



AUTOMOTIVE
POCKET **GUIDE** BELGIË



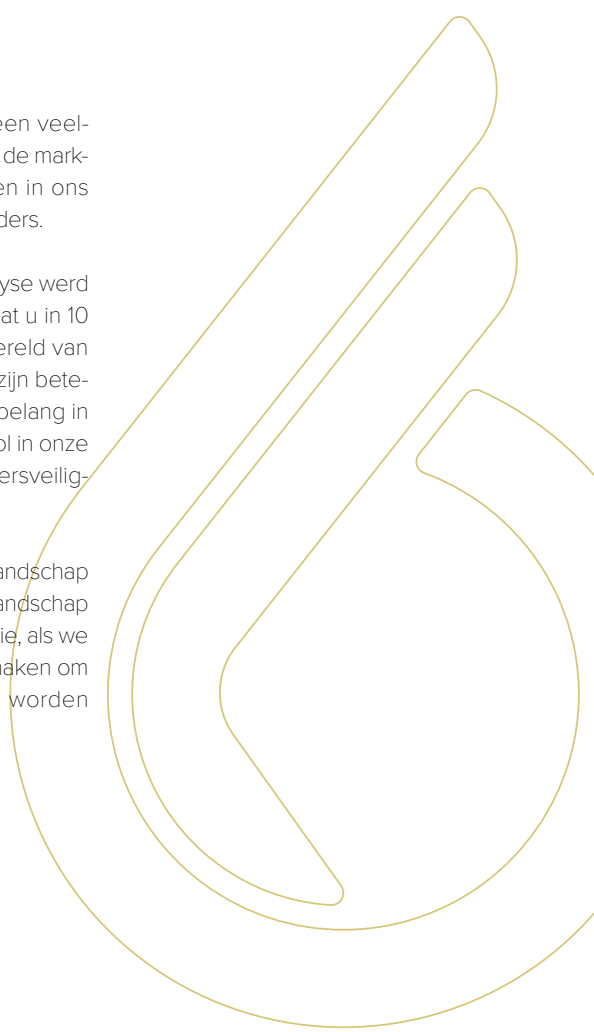
| We wensen u een
interessante verkenning.

I INLEIDING

FEBIAC verzamelt en verwerkt een veelheid aan gegevens over de vloten, de markten en het gebruik van voertuigen in ons land en deelt ze met haar stakeholders.

Vanuit deze gegevens en hun analyse werd dit zakhandboek samengesteld dat u in 10 rubrieken wegwijs maakt in de wereld van de automobiel, en meer bepaald zijn betekenis en evolutie in ons land, zijn belang in onze economie en financiën, zijn rol in onze mobiliteit en zijn invloed op verkeersveiligheid, leefmilieu en klimaat

Maar ook zijn plaats in het energielandschap wordt geschetst. Want dat energielandschap staat voor een fundamentele transitie, als we de ambitie van de EU willen waarmaken om een klimaatneutraal continent te worden tegen 2050.







KERNCIJFERS
2010-2020



INHOUDSTAFEL

I. AUTOMOBIELPARKEN	9
1. VOERTUIGENPARK • België, evolutie en samenstelling	
2. VOERTUIGENPARK • Types eigenaar en gebruik	
3. AUTOPARK • Aandrijftypes en voertuigtypes	
II. AUTOMOBIELMARKTEN	15
1. AUTOMARKT • België, buurlanden en EU	
2. AUTOMARKT • Gewesten en types eigenaar	
3. AUTOMARKT • Gewesten en aandrijftypes	
4. ANDERE MARKTEN • Vrachtwagens, motor- en bromfietsen	
III. AUTOMOBIELASSEMBLAGE	29
1. ASSEMBLAGE • België, aandrijftypes en tewerkstelling	
IV. AUTOMOBIELBEZIT EN TRANSPORTUITGAVEN	33
1. VOERTUIGENBEZIT • Gewesten en voertuigtypes	
2. UITGAVEN HUISHOUDENS • Verdeling en transportuitgaven	
3. AUTOMOBIELPARK EN TYPES HUISHOUDENS • Evolutie	
V. TRANSPORTBELASTINGEN	39
1. FISCALE OPBRENGSTEN • Evolutie en belangrijkste posten	
VI. TRANSPORTINFRASTRUCTUUR	43
1. BEVOLKING, BBP EN INFRASTRUCTUUR • BeNeLux en EU	
2. INFRASTRUCTUUR • Vervoerdragers en dichtheden	
3. AUTOSNELWEGENNET • België en buurlanden	
VII. ENERGIE-INFRASTRUCTUUR	49
1. TANKSTATIONS • Brandstofypes	
2. LAADPUNTEN • België, buurlanden en types	
3. LAADPALEN EN OPLAADBARE VOERTUIGEN • Evolutie en vergelijkingen	
VIII. PERSONENMOBILITEIT	55
1. VERPLAATSINGEN EN AFSTANDEN • Evolutie en modale verdeling	
2. VERPLAATSINGEN • Modale verdeling en per gewest	
3. VERPLAATSINGEN • Verplaatsingsmotieven per leeftijdsklasse	
IX. MILIEU - EMISSIES VAN CO₂ EN POLLUENTEN	61
1. GLOBALE EN VERKEERSEMISSIES • CO ₂ , PM _{2,5} en NO _x	
2. CO ₂ -EMISSIES • Verdeling per type activiteit en verkeer	
3. GEMIDDELDE CO ₂ -UITSTOOT NIEUWE WAGENS • Evolutie	
X. VERKEERSVEILIGHEID	67
1. ONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS • Evolutie, ernst en types gebruikers	
2. VERKEERSDODEN • België, buurlanden en EU	
3. ONGEVALLLEN • Gewesten en types gebruikers	

Er rijden vandaag dubbel zoveel
stekkerhybrides rond als puur
elektrische wagens.



■ AUTOMOBIELPARKEN

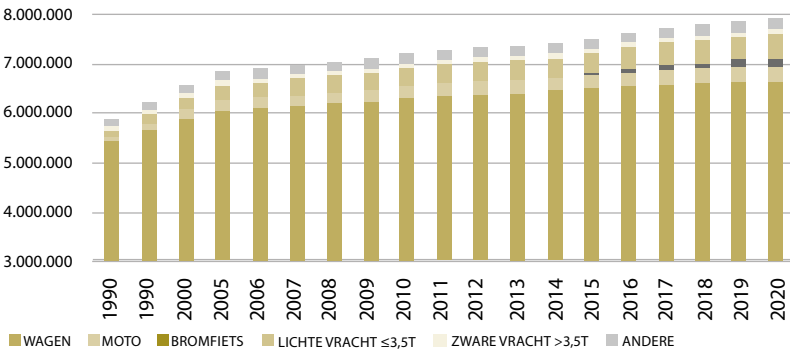


I AUTOMOBIELPARKEN

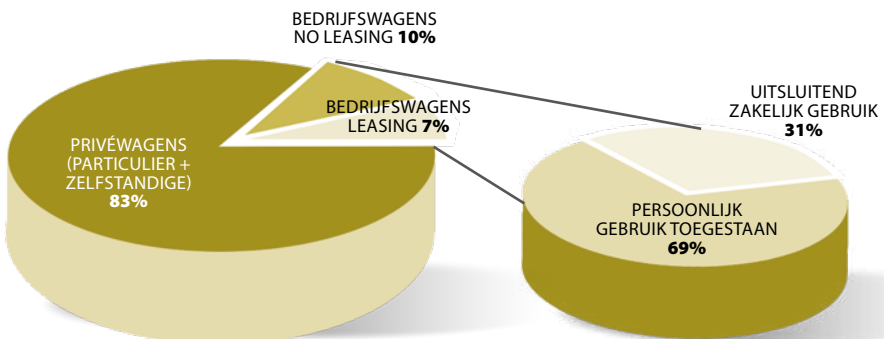
1. PARK BELGIË, EVOLUTIE EN SAMENSTELLING

	2010		2015		2020		Δ '20-'10	
PERSONENWAGENS	5.279.110	78,3%	5.587.415	77,4%	5.827.195	73,8%	548.085	+10,4%
LICHTE VRACHTWAGENS ≤3,5 TON	594.750	8,8%	679.098	9,4%	829.417	10,5%	234.667	+39,5%
ZWARE VRACHTWAGENS >3,5 TON	150.402	2,2%	143.697	2,0%	147.017	1,9%	-3.385	-2,3%
MOTORFIETSEN	390.141	5,8%	433.160	6,0%	509.592	6,5%	119.451	+30,6%
BROMFIETSEN (+ SPEEDPEDELEC)	-	-	23.572	0,3%	220.795	2,8%	220.795	+100%
ANDERE	325.395	4,8%	352.912	4,9%	359.128	4,5%	33.733	+10,4%
TOTAAL	6.739.798	100%	7.219.854	100%	7.893.144	100%	1.153.346	+17,1%

PARK EVOLUTIE SINDS 1990



2. AUTOPARK TYPES EIGENAARS EN GEBRUIK



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC



I AUTOMOBIELPARKEN EVOLUTIE EN SAMENSTELLING

[1] Het Belgische automobielpark is het afgelopen decennium met 17,1% gestegen tot 7,9 miljoen voertuigen eind 2020.

[2] Grootste stijger is het lichte vrachtwagenpark: het groeide met 40% tot ruim 800.000 eenheden. De boemende bestel-economie via het web leidt tot de individualisering van de leveringen waarvoor vaak bestelwagens worden ingezet.

De zware vrachtwagens schommelen al enkel jaren rond de 150.000 eenheden.

[3] Ook het motorfietsenpark dikte met 30% aardig aan, om in 2020 de kaap van 500.000 te overschrijden. Sinds 2015 moeten ook de bromfietsen en speedpedelecs officieel ingeschreven worden en dra-

gen ze een nummerplaat. Vandaag rijden er meer dan 200.000 rond. Het totale gemotoriseerde tweewielerpark is goed voor 700.000 eenheden, of 9,3% van het voertuigenpark.

[4] Het autopark groeide het afgelopen decennium eerder bescheiden, met zowat 1% per jaar, en flirt vandaag met de grens van 6 miljoen personenwagens.

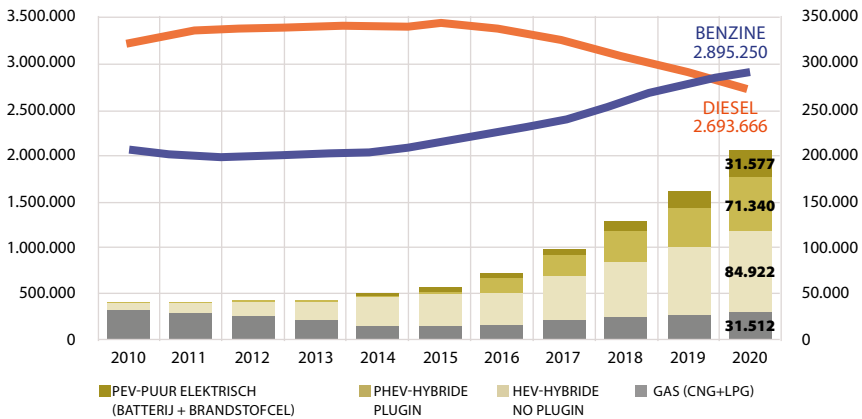
[5] Meer dan 8 op 10 auto's staan ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon. Bedrijfswagens maken 17% uit van het park: naar schatting een derde dient uitsluitend voor zakelijk gebruik, bij twee derden mogen ze ook gebruikt worden voor privéverplaatsingen.

I 1. AUTOMOBIELPARKEN

3. PARK EVOLUTIE PER AANDRIJF- EN VOERTUIGTYPE

	2010			2020			Δ '20-'10		
	DIESEL	BENZINE	ANDERE	DIESEL	BENZINE	ANDERE	DIESEL	BENZINE	ANDERE
PERSONENWAGENS	60,6%	38,3%	1,1%	46,2%	49,7%	4,1%	-14%	+11%	+3%
LICHTE VRACHTWAGENS ≤3,5 TON	93,0%	4,8%	2,2%	91,4%	6,0%	2,5%	-2%	+1%	+0%
ZWARE VRACHTWAGENS >3,5 TON	92,8%	1,8%	5,4%	92,8%	2,4%	4,8%	-1%	-0%	+1%
MOTORFIETSEN	0,0%	99%	1%	0,01%	99,5%	0,5%	+0%	+0%	-0%
BRANDSTOF-VERBRUIK IN BELGIË (X1.000 TON)	7.115	1.295	–	6.448	1.943	–	-9,4%	+50%	–
	85%	15%	–	77%	23%	–			

AUTOPARK EVOLUTIE VAN DE AANDRIJFTYPES



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC



I EVOLUTIE PER AANDRIJFTYPE

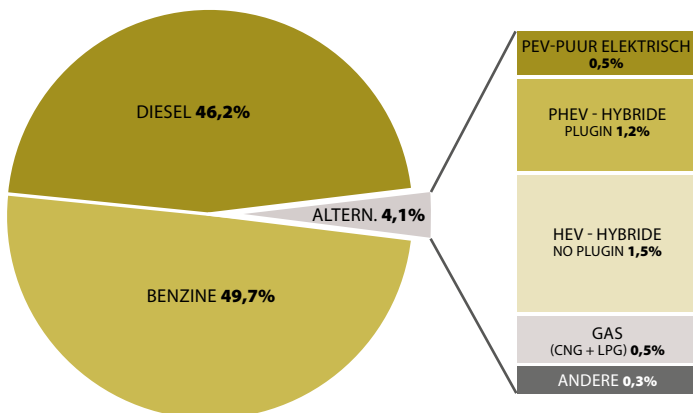
[1] Voor het eerst in 15 jaar rijden er weer meer benzinewagens rond dan dieselwagens. Benzine zou binnenkort 2,9 miljoen wagens aandrijven, diesel glijdt af naar 2,7 miljoen. Tien jaar geleden was diesel nog goed voor 60% van het autopark, vandaag is dat 46%.

[2] Van ontdieseling is voorlopig weinig sprake in het goederenvervoer: meer dan 9 op 10 vracht- en bestelwagens rijden nog steeds op diesel. Aardgas komt voorzichtig om de hoek kijken, alsook elektrische aandrijvingen.

[3] Bij motorfietsen blijft benzine de haast enige aandrijving. Pas heel recent brengt de elektrische aandrijving haar neus aan het raam van de nieuwe motorfietsmarkt.

[4] In het autopark zijn de alternatieve aandrijvingen aan een opmars bezig: in 2020 werd de kaap van 200.000 overschreden. Hoewel hun aandeel nog bescheiden is, groeit met name het aantal hybride (1,5%) en elektrisch oplaadbare wagens (1,7%) fors; ze zijn samen goed voor ruim 100.000 eenheden.

AUTOPARK BRANDSTOF- EN AANDRIJFTYPES



Meer dan 8 op 10 auto's in België zijn ingeschreven op naam van een natuurlijk persoon.



AUTOMOBIL- MARKTEN

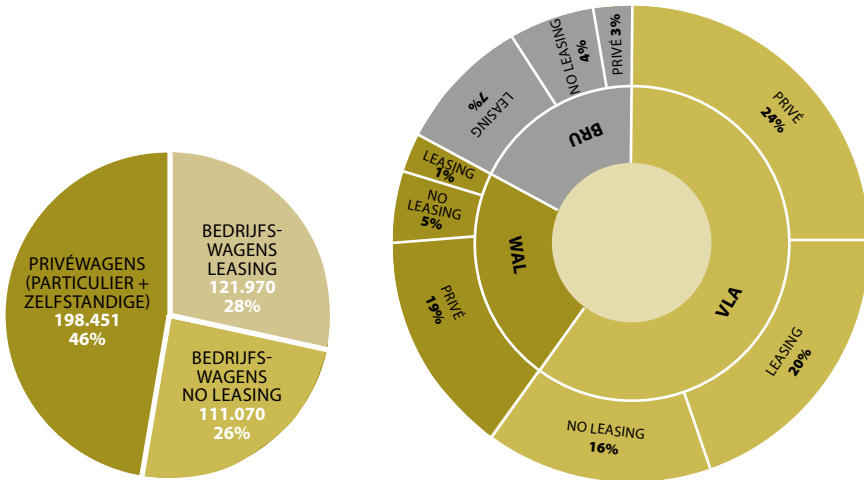


I AUTOMOBIELMARKTEN

1. AUTOMARKT BELGIË, BUURLANDEN EN EU

2019	NIEUW	OCCASIE	TOTAAL	NIEUW PER 1.000 INW.	OCCASIE PER 1.000 INW.	OCCASIE/ NIEUW	BEVOLKING (X 1.000)
BELGIË	550.003	651.486	1.201.489	48	57	1,2	11.431
LUXEMBURG	55.008	52.474	107.482	90	114	1,0	614
NEDERLAND	445.217	1.970.844	2.416.061	26	86	4,4	17.282
FRANKRIJK	2.214.279	5.733.325	7.947.604	33	87	2,6	67.013
DUITSLAND	3.607.258	7.195.437	10.802.695	43	-	2,0	83.019
EU-15	13.838.583	-	-	34	-	-	409.645
EU-28	15.340.188	-	-	30	-	-	513.472

2. NIEUWE AUTOMARKT GEWESTEN EN TYPES GEBRUIKERS



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC



I AUTOMOBIELMARKTEN GEWESTEN, TYPES EIGENAARS EN AANDRIJVINGEN

[1] Met 48 nieuwe auto-inschrijvingen per 1.000 inwoners heeft België, op Luxemburg na (90), de meest dynamische nieuwe automarkt; het EU15-gemiddelde ligt op 34. België maakt 2,8% van de bevolking in de EU15 uit, maar onze nieuwe automarkt vertegenwoordigt 4% van de Europese markt.

[2] In de meeste landen worden er meer occasiewagens dan nieuwe wagens ingeschreven (behalve Luxemburg). Toch kan de dynamiek sterk verschillen van land tot land. Op de Belgische occasiemarkt wordt per 1.000 inwoners een derde minder wagens verhandeld dan gemiddeld. In Nederland is

dat net omgekeerd: men is er erg actief en er worden dubbel zoveel occasies verhandeld als in België: 114 vs 57.

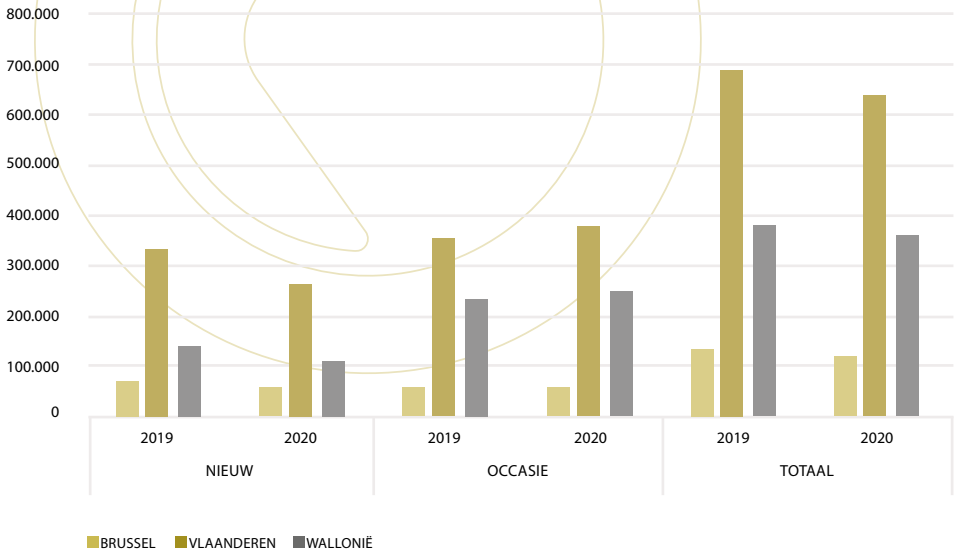
[3] In Nederland ligt de verhouding occasie/nieuw op 4,4; in België is dat 1,2 en in Luxemburg 1,0. Het BeLux-autopark vergroent het snelste van de EU.

[4] In 2020 werden in België 1,1 miljoen wagens ingeschreven, 12,4% minder dan in 2019. 57% van de wagens wordt in Vlaanderen ingeschreven, 32% in Wallonië en 11% in Brussel, wat in lijn ligt met de verdeling van de bevolking.

Op de Belgische automarkt worden meer occasiewagens ingeschreven dan nieuwe. In 2019 bedroeg de verhouding occasie/nieuw 1,1 in Vlaanderen en 1,6 in Wallonië.

De nieuwe automarkt bestaat voor iets meer dan de helft uit bedrijfswagens.

AUTOMARKTEN PER GEWEST



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC



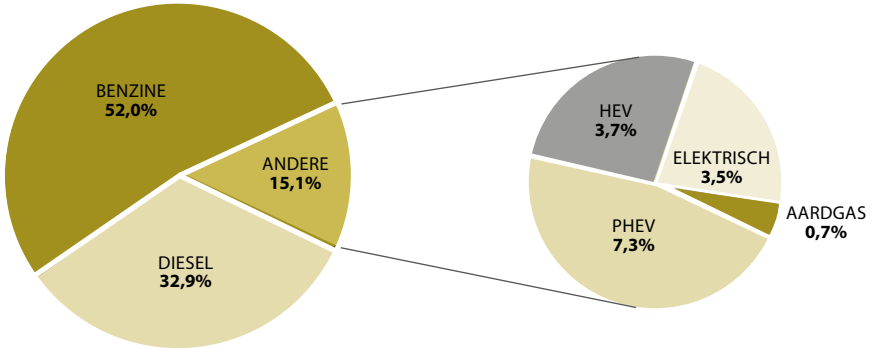
I AUTOMOBIEL MARKTEN

[5] De Waalse occasiemarkt is populairder dan de Vlaamse: de verhouding occasie-/nieuwe personenwagens bedroeg er in 2019 1,6 tegenover 1,1 in Vlaanderen.

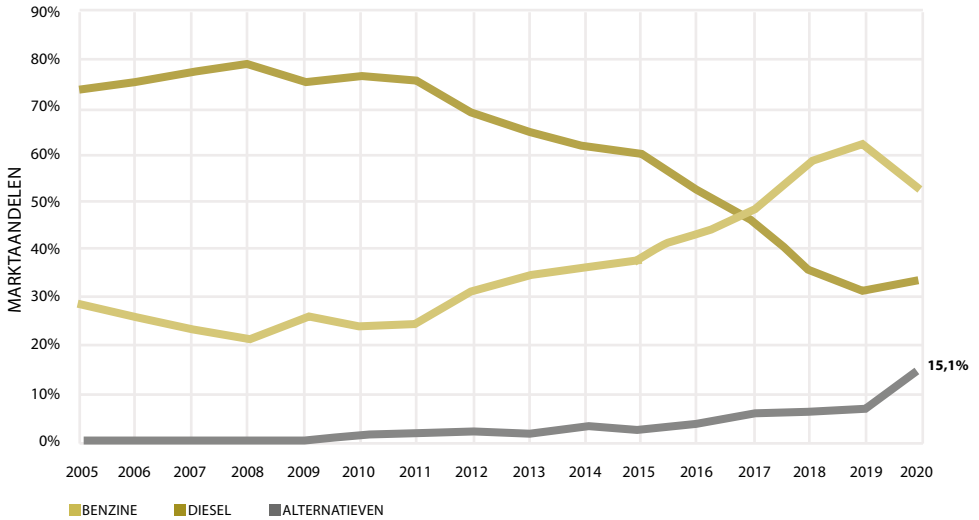
[6] Van elke 10 nieuwe wagens worden er 6 ingeschreven in Vlaanderen. Wallonië is goed voor 26%, gevolgd door het Brussels Gewest met 13%. Brussel is daarmee iets oververtegenwoordigd. Dat komt omdat er proportioneel veel nieuwe bedrijfswagens worden gekocht.

[7] De nieuwe automarkt bestaat voor iets meer dan de helft uit bedrijfswagens. Toch zijn er regionaal sterke verschillen. Zo zijn 8 op 10 nieuwe wagens in Brussel bedrijfswagens: het gewest is een belangrijke tewerkstellingspool met veel ondernemingen. In Wallonië is het net omgekeerd: de particulier is er goed voor driekwart van de nieuwe inschrijvingen. Vlaanderen houdt het midden met 4 op 10 privéwagens, een derde leasewagens en een kwart gekochte bedrijfswagens. Enkele grote leasebedrijven zijn hier gevestigd.

3. NIEUWE AUTOMARKT AANDRIJFTYPES



ALTERNATIEVE AANDRIJVINGEN EVOLUTIE





I MARKT AANDRIJFTYPES

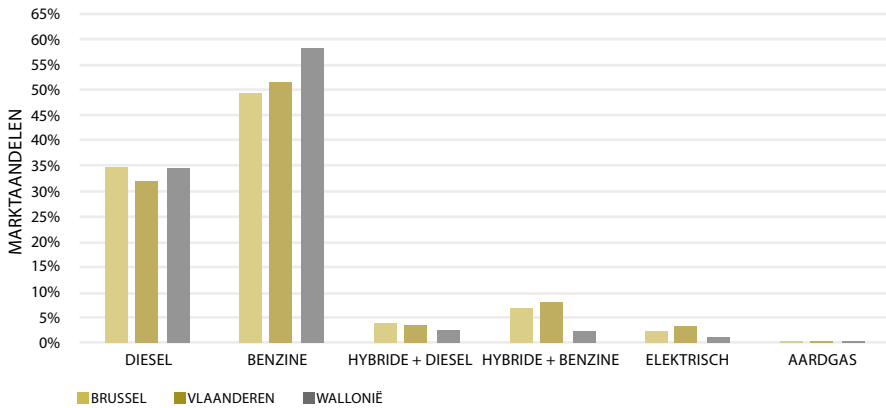
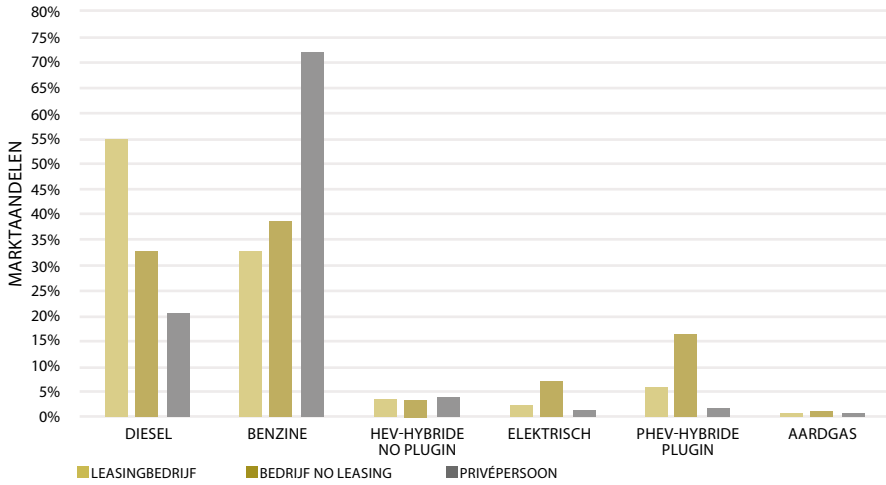
[1] De verkoop van nieuwe dieselwagens bereikte in 2008 een piek met een marktaandeel van bijna 80%. De terugval is echt begonnen in 2012. Vanaf 2015 kalfde het marktaandeel versneld af tot amper 30% in 2019. Benzine nam een hoge vlucht en piekte in 2019 met een marktaandeel van meer dan 60%.

[2] Tot 2015 waren de alternatieve aandrijvingen vrijwel afwezig op de nieuwe automarkt. Toen diesel een slechte reputatie kreeg, kwamen de hybride aandrijvingen

opzetten, gevolgd door de elektrisch oplaadbare wagens en aardgas, om in 2019 samen een marktaandeel van 7% te bereiken.

[3] In 2020 hebben de alternatieve aandrijvingen een nieuwe doorstart gemaakt en hun marktaandeel op 1 jaar tijd verdubbeld tot 15%. Vooral de stekkerhybrides kenden een hoge vlucht en zijn een ideale oplossing in een land waar nog vrij weinig publieke snelladers zijn en waar relatief veel mensen thuis kunnen opladen aan een regulier stopcontact.

3. MARKT GEWESTEN, AANDRIJFTYPES EN TYPES EIGENAAR





I MARKT **AANDRIJFTYPES**

[4] Het jaar 2020 lijkt de definitieve doorstart in te luiden van de elektrificatie van de automarkt. Toch varieert het tempo van elektrificatie al naargelang de regio en het type eigenaar. Zo zijn het vooral de ondernemingen die de weg naar elektrisch oplaadbare voertuigen (EOV) hebben gevonden: bijna een kwart van de nieuw verkochte bedrijfs-wagens was een EOV: het PHEV-aandeel bedroeg 15%, het dubbele van dat van elek-

trische wagens: 7,5%. Bij de particulier slaat de EOV nog niet echt aan: in 2020 kon het 3% particulieren overtuigen.

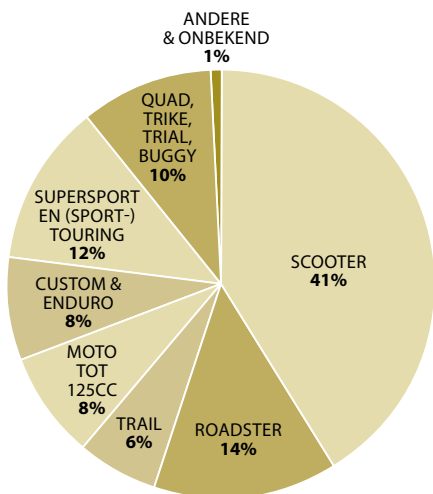
[5] Vlaanderen en Brussel nemen voorlopig het voortouw in de elektrificatie: ruim 10% van de nieuwe automarkt zijn EOV's, in Wallonië is dat nog geen 5%. Aardgas slaagt er voorlopig niet in om door te breken en blijft steken op 0,7%.

MARKTEN VAN VRACHTWAGENS, MOTOR- EN BROMFIETSEN - EVOLUTIE

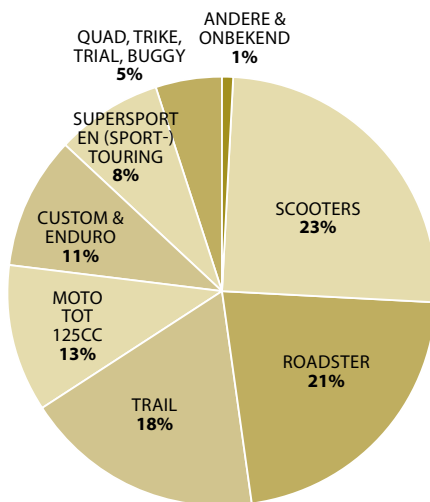
	2010	2015	2019	2020	Δ'19-'10	Δ'20-'19	10-JAAR MARKT- GEMID- DELDE
LICHTE VRACHTWAGENS (≤ 3,5 T)	52.509	61.208	81.219	71.312	+55%	-12,2%	64.026
ZWARE VRACHTWAGENS (> 3,5 T)	4.242	3.548	5.385	4.208	+27%	-21,9%	4.153
TREKKERS	3.407	4.781	6.152	3.308	+81%	-46,2%	4.991
MOTORFIETSEN	26.441	22.922	24.930	25.807	-6%	+3,5%	24.323
BROMFIETSEN	-	13.015	28.543	29.090	+100%	+1,9%	-

MOTORFIETSEN EVOLUTIE VAN DE SEGMENTEN

2010



2020



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC



I ANDERE MARKTEN **VRACHTWAGENS, MOTOR- EN BROMFIETSEN**

[1] INDUSTRIELE TREKKERS Deze markt vertoonde het voorbije decennium een cyclisch verloop rond een stabiel 10-jarig marktgemiddelde van 5.000 eenheden. De nieuwe trekkersmarkt zat in 2018 en 2019 in een hoogconjunctuur: ze overtrof de kaap van 6.000 en sloot daarmee opnieuw aan bij het marktniveau van vóór de financiële crisis van 2008. Door de coronacrisis klapte de trekkersmarkt vorig jaar ineen tot de helft van het marktniveau dat in de periode van hoogconjunctuur werd behaald.

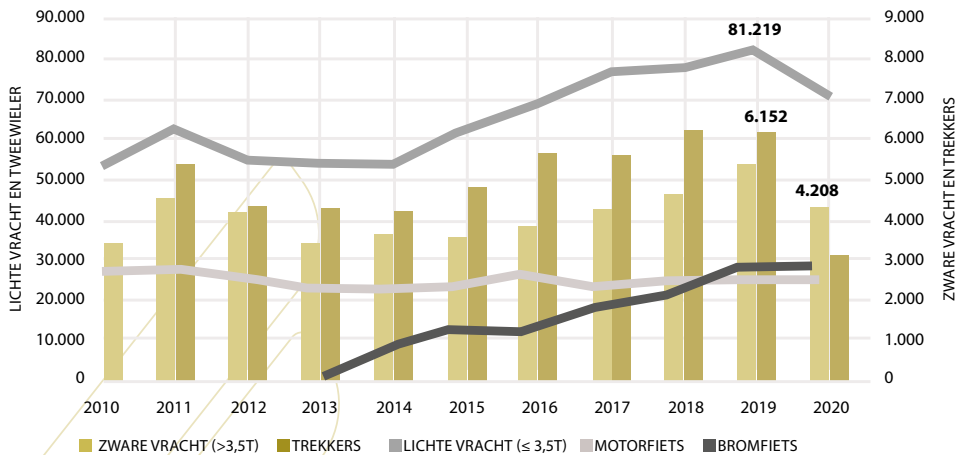
Het leek een kopie van wat zich afspeelde na de uitbraak van de crisis in 2008. Alleen is de oorzaak van de terugval ditmaal te vinden in een economische lockdown, eerder

dan in een financiële meltdown zoals we die in 2008 gekend hebben.

[2] ZWARE VRACHTWAGENS Deze markt kende de voorbije 10 jaar een gelijkaardig verloop, zij het op een lager niveau en met een minder uitgesproken golfbeweging rond een 10-jarig marktgemiddelde van 4.150 nieuwe inschrijvingen. De corona-impact is ook beperkter tot een marktdaling van 20%.

[3] LICHT E VRACHTWAGENS De nieuwe lichte vrachtmarkt vertoonde de voorbije 10 jaar een opvallend identiek cyclisch verloop als die van de trekkersmarkt.

ZWARE EN LICHTE VRACHTWAGENS EN GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS
 MARKTEVOLUTIE



BRONNEN: FOD MOBILITEIT, FEBIAC

Met de COVID-19 crisis worden goederen en pakjes meer dan ooit aan huis geleverd, bestelwagens spelen daarin een centrale rol.



Tot vóór 2020 boemde de markt als nooit tevoren: in 2019 werd de kaap van 80.000 nieuwe inschrijvingen overschreden, een historisch record.

Ook hier is de marktterugval in 2020 met 12% minder uitgesproken dan op de industriële trekkersmarkt. Met de coronacrisis worden goederen en pakjes meer dan ooit aan huis geleverd, bestelwagens spelen daarin een centrale rol.

[4] MOTORFIETSEN De motorfietsmarkt kende de voorbije 10 jaar een eerder stabiel verloop rond gemiddeld 24.500 nieuwe inschrijvingen. De marktsegmentatie is door de jaren heen wel danig door elkaar geschud.

Waar de scootermarkt in 2010 nog 41% van de inschrijvingen uitmaakte, bedroeg dat aandeel in 2020 nog slechts 23%; dit ten

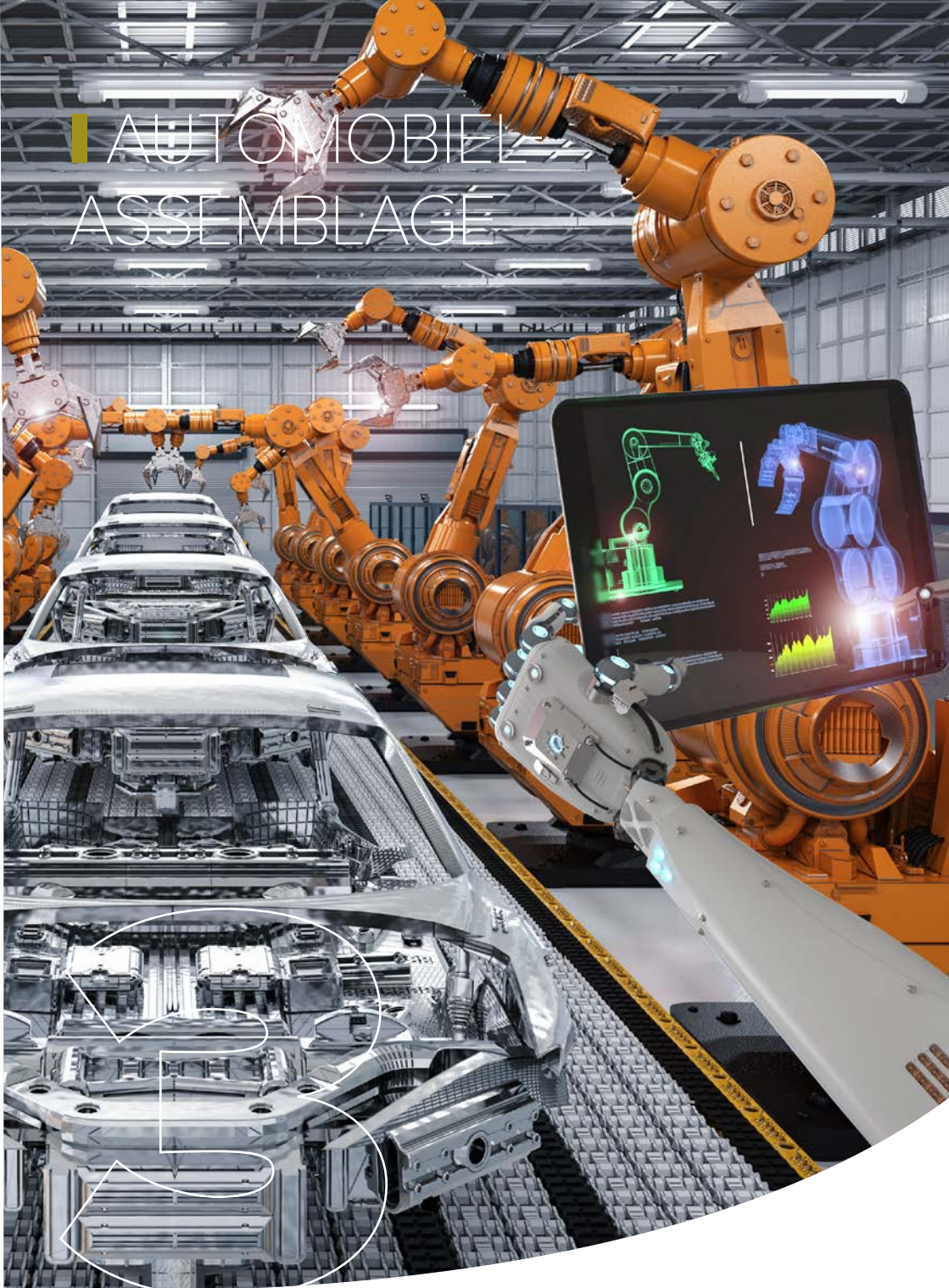
voordele van de Basic/Roadster (21%) en vooral de Trails, die hun marktaandeel zagen verdrievoudigen tot 18%.

Het Quad-aandeel halveerde tot 5% in 2020; ook de klassieke Touring en sportieve modellen kregen een tik: hun marktaandeel zakte met een derde van 12% in 2010 tot 8% vandaag. De motoren tot 125cc klimmen naar 13% uit: de toegang hiertoe met rijbewijs B speelt daarbij zeker een rol.

[5] BROMFIETEN Deze markt is een apart verhaal: pas vanaf 2013 kregen wij er een duidelijk zicht op, omdat vanaf dat jaar ook de bromfietsen een nummerplaat moeten dragen. Dit geldt niet alleen voor de klassieke bromfietsen (met verbrandingsmotor), maar ook voor de elektrisch aangedreven Speedpedelecs. Sindsdien zit die markt in de lift, om vandaag zelfs boven het marktniveau van de motorfietsen uit te komen.

Tot 2015 waren voertuigen met alternatieve aandrijving haast afwezig in de markt van nieuwe voertuigen. In 2020 vertegenwoordigen zij meer dan 15% van de nieuwe inschrijvingen.

AUTOMOBILE ASSEMBLAGE

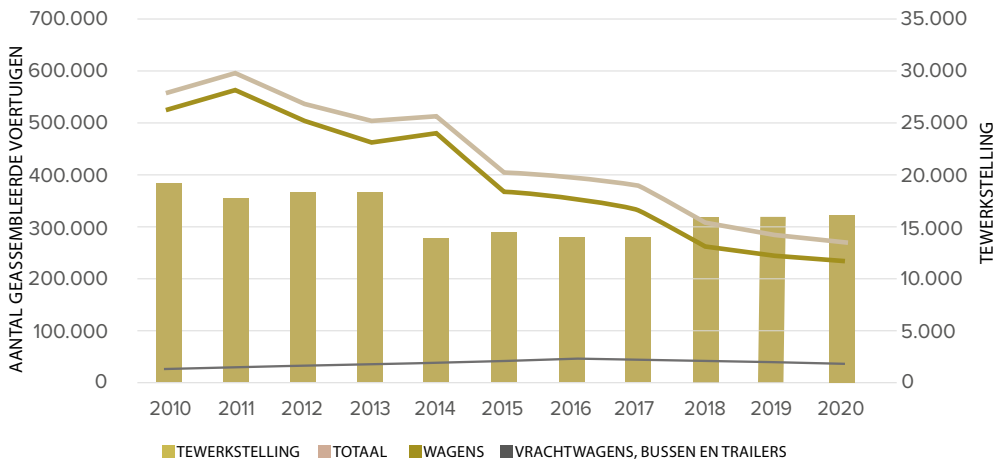


I AUTOMOBIELASSEMBLAGE

1. ASSEMBLAGE BELGIË, AANDRIJFTYPES EN TEWERKSTELLING

PERSONENWAGENS	2011	2015	2019	2020	Δ'19-'10	Δ'20-'19
BENZINE	374.929	171.138	127.380	91.883	-66%	-27,8%
DIESEL	163.719	198.034	78.485	35.283	-52,1%	-55,1%
DSL/BZN MICROHYBRID	0	0	58	24.244	+100%	X 418
PLUGIN HYBRIDE	0	0	413	36.918	+100%	X 89
ELEKTRISCH	0	0	40.684	48.799	100%	+19,9%
PERSONENWAGENS TOTAAL	538.648	369.172	247.020	237.127	-54,1%	-4,0%
TRUCK, BUS EN TRAILER	34.305	40.081	38.777	30.380	+13%	-21,7%
VOERTUIGEN TOTAAL	572.953	409.253	285.797	267.507	-50,1%	-6,4%
TEWERKSTELLING	17.863	14.579	15.716	15.446	-12%	-1,7%

ASSEMBLAGE EN TEWERKSTELLING - EVOLUTIE



BRONNEN: FEBIAC, AGORIA



I AUTOMOBIEL ASSEMBLAGE

[1] Ondanks de COVID-19 crisis en de (gedeeltelijke) lockdown, rolden in 2020 bijna 270.000 voertuigen van de band in ons land, een daling met slechts 6,4% tegenover 2019.

[2] Door de sluiting van 2 grote autofabrieken is de totale automobielp productie in ons land op 10 jaar tijd gehalveerd: van bijna 600.000 tot onder 300.000 voertuigen. De laatste jaren waait er evenwel een nieuwe wind doorheen de assemblageactiviteit: ons land is erin geslaagd om de productie en assemblage van elektrisch oplaadbare modellen en hun batterijen naar hier te halen.

[3] Het aandeel van elektrische oplaadbare wagens in de productievolumes is in 2020 opgelopen tot bijna 40%: 10 jaar gele-

den nog werden enkel wagens met verbrandingsmotor gemaakt in ons land. Niet alleen de automarkt, ook de automobielp productie in ons land elektrificeert op overtuigende wijze. Recent nog werd de komst aangekondigd van nieuwe elektrische modellen die in België geproduceerd zullen worden.

[4] De productie en assemblage van zware voertuigen, met name van vrachtwagens, houdt goed stand: de voorbije jaren schommelde het productievolume rond de 40.000 trucks, bussen en trailers.

[5] Sinds de sluiting van 2 van de 4 grote autofabrieken kon de tewerkstelling in de totale automobielassemblage enigszins op peil blijven. Vandaag werken bijna 15.000 mensen in de assemblagefabrieken, en een veelvoud hiervan in de toeleverbedrijven.

Er waait een nieuwe wind door de assemblage-activiteit: ons land slaagt er in om de productie en assemblage van elektrisch oplaadbare modellen en hun batterijen naar hier te halen.



AUTOMOBIELBEZIT EN TRANSPORT- UITGAVEN

4

I AUTOMOBIELBEZIT EN TRANSPORTUITGAVEN

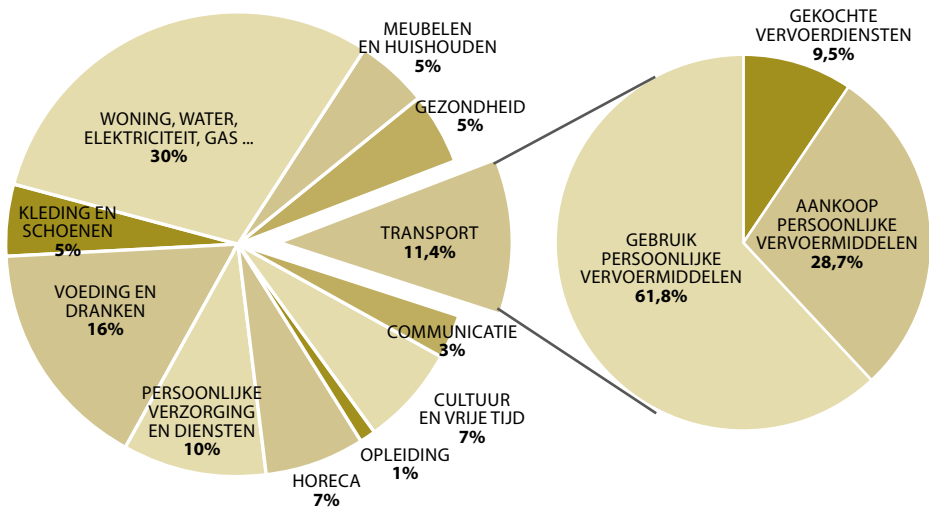
1. VOERTUIGENBEZIT GEWESTEN EN VOERTUIGTYPES

	2010				2018			
	BELGIË	BRUSSEL	VLA.	WALL.	BELGIË	BRUSSEL	VLA.	WALL.
WAGEN	85%	59%	90%	85%	81%	52%	84%	86%
MOTOR-FIETS	6%	3%	7%	6%	5%	3%	5%	6%
BROM-FIETS	4%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%

2. GEMIDDELD AANTAL VOERTUIGEN IN BEZIT

	2010				2018			
	BELGIË	BRUSSEL	VLA.	WALL.	BELGIË	BRUSSEL	VLA.	WALL.
WAGEN	1,35	1,16	1,35	1,38	1,34	1,16	1,35	1,37
MOTOR-FIETS	1,16	1,35	1,38	1,20	1,17	1,10	1,15	1,21
BROM-FIETS	1,35	1,38	1,34	1,16	1,11	1,04	1,12	1,12

2. UITGAVEN VAN DE HUISHOUDENS VERDELING EN IN TRANSPORT IN 2018



BRONNEN: EU-HOUSEHOLD BUDGET SURVEY, STATBEL.FGOV.BE



I AUTOMOBIELBEZIT EN TRANSPORTUITGAVEN

[1] Ruim 4 op 5 huishoudens hebben vandaag minstens 1 wagen in bezit. Dat ligt iets lager dan 10 jaar geleden. Vooral in Brussel viel het autobezit terug: iets meer dan de helft van de huishoudens heeft er een eigen auto.

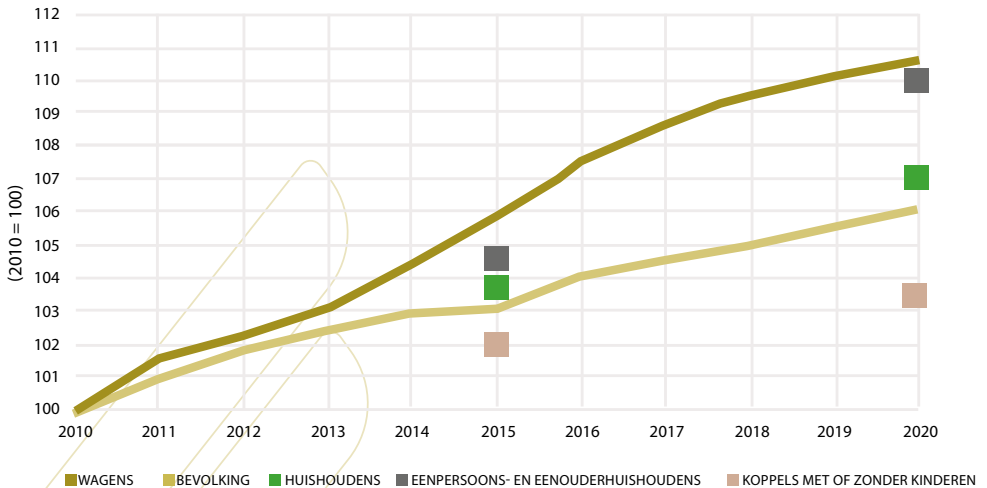
[2] 8% van de huishoudens bezit een motor- of bromfiets. Ook dat aandeel is gedaald in vergelijking met 10 jaar geleden.

[3] Een huishouden besteedt jaarlijks ge-

middeld bijna €11.000 aan de woning, €5.000 aan voeding en €4.000 aan transport. Deze 3 grootste uitgavenposten zijn goed voor 55% van het huishoudbudget, dat in 2018 gemiddeld €35.764 bedroeg.

[4] Van de €4.000 aan transportuitgaven gaat ruim 90% naar de aankoop en het gebruik van eigen vervoer, amper 10% (€350) wordt besteed aan vervoerdiensten als spoor (2,1%), bus en taxi (1,5%), vliegen en varen (4,9%).

3. AUTOPARK EN TYPES HUISHOUDENS



BRONNEN: RIJKSREGISTER NATUURLIJKE PERSONEN, FOD MOBILITEIT, FEBIAC

Met 4.000 euro per jaar is transport, na huisvesting en voeding, de derde grootste uitgavenpost van een huishouden.

90% van de transportuitgaven van de huishoudens gaat naar de aankoop en het gebruik van eigen vervoer.

De groei van het wagenpark houdt gelijke tred met de evolutie van het aantal eenpersoons- en eenouderhuishoudens.



I AUTOMOBIELBEZIT EN TRANSPORTUITGAVEN

[5] 40% (€1.600) van de transportuitgaven gaat naar de aankoop van een auto (3/4 nieuw, 1/4 occasie), 25% (€1.000) naar brandstof, 12% (€500) naar onderhoud en herstellingen en bijna 10% (€400) naar allerlei belastingen, tol- en parkeerheffingen.

[6] Sinds 2012 is het wagenpark sneller ge-

groeit dan de bevolking en dan het aantal huishoudens. Echter: de groei van het wagenpark houdt wel gelijke tred met de evolutie van het aantal eenpersoons- en eenouderhuishoudens. Bij die laatste groep ligt de autobezitsgraad mogelijk wat hoger dan bij koppels waar auto's en ritten kunnen gedeeld worden.

Ruim 4 op 5 huishoudens hebben vandaag
minstens 1 wagen in bezit, terwijl 8% van de
huishoudens een motor- en/of bromfiets bezit.



TRANSPORT- BELASTINGEN

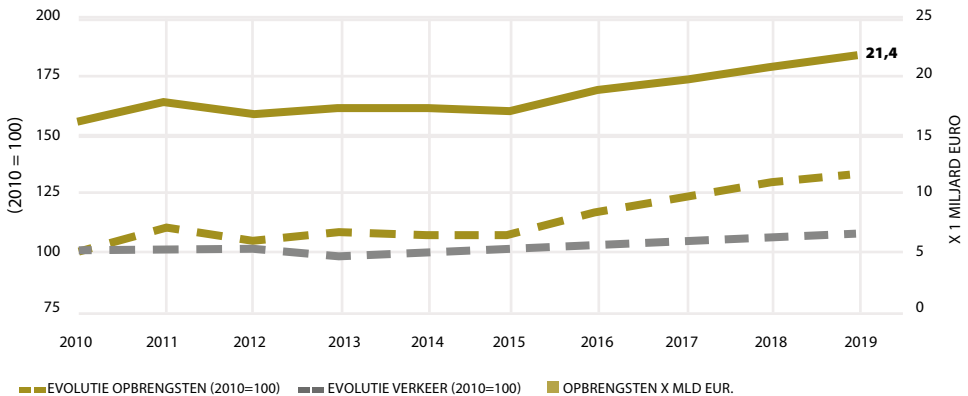


I TRANSPORTBELASTINGEN

1. FISCALE OPBRENGSTEN BELANGRIJKSTE POSTEN

X 1 MLN EUR	2010	2015	2019	Δ'19-'10	
ACCIJZEN	4.365,23	4.682,03	6.055,65	+ 1.690	+ 38,7%
BTW OP ACCIJZEN	2.253,38	2.216,94	2.657,37	+ 404	+ 17,9%
BTW OP VERKOOP, ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN VOERTUIGEN, ONDERDELEN EN TOEBEHOREN	5.888,80	6.560,04	7.954,38	+ 2.066	+ 35,1%
VERKEERSBELASTINGEN	1.794,17	1.970,42	2.208,25	+ 414	+ 23,1%
TAKSEN EN BIJDAGEN OP VERZEKERINGSPREMIES	870,63	963,80	1.000,59	+ 130	+ 14,9%
VERKEERSBOETES	368,53	388,00	510,00	+ 141	+ 38,4%
KILOMETERHEFFING VRACHTWAGENS (EUROVIGNET TOT 2015)	140,00	175,00	731,51	+ 592	+ 422,5%
ANDERE	297,69	303,43	321,13	+ 23	+ 7,9%
TOTAAL	15.978,42	17.259,66	21.438,88	5.460	+ 34,2%

FISCALE OPBRENGSTEN GLOBALE EVOLUTIE



BRONNEN: FEDERALE EN GEWESTELIJKE ADMINISTRATIES, FEBIAC



I TRANSPORT **BELASTINGEN**

[1] In 2019 werd voor de eerste keer de grens van 20 miljard EUR fiscale opbrengsten ruim overschreden.

[2] De fiscale opbrengsten zijn daarbij sneller gegroeid dan het verkeer. De gemiddelde belastingen en fiscale bijdragen per afgelegde km zijn gestegen van 0,16 EUR/km in 2010 tot 0,20 EUR/km, een stijging met een kwart op 10 jaar tijd.

[3] Vanaf 2015 zijn de accijnsopbrengsten fors gestegen. Toen werd immers beslist om

de dieselaccijnzen jaar na jaar op te trekken tot op het accijnsniveau van benzine.

[4] Van elke 3 EUR transportbelastingen is 2 EUR afkomstig van brandstoftaksen. Een voertuig aankopen, bezitten en verzekeren is goed voor 23%. Betalen voor het gebruik van parkeer- en weginfrastructuur zorgt voor 6% van de opbrengsten.

In 2019 werd voor het eerst de drempel van 20 miljard fiscale inkomsten overschreden. Voor elke 3 euro aan transportbelastingen, komen er 2 van belastingen op brandstoffen.

TRANSPORT- INFRASTRUCTUUR



1. BEVOLKING, BBP EN INFRASTRUCTUUR BELGIË, BUURLANDEN EN EU

	OPPER- VLAKTE	BEVOL- KING	BBP	DENSITEIT VAN:			
				BEVOL- KING	TRANSPORT- INFRASTRUC- TUUR	WELVAART	
2018	X 1.000 KM ²	X 1 MLN	X 1MLD EUR	AANTAL/ KM ²	KM/ 1.000 KM ²	BBP/ KM ²	BBP/ INWONER
BELGIË	30,5	11,5	€460	375	659	€12.291.873	€40.114
LUXEMBURG	2,6	0,6	€60	237	509	€91.798.661	€97.823
NEDERLAND	41,5	17,3	€774	416	359	€10.022.081	€44.788
DUITSLAND	357,1	83,0	€3.344	232	274	€651.012	€40.284
FRANKRIJK	633,1	67,0	€2.353	106	85	€167.174	€35.114
SPANJE	506,0	46,9	€1.202	93	92	€183.324	€25.613
ITALIË	301,3	60,4	€1.766	200	153	€664.728	€29.261
EU-27	3.502,7	406,5	€12.521	116	138	€33.128	€30.805

BRONNEN: STATISTICAL POCKETBOOK 2020 | MOBILITY AND TRANSPORT EC

Met 659km per 1.000 km² heeft België het dichtste spoor-, water- en autosnelwegennetwerk van de EU.



I TRANSPORT **INFRASTRUCTUUR**

[1] België is, samen met Luxemburg en Nederland, de meest transportintensieve, dichtbevolkte en welvarende regio van de EU.

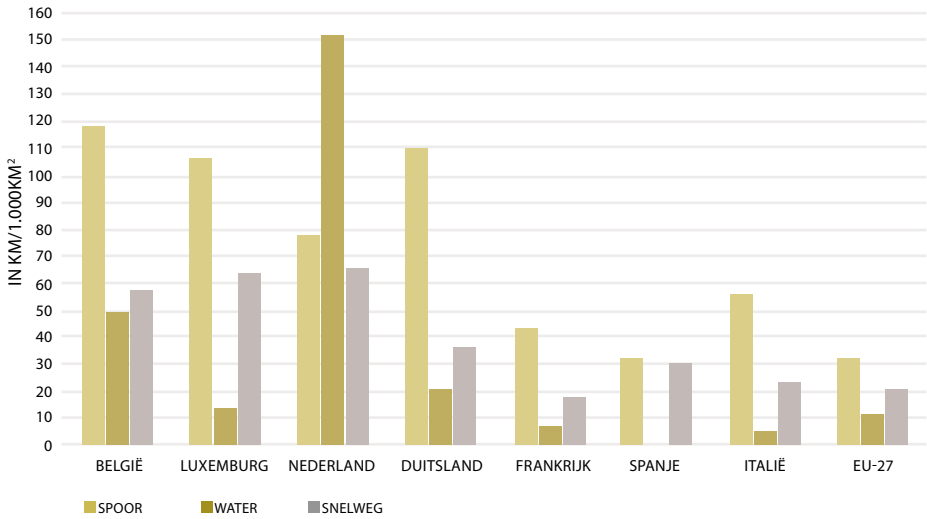
[2] In het kleine België ligt voor 659 km per 1.000 km² aan transportinfrastructuur, wonen 375 inwoners per km² waar de economie ruim 12 miljoen EUR per km² produceert en de mensen €40.000 per inwoner verdienen.

[3] Per km² liggen hier 5 keer meer spoor-, water- en hoofdwegen, wordt hier vier keer

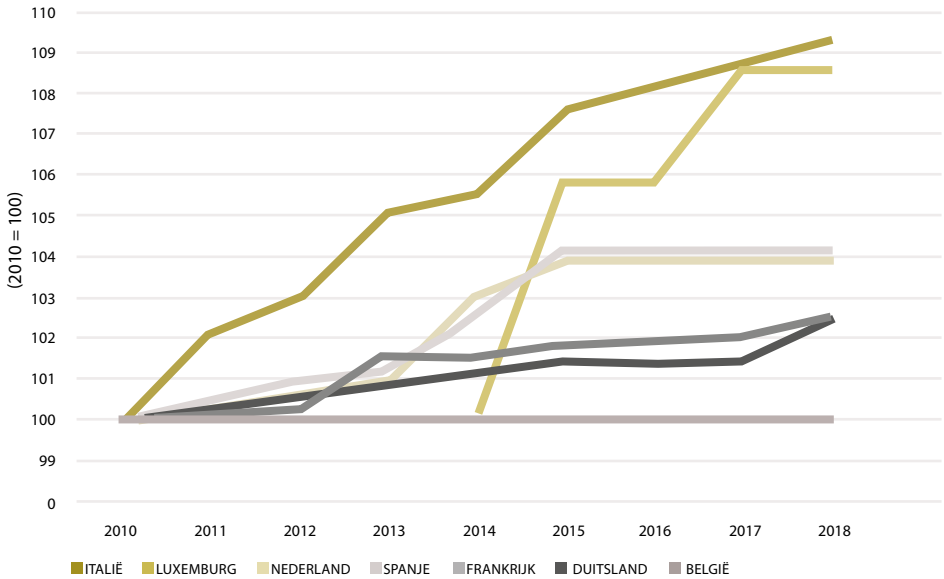
meer geproduceerd, woont hier 3 keer meer volk en verdienen de mensen een derde meer dan het EU-gemiddelde.

[4] Met 659 km per 1.000 km² heeft België het dichtste spoor-, water- en hoofdwegenet van de EU, gevolgd door Luxemburg en Nederland. Daarmee vormt de BeNeLux een van de belangrijkste multimodale knooppunten van de EU.

2. INFRASTRUCTUUR VERVOERMODI EN DENSITEITEN



3. AUTOSNELWEGEN BELGIË EN ENKELE EU-LIDSTATEN





I TRANSPORTINFRASTRUCTUUR

[5] Van de 3 landen heeft België het dichtste spoornet en Nederland het dichtste waterwegennet. Niet België, wel Nederland heeft het dichtste autosnelwegennet ($66\text{km}/100\text{km}^2$), op de voet gevolgd door Luxemburg (64); ons land is derde (58).

[6] Beschouwt men alle hoofdwegen (incl. gewestwegen), dan spant België de kroon met $491\text{km}/100\text{km}^2$, gevolgd door Luxemburg (388) en Duitsland (143).

[7] België is het enige land waar het autosnelwegennet de voorbije 10 jaar niet is uitgebreid.

België is, samen met Luxemburg en Nederland,
de EU-regio met de hoogste bevolkingsdichtheid,
en ook op vlak van transport.



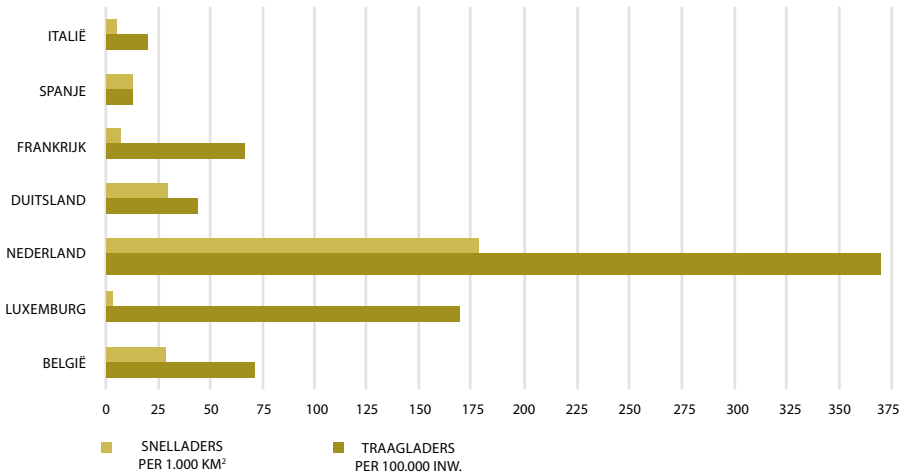
ENERGIE- INFRASTRUCTUUR



1. TANKSTATIONS EN LAADINFRASTRUCTUUR (PUBIEK TOEGANKELIJK)

	2010	2015	2020	Δ '20-'15
TANKSTATIONS, WAARVAN:	3.258	3.108	3.256	+5%
BENZINE, DIESEL, LPG	3.258	3.060	3.086	+1%
AARDGAS CNG	0	46	151	+228%
AARDGAS LNG	0	2	17	+750%
WATERSTOF	0	0	2	+100%
LAADSTATIONS WAARVAN:	0	1.412	8.482	+501%
VERMOGEN <22KW	0	1.335	8.006	+500%
VERMOGEN > 22KW	0	77	476	+518%

2. PUBIEK TOEGANKELIJKE LAADPUNTEN BELGIË EN ENKELE ANDERE EU-LIDSTATEN



BRONNEN: EAFO.EU, FEBIAC, PETROLFED.BE



I ENERGIE-INFRASTRUCTUUR

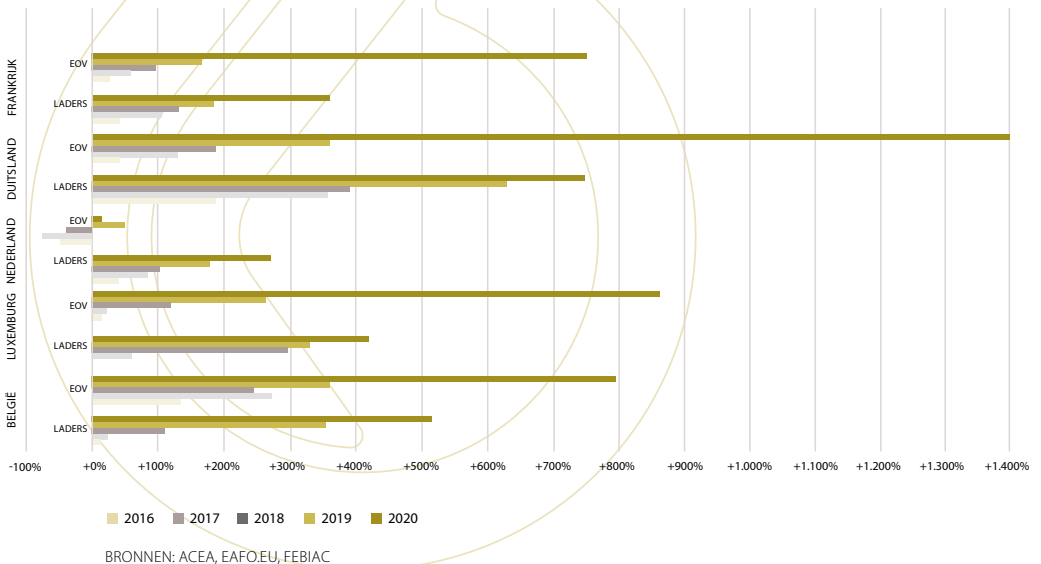
[1] België beschikte vorig jaar over zowat 3.200 diesel- en benzinetankstations, een aantal dat vrijwel niet gewijzigd is over de voorbije 10 jaar.

Sinds 2015 hebben zich enkele alternatieve brandstoffen in het energiebevoorradingsnet voor wegverkeer genesteld: het aantal CNG-tankstations is op 5 jaar tijd verdrievoudigd tot ruim 150 in 2020. Ook LNG maakt zijn opwachting om het zware wegvervoer te bevoorraden en wordt momenteel verdeeld via bijna 20 tankstations. Waterstof lijkt zich vooralsnog in een testfase te bevinden.

[2] De gangmakers in het energiebevoorradingslandschap zijn momenteel de publiek toegankelijke laadstations voor elektrisch oplaadbare voertuigen, die vermenigvuldigen zich met een factor 5 op 5 jaar tijd tot bijna 8.500 laadpunten. Daarvan zijn 6% snelladers, dat wil zeggen laadpunten met een laadvermogen van meer dan 22kW/h.

[3] Bekeken vanuit de bevolkingsdichtheid en het wegennet beschikt België over 29 publiek toegankelijke snelladers per 1.000 km² en over 70 traagladere per 100.000 inwoners.

3. LAADPALEN EN OPLAADBARE VOERTUIGEN VERGELIJKING EN EVOLUTIE SINDS 2015



Sinds 2019 komt de groei van het laadnetwerk goed op gang in België.



I ENERGIE-INFRASTRUCTUUR

[4] Daarmee scoort België middelmatig in de EU en ondermaats in vergelijking met onze buurlanden. Het qua bevolking en oppervlakte vergelijkbare Nederland beschikt over 5 tot 6 keer meer traagladers en snelladers per inwoner en per km². Ook Luxemburg heeft dubbel zoveel traagladers als België. Het snellaadnetwerk is momenteel duidelijk minder ontwikkeld.

[5] De laatste jaren is er in verschillende lan-

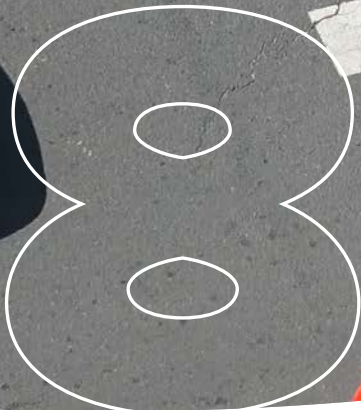
den een groeidynamiek op het vlak van zowel aantal laadpunten als verkochte elektrisch oplaadbare voertuigen (EOV).

In België kwam de groei van het laadnetwerk vanaf 2019 goed op gang, in de meeste buurlanden begon de dynamiek al enkele jaren eerder.

De EOV-markt in ons land groeide daarentegen wel sterker dan in de meeste van onze buurlanden, op Duitsland na.

België telt 29 snelladers per 1.000km² en 70
publiek toegankelijke traagladers per 100.000
inwoners, of 5 tot 6 keer minder dan in Nederland.

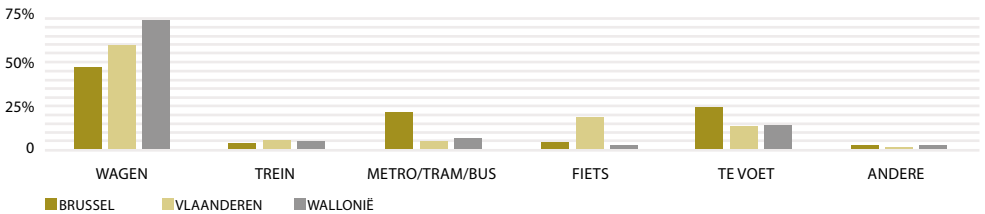
PERSONEN MOBILITEIT



1. VERPLAATSINGEN EN AFSTANDEN EVOLUTIE EN MODALE VERDELING

	IN AANTAL VERPLAATSINGEN			IN AFSTAND		
	1999	2010	2017	1999	2010	2017
AUTO	67%	65%	61%	75%	76%	74%
OPENBAAR VERVOER (OV)	8%	9%	11%	14%	14%	16%
FIETS	8%	8%	12%	4%	3%	5%
TE VOET	13%	16%	14%	1%	3%	2%
ANDERE	2%	2%	2%	5%	3%	3%

2. VERPLAATSINGEN MODALE VERDELING PER GEWEST



BRONNEN: BELGISCHE MOBILITEITSENQUÊTES MOBEL, BELDAM EN MONITOR



I PERSONENMOBILITEIT **VERVOERMODI, VERPLAATSINGEN EN AFSTANDEN**

[1] Het mobiliteitsgedrag van de Belgen is, op basis van de 10-jaarlijkse nationale mobiliteitsenquêtes, niet fundamenteel veranderd sinds 1999. Vandaag worden, net als 20 jaar geleden, zowat driekwart van de mobiliteitskilometers afgelegd met de auto. Diezelfde auto is goed voor 6 op 10 verplaatsingen, dat is wel een tiende minder dan in 1999 (67%).

[2] Het OV-gebruik ging er op 20 jaar tijd met 2 à 3 procentpunten op vooruit: vandaag is het OV goed voor 1 verplaatsing op 10 en 16% van de afgelegde kilometers.

[3] De fiets zag zijn aandeel op 20 jaar tijd fors groeien: de helft meer fietstrips en zelfs

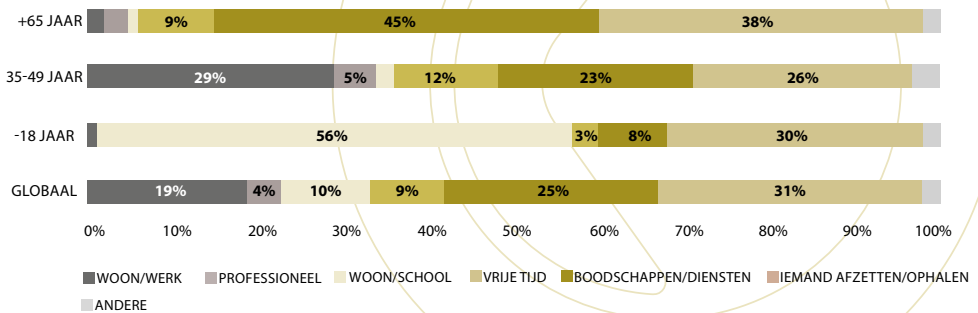
twee derde meer fietskilometers in de totale mobiliteit in ons land. Onze mobiliteit vertoont – niet onverwacht – sterke regionale verschillen.

[4] In Brussel gebeurt minder dan de helft van de verplaatsingen met de auto. Het OV en te voet zijn er elk goed voor een kwart van de verplaatsingen en tellen samen voor een equivalent aantal autotrips. De fiets blijft net onder 5% steken.

[5] In Vlaanderen gebeuren 6 op 10 verplaatsingen met de auto en bijna 2 op 10 verplaatsingen per fiets. Het OV haalt net geen 10% in de verplaatsingsmix.

De meeste verplaatsingen doen we voor vrije tijd, gevolgd door boodschappen.

3. VERPLAATSINGEN MOTIEVEN PER LEEFTIJDKLASSE





I PERSONENMOBILITEIT **VERVOERMODI, VERPLAATSINGEN EN AFSTANDEN**

[6] In het meer uitgestrekte Wallonië is de auto goed voor driekwart van de verplaatsingen en het OV voor 10% (iets meer dan in Vlaanderen); de fiets speelt met 2% voorlopig geen rol van betekenis.

[7] De meeste verplaatsingen doen we voor vrije tijd, gevolgd door boodschappen: ze zijn goed voor een derde, respectievelijk een kwart van onze verplaatsingen. Woon-werkverplaatsingen komen met 19% pas op de derde plaats. Niet

onbelangrijk: 1 op 10 trips maken we om iemand anders ergens te brengen of op te halen.

[8] De verdeling per motief varieert sterk volgens de leeftijdsklasse. Zo is 1 op 3 verplaatsingen van een 35-49 jarige professioneel gerelateerd; vrijetijd en boodschappen wegen elk voor zowat een kwart door, de rest van de trips gaat voornamelijk naar mensen afzetten en ophalen (12%).

Het mobiliteitsgedrag van de Belg is niet fundamenteel veranderd sinds 1999. Vandaag wordt driekwart van de mobiliteitskilometers afgelegd met de auto.



An aerial photograph of a winding asphalt road cutting through a dense, lush green forest. The road curves from the top center towards the bottom center of the frame. The trees are a vibrant green, and the overall scene is captured from a high angle, looking down. In the bottom right corner, there is a white curved line that follows the edge of the image.

MILIEU

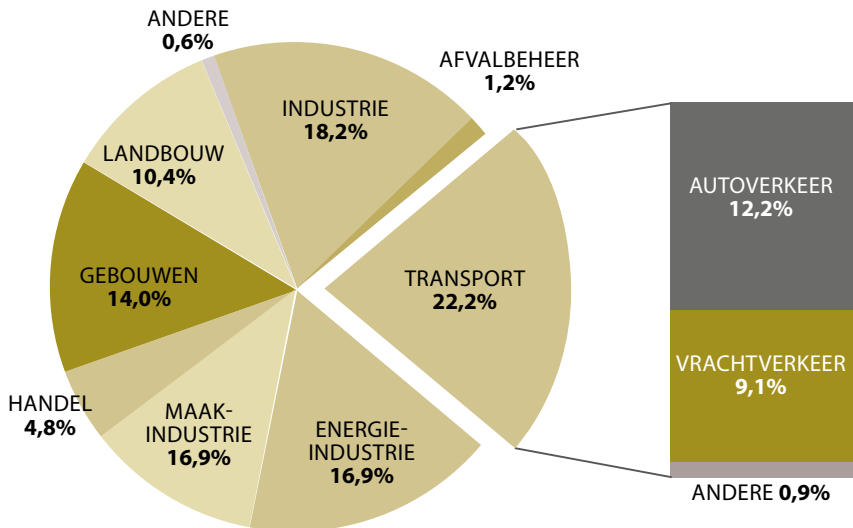


I MILIEU EMISSIES VAN CO₂ EN POLLUENTEN

1. EMISSIES GLOBAAL EN VAN WEGVERKEER

	2010	2015	2018	Δ '18/'10
FIJNSTOF TOTAAL (PM_{2,5})	32,2	24,1	22,2	-31,0%
FIJNSTOF WEGVERKEER (PM_{2,5})	6,4	4,1	3,1	-51,6%
STIKSTOFOXIDES TOTAAL (NO_x)	242,5	196,0	169,0	-30,3%
STIKSTOFOXIDES WEGVERKEER (NO_x)	115,4	92,8	72,3	-37,3%
CO₂ GLOBAAL (CO₂EQ)	134.316	119.418	118.456	-11,8%
CO₂ WEGVERKEER (CO₂EQ)	26.188	25.535	25.231	-3,7%

2. CO₂-EMISSIES VERDELING PER TYPE ACTIVITEIT EN VERKEER



BRON: EEA (EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY)



I MILIEU EMISSIES VAN CO₂ EN POLLUENTEN

[1] De uitstoot van fijnstof en van stikstofoxides door het wegverkeer daalt sneller dan het BE-totaal.

Opeenvolgend strengere emissienormen, efficiëntieverbeteringen van de verbrandingsmotoren en de nabehandeling van uitlaatgassen hebben een wezenlijke uitstootdaling van zowel fijnstof als stikstofoxides teweeggebracht.

2) Transport zag zijn totale CO₂-uitstoot slechts met mondjesmaat dalen

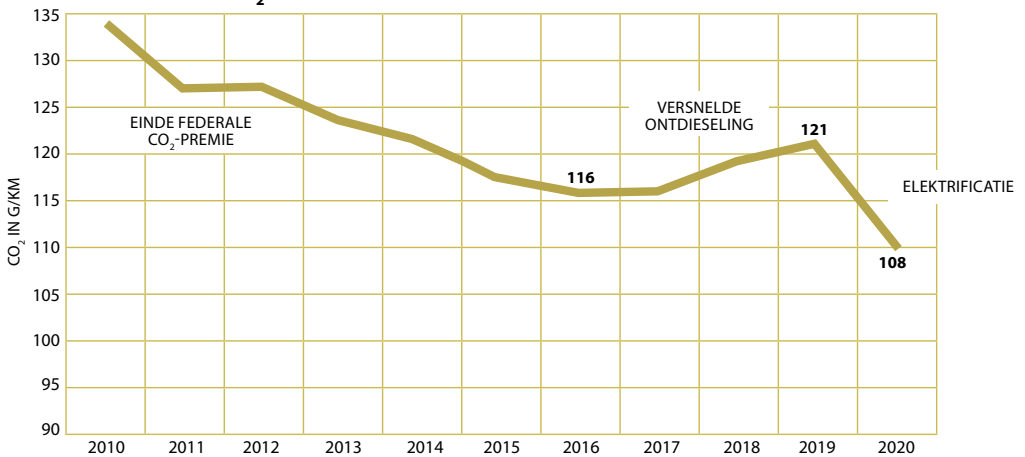
In 2018 werd in ons land bijna 120 miljoen ton

CO₂ uitgestoten van menselijke oorsprong, bijna 12% minder dan in 2021. Transport nam daarvan iets meer dan 22% voor zijn rekening en zag zijn CO₂-uitstoot minder snel dalen: -3,7% in vergelijking met 2010.

Meer verkeer, langere files en minder wegcapaciteit hebben de gunstige invloed van de daling van de CO₂-uitstoot van de individuele voertuigen deels tenietgedaan.

In de loop van 2020 zakte het CO₂-gemiddelde met een nooit geziene 13g/km ten opzichte van het jaar voordien.

3. GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT VAN DE MARKT VAN NIEUWE PERSONENWAGENS



BRON: FEBIAC, SPF MOBILITEIT



[3] De evolutie van de CO₂-uitstoot van de nieuwe automarkt kende een grillig verloop - 2020 betekent een keerpunt

De gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwe auto-inschrijvingen is op 10 jaar tijd met 20% gedaald: van 135g/km in 2010 tot 108g/km in 2020. Vertaald naar het brandstofverbruik, betekent dit dat we vandaag per 100 gereden autokilometers gemiddeld 1 liter minder brandstof verbruiken dan 10 jaar geleden.

Tot 2015 was de CO₂-daling toe te schrijven aan o.a. efficiëntieverbeteringen van de verbrandingsmotor, met name de dieselvariant. 2015 betekende evenwel een keerpunt: de dieselmotor kwam in opspraak en moest plaats ruimen voor de minder zuinige ben-

zinewagen. Daardoor nam de CO₂-uitstoot toe. Bovendien werden nieuwe rij- en strengere emissietests ingevoerd, alsook ambitieuze CO₂-doelstellingen, waardoor verdere verbeteringen van de verbrandingsmotoren alleen niet zouden volstaan om deze zeer betekenisvolle CO₂-reducties te kunnen realiseren. De auto-industrie zet daarom zwaar in op de elektrificatie van de aandrijving, en met succes: in de loop van 2020 zakte het CO₂-gemiddelde met een nooit geziene 13g/km ten opzichte van het jaar voordien.

Elektrisch oplaadbare voertuigen hebben hun weg gevonden naar de consument, waardoor de CO₂-doelstelling van 95gr/km in 2021 opnieuw binnen handbereik ligt.

De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's is op 10 jaar tijd met 20% gedaald. Concreet betekent dit dat we vandaag gemiddeld 1 liter brandstof per 100 kilometer minder verbruiken dan 10 jaar geleden.

VERKEERS- VEILIGHEID



1. ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS EVOLUTIE, ERNST EN TYPES GEBRUIKERS

	2010	2015	2019	Δ'19/'10
LETSEL- ONGEVALLEN	45.745	40.300	37.699	-17,6%
VERKEERS- SLACHTOFFERS, WAARVAN:	59.872	52.593	47.793	-20,2%
<i>LICHTGEWOND</i>	53.416	47.650	43.547	-18,5%
<i>ZWAARGEWOND</i>	5.606	4.181	3.600	-35,8%
<i>DODEN 30 DAGEN</i>	850	762	646	-24,0%

WAARVAN	2010	2015	2019	Δ'19/'10
<i>AUTO/ LICHTE VRACHT</i>	490	413	326	-33,5%
<i>FIETS</i>	73	90	94	28,8%
<i>BUS + ZWARE VRACHT</i>	14	19	12	-14,3%
<i>VOETGANGER</i>	108	94	92	-14,8%
<i>MOTORFIETS + BROMFIETS</i>	126	125	104	-17,5%
<i>ANDERE + ONBEKEND</i>	39	21	18	-53,8%
<i>TOTAAL</i>	850	762	646	-24,0%

BRON: VIAS.BE



I VERKEERSVEILIGHEID

[1] De voorbije 10 jaar daalde het totaal aantal letselongevallen in ons land met 17,6% en het aantal verkeersslachtoffers (doden, zwaar- en lichtgewonden) met 20,2%. In 2010 waren bijna 60.000 verkeersslachtoffers te betreuren, in 2019 net geen 48.000, waarvan 646 doden, 3.600 zwaar- en 43.547 lichtgewonden.

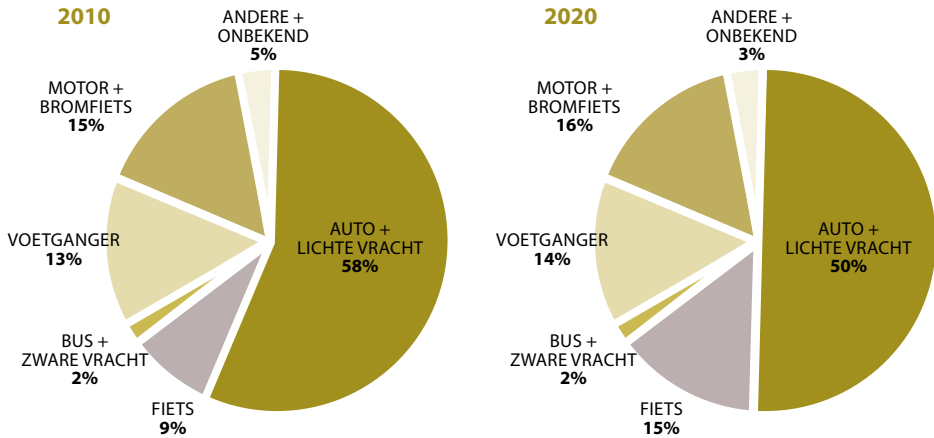
[2] Het aantal lichtgewonden daalde met een vijfde, het aantal verkeersdoden met een vierde en het aantal zwaargewonden met ruim een derde.

[3] De helft van de verkeersslachtoffers zijn autobegebruikers, gevolgd door fietsers, zij

maken 1 van de 5 verkeersslachtoffers uit; 1 op 10 is voetganger.

[4] Er zijn enkele opvallende verschillen per gewest: in Wallonië zijn 2 op 3 verkeersslachtoffers auto-inzittenden, in Brussel is dat 'slechts' 1 op 3.

Het aandeel fietsslachtoffers in Vlaanderen ligt met 30% de helft hoger dan het landsgemiddelde, het aantal gewonde voetgangers ligt met 7% dan weer een stuk onder het landsgemiddelde van 10%. In het stedelijke Brussels Gewest zijn bijna de helft van de gewonden voetgangers en fietsers.



2. VERKEERSDODEN IN 2018

BELGIË IN VERGELIJKING MET BUURLANDEN EN DE EU

PER MILJOEN INWONERS		PER 10 MILJOEN REIZIGERS-KM		PER MILJOEN VOERTUIGEN	
NL	35	DE	35	DE	70
ES	39	NL	41	NL	71
DE	40	FR	42	ES	76
FR	48	IT	44	IT	86
EU-27	52	LU	45	LU	88
BE	53	ES	51	EU-27	100
IT	55	EU-27	54	FR	101
LU	59	BE	56	BE	104

BRONNEN: STATISTICAL POCKETBOOK 2020 | MOBILITY AND TRANSPORT, VIAS.BE



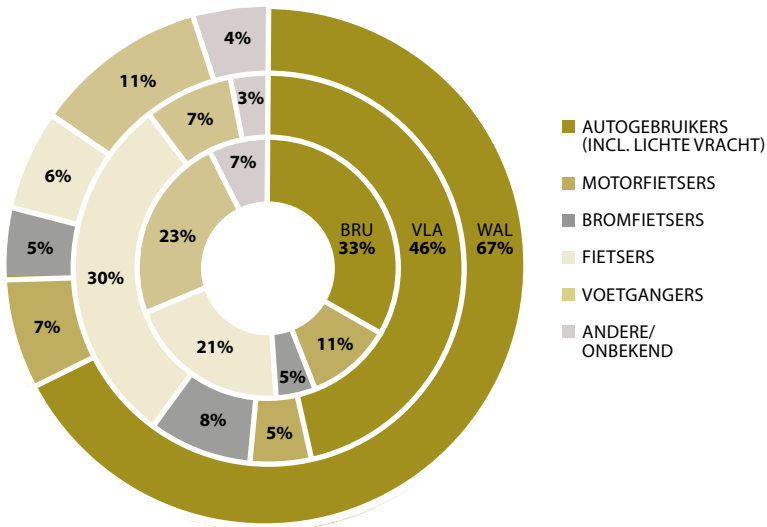
[5] In 2010 waren bijna 6 op 10 verkeersdoden inzittenden van personen- of bestelwagens. Tien jaar later is dat aandeel gedaald tot 5 op 10. Het aandeel fietsers daarentegen is bijna verdubbeld tot 15%. Bij de andere weggebruikers zijn geen grote verschuivingen te noteren.

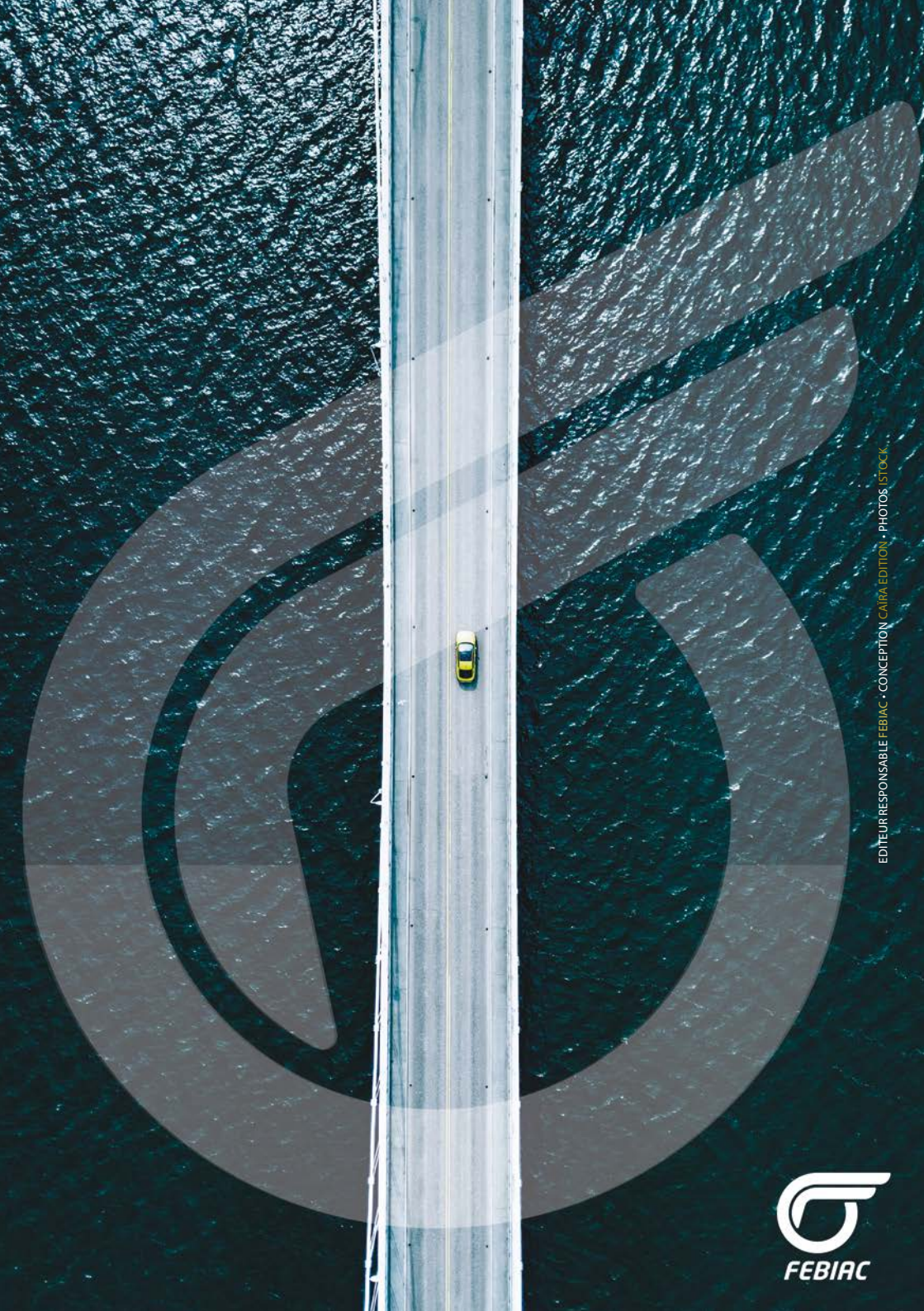
[6] Onder de autogebruikers vielen in 2019 326 doden te betreuren, een derde of 160 minder dan 10 jaar geleden. Bij de meeste andere verkeersdeelnemers daalt het aantal

doden eveneens, behalve bij fietsers: daar steeg de dodentol van 73 tot 94 in 2019.

[7] België zit met 53 en 56 verkeersdoden per miljoen inwoners, respectievelijk 10 miljoen reizigers-km net boven de EU-27 gemiddelden van 52 en 54. Vele van onze buurlanden scoren echter beter: Nederland heeft met 35 en 41 een derde, respectievelijk een vierde minder verkeersdoden per miljoen inwoners / per 10 miljoen reizigers-km.

3. VERKEERSONGEVALLEN PER TYPE GEBRUIKER VERDELING PER GEWEST





EDITEUR RESPONSABLE FEBIAC - CONCEPTION CAIRA EDITION - PHOTOS ISTOCK

