

EUROP ASSISTANCE PRESENTEERT HAAR 4^{DE} BELGISCHE MOBILITEITSBAROMETER

**Het gebruik van elektrische auto's en zachte mobiliteit blijft groeien in België,
maar obstakels belemmeren een vlotte overgang.**

Elk jaar verandert de houding van de Belgen in functie van de economische gebeurtenissen, de technologische vooruitgang en de initiatieven van de overheid. Daarom heeft Europ Assistance zich sinds de lancering van haar eerste “Mobiliteitsbarometer” in maart 2022 tot doel gesteld om te peilen naar de perceptie van de Belgen over duurzame mobiliteit en hun steun voor de overstap naar alternatieve transportmiddelen. De studie houdt rekening met de algemene perceptie van de bevolking, maar ook met de bijzonderheden van mensen die in stedelijke en niet-stedelijke gebieden wonen en van verschillende leeftijdsgroepen.

Hoe is de houding van de Belgen veranderd sinds de laatste barometer? Wat zijn de oorzaken en wat zijn de nieuwe uitdagingen voor de komende jaren? Hier zijn enkele bevindingen van de enquête.

Enkele percentages uit de enquête:

- **42%** van de Belgen is terughoudend t.o.v. politieke beslissingen over alternatieve mobiliteit.
- **17%** van de Belgen denkt dat de omschakeling naar 100% elektrische mobiliteit pas tegen 2040 zal plaatsvinden.
- **62%** van de Belgen zegt dat hun volgende auto **niet** elektrisch zal zijn.
- **71%** van de Belgen zou **geen** tweedehands elektrische auto kopen.
- **43%** van de Belgen merkt op dat het aantal publieke oplaadpunten in België is toegenomen, maar vindt dat er nog te weinig zijn.
- **50%** van de Belgen vindt dat de zachte mobiliteit in de steden de laatste jaren is verbeterd.
- **43%** van de Belgen denkt dat de mobiliteit in de steden de komende jaren zal verslechteren.

DE BELGEN, ECOLOGIE EN DUURZAME MOBILITEIT

Ecologie en duurzaamheid blijven publieke steun winnen

Net als voor ecologie in het algemeen, hecht twee derde van de Belgen (veel) belang aan de ecologie en duurzaamheid van hun mobiliteit. Dit cijfer is echter iets lager dan vorig jaar. Hoewel mensen die (dicht bij) steden wonen er meer van overtuigd zijn dat hun mobiliteitsgewoonten duurzaam zijn, erkent 58% van de Belgen dat hun gewoonten slechts af en toe ecologisch en duurzaam zijn en denkt slechts 29% van de ondervraagden dat hun eigen acties goed zijn voor de planeet. Dit zijn vooral mensen die in of nabij stedelijke centra wonen.

Op het vlak van mobiliteit vermindert slechts 34% van de respondenten hun verplaatsingen met voertuigen met verbrandingsmotor om hun ecologische voetafdruk te verkleinen, 15% kiest voor zachte mobiliteit en 9% zegt minder te reizen.

44% van de ondervraagde Belgen zegt gekant te zijn tegen de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit!

Deze resultaten zijn vrij stabiel in vergelijking met de vorige jaren en doen Europ Assistance geloven dat de bevolking zich over het algemeen bewust is van het belang van ecologisch gedrag, maar dat er nog ruimte is voor verbetering op het vlak van de bewustmaking van het publiek in de voordelen van de overgang naar duurzame mobiliteit.

DE BELGEN EN DE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN OM DUURZAME MOBILITEIT TE BEVORDEREN

Een derde van de Belgen is “enthousiast” over politieke beslissingen...

Als het gaat om politieke beslissingen over duurzame mobiliteit, zoals de afschaffing van diesel of het uitbreiden van het aantal fietspaden, zegt 33% van de bevolking “enthousiast” te zijn, terwijl 42% (eerder) tegen is! Het enthousiasme is echter met 5 punten gedaald ten opzichte van vorig jaar. Het enthousiasme is het grootst bij jongeren onder de 35 (37%) en stedelingen (34%). Ouderen (55+) lijken echter meer weerstand te bieden dan vorig jaar (15%, +3 ptn).

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

20% van de Belgen is van mening dat politieke beleidsmakers te veel beperkingen opleggen op het gebied van mobiliteit (7 punten minder dan vorig jaar) en 31% ondervindt matige hinder van deze beperkingen. De daling is het grootst bij ouderen (20% (-14 ptn)) en bewoners van afgelegen gebieden (20% (-9 ptn)).

Over het algemeen blijft het publiek verdeeld, met bijna evenveel mensen die zeggen dat beleidsmakers niet te veel regels opleggen (49%) als mensen die er een andere mening op nahouden (51%).

Betere ondersteuning en duidelijkere communicatie over dit onderwerp zou de terughoudendheid van bepaalde delen van de bevolking waarschijnlijk kunnen verminderen.

Een moeilijke overgang voor iedereen, ook voor jongeren

Voor 68% van de Belgen wordt de bevordering van zachte mobiliteit, zoals de aanmoediging van alternatieve transportmiddelen, gezien als een potentiële belemmering voor hun dagelijkse mobiliteit (-1 pt). 51% beweert dat deze overgang voor hen ingewikkeld is of zal zijn, 4 punten meer dan vorig jaar. Dit jaar moet worden opgemerkt dat aanzienlijk meer jongeren dan vorig jaar deze verandering ingewikkeld vinden (48%, +12 ptn). Hiermee staan ze op hetzelfde niveau als andere leeftijdsgroepen in de bevolking.

BELGEN EN ELEKTRISCHE AUTO'S

100% elektrische mobiliteit? Niet echt in 2035, misschien in 2040 of 2045?

20% van de Belgen denkt dat de omschakeling naar elektrische mobiliteit voor nieuwe voertuigen niet voor 2035 zal plaatsvinden. De andere respondenten verwachten dat de overgang veel later zal plaatsvinden (in 2040: 17% / 2045: 12% / 2050: 10% / "nooit": 20%). Jongeren zijn duidelijk het meest optimistisch, terwijl 55-plussers het meest pessimistisch zijn.

Voor 38% van de Belgen zal hun volgende auto elektrisch zijn (-10 ptn vs. 2024!). De meerderheid blijft dus kiezen voor een voertuig met verbrandingsmotor bij hun volgende aankoop (62%, +10 ptn). Degenen die voor een elektrisch voertuig kiezen, doen dat uit ecologische overtuiging (51%), omwille van een wettelijke verplichting (36%) of om professionele redenen (15%). Het verschil in prijs per kilometer speelt ook een rol in deze keuze (17%, +9 ptn).

De Belgen blijven erg afhankelijk van hun auto: 74% (+3 ptn) van de bevolking die een auto heeft, zegt niet zonder te kunnen. En 52% (+5 ptn) 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, passen gebruikers hun gedrag aan: 66% van hen zegt minder snel te rijden, 52% maakt vaker gebruik van alternatief vervoer, 31% stelt niet-dringende ritten uit en 17% overweegt autodelen om hun onkosten te beperken.. Dit gedrag is stabiel vergeleken met vorig jaar.

Een elektrische auto kopen: belemmeringen en stimulansen

Veruit de grootste obstakels voor de aankoop van een elektrische wagen zijn de prijs (71%, -4 ptn), gevolgd door het gebrek aan oplaadstations (39%, -3 ptn, dit obstakel is minder uitgesproken van jaar tot jaar) en de moeilijkheid om de auto thuis op te laden (39%, -3 ptn). Er moet worden opgemerkt dat 26% (+5 ptn) het 'gevaar' van een elektrisch voertuig (bv. een batterijbrand) als een belemmering aanhaalt, een cijfer dat stijgt naarmate meer en meer gebruikers dit soort problemen ervaren.

De energiecrisis blijft ook een belangrijke factor (43%, -1 pt), maar lijkt minder invloed te hebben op deze beslissing dan vorig jaar. Hetzelfde geldt voor de daling van de koopkracht (30%, -3 ptn). Tot slot zal de wereldwijde geopolitieke en economische situatie waarschijnlijk ook een invloed hebben op het koopgedrag van consumenten bij het kiezen van hun toekomstig voertuig.

Wat de aankoopprijs betreft: slechts 8% van de Belgen zou meer uitgeven aan een elektrisch voertuig dan aan een voertuig met verbrandingsmotor.

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 34% van de Belgen (-13 ptn). Het prijsargument is dus zwakker dan vorig jaar. Hetzelfde geldt voor de financiële steun van de overheid (aangehaald door 21% van de respondenten, een daling van

18 ptn). Een betere wegeninfrastructuur zou 26% van de respondenten kunnen aanmoedigen (-14 ptn).

Het aantal publieke laadpunten is de afgelopen maanden toegenomen. 43% van de Belgen waardeert deze toename, maar vindt het nog niet voldoende. Deze perceptie is meer uitgesproken aan de NL-kant (47%) dan aan de FR-kant (37%) van het land.

29% van de Belgen ziet geen verschil in het aantal oplaadpunten in vergelijking met vorig jaar. De mogelijkheid om toegang te krijgen tot een laadpunt in het buitenland lijkt zich slechts voor een goed derde van de respondenten positief te hebben ontwikkeld.

Het effect van een aankooppremie: In 2024 maakte de Vlaamse regering een budget vrij om mensen die een elektrisch voertuig kopen financieel te ondersteunen. Deze maatregel werd echter niet verlengd in 2025. We wilden weten of het stopzetten van deze maatregel een impact had op de intentie van mensen om een elektrisch voertuig te kopen in Vlaanderen, en ontdekten dat 49% zei dat ze hierdoor minder geneigd waren om dit te doen.

Zijn Belgen geïnteresseerd in een tweedehands elektrisch voertuig?

Op deze vraag antwoordt 71% van de Belgen 'neen'. 46% is op zijn hoede voor de staat van de batterij in een tweedehandsvoertuig, 41% wil dit type voertuig helemaal niet en 21% koopt nooit tweedehands.

De 29% Belgen die 'ja' zeggen, doen dat om budgettaire redenen (85%), 23% omdat ze hun garage/concessiehouder vertrouwen en 18% omdat ze de gewoonte hebben om tweedehands te kopen.

Hoewel de aankoopprijs een belangrijke hefboom blijft, zijn nieuwe aspecten zoals de veiligheid van de batterij, de autonomie (aantal afgelegde kilometers), het aantal oplaadpunten en de kwaliteit van tweedehands elektrische voertuigen belangrijke hefbomen voor autofabrikanten en overheden 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 (verbranding of elektrisch) het nummer 1 vervoersmiddel voor 78% van de Belgische huishoudens (+4 ptn). Nederlandstaligen gebruiken echter vaker hun klassieke (niet-elektrische) fiets(en) (31% tegenover 10% voor Franstaligen).

In de afgelopen 5 jaar werd vaker gebruik gemaakt van een persoonlijke elektrische fiets, ging men vaker te voet of nam men meer het openbaar vervoer, ten koste van de eigen of gedeelde auto. De frequentie van het autogebruik in de stad daalt. 15% gebruikt de auto nog steeds elke dag (-8 ptn) en 22% meer dan één keer per week (-7 ptn). De meerderheid bestaat uit huishoudens met kinderen (48%), 35-54-jarigen (40%) en Franstaligen (44% vs. 32% Nederlandstaligen).

Het gebruik van het openbaar vervoer is licht gestegen (33% voor de hele bevolking, +4 ptn), vooral bij jongeren onder de 35 jaar (40%, +8 ptn).

Zachte mobiliteit, vooral voor vrijetijds- en privéreizen

Bij hun verplaatsingen gebruiken Belgen zachte mobiliteit vooral voor vrijetijds- (52%) en privédoeleinden (50%). Slechts 35% van de respondenten gebruikt zachte mobiliteit om naar het werk te gaan, waaronder 36% van de Nederlandstaligen en 34% van de Franstaligen.

Er zijn dus nog veel groeimogelijkheden in het gebruik van de fiets, niet alleen voor privéverplaatsingen, maar vooral voor de werkende bevolking. Ook andere stimulansen kunnen ingezet worden, zoals zachte mobiliteit als alternatief voor leasing, een elektrische auto voor werknemers, belastingvoordelen,

Mobiliteit in stedelijke gebieden: gemengde percepties

De helft van de ondervraagde Belgen is van mening dat zachte mobiliteit in steden de laatste jaren is verbeterd. 39% denkt er echter anders over. Degenen die een verbetering vaststellen, schrijven dit toe aan de ontwikkeling van de openbare wegen (49%, -3 ptn), een groter bewustzijn bij automobilisten (43%, +6 ptn), een grotere repressie van overtreeders (16%) en veiligere transportmiddelen (16%).

Veiligheid in de stad blijft echter een gevoelig onderwerp dat veel aandacht verdient van beleidsmakers.

- 24% van de mensen voelt zich niet veilig in de stad wanneer ze gebruik maken van zachte mobiliteit.
- 34% zegt voortdurend te moeten opletten op het gedrag van automobilisten.
- Slechts 11% heeft een echt gevoel van veiligheid.
- 63% van de gebruikers beweert dat de indeling van de wegen in steden het voor gebruikers van zachte mobiliteit niet mogelijk maakt om zich veilig te verplaatsen.
- 67% van de respondenten vindt dat gebruikers van zachte mobiliteit de verkeersregels niet altijd correct toepassen.

Voor automobilisten die in de stad rijden, zijn de grootste belemmeringen: het niet kunnen vinden van een parkeerplaats (59%), in de file staan (38%), moeten rijden in gebieden met (hoge) snelheidsbeperkingen (21%) of het moeten volgen van vaste routes (19%). In totaal denkt 43% van de ondervraagden dat de mobiliteit in steden de komende jaren zal verslechteren.

Een verantwoordelijk gedrag van weggebruikers en verbeteringen aan de openbare weg zouden het samenleven van verschillende gebruikers in stedelijke centra bevorderen en het veiligheidsgevoel van weggebruikers vergroten.

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

Voor de bovengenoemde punten geeft de enquête van Europ Assistance een gedetailleerd overzicht van de verschillen in perceptie 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 ze (erg) uitgesproken.

INZOOMEN OP ENKELE VERSCHILLEN...

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

- **Beperkingen en regelgeving:** Hoewel stadsbewoners het meest geneigd waren om de mobiliteitsmaatregelen goed te keuren die de overheid in 2024 invoerde en om zich aan te passen aan de overgang naar zachte mobiliteit, begint hun aantal af te nemen. Ze sluiten zich aan bij die van voorstadsbewoners en bewoners van niet-stedelijke gebieden.
- **Houding ten opzichte van elektrische voertuigen:** Stedelingen zijn - meer dan bewoners van niet-stedelijke gebieden - geneigd om een elektrisch voertuig te kopen als volgende voertuig. Stadsbewoners denken ook vaker dan niet-stedelingen dat er een beter aanbod is van oplaadplaatsen voor de accu's van deze voertuigen.
- **Gebruik van zachte mobiliteit:** Het gebruik van auto's met verbrandingsmotor blijft erg hoog onder bewoners buiten de stad. Paradoxaal genoeg beleeft het ook een opleving onder stadsbewoners, net als het gebruik van openbaar vervoer.
- **Stadscentra:** Zowel stedelingen als niet-stedelingen zijn het erover eens dat de zachte mobiliteit in stedelijke centra is verbeterd, hoewel stedelingen in de meerderheid zijn.
Ze schrijven deze vooruitgang toe aan verbeteringen van de wegeninfrastructuur.

...tussen jongeren onder de 35 en mensen boven de 35

- **Beperkingen en regelgeving:** De mobiliteitsinitiatieven van de overheid worden het best onthaald door jongeren, ook al is hun aantal gedaald ten opzichte van vorig jaar.
- **Elektrische auto's:** Aanzienlijk meer jongeren dan 55-plussers zouden een elektrische auto kiezen als volgend voertuig (63% vs. 39%).
- **Zachte mobiliteit in stedelijke gebieden:** De leeftijdsgroep <35 vindt het vaakst dat de zachte mobiliteit in steden de laatste jaren is verbeterd, maar hun aantal is gedaald ten opzichte van vorig jaar.
- **Vervoer in steden:** Openbaar vervoer geniet een hernieuwde belangstelling bij alle leeftijdsgroepen, vooral bij de leeftijdsgroep <35 jaar.
- **Zachte mobiliteit in steden:** De perceptie dat zachte vormen van mobiliteit "gevaarlijk" zijn, neemt toe in alle leeftijdsgroepen, maar het is nog steeds de jongere generatie die gelooft dat deze vorm van vervoer de minste belemmering vormt voor het verkeer.

CONCLUSIES VAN DE ENQUÊTE

De overgang naar meer duurzame en ecologische mobiliteit is bij de Belgische bevolking volop aan de gang. Dit is vooral het geval voor jongeren en mensen die in stedelijke gebieden wonen. Voor de oudere generatie en voor mensen die ver van de stad wonen, is de overgang ingewikkelder, maar hun terughoudendheid begint te verdwijnen.

Elektrische voertuigen hebben nog steeds moeite om een groot deel van de bevolking voor zich te winnen.

De veiligheid van gebruikers van zachte mobiliteit in steden blijft ook aandachtspunt. Daarbij gaat het vooral om een betere inrichting van het wegennet en de bewustwording van de noodzaak bij de verschillende gebruikers om elkaar een plaats te geven in het verkeer en de verkeersregels te respecteren.

“Een betere ondersteuning van het publiek door de overheid (publiek en politiek), 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 over de streep te trekken en een groter enthousiasme bij het publiek te creëren voor alternatieve vervoerswijzen”, besluit de enquête van Europ Assistance Belgium.

Over deze studie

Enquête uitgevoerd **tussen 23 januari en 2 februari 2025** door *Incidence* bij 1.025 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, tussen 18 en 80 jaar, samengesteld volgens de quotamethode (geslacht, leeftijd, taal (Frans en Nederlands), gezinssamenstelling, woonplaats). Foutenmarge: maximaal 3,06%.

Deze barometer houdt ook rekening met een deel van de resultaten van de enquête “Mobility Barometer 2025 among Europeans”, uitgevoerd door *Ipsos* in opdracht van de Europ Assistance Group bij 9.000 personen, waarvan 1.000 in België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Tsjechië, Italië, Spanje en Portugal, tussen 17 december 2024 en 13 januari 2025.

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).
- **Voorstedelijk 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.

Perscontacten

Xavier Van Caneghem

PR & Market Analyst

xavier.van.caneghem@europ-assistance.be

0473.46.82.00

Celien Deweerdt

DGA

celien.deweerdt@dgagroup.com

Over Europ Assistance

Europ Assistance is wereldleider in bijstands- en reisverzekeringen. We ondersteunen onze klanten in meer dan 200 landen via een uitgebreid netwerk van erkende dienstverleners en bieden een scala aan diensten: reisverzekering en medische bijstand, hulp langs de weg en mobiliteit, wonen en leven, gezondheid, ouderenzorg en conciërgediensten. Europ Assistance, opgericht in 1963, is pionier op het gebied van hulpverleningsdiensten en maakt deel uit van de Generali Groep. Als verantwoordelijk bedrijf en werkgever

zetten we ons in voor het persoonlijke welzijn en de loopbaanontwikkeling van onze 12.000 medewerkers in 39 landen en gebieden, die allemaal deel uitmaken van een verbonden wereldwijde gemeenschap.