 gewonden en 52 doden. Bron: Vias Institute, [Verkeersveiligheidsbarometer](#), 2025.

Voordelen van stappen

Individuele voordelen

Stappen is een toegankelijke, goedkope vorm van lichaamsbeweging die gemakkelijk in de dagelijkse verplaatsingen kan worden ingepast. Regelmatige beoefening ervan gaat gepaard met talrijke voordelen voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid, waaronder een verlaagd risico op hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk, diabetes type 2 en bepaalde vormen van kanker, evenals een verbetering van de slaapkwaliteit, de cognitieve functies en het psychisch welzijn²⁰.

Als actieve verplaatsingswijze biedt stappen de mogelijkheid om regelmatig aan lichaamsbeweging te doen zonder dat je specifiek tijd hoeft uit te trekken voor de sportieve beoefening. Stappen vormt daarmee een bijzonder geschikt middel om de aanbevelingen op het vlak van lichaamsbeweging te halen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) beveelt volwassenen aan om wekelijks 150 tot 300 minuten aan matig intensieve lichaamsbeweging te doen, of ten minste 75 tot 150 minuten aan intensieve lichaamsbeweging, of een gelijkwaardige combinatie van matig intensieve en intensieve lichaamsbeweging per week, om hieruit aanzienlijke gezondheidsvoordelen te halen. Snelstappen is een eenvoudige en doeltreffende manier om gedeeltelijk aan deze aanbevelingen te voldoen. De gezondheidsvoordelen zijn al merkbaar bij een geringe mate van lichaamsbeweging en nemen geleidelijk toe naarmate de frequentie en de duur van het stappen toenemen, zonder dat het nodig is om een activiteit met hoge intensiteit te beoefenen.

Belgen stappen gemiddeld 156 minuten per week, een hoeveelheid die dicht bij de door de WHO aanbevolen minimumdrempel ligt. Deze vergelijking moet echter worden genuanceerd: de WHO beveelt lichaamsbeweging van matige intensiteit aan, zoals snelstappen, terwijl de hier gemeten gemiddelde snelheid (4,1 km/u) lager ligt dan dit tempo. Dagelijks stappen draagt dus in grote mate aan bij, maar is op zichzelf onvoldoende om die drempel te halen. Uit de resultaten blijkt dat 76% van de Belgen minstens één keer per week stapt en 58% minstens drie keer per week. Daarentegen geeft ongeveer 9% van de respondenten aan niet van stappen te houden, wat een indicatie geeft van de omvang van de afwijzing van deze activiteit. Volgens Sciensano “doet minder dan een derde (30%) van de volwassen bevolking [...] ten minste 150 minuten aan minstens matig-intensieve fysieke activiteit per week tijdens de vrije tijd of bij verplaatsingen.”²¹. Uit deze gegevens blijkt dat een aanzienlijk deel van de Belgen al regelmatig stapt en dat dit een belangrijke hefboom is om het algemene niveau van lichaamsbeweging op te trekken. In combinatie met andere sportactiviteiten die niet in dit verslag zijn meegeteld, is er voldoende speelruimte om aan de aanbevelingen van de WHO te voldoen. Onze categorieën voor de analyse van de frequentie van stappen komen echter niet overeen met die van de WHO, waardoor we geen nauwkeurige analyse kunnen uitvoeren.

Collectieve voordelen

Naast de individuele gezondheidsvoordelen die stappen oplevert, heeft het ook positieve gevolgen voor de samenleving in haar geheel, zowel op het vlak van mobiliteit als wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving.

Uit recente gegevens van de WHO²² blijkt dat mensen die de voorkeur geven aan stappen of fietsen een kleinere CO₂-voetafdruk hebben voor al hun dagelijkse verplaatsingen. Trajecten van minder dan

²⁰ Bron: Wereldgezondheidsorganisatie, [WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour: at a glance](#), 2020.

²¹ Enkel de tijd die zij besteden aan verplaatsingen per fiets en sportieve vrijetijdsactiviteiten wordt meegeteld. Bron: Sciensano, [Determinanten van gezondheid: Lichaamsbeweging, Health Status Report](#), 2025.

²² Bron: Wereldgezondheidsorganisatie, [Recent data supporting walking and cycling practices and related policies](#), 2022.

16 km²³, die verantwoordelijk zijn voor ongeveer 40% van de CO₂-uitstoot door verplaatsingen met de auto, vormen een potentieel voor vervanging door actieve vervoerswijzen. In verhouding tot het aantal kilometers levert stappen een geringe bijdrage aan de verminderde uitstoot, omdat daarbij van nature korte afstanden worden afgelegd. In combinatie met de fiets is er echter een interessant potentieel voor een modal shift. Verplaatsingen per auto van minder dan 5 km maken ongeveer 8% uit van het totale aantal met de auto afgelegde kilometers. Als we – heel optimistisch – aannemen dat de helft daarvan naar stappen of fietsen zou kunnen worden verlegd, zou de besparing neerkomen op ongeveer 4% van het aantal met de auto afgelegde kilometers. Dit percentage is een nationaal gemiddelde. Bij een gelijk aantal kilometers wegen de nadelen van het autoverkeer (luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersopstopping, verkeersonveiligheid, inbeslagname van de openbare ruimte) echter zwaarder door in de stad, waar de blootgestelde bevolking dichter op elkaar woont en waar stappen juist het meest wordt beoefend.

Stappen heeft bovendien invloed op het gebruik van andere vervoerswijzen, aangezien het toegang biedt tot vrijwel alle verplaatsingen met het openbaar vervoer. Door het gebruik van de trein en het stadsvervoer – die minder uitstoot veroorzaken – te faciliteren, heeft dit een effect dat weliswaar niet in cijfers kan worden uitgedrukt, maar dat betrekking heeft op trajecten die veel langer zijn dan de afstand die te voet wordt afgelegd.

Internationale studies tonen bovendien de sociaal-economische voordelen aan die gepaard gaan met een beleid ter bevordering van stappen, met name door de verlaging van de gezondheidskosten en de verbetering van het collectieve welzijn. In dit verband benadrukt de WHO dat investeringen in beleid dat veilig stappen en fietsen bevordert, een belangrijke hefboom vormen om de volksgezondheid te verbeteren, bij te dragen aan het inperken van klimaatverandering en niet enkel de kwaliteit van het milieu, maar ook de sociale cohesie te versterken.

Een omgeving die is ontworpen voor voetgangers, met aangename openbare ruimtes die groen en schaduwrijk zijn, voorzien van bankjes en straatmeubilair, en die comfortabele en veilige routes biedt, draagt bij aan de verbetering van de leefomgeving, bevordert spontane ontmoetingen en contacten in de buurt en, in bredere zin, de vorming van een lokaal sociaal weefsel. Door te stappen kom je immers meer in contact met je omgeving en met andere gebruikers van de openbare ruimte, wat het gevoel van verbondenheid en de levendigheid van wijken kan versterken. De herinrichting van de openbare ruimte ten voordele van voetgangers kan ook bijdragen aan de bestrijding van hitte-eilanden en ervoor zorgen dat stadscentra en wijken aantrekkelijker, gezelliger en leefbaarder worden, met mogelijke positieve gevolgen voor de lokale winkels en activiteiten.

De ruimte voor het autoverkeer beperken en de maximumsnelheden verlagen, kunnen bovendien bijdragen aan de vermindering van verkeersopstoppingen en geluidsoverlast, en aan de verbetering van het akoestisch comfort in de openbare ruimte en de luchtkwaliteit.

Stappen moet dus niet enkel worden gezien als een wijze van verplaatsen, maar ook als een hefboom voor ruimtelijke ordening en de aanleg van meer inclusieve, levendige en veerkrachtige openbare ruimtes.

²³ 10 mijl omgerekend naar kilometers, afkomstig uit de WHO-studie.

Conclusies en aanbevelingen

Stappen als verplaatsingswijze speelt een centrale rol in de dagelijkse mobiliteit van de Belgen. Drie op de vier Belgen stapt minstens één keer per week; het is daarmee, gemeten naar het aantal trajecten, de op één na belangrijkste verplaatsingswijze na de auto en vertegenwoordigt 16% van alle verplaatsingslussen in België. Dat het aandeel ervan in de afgelegde afstanden beperkt blijft (2%), komt vooral doordat het voornamelijk wordt gebruikt voor verplaatsingen over een korte afstand.

Naast zijn rol in de dagelijkse verplaatsingen blijkt stappen ook een vrijetijdsbesteding te zijn en een essentiële hefboom voor de volksgezondheid. Uit de gegevens van de laatste BeMob-enquête blijkt dat 61% van de te voet afgelegde kilometers bestaat uit wandelingen; dit percentage blijft opmerkelijk stabiel, ongeacht de leeftijd, het geslacht of het sociaaleconomische profiel van de respondenten. Een Belg legt gemiddeld 550 km per jaar te voet af, waarvan 215 km voor praktische verplaatsingen en 336 km voor vrijetijdsverplaatsingen. De totale duur van de verplaatsingen bedraagt meer dan 8.000 minuten per jaar. Dat komt neer op een gemiddelde duur van 22 minuten en 1,5 km te voet per dag. In totaal zijn dit dus jaarlijks ongeveer 6 miljard kilometer die alle Belgen samen te voet afleggen.

De gezondheidsvoordelen van stappen zijn inmiddels ruimschoots aangetoond. In België stappen de inwoners gemiddeld 156 minuten per week, een duur die dicht bij de ondergrens van de aanbevelingen van de WHO inzake lichaamsbeweging ligt, nog afgezien van sportactiviteiten die buiten het stappen om worden beoefend. Het is dus een eenvoudige manier om meer lichaamsbeweging in het dagelijks leven in te bouwen. Op milieuvlak blijft het potentieel voor emissiereductie echter beperkt wanneer deze verplaatsingswijze op zichzelf wordt beschouwd, met name vanwege de korte afstanden die ermee kunnen worden afgelegd en de huidige verdeling van de afstanden. Verplaatsingen per auto van minder dan 5 km maken echter ongeveer 8% van het totale aantal met de auto afgelegde kilometers uit. Als we – heel optimistisch – aannemen dat de helft daarvan naar stappen of fietsen zou kunnen worden verlegd, zou de winst neerkomen op ongeveer 4% van het aantal met de auto afgelegde kilometers. Dit voordeel is groter in de stad, waar de overlast van het autoverkeer zwaarder doorweegt en waar het meest wordt gestapt. Stappen is bovendien bepalend voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, waarvan het gebruik indirect wordt bevorderd.

Uit de analyses blijkt ook dat de territoriale context de belangrijkste bepalende factor is voor de beoefening van stappen. Inwoners van stedelijke gebieden stappen meer dan die uit landelijke gebieden, met name voor hun dagelijkse verplaatsingen: respectievelijk 256 km en 194 km. Daarentegen blijven de verschillen die op basis van gender, opleidingsniveau of gezinssituatie worden waargenomen relatief beperkt. Deze resultaten tonen aan hoe belangrijk de nabijheid van voorzieningen, de stedelijke dichtheid, de gemengde functies en het aanbod van openbaar vervoer zijn voor het stimuleren van stappen. De verschillen in de beoefening van stappen zijn geen gegeven dat noodzakelijkerwijs uitgaat het individu, maar weerspiegelen de kenmerken van de gebieden waarin men woont.

Uit enquêtes blijkt ook dat Belgen erg van stappen houden. De belangrijkste genoemde voordelen hebben betrekking op lichaamsbeweging (57%), het plezier dat stappen verschaft (45%) en de vrijheid (45%) die deze verplaatsingswijze biedt. Een steentje bijdragen aan het milieu (30%) en de auto minder gebruiken (27%) worden ook aangehaald door de respondenten, met name door de jongeren. Daarentegen houden de belangrijkste belemmeringen verband met externe factoren zoals de afstand (54%), de weersomstandigheden (49%), het onveilige gedrag van andere weggebruikers (30%) of een slechte of onaangepaste infrastructuur (23%). De bereidheid om te voet te gaan is dus al ruimschoots aanwezig onder de bevolking; het is vooral de kwaliteit van de omgeving – dankzij meer veiligheid en toegankelijkheid – die bepalend is om mensen de daad bij het woord te laten voegen.

Aanbevelingen

In dat opzicht verdient stappen meer erkenning als een volwaardige en prioritaire verplaatsingswijze in het overheidsbeleid, zoals het STOP-beginsel aanbeveelt. Het wordt nog steeds te vaak beschouwd als louter een aanvulling op andere verplaatsingswijzen, terwijl het net de eerste schakel vormt in vrijwel alle multimodale verplaatsingen. Of het nu gaat om zich naar een bushalte, een station, een parkeerplaats of een deelsysteem voor fietsen te begeven: stappen vormt vaak de schakel tussen de verschillende vervoersmiddelen. Het belang ervan wordt dus waarschijnlijk zowel in mobiliteitsenquêtes als in het overheidsbeleid onderschat. Deze ambitie veronderstelt een gecoördineerde aanpak op alle bestuursniveaus.

Inzicht in het gedrag, de moeilijkheden en verwachtingen van voetgangers zijn de pijlers voor een beleid dat erop gericht is de kwaliteit van hun omgeving te verbeteren. In dat opzicht vormen de resultaten van de Voetgangersbarometer, ondersteund door de FOD Mobiliteit en Vervoer, een goed referentiepunt om inzicht te krijgen in de uitdagingen op het vlak van dagelijkse mobiliteit van de voetgangers en daarop in te spelen.

Elk bestuursniveau kan, in samenwerking met de belanghebbenden, bijdragen aan de verbetering van de omgeving voor voetgangers. Deze aanpak verloopt met name via een betere verankering van stappen in het overheidsbeleid en in de overheidsstatistieken, alsook via toezicht op de regelgeving van de Code van de openbare weg om rekening te houden met de noden en ontwikkelingen op het terrein.

De gefedereerde entiteiten beschikken op hun beurt over belangrijke hefboomen om concreet invloed uit te oefenen op de voetgangersomgeving, met name door de aanpassing van de infrastructuur aan de noden van de gebruikers, de versterking van de veiligheid in de openbare ruimte, de aanpassing van verkeerssnelheden, de uitrol van rechtstreekse en comfortabele routes tussen wijken, treinstations en haltes, of nog de sensibilisering van de bevolking voor de voordelen van stappen. Er kunnen dus meerdere pistes worden overwogen, zoals de heraanleg van trottoirs, het wegnemen van obstakels, de vernieuwing van het wegdek, van de verlichting en van het straatmeubilair, het aanleggen van groenvoorzieningen, de aanpassing van looproutes aan mensen met beperkte mobiliteit of een betere bewegwijzering.

Uiteindelijk gaat het er bij het stimuleren van stappen niet enkel om om de individuen aan te moedigen om meer te stappen, maar ook om de omstandigheden te scheppen die deze keuze in het dagelijks leven eenvoudig, aangenaam en veilig maken.



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

