

08-03-2023

EUROP ASSISTANCE PRESENTEERT HAAR TWEEDE BELGISCHE MOBILITEITSBAROMETER

Voor veel Belgen zal de overgang naar zachte, alternatieve en duurzamere mobiliteit slechts onder bepaalde voorwaarden plaatsvinden!

Perscontact:

Xavier Van Caneghem
PR & Market Analyst
0473.46.82.00

Celien Deweerdt
DGA
0478.04.11.68
Celien.deweerdt@dent
onglobaladvisors.co
m

In maart 2022 lanceerde Europ Assistance België haar eerste "Mobiliteitsbarometer". Het doel was te peilen naar de perceptie van de Belgen ten aanzien van duurzame mobiliteit en naar hun steun voor de overgang naar alternatieve vervoerswijzen. Het afgelopen jaar hebben de oorlog in Oekraïne, de energiecrisis en de daaruit voortvloeiende inflatiedruk een markt die in volle ontwikkeling was, door elkaar geschud. Hebben de Belgen daardoor hun perceptie en denken veranderd?

Waarom voert zo'n bedrijf de enquête uit? *"Naast de verschillende spelers die bij mobiliteit betrokken zijn, zoals overheden, fabrikanten en anderen, gaat ook Europ Assistance - als toonaangevende hulpverlener - ervan uit dat het een rol te spelen heeft. Onze klanten zijn meer dan ooit onderworpen aan de eisen van een wereld waarin mobiliteit synoniem staat met voortdurende verandering. Onze rol bestaat erin te anticiperen op hun noden en verwachtingen en ernaar te streven hen te helpen bij de overgang naar een vlottere mobiliteit", zegt Xavier Van Caneghem, Marktanalist voor Europ Assistance België.*

Enkele resultaten in een notendop:

- **6 van de 10 Belgen zeggen dat de huidige energiecrisis de meerderheid van de Belgische bevolking weerhoudt om over te schakelen op een elektrische wagen.**
- **Slechts 36% van de bevolking vindt de overgang naar "100% elektrische mobiliteit" tegen 2035 realistisch.** 41% van de Belgen zegt dat hun volgend voertuig elektrisch zal zijn. Dagelijks zonder wagen leven voor alle verplaatsingen lijkt slechts voor 14% van de Belgen een realistische oplossing.
- **Ongeveer 4 op de 10 Belgen overwegen de aankoop van een elektrische wagen als hun volgend voertuig.** Wat hen zou overhalen om de stap te zetten is een lagere prijs voor elektrische voertuigen en de beschikbaarheid van betere laadinfrastructuur.
- **62% van de Belgen vindt dat de overheid niet genoeg doet om de overgang naar zachte mobiliteit te financieren.** De belangrijkste verwachtingen zijn financiële steun bij de aankoop (31%), een belastingvermindering (17%) en/of een verlaging van de verkeersbelasting (12%).
- **Wat zijn de obstakels voor de Belgen om de overstap naar een elektrisch voertuig te maken? De energiecrisis (62%), de daling van de koopkracht (37%) en de vrees voor een tekort aan grondstoffen bij de productie van batterijen voor elektrische wagens (36%).**

- **De toename van zachte mobiliteitsmiddelen in de stad heeft er geleid tot de vrees voor meer ongevallen** en een grotere nervositeit bij sommige gebruikers, vooral bij degenen die zich vaak in de stad verplaatsen.
- Fietsen, wandelen en het gebruik van (elektrische) steps zijn sinds de **Covid-crisis** in opmars.

DE BELGEN, ECOLOGIE EN DUURZAME MOBILITEIT

Ecologie en duurzaamheid winnen aan populariteit.

De meeste Belgen steunen de maatregelen om een duurzamere mobiliteit te bevorderen. Net als voor ecologie in het algemeen, hecht 71% van de Belgen (veel) belang aan de milieuvriendelijkheid en de duurzaamheid die gelinkt zijn aan hun mobiliteit. Hoewel de inwoners van de steden (of de rand) er meer van overtuigd zijn dat hun mobiliteitsgewoonten duurzaam zijn, vindt toch 60% van de Belgen dat hun medeburgers nog niet genoeg doen om hun mobiliteit duurzamer te maken.

Slechts 32% van de respondenten vindt dat hun handelingen op het vlak van mobiliteit goed zijn voor de planeet en de meerderheid (57%) is van mening dat het beter kan. Slechts 40% van hen vermindert namelijk het aantal verplaatsingen met een thermisch voertuig om hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

Deze resultaten brengen Europ Assistance ertoe om ervan uit te gaan dat er nog ruimte is om mensen nog milieubewuster te maken, ook al zijn de cijfers bemoedigender dan vorig jaar.

DE BELGEN EN DE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN OM DUURZAME MOBILITEIT TE BEVORDEREN

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

39% van de bevolking is enthousiast over de politieke beslissingen inzake duurzame mobiliteit, zoals de afschaffing van diesel of de toename van het aantal fietspaden. Het enthousiasme is echter lager dan vorig jaar bij de inwoners van voorstedelijke gebieden (38%, -8 ptn). "Tegenstanders" vindt men voornamelijk in de oudere leeftijdsgroep (55-plussers).

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

3 op de 10 Belgen (30%) is van mening dat de beleidsmakers te veel mobiliteitsbeperkingen opleggen (een stijging van 7 procentpunten t.o.v. vorig jaar), vooral onder de oudere bevolking. Ouderen zijn in de meerderheid onder degenen die vinden dat er te veel beperkingen zijn. 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%) ziet de bevordering van zachte mobiliteit, zoals de promotie van alternatieve vervoermiddelen, als een mogelijke belemmering voor hun toekomstige dagelijkse mobiliteit. De helft van hen (50%) zegt zelfs dat de 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 wetgeving tegen traditionele voertuigen met een verbrandingsmotor als een belemmering in hun dagelijkse mobiliteit.

De overgang zou kunnen worden vergemakkelijkt als de overheid financiële stimulansen zou bieden, zoals financiële bijstand voor de aankoop van een nieuwe wagen, een belastingvermindering bij aankoop van een nieuwe wagen of een verlaging van de verkeersbelasting voor eigenaars van elektrische voertuigen.

DE BELGEN EN ELEKTRISCHE WAGENS

Een elektrische wagen 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 36% van de Belgen, en vooral inwoners van gebieden die ver van de stadscentra liggen. Zij zouden meer geneigd zijn een elektrische wagen 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 (20%), en dit denken vooral de jongeren.

De prijs blijft veruit het grootste obstakel voor de aankoop van een elektrische wagen (73%), gevolgd door het gebrek aan laadstations (48%) - hoewel dit obstakel minder uitgesproken is dan vorig jaar (-6 ptn) - en de moeilijkheid om de wagen thuis op te laden (43%).

Er moet wel op gewezen worden dat 35% van de ondervraagden niet overtuigd is van de ecologische voordelen van een elektrische wagen, vooral bij de oudere leeftijdsgroep (45%).

Ook andere economische en industriële parameters weerhouden de consumenten ervan om over te schakelen op een elektrisch voertuig, zoals de huidige energiecrisis (62%), de daling van de koopkracht (37%) en de angst voor een tekort aan grondstoffen bij de productie van batterijen voor elektrische wagens (36%).

100% elektrische mobiliteit tegen 2035. Realistisch?

Ondanks de recente beslissingen van de Europese autoriteiten gelooft slechts 36% van de Belgen dat de overgang naar elektrische mobiliteit in 2035 voor nieuwe voertuigen realistisch is (30% van de Franstaligen vs. 40% van de Nederlandstaligen). Voor slechts 41% van de Belgen zal het volgende voertuig elektrisch zijn.

De Belgen zijn nog steeds erg afhankelijk van hun wagen: slechts 14% van de bevolking die een wagen bezit, vindt het realistisch om zonder wagen te leven voor dagelijkse verplaatsingen. Daarbij is 47% (nog) niet van plan om een lange reis (zoals een vakantie) te maken met een elektrisch voertuig.

Rekening houdend met de huidige economische crisis wijzigen de gebruikers hun gedrag. 68% zegt minder snel te rijden om minder te verbruiken, 54% maakt meer gebruik van alternatieve vervoersmiddelen, 32% stelt niet-dringende verplaatsingen uit en 15% overweegt zijn wagen te delen om het inkomen te verhogen.

DE BELGEN EN ZACHT MOBILITEIT

“Zachte mobiliteit”, wat is dat precies?

De Belgen associëren zachte mobiliteit vooral met verplaatsingen “te voet” (72%), gevolgd door de fiets (70%) en het gebruik van het openbaar vervoer. Dat laatste wordt vooral vermeld door stadsbewoners (56%). Deze manier van verplaatsen geniet een grote voorkeur en wordt vaker gebruikt sinds de Covid-crisis.

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 74% van de Belgische gezinnen. Anderzijds gebruiken Nederlandstaligen vaker niet-elektrische fietsen dan hun Franstalige medeburgers (34% Nederlandstaligen vs. 13% Franstaligen).

De frequentie van het wagengebruik 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. Dit geldt vooral voor de Franstaligen (38% vs. 27% 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 bijstandverleners) resoluut moeten inzetten.

Zachte mobiliteit, vooral voor vrije tijd.

Voor verplaatsingen maken de Belgen voornamelijk gebruik van zachte mobiliteit voor vrijetijdsbesteding (58%) en privéverplaatsingen (54%). Slechts 36% van de respondenten

gebruikt zachte mobiliteit om zich naar het werk te verplaatsen, waarvan 39% van de Nederlandstaligen tegenover 32% van de Franstaligen.

De marge is dus nog groot voor initiatieven in de arbeidswereld (bv. zachte mobiliteit als alternatief voor leasing, elektrische wagens voor werknemers, fiscale stimulansen enz.).

Nerveuze stadsbewoners op de baan.

26% van de Belgen is van mening dat het toenemende gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen tot meer ongevallen leidt, een cijfer dat sinds vorig jaar met 7 procent is gestegen. Anderzijds neemt de vrees voor ongevallen sterk toe wanneer weggebruikers in de steden geconfronteerd worden met zachte mobiliteitsmiddelen. Volgens 64% van de stedelijke weggebruikers zouden deze vervoermiddelen meer ongevallen veroorzaken (+9 ptn). 55% voelt zich als weggebruiker in de stad nerveuzer omwille van zachte mobiliteitsmiddelen (+6 ptn).

Dit gevoel heerst meer dan in 2022 en vooral bij de oudere leeftijdsklassen (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 (57%). Daartegenover is bijna de helft van de jongeren van mening dat de zachte mobiliteitsvoertuigen het verkeer in de stad helemaal niet hinderen (49%).

Verantwoordelijk rijgedrag, maar ook de huidige aanpassingen van de wetgeving voor "deelsteps" en zachte mobiliteitsmiddelen kunnen zowel het deelsysteem (*sharing*) als de verstandhouding tussen de verschillende weggebruikers dus verbeteren.

VERSCHILLEN TUSSEN INWONERS VAN (VOOR)STEDELIJKE EN VAN NIET-STEDELIJKE GEBIEDEN, TUSSEN JONGEREN EN OUDEREN

Voor de bovengenoemde punten worden in de enquête van Europ Assistance de verschillen tussen stedelingen, voorstedelijke- en buitenstedelijke bewoners nader toegelicht. Ook de verschillen tussen de leeftijdsgroepen (jongeren, 35-54-jarigen en 55-plussers) komen aan bod.

Besluit

Op lange termijn zijn de Belgen over het algemeen bereid om over te schakelen op een meer duurzame en ecologische mobiliteit. Voor sommigen is deze overgang echter niet gemakkelijk, vooral voor de oudere leeftijdsgroepen en mensen die buiten de verstedelijkte gebieden wonen. Ook het veiligheidsaspect van zachte mobiliteitsgebruikers in de steden moet een aandachtspunt blijven.

"Een betere ondersteuning van het publiek door de politiek (overheden en politici), fabrikanten en verzekeraars op het gebied van financiering, infrastructuur, logistieke ondersteuning, enz. zou het waarschijnlijk mogelijk maken om de steun van de meest sceptische of terughoudende gebruikers te verkrijgen en meer enthousiasme voor deze vervoerswijzen bij het publiek te creëren," besluit Jan van Heel, Marketing Director van Europ Assistance Belgium.

INZOOMEN OP ENKELE VERSCHILLEN...

... tussen (voor)-stedelijke en niet-stedelijk gebieden

Vraag over de maatregelen: Inwoners van de stadsrand zijn het meest te spreken over de door de overheid ingevoerde mobiliteitsmaatregelen (voor-stedelijk 46% vs. stedelijk en niet-stedelijk gebied, beide 37%). Stadsbewoners zijn meer geneigd de mobiliteitsmaatregelen in praktijk te brengen (stedelijk 35% vs. 26% buiten de stad), terwijl bewoners van buiten de stad het meest afkeurend zijn (buiten de stad 27% tegen stedelijk 24% en voor-stedelijk 22%).

Vraag over zachte mobiliteit: 27% van de bewoners buiten de stad maakt dagelijks gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen, tegenover 41% van de stedelingen. 31% van de bewoners van niet-stedelijke gebieden maakt er nooit gebruik van (tegenover 19% van de stedelingen).

Ervaren de Belgen een gebrek aan stimulansen? Stimulansen zoals een lagere prijs voor elektrische voertuigen, oplaadfaciliteiten en financiële steun hebben een veel grotere invloed op inwoners buiten de stad om over te schakelen van thermische voertuigen naar elektrische types.

... tussen de leeftijdsgroepen <35 en 35+

Jongeren – de burgers van morgen – staan meer open voor de ecologische overgang en zijn minder afwijzend tegenover mobiliteitsinitiatieven van de overheid (41% van de jongeren is “enthousiast” vs. 32% van de 55-plussers). Deze vaststelling creëert veel speelruimte voor de huidige beleidsmakers.

Het gevoel van onzekerheid over zachte mobiliteit is echter duidelijk groter bij 55-plussers (76% vs. 30% bij jongeren). De oudere generatie is ook nerveuzer over het gebruik van zachte mobiliteit (65% van de 55-plussers vs. 37% van de jongeren).

Zij vinden dat steps en segways de zachte mobiliteitsvoertuigen zijn die de meeste verkeershinder veroorzaken.

Jongeren zijn over het algemeen meer voorstander van het afschaffen van voertuigen met een verbrandingsmotor (66% vs. 47% van de 55-plussers). 73% van de 55-plussers is niet van plan in de nabije toekomst een elektrisch voertuig aan te schaffen, vs. 48% van de jongeren.

Over de studie

Enquête uitgevoerd tussen **29 november en 20 december 2022** door het bureau “Incidence” bij 1020 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). Foutenmarge: maximaal 3,1%

Deze barometer houdt ook rekening met enkele resultaten van de enquête “Mobility Barometer 2023 among Europeans”, die Ipsos in opdracht van de Europ Assistance Group tussen 29 november en 9 december 2022 heeft uitgevoerd bij 6 001 personen, waaronder 1 001 in België en 1 000 in Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Portugal.

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.
- **Niet-stedelijk gebied:** zone overeenkomend met de gemeentes die zich buiten de voorstedelijke gebieden bevinden.