

De Belgen en duurzame mobiliteit



Overzicht

De enquête “De Belgen en duurzame mobiliteit”

1. De Belgen, de ecologie en de duurzame mobiliteit
2. De Belgen en de wettelijke verplichtingen om duurzame mobiliteit te bevorderen
3. De Belgen en de elektrische wagens
4. De Belgen en zachte mobiliteit
5. Stedelingen vs. bewoners buiten stedelijke gebieden
6. <35-jarigen vs. 35-plussers

Conclusies

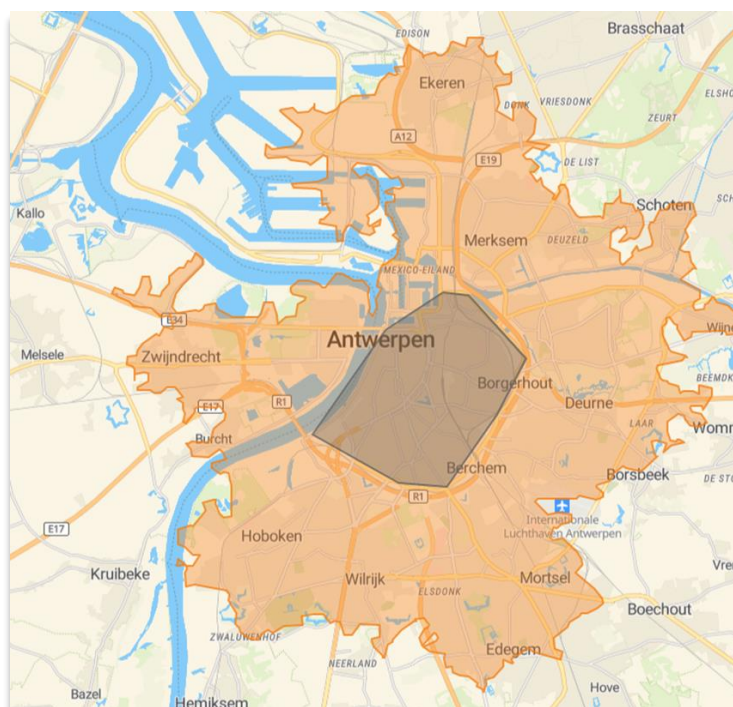
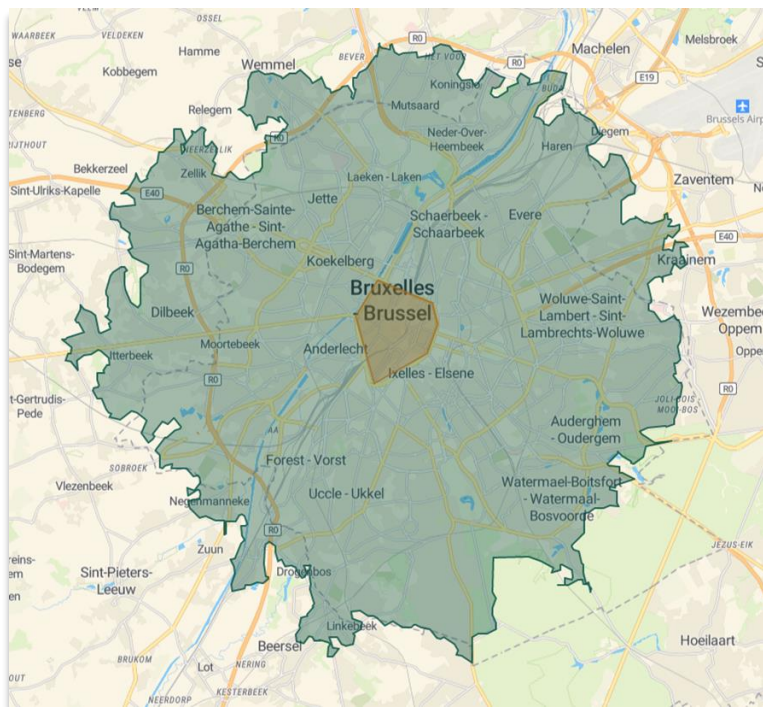
Enquête “De Belgen en duurzame mobiliteit”



- 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 en 80 jaar oud, opgesteld volgens bepaalde quota’s (geslacht, leeftijd, taal (Frans en Nederlands), familiale situatie, woonplaats).
- Foutmarge: maximaal 3,1%
- **Doel van de enquête van Europ Assistance:**
 - Polsen naar de bereidheid van de Belgen om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.
 - Evalueren van de aanvaarding door de bevolking van nieuwe regels en verplichtingen met het doel duurzame en zachte mobiliteit te promoten en uit te breiden.
 - Een overzicht krijgen van de huidige houding van burgers tegenover zachte mobiliteit
 - Bijstandsaanbiedingen en bijstandsprestaties ontwikkelen en optimaliseren voor onze klanten en commerciële partners, rekening houdend met de maatschappelijke evolutie inzake duurzame mobiliteit (elektrische wagens) en zachte mobiliteit.
 - Ons mobiliteitsplatform Moveasy optimaliseren

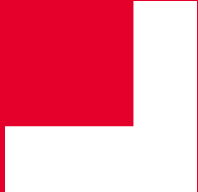
De woongebieden

- **Stedelijk gebied:** Zone overeenkomend met de postcodes van de geselecteerde steden (Brussel, Antwerpen, Luik, Namen, Bergen, Gent, Brugge, Oostende, Charleroi, Leuven, Hasselt, Kortrijk en Mechelen) (zie *appendix*).
- **Voorstedelijk gebied:** Zone overeenkomend met de gemeentes gelegen in een perimeter van maximum 10km rond het stedelijk gebied.
- **Niet-stedelijk gebied:** Zone overeenkomend met de gemeentes die zich buiten de voorstedelijke gebieden bevinden.

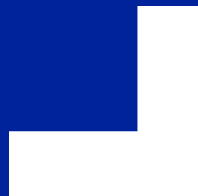




1. De Belgen, de ecologie en de duurzame mobiliteit



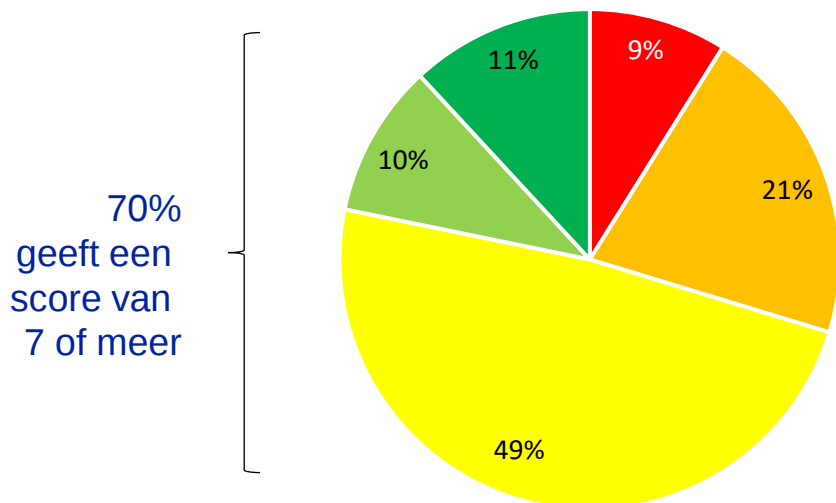
- 
- In welke mate hebben de Belgen een “ecologisch” en “duurzaam” gedrag in hun dagelijkse mobiliteit?
 - Op welke manier zijn ze bereid aan deze trend deel te nemen?



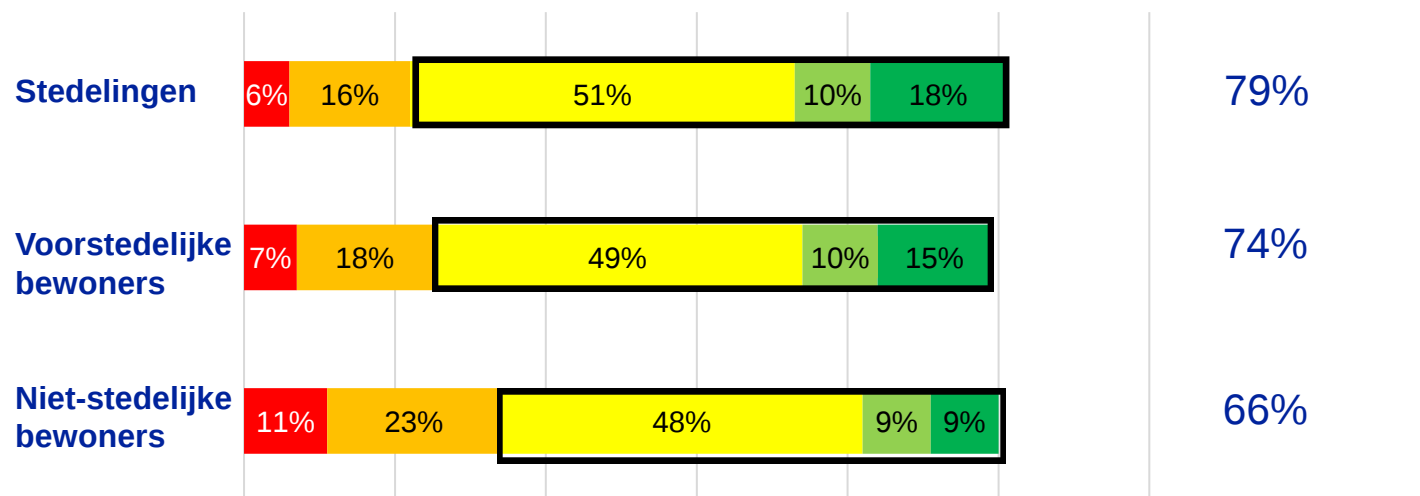
Het belang van ecologie in duurzame mobiliteit

V: Kunt u aanduiden hoeveel belang u hecht aan ecologie en aan duurzaamheid in uw mobiliteit door een score tussen 1 en 10 te geven?

Belgische bevolking



Stedelijk vs voorstedelijk vs niet-stedelijk



- 70% van de Belgen hecht (veel) belang aan ecologie en aan duurzaamheid in hun mobiliteit. (Dit cijfer is gelijk aan het cijfer dat gehecht wordt aan ecologie in het algemeen.)
- Bewoners van stedelijke gebieden zijn het meest gevoelig voor problemen gelinkt aan ecologie en duurzaamheid.



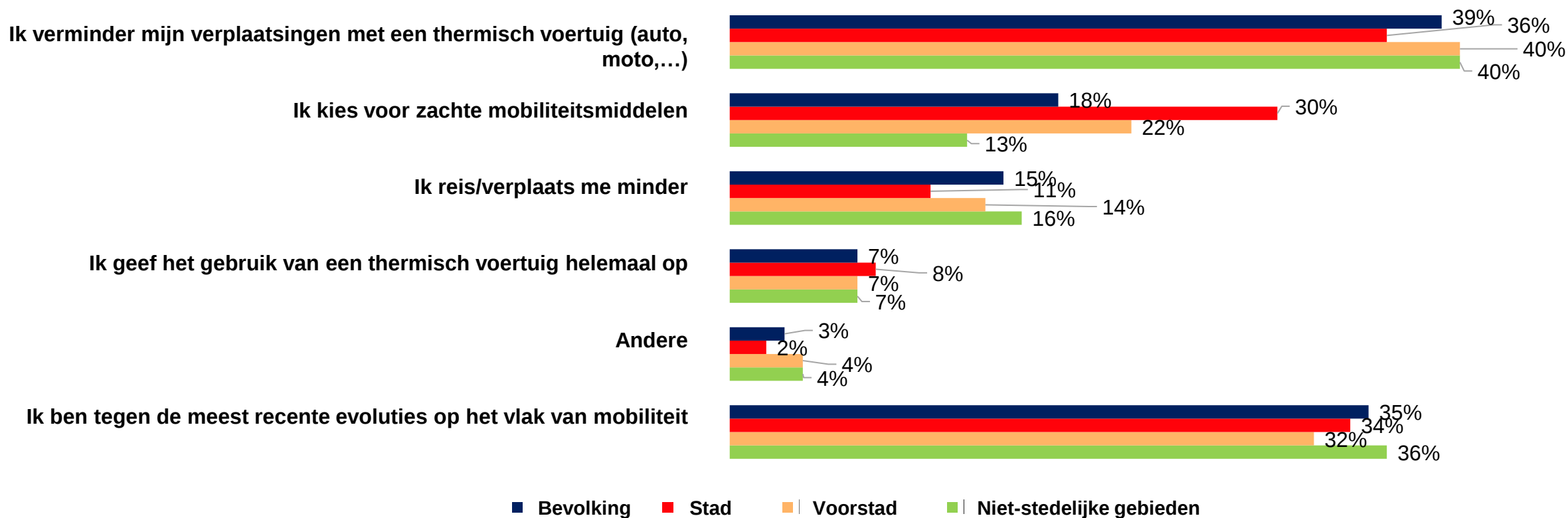
De ecologische gewoontes van de Belgen inzake mobiliteit

V: Hoe zou u uw huidige ecologische gewoontes inzake mobiliteit beoordelen?

- 61% van de Belgen is van oordeel dat hun gewoontes **soms** ecologisch en duurzaam zijn, maar dat zij **beter kunnen doen**. Er is weinig verschil tussen de leeftijdsgroepen en de woongebieden.
 - 26% vindt hun gewoontes ecologisch en duurzaam en dus goed voor de planeet. Stedelingen (32%) en bewoners van voorstedelijke gebieden (33%) zijn hiervan meer overtuigd dan bewoners van niet-stedelijke gebieden (21%).
 - 13% houdt geen rekening met duurzaamheid en mobiliteit in hun gedrag.
- Stedelingen en voorstedelijke bewoners zijn meer overtuigd dat hun mobiliteitsgewoontes duurzaam zijn.

Deelname aan duurzame mobiliteit

V: Welke maatregelen treft u in uw dagelijkse leven met betrekking tot uw verplaatsingen om uw ecologische voetafdruk te verkleinen?



- De meerderheid kiest ervoor het gebruik van thermische voertuigen te verminderen.
- De bewoners van niet-stedelijke gebieden zijn ietwat terughoudender ten aanzien van verandering.

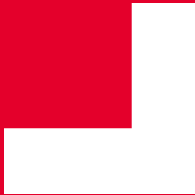
Wat de enquête ons leert

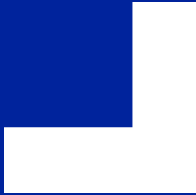


De meerderheid van de Belgen steunt de bevordering van duurzame mobiliteit en velen zijn bereid meer inspanningen te leveren om zich ecologischer te gedragen.



2. De Belgen en de wettelijke verplichtingen om duurzame mobiliteit te bevorderen



- 
- 
- In welke mate aanvaarden de Belgen de regels en de verplichtingen van de overheid ter bevordering van duurzame mobiliteit?
 - Welke impact hebben deze regels op de mobiliteit van de Belgen?

Houding van de Belgen tegenover initiatieven van de beleidsmakers

V: Wat is uw houding tegenover de beslissingen en de initiatieven van de overheid om alternatieve mobiliteit aan te moedigen (afschaffing van dieselvoertuigen, overstap naar elektrische wagens, toename van fietspaden, enz.)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Enthousiast	39%	41%	45%	32%	37%	46%	37%
Onverschillig	20%	28%	19%	16%	21%	15%	23%
Lichte belemmering	28%	20%	24%	36%	25%	26%	29%
Tegenstander	13%	11%	11%	16%	17%	13%	12%

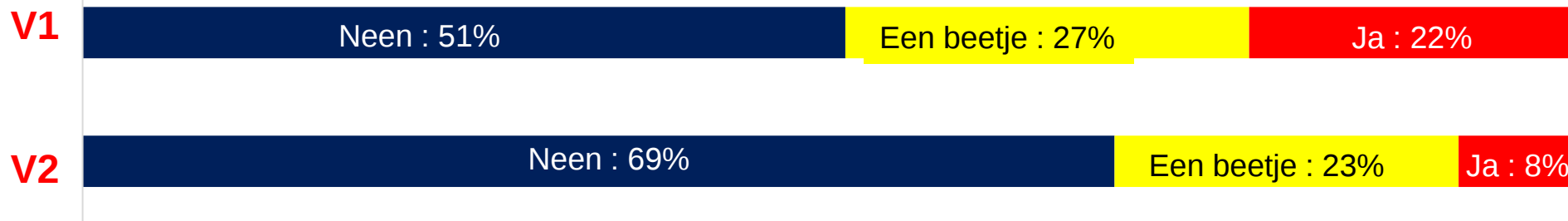


- 41% van de Belgen voelt zich belemmerd door of zijn tegenstander van de politieke initiatieven en 39% is enthousiast ten aanzien van de initiatieven.
- De jongeren en de 35- tot 54-jarigen zijn het meest enthousiast, terwijl de 55-plussers het minst enthousiast zijn.
- De “tegenstand” is verdeeld tussen alle woongebieden (stedelijk, voorstedelijk, niet-stedelijk).

Inspanningen van de politici en de burgers

V1: Leggen politici te veel beperkingen met betrekking tot mobiliteit op aan de burgers?

V2: Leveren de burgers voldoende inspanningen op het vlak van mobiliteit om hun ecologische impact op de planeet te verminderen?



De respondenten die “ja” antwoorden:

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 55 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
V1	22%	17%	22%	26%	22%	21%	23%
V2	8%	7%	9%	8%	9%	7%	9%

- Meer dan de helft van de Belgen vindt dat de overheid niet te veel beperkingen oplegt.
- De oudere generaties vinden dat er te veel beperkingen zijn.
- Bijna 7 op de 10 Belgen vinden dat de burgers niet genoeg inspanningen leveren.

De omschakeling naar meer zachte mobiliteit: een belemmering?

V: Vindt u dat het beleid van de overheid om zachte mobiliteit te bevorderen een belemmering vormt voor uw dagelijkse mobiliteit (bv. progressieve vermindering van de productie van benzine- en dieselwagens, aansporing tot het gebruik van alternatieve transportmiddelen, ...)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Ja, maar ik zal me aanpassen	21%	24%	23%	17%	26%	23%	19%
Ja, en de aanpassing zal moeilijk zijn	53%	48%	50%	58%	47%	54%	54%
Neen	17%	15%	19%	17%	19%	14%	18%
Ik weet het niet	9%	13%	7%	8%	9%	9%	9%



- Voor 3 op de 4 Belgen zal de bevordering van zachte mobiliteit een belemmering vormen in hun dagelijkse mobiliteit en zal de aanpassing redelijk moeilijk zijn (74%).
- De 55-plussers en de inwoners van niet-stedelijke gebieden hebben de meeste moeite om zich aan te passen.

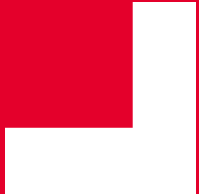
Wat de enquête ons leert

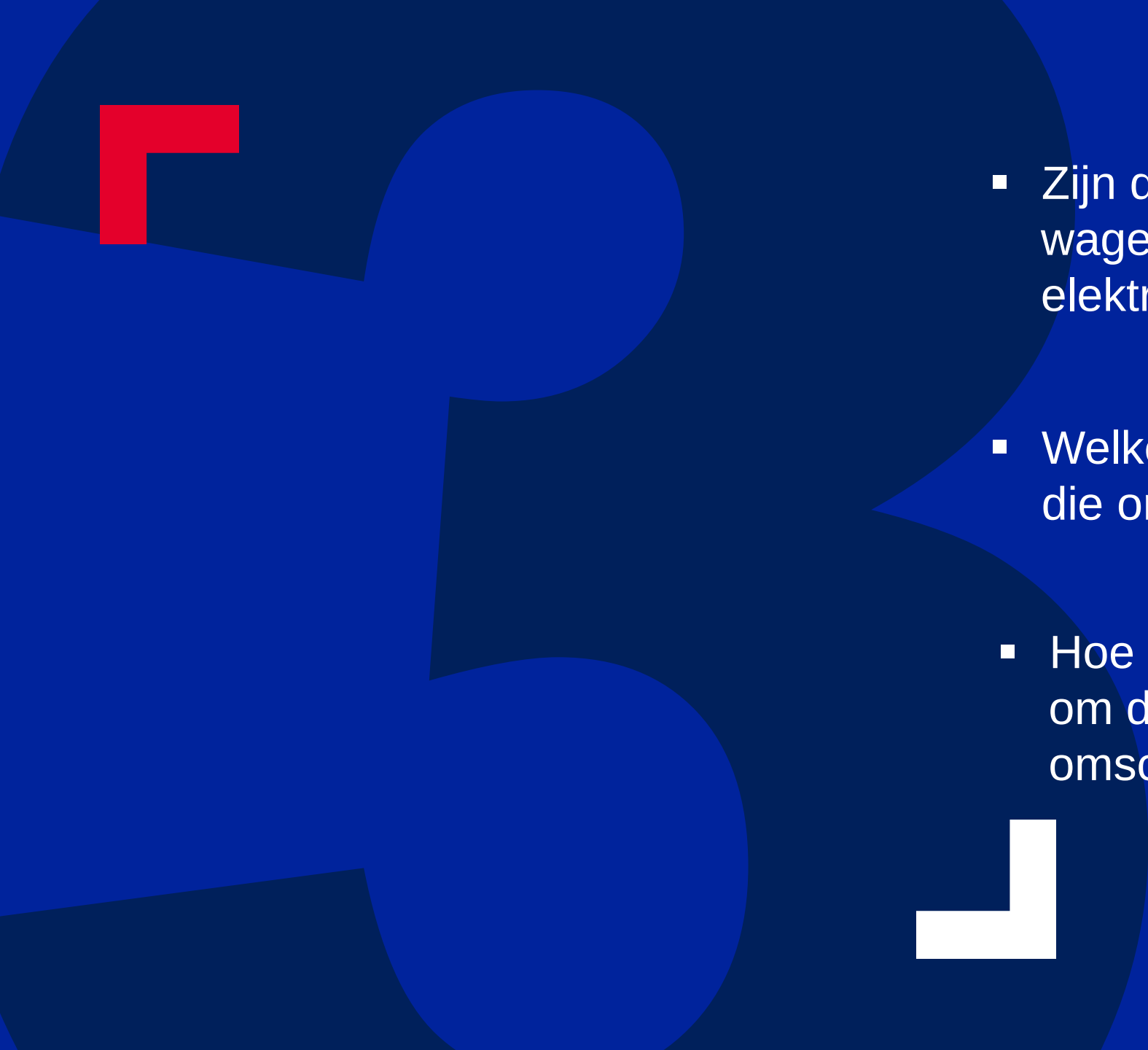


De meningen over de nieuwe regels en verplichtingen zijn verdeeld. De voornaamste belemmering is de complexiteit van de omschakeling naar alternatieve mobiliteit. De nieuwe regels worden beschouwd als een obstakel in de dagelijkse mobiliteit.



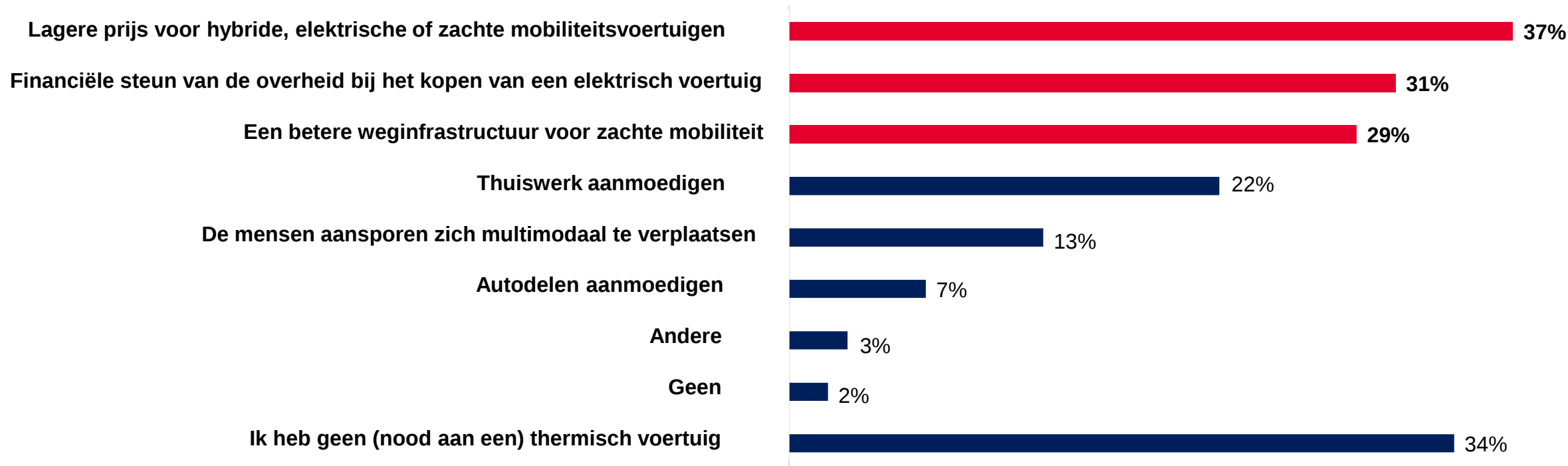
3. De Belgen en de elektrische wagens



- 
- Zijn de Belgen bereid hun thermische wagen om te ruilen voor een elektrische wagen?
 - Welke zijn de belemmeringen voor die omschakeling?
 - Hoe kunnen we de Belgen aansporen om deel te nemen aan deze omschakeling?

De stimulansen en de verwachtingen om over te schakelen naar alternatieve mobiliteit

V: Welke criteria zouden u kunnen aansporen om uw huidig mobiliteitsgedrag aan te passen naar zachte/alternatieve mobiliteit?



- De voornaamste criteria om naar zachte mobiliteit om te schakelen zijn een lagere prijs voor niet-thermische voertuigen, een financiële steun van de overheid bij de aankoop van een elektrische wagen en een betere weginfrastructuur voor zachte mobiliteit.

De stimulansen en de verwachtingen om over te schakelen naar alternatieve mobiliteit

V: Welke criteria zouden u kunnen aansporen om uw huidige mobiliteit om te schakelen naar zachte/alternatieve mobiliteit?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Lagere prijzen	37%	33%	38%	39%	27%	31%	41%
Financiële steun	31%	31%	31%	31%	21%	26%	35%
Betere infrastructuur	29%	28%	30%	30%	20%	30%	31%
Thuiswerk	22%	24%	29%	13%	17%	17%	25%
Multimodaliteit	13%	15%	14%	10%	12%	12%	13%
Autodelen	7%	9%	9%	5%	8%	5%	8%
Andere	3%	1%	2%	5%	3%	3%	3%
Geen	2%	1%	1%	3%	1%	2%	2%
Niet betrokken	34%	40%	34%	31%	54%	39%	27%

- Lagere prijzen zijn vooral een belangrijk criterium voor bewoners die ver van stadscentra wonen, terwijl de aanmoediging van thuiswerk vooral een belangrijk criterium is voor de actieve bevolking. Jongere stedelingen voelen zich het minst betrokken.

Waarom heeft de Belg een elektrisch voertuig (of zal hij er een kopen)?

V: Waarom bezit u een elektrische wagen (of bent u van plan er een te kopen)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Uit ecologische overtuiging	24%	34%	25%	17%	28%	24%	23%
Wettelijke beperkingen*	14%	14%	18%	10%	13%	10%	16%
Het prijsverschil per km	7%	7%	8%	6%	7%	9%	6%
Professionele opportuniteit	4%	8%	4%	1%	6%	3%	4%
Andere	1%	1%	2%	1%	1%	0%	1%
Niet betrokken**	60%	48%	56%	72%	53%	62%	62%

*: Wettelijke beperkingen: bv. om toegang te hebben tot stadscentra

** : Niet betrokken: hebben geen nood aan een elektrisch voertuig, hebben geen intentie er een te kopen of hebben er (nog) geen

- **Belgen kopen een elektrische wagen vooral uit ecologische overtuiging (“Het is goed voor de planeet”), en vooral jongeren. De 35 tot 54-jarigen doen dit ook wegens wettelijke verplichtingen en veel 55-plussers zijn niet noodzakelijk van plan een elektrische wagen te kopen.**

Belangrijkste belemmeringen voor de elektrische transitie

V: Wat zijn volgens u de belemmeringen voor de omschakeling naar een elektrische wagen?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
De prijs	77%	72%	81%	78%	71%	76%	80%
Tekort aan laadstations/laadpalen	54%	49%	52%	60%	52%	50%	56%
Moeilijkheid om thuis op te laden	46%	40%	51%	45%	45%	44%	46%
Gebrek aan autonomie (beperkt aantal km)	43%	40%	45%	44%	45%	39%	44%
Skeptisch m.b.t. de ecologische dimensie	35%	31%	29%	42%	32%	32%	37%



- De prijs is duidelijk de belangrijkste hinderpaal, gevolgd door het tekort aan laadinfrastructuur.
- Ouderen lijken het meest skeptisch ten aanzien van de ecologische dimensie van de elektrische omschakeling.

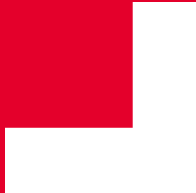
Wat de enquête ons leert

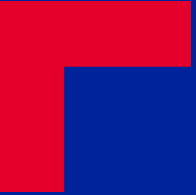


In het algemeen krijgt de omschakeling naar een elektrische wagen veel aanhang, althans zolang de prijs van elektrische wagens billijk is en men relatief gemakkelijk de batterij kan opladen.



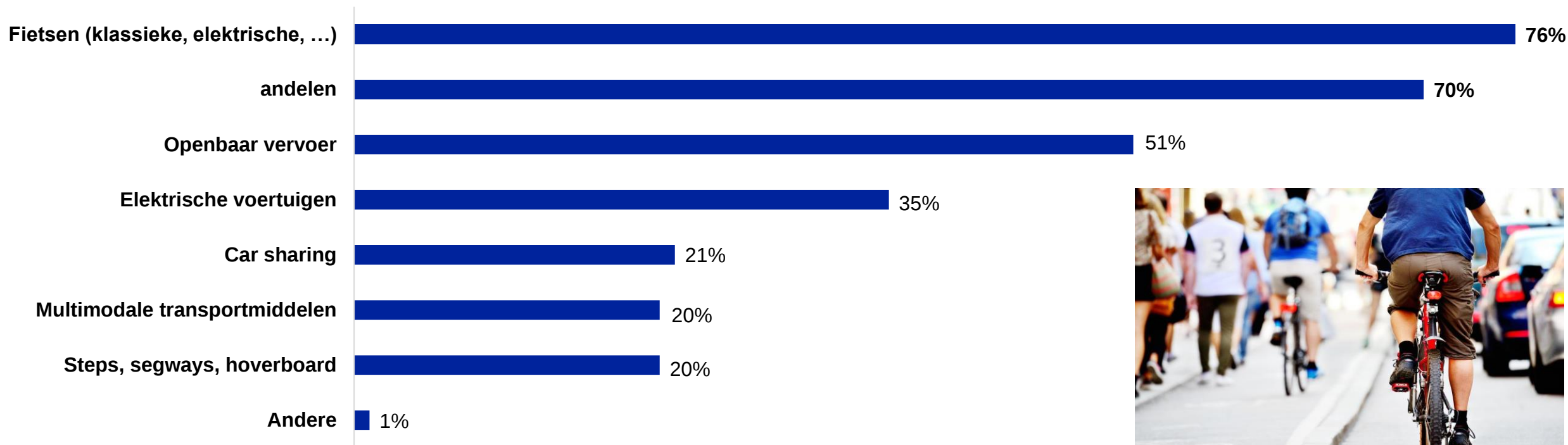
4. De Belgen en zachte mobiliteit



- 
- 
- Wat is “zachte mobiliteit” voor de Belgen?
 - Zijn zij er voorstander van?
Onder welke omstandigheden?
 - Welke zijn de belemmeringen en de bekommernissen m.b.t. deze vorm van mobiliteit?

“Zachte mobiliteit” en “duurzame mobiliteit” volgens de Belgen

V: Welke transportmiddelen maken volgens u deel uit van “zachte mobiliteit” en “duurzame mobiliteit”?



- Voor $\frac{3}{4}$ van de Belgen is de fiets het transportmiddel bij uitstek voor zachte mobiliteit.
- *Nota: 80% van de Nederlandstaligen vermelden de fiets vs. 69% van de Franstaligen, het openbaar vervoer wordt vaak vermeld door stedelingen (59%), en de 55-plussers vermelden wandelen het meest (73%).*

Transportmiddelen die Belgen dagelijks gebruiken

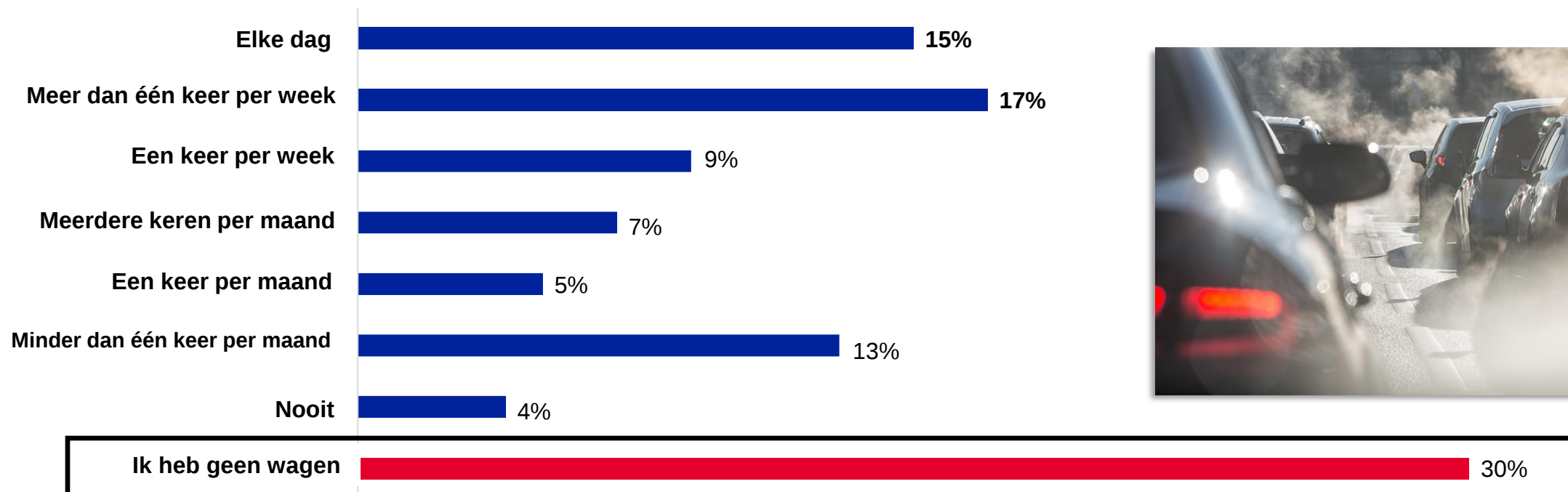
V: Welk soort transportmiddel gebruikt uw gezin dagelijks?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Auto/moto met thermische motor	65%	59%	66%	69%	45%	61%	73%
Openbaar vervoer	31%	33%	34%	26%	56%	33%	23%
Niet-elektrische fiets, skateboard,...	28%	30%	29%	25%	25%	29%	28%
Elektrische fiets of scooter	17%	17%	11%	22%	13%	20%	16%
Elektrische wagen	6%	11%	6%	3%	7%	6%	6%
Multimodaliteit	5%	4%	6%	5%	8%	4%	5%
Wandelen	5%	3%	4%	7%	9%	4%	4%

- Meer dan 7 op de 10 gezinnen gebruiken dagelijks een wagen (thermisch of elektrisch), vooral zij die buiten de steden wonen. Stedelingen gebruiken echter vaak het openbaar vervoer.
- Fietsen (klassiek en elektrisch) zijn populair bij bewoners in de voorsteden.
- *Nota: niet-elektrische fietsen worden gebruikt door 38% van de Nederlandstaligen vs. 13% van de Franstaligen !*

Frequentie van het gebruik van de wagen in de stad

V: Hoe vaak gebruikt u uw wagen in de stad?



- **1 op de 3 Belgen gebruikt zijn wagen meer dan één keer per week in de stad.**
Nota: dit is het geval bij 42% van de Franstaligen vs. 25% van de Nederlandstaligen, en bij 37% van de gezinnen met kinderen vs. 29% van de gezinnen zonder kinderen.

Het gebruik van zachte mobiliteit

V: Wanneer gebruikt uw gezin zachte mobiliteit voor zijn verschillende verplaatsingen?



- Voor ontspanning: 61%
- Voor privé-verplaatsingen: 56%
- Voor het werk: 39%
- Tijdens de vakantie: 31%
- Wij gebruiken geen zachte mobiliteitsmiddelen voor onze verplaatsingen: 23%

➤ Zachte mobiliteit wordt hoofdzakelijk gebruikt voor ontspanningsdoeleinden en voor privé-verplaatsingen

Herhaling: Transitie naar meer zachte mobiliteit: een belemmering?

V: Bent u van mening dat het beleid dat de autoriteiten voeren ter bevordering van zachte mobiliteit een belemmering voor uw dagelijkse mobiliteit vormt (bv. progressieve vermindering van de productie van benzine- en dieselwagens, aansporing tot het gebruik van alternatieve transportmiddelen, ...)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Ja, maar ik zal me aanpassen	21%	24%	23%	17%	26%	23%	19%
Ja, en de aanpassing zal moeilijk zijn	53%	48%	50%	58%	47%	54%	54%
Neen	17%	15%	19%	17%	19%	14%	18%
Ik weet het niet	9%	13%	7%	8%	9%	9%	9%

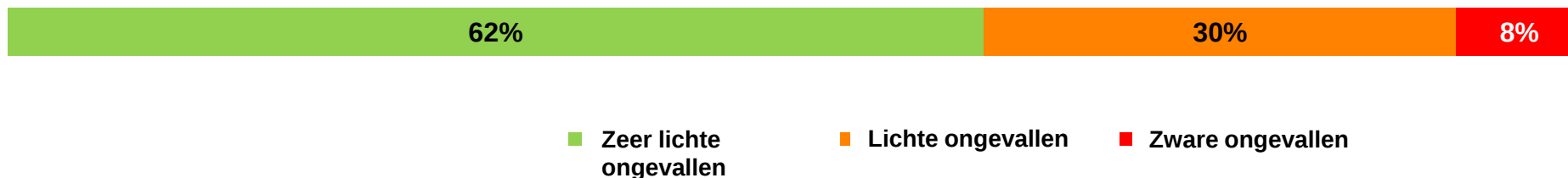


- Voor 3 op de 4 Belgen zal de bevordering van zachte mobiliteit een belemmering vormen in hun dagelijkse mobiliteit en zal de aanpassing redelijk moeilijk zijn (74%).
- De 55-plussers en de inwoners van niet-stedelijke gebieden hebben de meeste moeite om zich aan te passen.

Houding van de Belgen ten aanzien van zachte mobiliteit

V1: Leidt de toename van het gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen volgens u tot meer ongevallen?

Ja: 19% van de bevolking



V2: Maakt de toename van het gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen u nerveus?

Ja: 14% van de bevolking



- In het algemeen zijn Belgen niet echt belemmerd door de toename van het gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen. De mensen die de meeste hinder ondervinden, zijn hierdoor echter weinig nerveus of zijn van mening dat de meerderheid van de ongevallen van zeer lichte aard zijn.

Houding van de Belgen tegenover zachte mobiliteit

V: Wordt u vaak geconfronteerd met zachte mobiliteitsgebruikers in de steden?

Ja: **16%** van de bevolking

Vragen voor deze 16% :

V1: Leidt de toename van het gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen volgens u tot meer ongevallen?

V2: Maakt de toename van het gebruik van zachte mobiliteitsmiddelen u nerveus?

	"Gebruikers in de steden"	< 35 jaar	35 tot 55 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
V1	56%	30%	58%	76%	59%	43%	60%
V2	49%	37%	44%	65%	55%	41%	49%

- Wanneer ze vaak geconfronteerd worden met zachte mobiliteitsmiddelen in de steden hebben meer dan de helft van de Belgen het gevoel dat deze transportmiddelen meer ongevallen veroorzaken en voelen ze zich nerveuzer ten aanzien van deze transportmiddelen.
- Dit gevoel komt vooral voor bij de oudere bevolking (55-plussers).
- Nota: volgens een studie van Vias waren er in 2021 in totaal 1022 ongevallen waarbij elektrische steps betrokken waren (meer dan het dubbele tegenover 2020).

Perceptie van het gevaar van zachte mobiliteit transportmiddelen

V: Welke zachte mobiliteitsmiddelen veroorzaken de meeste hinder voor het stadsverkeer?

	Bevolking	< 35 jaar	35 tot 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Steps, segways, elektrische steps	45%	34%	43%	54%	47%	43%	45%
Hoverboard en gemotoriseerde wielen	25%	14%	26%	32%	25%	24%	25%
(elektrische) skateboards	25%	13%	24%	35%	23%	24%	26%
(elektrische) fietsen	22%	21%	25%	21%	20%	22%	23%
Andere	2%	0%	3%	2%	3%	2%	1%
Geen hinder ondervonden	40%	50%	39%	34%	39%	39%	41%



- Steps en Segways zijn de transportmiddelen die volgens de meesten verkeershinder zorgen in de steden, en dit vooral bij de 55-plussers.
- In het algemeen zijn de jongeren van mening dat de zachte mobiliteitsmiddelen niet voor hinder in het verkeer zorgen.

Wat de enquête ons leert



Belgen steunen de promotie en de uitbreiding van zachte mobiliteit, maar deze zorgt bij sommigen nog voor ongerustheid (in de stad) wegens het gevoel van onveiligheid en de verkeershinder die de zachte mobiliteit veroorzaakt.



5. Stedelingen vs. bewoners buiten de stedelijke gebieden



Enkele belangrijke verschillen tussen “stedelingen” en bewoners van gebieden buiten de stadscentra

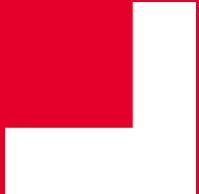
- **Verplichtingen en regelgeving:** bewoners van de voorsteden steunen het meest de mobiliteitsmaatregelen ingevoerd door de overheden (bewoners in voorstedelijke gebieden 46% vs. stedelingen en niet-stedelijke bewoners, beiden 37%).
- **Implementatie van de maatregelen:** stedelingen implementeren brengen vaker de mobiliteitsmaatregelen in de praktijk (stedelingen 35% vs. bewoners van niet-stedelijke gebieden 26%) terwijl bewoners van niet-stedelijke gebieden het meest gekant zijn tegen deze maatregelen (niet-stedelijk 27% vs. stedelingen 24% en bewoners in voorstedelijke gebieden 22%).
- **Gebruik van zachte mobiliteit:** 27% van de bewoners van niet-stedelijke gebieden gebruiken elke dag zachte mobiliteitsmiddelen vs. 41% van de stedelingen, terwijl 31% van de bewoners uit niet-stedelijke gebieden zich nooit met zachte mobiliteitsmiddelen verplaatsen (vs. 19% van de stedelingen).
- **Stimulansen:** stimulansen zoals een lagere prijs voor elektrische voertuigen, betere laadinfrastructuur en financiële steun door de overheid, hebben een veel grotere invloed op bewoners buiten de stadscentra om hen aan te sporen hun thermisch voertuig om te ruilen voor een elektrisch voertuig.



- **Het blijkt veel moeilijker om de steun van de bewoners buiten de stedelijke gebieden te krijgen om hun gedrag aan te passen en zachte/alternatieve mobiliteit evenveel te gebruiken als de stedelingen.**



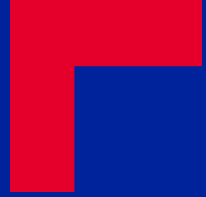
6. De <35-jarigen vs. de 35-plussers



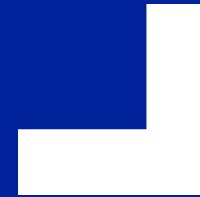
Enkele grote verschillen tussen de <35-jarigen en de 35-plussers

- **Verplichtingen en regelgeving:** Mobiliteitsinitiatieven door de overheden worden beter onthaald door de jongeren (41% van de jongeren zijn “enthousiast” vs. 32% bij de 55-plussers).
- **Onveiligheidsgevoel ten aanzien van zachte mobiliteit:** Het onveiligheidsgevoel ten gevolge van zachte mobiliteit is duidelijk groter bij de 55-plussers (76% vs. 30%) en maakt hen nerveuzer om zachte mobiliteitsmiddelen te gebruiken (65% van de 55-plussers vs. 37% bij de jongeren).
- **Meest afgekeurd zacht mobiliteitsmiddel:** “Steps en Segways zijn de zachte mobiliteitsvoertuigen die voor het meeste verkeershinder zorgen” is een stelling die vooral 55-plussers maken (54% vs. 34% bij de jongeren).
- **Afschaffing van de thermische wagen:** Over het algemeen zijn de jongeren de afschaffing van de thermische wagens het meest genegen (66% vs. 47% bij de 55-plussers).
- **Omschakeling naar de elektrische wagen:** 73% van de 55-plussers is niet snel van plan een elektrische wagen te kopen tegenover 48% van de jongeren.

➤ In het algemeen kan men zeggen dat de <35-jarigen het meest receptief zijn en open staan voor de ecologische transitie.

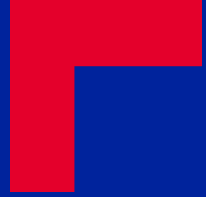


Conclusies



Conclusies

- Veel Belgen zijn bereid om inspanningen te leveren om zich ecologisch te gedragen. Hun mobiliteitsgewoontes maken hier deel van uit, hoewel velen vinden dat zichzelf en hun mede-burgers zich op dat vlak (nog) niet genoeg doen.
- Bijna de helft van de Belgen zijn receptief en staan open voor nieuwe regels en verplichtingen op het vlak van mobiliteit, ook al vrezen ze dat de regels hun verplaatsingen serieus zullen/kunnen bemoeilijken.
- De prijs en (het tekort aan) laadinfrastructuur zijn de voornaamste hinderpalen om de Belgen aan te sporen een elektrische wagen te kopen.
- Zachte mobiliteitsmiddelen worden vooral gebruikt door stedelingen en worden ook in het algemeen gebruikt voor ontspanning. De toename van dit type voertuigen in de steden verhoogt de vrees voor ongevallen op de openbare weg en veroorzaakt een grotere nervositeit bij sommige gebruikers.
- In het algemeen hebben niet-stedelijke bewoners en ouderen (55-plussers) meer moeite om de omschakeling naar duurzame of zachte mobiliteit te aanvaarden en in de praktijk om te zetten.
- *Een betere begeleiding van de burgers door de overheid, de autoconstructeurs en de verzekeraars/bijstandsverleners op het vlak van financiering, infrastructuur, logistieke steun, ... zou wellicht nieuwe gebruikers van alternatieve mobiliteitsmiddelen aanmoedigen deze transportmiddelen vaker te gebruiken.*



Appendix: Stedelijke en voorstedelijke gebieden

