

31-03-2022

## EUROP ASSISTANCE PRESENTEERT HAAR EERSTE MOBILITEITSBAROMETER

**Voor veel Belgen is de overgang naar zachte en duurzame mobiliteit niet  
vanzelfsprekend**

Europ Assistance wilde peilen naar de perceptie van de Belgen ten aanzien van de mobiliteitsproblematiek door een enquête uit te voeren bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking.

Doelstellingen: nagaan in welke mate de Belgen zich kunnen vinden in de laatste ontwikkelingen inzake zachte mobiliteit, zich voorbereiden op de mobiliteit van morgen en anticiperen op de behoeften van de bevolking door haar bijstandsdiensten te optimaliseren.

De resultaten van de enquête werpen een soms origineel licht op het ecologisch bewustzijn van de bevolking, haar verwachtingen ten aanzien van duurzame mobiliteit en haar houding tegenover beleidsmaatregelen die als doelstelling hebben de zachte en duurzame mobiliteit te bevorderen.

### Perscontact:

Xavier Van  
Caneghem  
PR & Market  
Analyst  
0473.46.82.00  
xavier.van.canegh  
em@europ-  
assistance.be

Véronique Adam  
DGA Interel  
0477.60.47.30  
Veronique.adam@  
interelgroup.com

**Hoe staan de Belgen tegenover de duurzame mobiliteit?**

**Enkele resultaten in een notendop:**

- 70% van de Belgen is voorstander van een duurzamere mobiliteit. Slechts 26% van de respondenten is echter van mening dat hun eigen handelingen goed zijn voor de planeet, o.a. wanneer zij zich verplaatsen met een voertuig met verbrandingsmotor.
- 39% van de bevolking - voornamelijk de beroepsbevolking - is enthousiast over de politieke beslissingen inzake duurzame mobiliteit. Bijna 1 op de 2 Belgen (51%) vindt het aantal verplichtingen dat onze beleidsmakers hebben opgelegd of overwogen om duurzame mobiliteit te bevorderen, niet overdreven.
- 70% van de burgers is van mening dat Belgen onvoldoende inspanningen leveren om zich duurzamer te verplaatsen. 74% van de mensen meent echter dat de overgang naar duurzame mobiliteit hun toekomstige verplaatsingen zal belemmeren.

### **De elektrische auto en de zachte mobiliteit**

- Ecologische overwegingen zijn de belangrijkste drijfveer om een elektrisch voertuig te kopen (24%). De Belgen worden vooral afgeremd door de kostprijs (77%) en het gebrek aan laadstations (54%). Ze zouden meer geneigd zijn hun gewoontes te veranderen indien er meer financiële stimulansen en een aangepaste wegeninfrastructuur (met inbegrip van laadpalen) zouden zijn.
- De fietsen zijn het symbool van de zachte mobiliteit voor de meerderheid van de Belgische weggebruikers (76%), gevolgd door verplaatsingen 'te voet' (70%). De Belgen maken voornamelijk gebruik van de zachte mobiliteit voor hun vrijetijdsbesteding (61%) en privéverplaatsingen (56%). Slechts 39% van de respondenten maakt gebruik van de zachte mobiliteit voor het werk.

- Een grote toename van het aantal zachte mobiliteitsmiddelen in de stad doet vrezen voor meer ongevallen op de wegen en maakt bepaalde gebruikers nerveuzer, vooral zij die zich gewoonlijk in de stad verplaatsen.
- Ook al wordt de overgang naar een alternatieve en duurzamere mobiliteit aanvaard en zelfs gewenst door de bevolking, toch houdt die transitie volgens een grote meerderheid een aantal obstakels in. Dit gegeven zou de beleidsmakers en de privésector moeten aanzetten om na te denken over een betere ondersteuning van de mobiliteit van morgen.

## DE BELGEN, ECOLOGIE EN DUURZAME MOBILITEIT

### *Ecologie en duurzaamheid winnen aan populariteit*

---

We vermoedden het al: de meeste Belgen steunen de maatregelen om een duurzamere mobiliteit te bevorderen. Net als voor ecologie in het algemeen, hecht 70% van de Belgen (veel) belang aan de ecologie en de duurzaamheid die gelinkt zijn aan hun mobiliteit. De inwoners van de steden (of de rand) zijn er meer van overtuigd dat hun mobiliteitsgewoonten duurzaam zijn.

Slechts ¼ van de respondenten (26%) vindt dat hun handelingen op het vlak van mobiliteit goed zijn voor de planeet en de meerderheid (61%) is van mening dat het beter kan. Deze resultaten brengen Europ Assistance ertoe om ervan uit te gaan dat er dus nog ruimte is om mensen nog milieubewuster te maken.

Veel Belgen zijn bereid inspanningen te doen voor een duurzamere mobiliteit. Zo vermindert 39% van de Belgen hun verplaatsingen met een thermisch voertuig om hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

## DE BELGEN EN DE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN OM DUURZAME MOBILITEIT TE BEVORDEREN

### *39% van de bevolking keurt de politieke beslissingen goed...*

---

39% van de bevolking - voornamelijk de beroepsbevolking (leeftijd tussen 35 en 54 jaar) - is enthousiast over de politieke beslissingen inzake duurzame mobiliteit, zoals de afschaffing van diesel of de toename van het aantal fietspaden. Tegenstanders vindt men voornamelijk in de oudere leeftijdsgroep (55-plussers).

### *... en vindt dat er niet te veel verplichtingen zijn op mobiliteitsvlak*

---

Meer dan de helft van de Belgen (51%) is van mening dat de beleidsmakers niet te veel verplichtingen opleggen om de duurzame mobiliteit te bevorderen. Bovendien vindt 70% van de Belgen dat de burger onvoldoende inspanningen levert om zijn mobiliteit duurzamer te maken. De meerderheid van degenen die vinden dat er te veel verplichtingen worden opgelegd, behoren tot de oudere leeftijdsklasse. Een betere ondersteuning en duidelijkere



communicatie hieromtrent zouden hun terughoudendheid ongetwijfeld kunnen verminderen.

### ***Een moeilijke overgang voor oudere leeftijdsgroepen en mensen die buiten de verstedelijkte gebieden wonen***

---

3 op de 4 Belgen (74%) zien de bevordering van zachte mobiliteit, zoals de promotie van alternatieve vervoermiddelen, als een mogelijke belemmering van hun toekomstige dagelijkse mobiliteit. Meer dan de helft van hen (53%) zegt zelfs dat deze overgang moeilijk zal zijn. Dit geldt des te meer voor de oudere leeftijdsgroep (55-plussers) en de mensen die buiten de verstedelijkte gebieden wonen.

Zouden de Belgen bereid zijn meer inspanningen te leveren voor duurzame mobiliteit? Ja, op voorwaarde dat de overgang naar alternatieve vervoermiddelen minder complex wordt gemaakt. Zo beschouwen velen de nieuwe regels tegen traditionele voertuigen met een verbrandingsmotor als een belemmering voor hun dagelijkse mobiliteit.

## **DE BELGEN EN ELEKTRISCHE AUTO'S**

### ***Een elektrische auto kopen? Ja, maar niet tegen elke prijs.***

---

De belangrijkste stimulans om over te schakelen op zachte of alternatieve mobiliteit is een lagere aankoopprijs. Dat zegt 37% van de Belgen, vooral de inwoners van gebieden die ver van de stadscentra liggen. Zij zouden meer geneigd zijn een elektrische auto aan te kopen mits een hogere financiële steun van de overheid en een betere wegeninfrastructuur, met inbegrip van laadpalen. Een van de belangrijkste stimulansen voor de aankoop van een elektrisch voertuig is de overtuiging dat men hierdoor ecologisch de juiste keuze maakt (24%), dit vooral bij jongeren.

De prijs blijft veruit het grootste obstakel voor de aankoop van een elektrische auto (77%), gevolgd door het gebrek aan laadstations (54%) en de moeilijkheid om de auto thuis op te laden (46%).

Er moet wel op gewezen worden dat 35% van de ondervraagden niet overtuigd is van de ecologische voordelen van de elektrische auto, vooral bij de oudere leeftijdsgroep (42%).

## **DE BELGEN EN DE ZACHTE MOBILITEIT**

### ***“Zachte mobiliteit”, wat is dat precies?***

---

De Belgen associëren de zachte mobiliteit vooral met de fiets (76%), gevolgd door verplaatsingen “te voet” (70%) en het gebruik van het openbaar vervoer. Dat laatste wordt vooral vermeld door stadsbewoners (59%). Het is interessant te onderstrepen dat de fiets het zachte mobiliteitsmiddel bij uitstek is, vooral bij de Nederlandstaligen (80% vs. 69% bij de Franstaligen). Het ‘vlakke land’ en de wegeninfrastructuur in Vlaanderen dragen hier zeker toe bij.



### *Zal de fiets het kunnen winnen van de auto in de stad?*

---

In het dagelijkse leven blijft de auto (thermisch of elektrisch) het belangrijkste vervoermiddel voor 70% van de Belgische gezinnen. Nederlandstaligen gebruiken vaker niet-elektrische fietsen (38% vs. 13% voor de Franstaligen).

De frequentie van het autogebruik in de stad blijft hoog: 1 Belg op de 3 gebruikt de auto immers meer dan één keer per week, vooral de gezinnen met kinderen (37%). Dit geldt vooral voor de Franstaligen (42% vs. 25% van de Nederlandstaligen).

Europ Assistance merkt op dat de fiets (in al zijn vormen) kans maakt om het vervoermiddel van de toekomst te worden waarop zowel de beleidsmakers als de privésector (waaronder de bijstandsverleners) resoluut moeten inzetten.

### *Zachte mobiliteit, vooral voor vrije tijd*

---

Bij hun verplaatsingen maken de Belgen voornamelijk gebruik van zachte mobiliteit voor vrijetijdsbesteding (61%) en privéverplaatsingen (56%). Slechts 39% van de respondenten gebruikt de zachte mobiliteit om zich naar het werk te verplaatsen. De marge is dus nog groot voor initiatieven op de arbeidswereld (bvb. zachte mobiliteit als alternatief voor leasing, elektrische auto's voor werknemers, fiscale stimulansen enz.). Deze tendensen zijn een bijzonder aandachtspunt voor Europ Assistance, die een dichotomie vaststelt in de evolutie van de mobiliteit naargelang de reden waarvoor het vervoermiddel gebruikt wordt.

### *Nerveuze stadsbewoners op de wegen*

---

Slechts 19% van de Belgen is van mening dat het toenemende gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen tot meer ongevallen leidt. Anderzijds neemt de vrees voor ongevallen sterk toe wanneer de weggebruikers in de steden geconfronteerd worden met zachte mobiliteitsmiddelen. Volgens 56% van de stedelijke weggebruikers zouden deze vervoermiddelen meer ongevallen veroorzaken. 49% voelt zich als weggebruiker van de stad nerveuzer omwille van deze vervoermiddelen.

Dit gevoel heerst vooral bij de oudere leeftijdsklasse (55-plussers). Het is niet verwonderlijk dat deze groep ook vindt dat steps en andere zachte mobiliteitsmiddelen de voertuigen zijn die voor de meeste verkeershinder zorgen (54%). Bij de jongeren is de helft van mening dat de zachte mobiliteitsvoertuigen het verkeer in de stad helemaal niet hinderen (50%).

Een verantwoordelijk rijgedrag, maar ook de huidige aanpassingen van de regelgeving inzake "deelsteps" en zachte mobiliteitsmiddelen kunnen zowel het deelsysteem (sharing) als de verstandhouding tussen de verschillende gebruikers dus verbeteren.



### ENKELE VERSCHILLEN ONDER DE LOEP...

#### *...tussen inwoners van (voor)stedelijke en van buiten de verstedelijkte gebieden*

**Wat de maatregelen betreft:** de inwoners van de stadsrand zijn het meest voorstanders van de mobiliteitsmaatregelen van de overheid (inwoners van voorstedelijke gebieden 46% vs. inwoners van stedelijke en buiten de verstedelijkte gebieden, allebei 37%). De stadsbewoners brengen de mobiliteitsmaatregelen meer om in de praktijk (stadsbewoners 35% vs. inwoners buiten de verstedelijkte gebieden 26%), terwijl de bewoners buiten de verstedelijkte gebieden er het meest ongunstig tegenover staan (inwoners buiten de verstedelijkte gebieden 27% vs. stadsbewoners 24% en inwoners van voorstedelijke gebieden 22%).

**Wat de zachte mobiliteit betreft:** 27% van de inwoners buiten de verstedelijkte gebieden gebruikt dagelijks zachte mobiliteitsmiddelen vs. 41% van de stadsbewoners, terwijl 31% van de inwoners buiten de verstedelijkte gebieden nooit gebruik maakt van deze vervoermiddelen (vs. 19% van de stadsbewoners).

**Hebben de Belgen ook een gebrek aan stimulansen?** Stimulansen zoals een lagere prijs van elektrische voertuigen, oplaadmogelijkheden en financiële steun hebben duidelijk meer invloed op inwoners die buiten de verstedelijkte gebieden wonen om hun voertuig met verbrandingsmotor in te ruilen voor een elektrisch voertuig.

#### *...tussen de -35-jarigen en de 35-plussers*

**Jongeren** - de burgers van morgen - staan meer open voor de ecologische transitie en staan minder afwijzend tegenover de mobiliteitsinitiatieven van de overheid (41% van de jongeren is 'enthousiast' vs. 32% van de 55-plussers). Deze vaststelling laat de huidige beleidsmakers veel ruimte.

Het onzekerheidsgevoel over de zachte mobiliteit is echter beduidend groter **bij de 55-plussers** (76% vs. 30% bij de jongeren). Zij zijn ook nerveuzer over het gebruik ervan (65% van de 55-plussers vs. 37% bij de jongeren).

Het is dezelfde groep die van mening is dat 'Steps en Segways de zachte mobiliteitsvoertuigen zijn die het verkeer het meest hinderen'.

De jongeren zijn over het algemeen de grootste voorstanders van de afschaffing van voertuigen met verbrandingsmotoren (66% vs. 47% van de 55-plussers). 73% van de 55-plussers is niet van plan binnenkort een elektrische auto te kopen, vs. 48% van de jongeren.



Dit is, in enkele zinnen  
samengevat, wat de  
enquête ons leert...

*Gezien hun milieubewustzijn staan de Belgen gunstig tegenover de toename van het aantal duurzame vervoermiddelen, en zij worden op dit vlak nog niet overspoeld door een overdreven aantal verplichtingen opgelegd door onze beleidsmakers. Voor sommigen is deze overgang echter niet gemakkelijk, vooral voor de oudere leeftijdsgroepen en mensen die buiten de verstedelijkte gebieden wonen.*

*Er zijn echter hefboomen die deze overgang kunnen vergemakkelijken: de prijs van de elektrische voertuigen, de wegeninfrastructuur en de laadvoorzieningen.*

*Er staat het 'stalen ros' nog een mooie toekomst te wachten. De fiets wordt immers beschouwd als het alternatieve vervoermiddel bij uitstek. Dit geldt ook voor de step in het gamma van de lichtere mobiliteitsmiddelen, ook al wordt hij soms als 'gevaarlijk' beschouwd.*

*De huidige en toekomstige uitdagingen voor de overheid en de privésector zijn aanzienlijk: het publiek moet (beter) worden ondersteund bij deze duurzame verandering, zowel via actie op het terrein (infrastructuur, laadpalen enz.) als via financiële stimulansen (van de bedrijven, de fabrikanten, de verzekeraars of de overheidssector).*

---

#### Over de studie

Enquête uitgevoerd tussen **15 en 22 december 2021** door het bureau "Incidence" bij 1005 personen verblijvend in België. De enquêtes zijn online afgenomen aan de hand van een semi-gesloten, gestructureerde vragenlijst. Representatieve nationale steekproeven uit de nationale bevolking, tussen 18 tot 80 jaar oud, opgesteld volgens bepaalde quota's (geslacht, leeftijd, taal (Frans en Nederlands), familiale situatie, woonplaats). Foutmarge: maximaal 3,1%

#### De woongebieden:

- **Stedelijk gebied:** zone overeenkomend met de postcodes van de geselecteerde steden (Brussel, Antwerpen, Luik, Namen, Bergen, Gent, Brugge, Oostende, Charleroi, Leuven, Hasselt, Kortrijk, Mechelen).
- **Voorstedelijk gebied (stedelijke rand):** zone overeenkomend met de gemeentes gelegen in een perimeteer van maximaal 10 km rond het stedelijk gebied.
- **Buitenstedelijk gebied:** zone overeenkomend met de gemeentes die zich buiten de voorstedelijke gebieden bevinden.

