

21-03-2024

EUROP ASSISTANCE PRESENTEERT HAAR DERDE BELGISCHE MOBILITEITSBAROMETER

Belgen ervaren nog steeds een aantal hindernissen en blijven terughoudend om de overstap te maken naar alternatieve mobiliteit, ondanks nieuwe stimulansen.

Perscontacten:

Xavier Van Caneghem
PR & Market Analyst
0473.46.82.00

Celien Deweerdt
DGA
0478.04.11.68
celien.deweerdt@dentons
globaladvisors.com

Sinds de lancering van de eerste “Mobiliteitsbarometer” in maart 2022 wil Europ Assistance België peilen naar de perceptie van de Belgen over duurzame mobiliteit en hun steun voor de overstap naar alternatieve transportmiddelen. Elk jaar verandert de houding van de bevolking in functie van de economische gebeurtenissen, de technologische vooruitgang en de initiatieven van de overheid. In welke mate hebben de Belgen hun percepties en voornemens veranderd sinds de laatste barometer?

Waarom organiseert Europ Assistance een enquête over mobiliteit? *“Naast de verschillende spelers die betrokken zijn bij mobiliteit, zoals overheden, fabrikanten, verzekeraars en anderen, heeft Europ Assistance ook een rol te spelen. De bijstandsverlener - die dit jaar zijn 60e verjaardag viert - wil anticiperen op de verwachtingen en behoeften van zijn klanten en hen helpen bij een succesvolle overgang naar een zachtere vorm van mobiliteit.”*

IN EEN NOTENDOP

- **Slechts een kwart van de Belgen denkt dat de omschakeling naar 100% elektrische mobiliteit zal plaatsvinden tussen 2035 en 2024.** Voor anderen zal de overgang slechts (veel) later plaatsvinden, of zelfs nooit.
- Voor 71% van de Belgen lijkt een **leven zonder een auto** voor dagelijkse verplaatsingen een onrealistische oplossing.
- **48% van de Belgen zegt dat hun volgende voertuig elektrisch zal zijn.** Voor 22% zal dat “zeker niet” het geval zijn. De energiecrisis heeft minder invloed op deze beslissing in vergelijking met vorig jaar.
- Net als in voorgaande jaren zijn aankooprijzen en de wegeninfrastructuur **hindernissen** om een elektrische wagen te kopen. De schaarste aan laadpunten is een minder groot probleem geworden.
- Meer dan de helft van de Belgen is bereid om **evenveel uit te geven** voor een elektrisch voertuig als voor een voertuig met verbrandingsmotor, namelijk **gemiddeld €32.500**. Het idee om in 2024 een premie te krijgen voor de aankoop van een elektrisch voertuig kan de meerderheid van de Belgen echter niet overtuigen.
- 44% van de Belgen verwacht **de komende jaren een verslechtering van de mobiliteit in de stadscentra**, ook al is 52% van mening dat de zachte mobiliteit in de steden verbeterd is dankzij de inrichting van openbare wegen.

- Er heerst nog steeds een sterk **gevoel** dat bepaalde zachte mobiliteitsmiddelen, zoals (elektrische) steps, segways of speed pedelecs, **gevaarlijk zijn**.

DE BELGEN, ECOLOGIE EN DUURZAME MOBILITEIT

Ecologie en duurzaamheid blijven populair

De meerderheid van de Belgen is voorstander van een meer duurzame mobiliteit. Net als bij ecologie in het algemeen, hecht 71% van de Belgen (veel) belang aan de ecologie en duurzaamheid die gelinkt is aan hun mobiliteit. Hoewel mensen die (dicht bij) steden wonen er meer van overtuigd zijn dat hun mobiliteitsgewoonten duurzaam zijn, gelooft 58% van de Belgen dat hun gewoonten soms ecologisch en duurzaam zijn. Slechts 29% (-3 punten vs. 2023) van de ondervraagden vindt dat zijn eigen handelingen goed zijn voor de planeet.

Op het vlak van mobiliteit mindert slechts 40% van de ondervraagden het aantal verplaatsingen met voertuigen met verbrandingsmotor om hun ecologische voetafdruk te verkleinen, 15% kiest voor zachte mobiliteit en 11% zegt minder te reizen.

43% van de ondervraagde Belgen zegt gekant te zijn tegenover de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit!

Deze resultaten zijn vrij stabiel in vergelijking met voorgaande jaren, en zetten Europa Assistance aan te geloven dat er nog ruimte is voor een verdere bewustmaking van het publiek in de voordelen van de overgang naar duurzame mobiliteit.

DE BELGEN EN DE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN OM DUURZAME MOBILITEIT TE BEVORDEREN

38 % van de bevolking is enthousiast over de politieke beslissingen...

Als het gaat om politieke beslissingen over duurzame mobiliteit, zoals de afschaffing van diesel of het uitbreiden van het aantal fietspaden, zegt 38% van de bevolking "enthousiast" te zijn! Het enthousiasme is het grootst bij jongeren onder de 35 (45%) en stedelingen (44%). Ouderen (boven de 55) lijken echter minder enthousiast dan vorig jaar (12%, -6 procentpunten).

... en denkt niet dat er te veel beperkingen zijn op vlak van mobiliteit

27% van de Belgen vindt dat politieke beleidsmakers te veel beperkingen opleggen op het vlak van mobiliteit (3 punten minder dan vorig jaar). De daling is het grootst bij stedelingen, met 19% (-13 ptn). Ouderen houden vast aan het feit dat er te veel beperkingen zijn (34%), hoewel ze iets minder talrijk zijn dan vorig jaar (-3 ptn).

Een betere ondersteuning en duidelijkere communicatie over dit onderwerp zou deze terughoudendheid waarschijnlijk kunnen verminderen.

Een moeilijke transitie voor oudere generaties en bewoners van landelijke gebieden

Voor 69% van de Belgen wordt de bevordering van zachte mobiliteit, zoals alternatieve vervoersmiddelen, gezien als een mogelijk obstakel in hun dagelijkse mobiliteit (-5 pt). Bijna de helft van hen (47%, -3 pt) vindt nog steeds dat deze overgang voor hen ingewikkeld zal zijn. Net als in voorgaande jaren is dit het geval voor ouderen (+55 jaar, 54%) en mensen die in landelijke gebieden wonen (55%).

Zijn de Belgen bereid om zich meer in te zetten voor duurzame mobiliteit? Ja, op voorwaarde dat de overstap naar alternatieve vervoersmiddelen minder ingewikkeld wordt gemaakt. Zo worden de nieuwe regels tegen traditionele verbrandingsvoertuigen door velen gezien als een belemmering voor de dagelijkse mobiliteit.

Volgens de resultaten zou de overstap gemakkelijker kunnen worden gemaakt als de overheid op dit gebied financiële prikkels zou geven, zoals financiële steun voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto (zie hieronder), een belastingverlaging voor de aanschaf van zo'n auto of van de inverkeerstelling voor eigenaars van elektrische voertuigen.

BELGEN EN ELEKTRISCHE AUTO'S

100% elektrische mobiliteit. Niet realistisch!

24% van de Belgen denkt dat de overstap naar elektrische mobiliteit voor nieuwe voertuigen niet voor 2035 zal plaatsvinden. De andere respondenten verwachten dat deze overgang veel later zal plaatsvinden (2040: 16% / 2045: 8% / 2050: 14% / "nooit": 17%). Jongeren zijn beduidend het meest optimistisch.

De volgende wagen zal voor 48% van de Belgen elektrisch zijn (+7 procentpunten vs. 2023). 51% van de Belgen zegt dat de aankoop van een elektrisch voertuig gemotiveerd wordt door hun ecologische overtuiging, en 37% door een wettelijke verplichting.

Belgen zijn nog steeds sterk afhankelijk van hun auto: 71% van de mensen met een auto zegt niet zonder te kunnen leven. En 47% is (nog) niet van plan om een lange reis (zoals een vakantie) te maken met een elektrisch voertuig.

Gezien de hoge prijzen als gevolg van de inflatie, veranderen mobiliteitsgebruikers hun gedrag. 64% zegt minder snel te rijden, 48% maakt meer gebruik van alternatief vervoer, 32% stelt dringende ritten uit en 18% denkt aan autodelen. Dit gedrag is niet veranderd sinds vorig jaar.

De aankoop van een elektrische wagen? Belemmeringen en stimulansen

Veruit de grootste obstakels voor de aankoop van een elektrische wagen zijn de prijs (75%, +2 ptn), gevolgd door het gebrek aan oplaadstations (42%, -6 punten, dit obstakel is wel minder uitgesproken van jaar tot jaar) en de moeilijkheid om de auto thuis op te

laden (42%, -1 punt). Er moet worden opgemerkt dat 21% het 'gevaar' van een elektrisch voertuig (bv. risico op batterijbrand) als een obstakel aanhaalt.

De energiecrisis blijft ook een belangrijke factor (44%), maar lijkt minder invloed te hebben op deze beslissing dan vorig jaar (-18 procentpunten).

Aankoopprijs: 81% van de Belgen zou evenveel of meer uitgeven aan een elektrisch voertuig dan aan een voertuig met verbrandingsmotor, waarbij 50% van hen tot € 30.000 zou uitgeven. Het gemiddeld budget bedraagt €32.500.

De belangrijkste stimulans om een elektrische auto te kopen is een lagere aankoopprijs (op het moment dat de beslissing wordt genomen om van voertuig te veranderen), voor 47% van de Belgen (+11 punten). Ze zouden meer geneigd zijn om een elektrische auto te kopen dankzij financiële steun van de overheid (39%, +10 pt) en een betere wegeninfrastructuur (40%, +9 pt).

Het effect van een aankooppremie: De Vlaamse regering heeft een budget vrijgemaakt om financiële steun te geven aan mensen die in 2024 een nieuw elektrisch voertuig kopen. Deze mensen kunnen genieten van een premie van €5.000. Hoe wordt deze bonus ervaren in de verschillende regio's van het land? Zal het veel mensen aanmoedigen om dit jaar een nieuw elektrisch voertuig aan te schaffen?

Het antwoord is "ja" voor 18% van de inwoners van Vlaanderen ("nee" voor 52% en geen mening voor 20%). Een gelijkaardige bonus zou slechts 30% van de Waalse inwoners aanmoedigen om dit jaar een elektrisch voertuig te kopen, en 45% van de Brusselaars.

De aankoopprijs blijft een belangrijke hefboom. In dit opzicht hebben autofabrikanten (prijzetting en concurrentie) en overheden (aankoopstimulansen) een van de sleutels in handen om de overgang naar elektrische mobiliteit in de komende jaren te versnellen.

BELGEN EN ZACHT MOBILITEIT

De elektrische fiets versus de auto in de stad?

Op dagelijkse basis blijft de auto (thermisch of elektrisch) het nummer 1 vervoersmiddel voor 74% van de Belgische huishoudens. Nederlandstaligen gebruiken echter meer hun klassieke (niet-elektrische) fietsen (30% tegenover 10% voor Franstaligen).

De afgelopen 5 jaar zijn de elektrische fiets, wandelen en het openbaar vervoer vaker gebruikt, ten koste van de eigen of gedeelde auto. Desondanks blijft de frequentie van het autogebruik in de stad hoog: 23% gebruikt de auto elke dag en 29% meer dan één keer per week. De meerderheid bestaat uit gezinnen met kinderen (56%), 35-54-jarigen (58%) en Franstaligen (63% tegenover 44% Nederlandstaligen).

De zachte mobiliteit, vooral voor vrijetijds- en privéverplaatsingen

Belgen maken vooral gebruik van zachte mobiliteit in hun vrije tijd (52%) en voor privédoeleinden (47%). Slechts 36% van de respondenten gebruikt zachte mobiliteit om naar het werk te gaan, waaronder 39% van de Nederlandstaligen en 31% van de Franstaligen.

Er zijn dus nog veel groeimogelijkheden in het gebruik van de fiets, niet alleen voor privéverplaatsingen, maar ook om naar het werk te gaan. Ook andere stimulansen kunnen ingezet worden, zoals zachte mobiliteit als alternatief voor leasing, elektrische auto's voor werknemers, belastingvoordelen, enz.

Mobiliteit in stedelijke gebieden: gemengde percepties

44% van de ondervraagde Belgen denkt dat de mobiliteit in stedelijke centra er de komende jaren in het algemeen op achteruit zal gaan. 18% denkt het tegenovergestelde en 38% ziet geen verandering. Mensen die verder buiten de stad wonen zijn het meest pessimistisch. Deze groep omvat 54% van de ouderen (55+ jaar).

Ondanks de bovenstaande cijfers is 52% van de bevolking van mening dat de zachte mobiliteit in de stad de afgelopen jaren is verbeterd, voornamelijk dankzij de inrichting van de openbare weg (52%), een grotere bewustwording van de automobilisten (37%) en een betere naleving van de verkeersregels (23%).

Opmerkelijk: 20% van de weggebruikers zegt dat ze in de stad (zeer) vaak in aanraking komen met zachte mobiliteitsgebruikers, en voor 80% van hen kan dit type mobiliteit mogelijk leiden tot ernstige of matig ernstige ongevallen. De zachte mobiliteitsmiddelen die het grootste obstakel vormen voor het stadsverkeer zijn (elektrische) steps en segways (47%), elektrische fietsen, speed pedelecs, hoverboards en gemotoriseerde wielen (24%) en skateboards (21%). 41% van het publiek vindt dat speed pedelecs (toestellen die tot 50 km/u kunnen rijden) verboden moeten worden op fietspaden.

Wanneer gebruikers van zachte mobiliteit in steden wordt gevraagd hoe veilig ze zich voelen op de weg, zegt 19% dat ze zich veilig voelen, 45% voelt zich veilig maar let (zeer) goed op het gedrag van automobilisten, 31% voelt zich onveilig en 5% heeft zelfs besloten om te stoppen met het gebruik van zachte mobiliteit na een slechte ervaring in her verkeer.

Dankzij verantwoordelijk gedrag van weggebruikers en de verdere inrichting van de openbare wegen kan het delen van de weg en het samenleven van verschillende gebruikers in stedelijke centra worden verbeterd.

VERSCHILLEN TUSSEN (VOOR-)STEDELIJKE EN NIET-STEDELIJKE BEWONERS, EN TUSSEN JONGEREN EN OUDEREN

Voor de bovengenoemde punten geeft de enquête van Europ Assistance details over de verschillen tussen stadsbewoners, mensen die in voorstedelijke gebieden wonen en mensen die in meer afgelegen gebieden wonen. Het richt zich ook op de verschillen tussen leeftijdscategorieën (jongeren, 35-54-jarigen en 55-plussers). In veel gevallen zijn deze verschillen erg klein, maar op sommige punten zijn de verschillen erg groot.

INZOOMEN OP ENKELE VERSCHILLEN...

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

Beperkingen en regelgeving: Stadsbewoners zijn degenen die het meest positief staan tegenover de mobiliteitsmaatregelen van de overheid (stadsbewoners 44% vs. voorstadsbewoners (36%) en bewoners van buiten de stad (37%)), en ze zijn ook het meest geneigd om zich gemakkelijk aan te passen aan de overgang naar zachte mobiliteit.

Financiële stimulansen voor de overgang: Voorstedelijke bewoners (45%) en mensen die buiten de stad wonen (49%) verwachten de meeste financiële stimulansen om de overstap te ondersteunen (tegenover 40% van de stedelingen), waarbij de prijs van een elektrisch voertuig voor hen een van de belangrijkste obstakels is.

Gebruik van zachte mobiliteit: 73% van de bewoners in plattelandsgebieden maakt dagelijks gebruik van voertuigen met verbrandingsmotoren, tegenover 42% van de stedelingen.

Stadscentra: Stadsbewoners zijn optimistischer over de perceptie van mobiliteitstrends in stedelijke centra. Voorstedelingen en bewoners van afgelegen gebieden zijn veel pessimistischer, ongetwijfeld omdat ze deze veranderingen dagelijks meemaken.

...tussen de verschillende generaties

Beperkingen en regelgeving: De mobiliteitsinitiatieven van de overheid worden het best onthaald door jongeren (45% van de jongeren is "enthousiast" vs. 33% van de 55-plussers)

Elektrische wagen: Veel meer jongeren dan 55-plussers kiezen voor een elektrische auto als hun volgende voertuig (63% vs. 39%).

Zachte mobiliteit in stedelijke gebieden: jongeren onder de 35 jaar denken het vaakst dat de zachte mobiliteit in steden de afgelopen jaren is verbeterd, terwijl 55-plussers dit eerder als een negatieve ontwikkeling zien.

Zachte mobiliteit het meest betreurd: "Scooters en segways zijn de zachte mobiliteitsvoertuigen die de meeste verkeershinder veroorzaken", een uitspraak die vooral wordt gesteund door 55-plussers (57% vs. 33% van de jongeren).

De speed pedelecs: 55% van de 55-plussers vindt dat speed pedelecs verboden moeten worden op fietspaden (tegenover 28% van de 35-plussers).

CONCLUSIES

Over het algemeen zijn de Belgen klaar om de overstap te maken naar meer duurzame en ecologische mobiliteit. Dit is vooral het geval voor jongeren en mensen die in stedelijke gebieden wonen. Voor de oudere generatie en voor mensen die in afgelegen gebieden wonen, is de overgang echter ingewikkelder. De veiligheid van gebruikers van zachte mobiliteit in steden moet een aandachtspunt blijven. Het gaat hierbij vooral om de inrichting van het wegennet en de bewustmaking en naleving van de verkeersregels bij de verschillende gebruikers.

“Een betere ondersteuning van de bevolking door de (publieke en politieke) overheden, fabrikanten en verzekeraars/verzekeringsmaatschappijen op het vlak van financiering, infrastructuur, logistieke ondersteuning, enz. zou het ook mogelijk maken om de meest sceptische of terughoudende gebruikers te overtuigen en een groter enthousiasme bij het publiek te creëren voor alternatieve vervoerswijzen”, concludeert de enquête van Europ Assistance België.

Over deze studie

Enquête uitgevoerd tussen 13 en 22 december 2023 door *Incidence* bij 1004 mensen die in België wonen. De enquêtes werden online uitgevoerd aan de hand van een semi-gesloten, gestructureerde vragenlijst. Nationale steekproeven representatief voor de nationale bevolking van 18 tot 80 jaar, samengesteld volgens de quotamethode (geslacht, leeftijd, taal (Frans en Nederlands), gezinssamenstelling, woonplaats). Foutenmarge: maximaal 3,1%.

Deze barometer houdt ook rekening met een aantal resultaten van het onderzoek “Mobility Barometer 2024 among Europeans”, dat *Ipsos* in opdracht van de Europ Assistance Group tussen 14 december 2023 en 18 januari 2024 uitvoerde bij 8000 mensen, waaronder 1000 in België, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Italië, Spanje en Portugal.

Woongebieden:

- **Stedelijk gebied:** zone overeenkomend met de postcode van de geselecteerde steden (Brussel, Antwerpen, Luik, Namen, Bergen, Gent, Brugge, Oostende, Charleroi, Leuven, Hasselt, Kortrijk, Mechelen).
- **Voor-stedelijk gebied:** zones overeenkomend met de gemeenten gelegen in een perimeter van maximum 10km rond het stedelijk gebied.
- **Buitenstedelijk gebied:** zones overeenkomend met de gemeenten die buiten de 10 km-omtrek van het stedelijk gebied liggen, buiten de voorstedelijke zone.