

3^{de} Mobiliteitsbarometer Europ Assistance België

***De Belgen,
de elektrische auto
en duurzame mobiliteit***



Inhoud

De enquête “De Belgen, de elektrische auto en duurzame mobiliteit”

1. Belgen, ecologie en duurzame mobiliteit
2. Belgen en wettelijke beperkingen ter bevordering van duurzame mobiliteit
3. Belgen en elektrische wagens
4. Belgen en zachte mobiliteit
5. Stedelijke vs. niet-stedelijke bewoners
6. De <35-jarigen vs. +35-jarigen en de 55-plussers

Conclusies

De enquête “Belgen en duurzame mobiliteit”

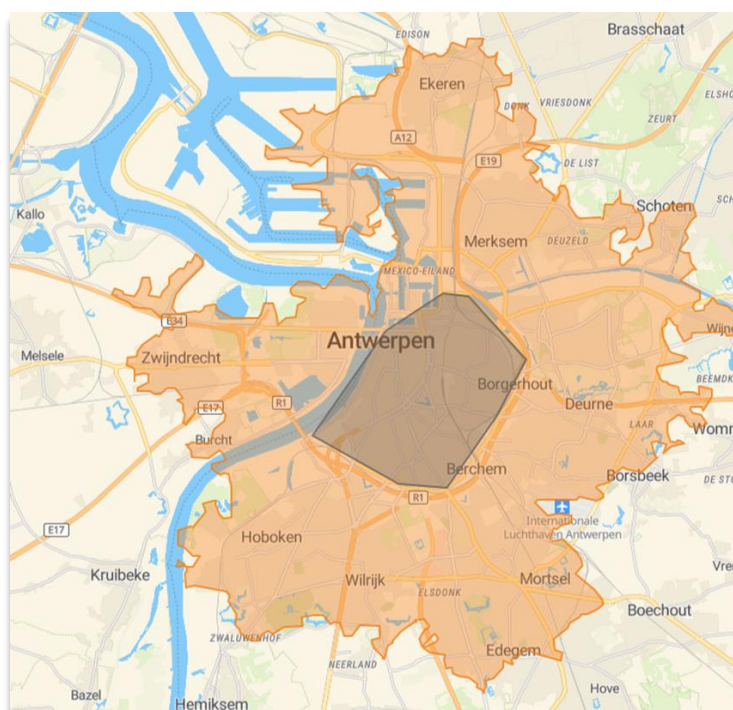


- De enquête werd uitgevoerd tussen 13 en 22 december 2023 door Incidence bij 1004 personen woonachtig in België. Ze werd online uitgevoerd aan de hand van een semi-gesloten en gestructureerde vragenlijst.
- Nationale steekproeven die representatief zijn voor de nationale bevolking van 18 tot 80 jaar, samengesteld volgens de quotamethode (geslacht, leeftijd, taal (Frans en Nederlands), gezinssamenstelling, woonplaats).
- Foutenmarge: maximaal 3,1%.
- **Doel van de enquête voor Europ Assistance:**
 - Polsen naar de bereidheid van de Belgen om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.
 - Nagaan in hoeverre de bevolking de nieuwe regels en beperkingen ter bevordering en uitbreiding van duurzame en zachte mobiliteit aanvaardt.
 - Inzicht krijgen in de huidige en toekomstige houding van burgers tegenover zachte mobiliteit.
 - Ontwikkeling en optimalisering van het aanbod en de dienstverlening aan het grote publiek en onze commerciële partners, rekening houdend met de maatschappelijke evolutie op het gebied van ecologische mobiliteit (elektrische wagens) en zachte mobiliteit.
 - Ons mobiliteitsplatform *Moveasy* optimaliseren.



Woongebieden

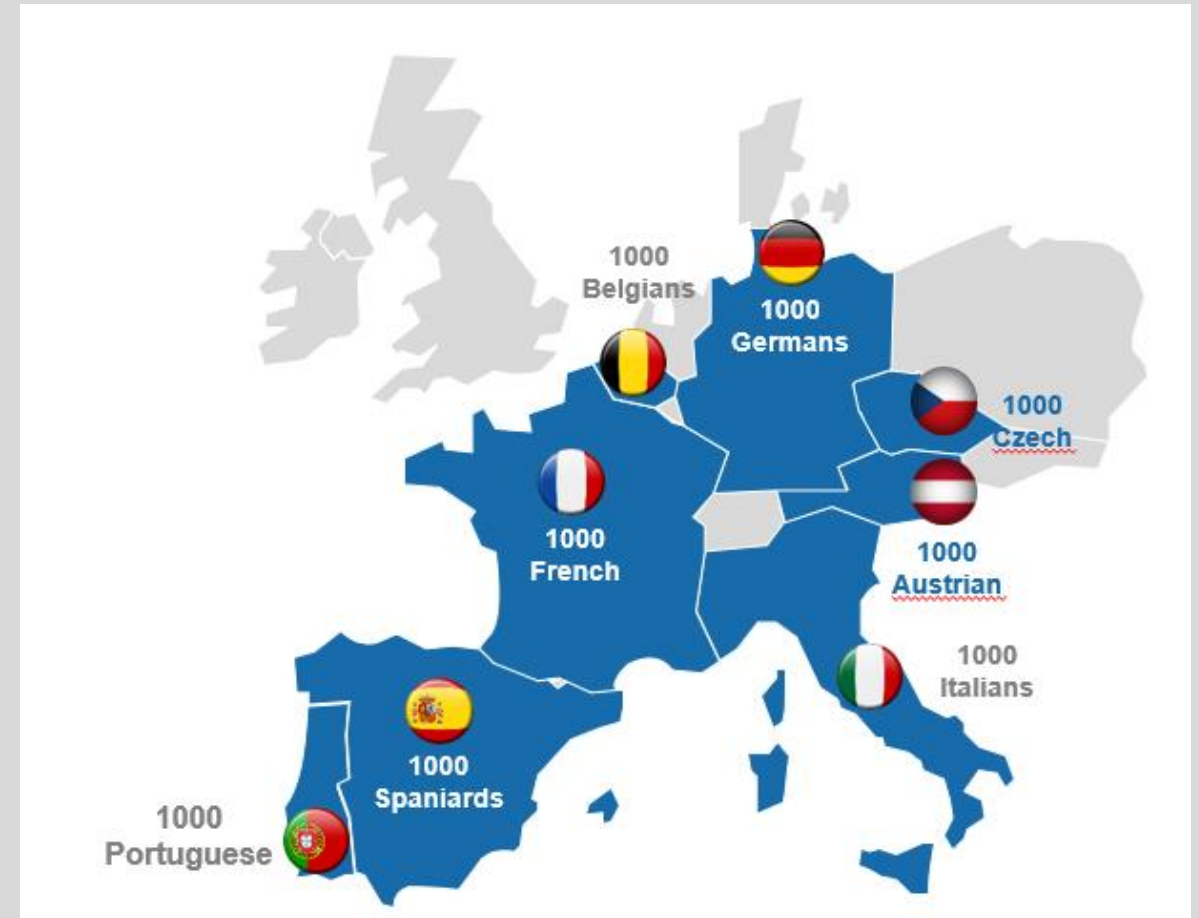
- **Stedelijk gebied:** zone overeenkomend met de postcodes van de geselecteerde steden (Brussel, Antwerpen, Luik, Namen, Bergen, Gent, Brugge, Oostende, Charleroi, Leuven, Hasselt, Kortrijk, Mechelen) (*zie appendix*).
- **Voorstedelijk gebied:** zones overeenkomend met de gemeenten gelegen in een perimeter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



Internationale enquête van de Europ Assistance Group

« Mobility Barometer 2024 among Europeans »


- Enquête uitgevoerd door Ipsos namens de Europ Assistance Group bij 8.000 mensen, waaronder 1000 in België, in Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Spanje en Portugal van 14 december 2023 tot 18 januari 2024.
- Het doel van de enquête is om informatie te verkrijgen over de mobiliteitsgewoonten van deze Europeanen, om te zien hoe dit gedrag is geëvolueerd en welke verwachtingen Europeanen hebben op het vlak van bijstand.
- *Sommige resultaten van deze internationale enquête zijn verwerkt in de presentatie van deze Belgische barometer, met name vragen die betrekking hebben op gelijkaardige thema's of die deze kunnen aanvullen.*

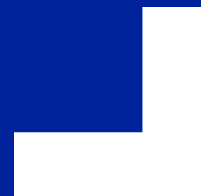




1. Belgen, ecologie en duurzame mobiliteit



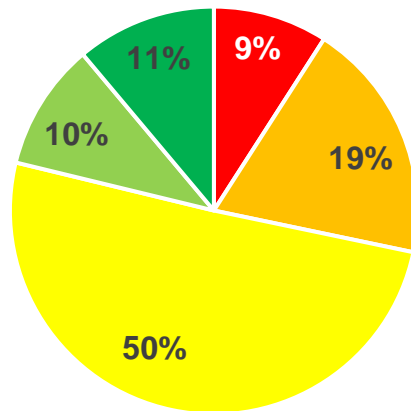
- 
- In welke mate houden de Belgen zich bezig met “ecologisch” en “duurzaam” gedrag in hun dagelijkse mobiliteit?
 - Op welke manier zijn ze bereid om aan deze trend deel te nemen?



Het belang van ecologie voor duurzame mobiliteit

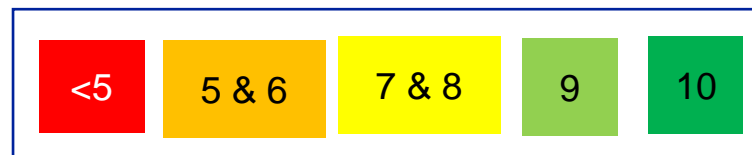
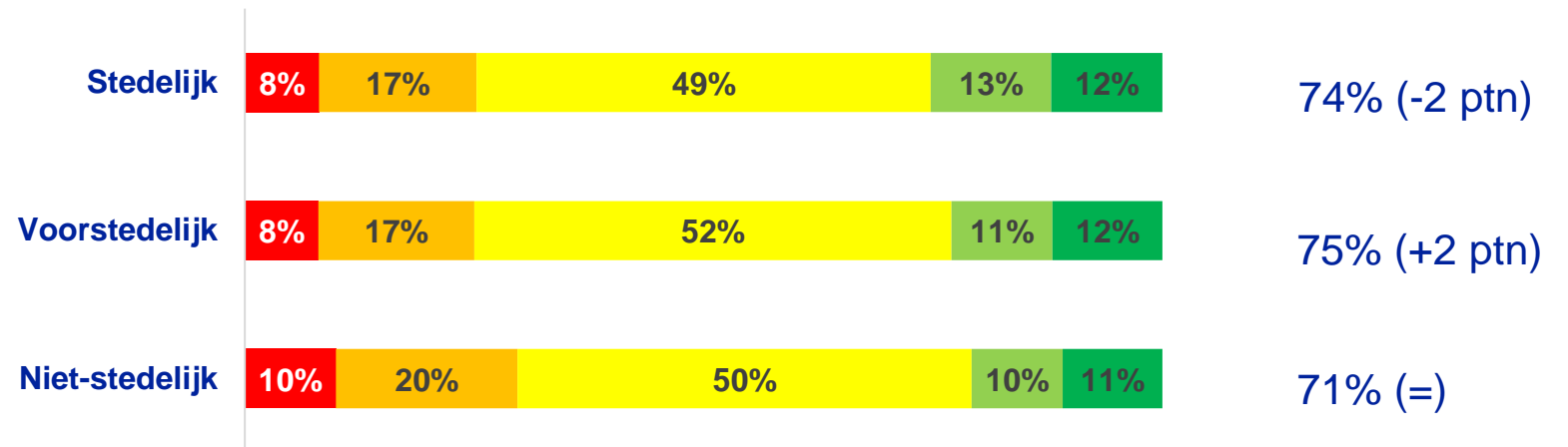
V: Kunt u met een score tussen 0 en 10 aangeven hoe belangrijk ecologie en duurzaamheid voor u zijn wat betreft mobiliteit?

Belgische bevolking



71% geeft 7 of meer (=)

Stedelijk vs. Voorstedelijk vs. Niet-stedelijk



- 71% van de Belgen hecht (veel) belang aan ecologie en duurzaamheid in hun mobiliteit.
- Bewoners van stedelijke en voorstedelijke gebieden zijn zich het meest bewust van ecologische en duurzaamheidskwesties, maar het percentage daalt licht onder stedelingen. Inwoners van niet-stedelijke gebieden hebben dezelfde houding als in 2023.



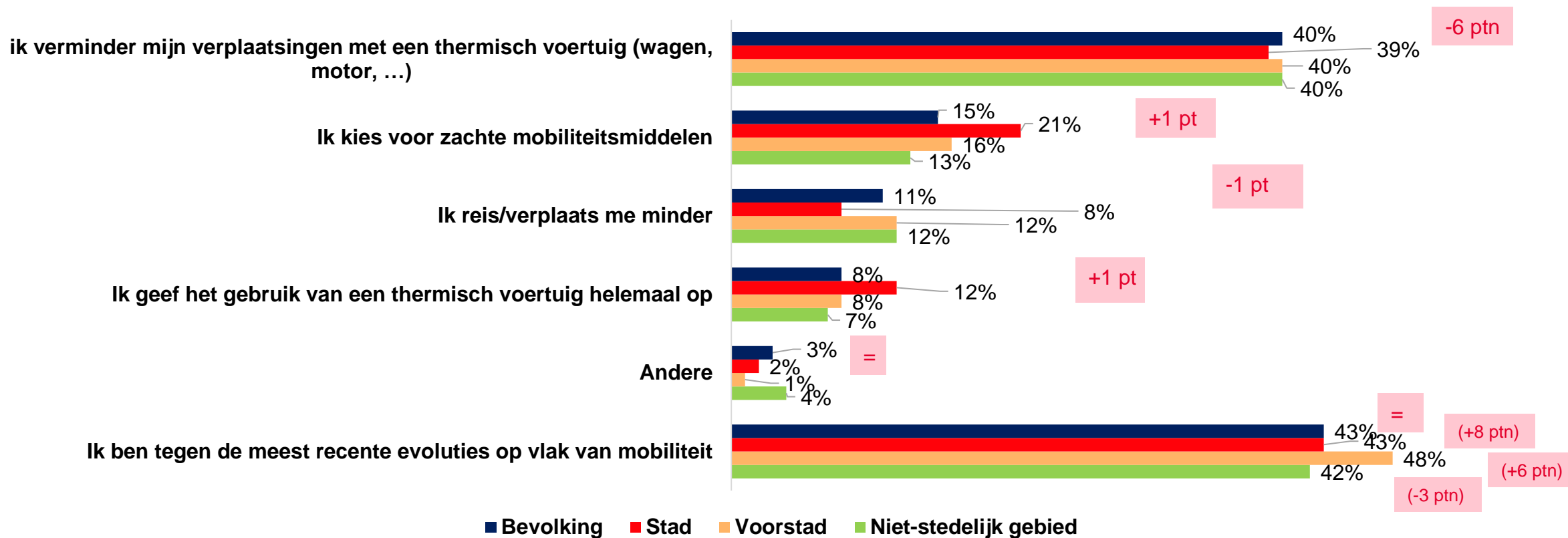
De ecologische mobiliteitsgewoonten van de Belgen

V: Hoe beoordeelt u uw huidige ecologische gewoonten inzake mobiliteit?

- 58% van de Belgen is van oordeel dat hun gewoonten **soms** ecologisch en duurzaam zijn, maar dat ze **het beter kunnen doen** (+1 ptn). Er is weinig verschil tussen de leeftijdsgroepen en woongebieden.
 - 29% vindt hun gewoonten ecologisch en duurzaam en dus goed voor de planeet (-3 ptn). Stadsbewoners (35%, -6 ptn) en bewoners van voorstedelijke gebieden (36%, +1 pt) zijn hier meer van overtuigd dan bewoners van niet-stedelijke gebieden (25%, -3 ptn).
 - 13% houdt geen rekening met een duurzame en ecologische houding (+2 ptn), waaronder 15% van de bewoners in buitenstedelijke gebieden.
- **Mensen die in of dicht bij steden wonen zijn er meer van overtuigd dat hun mobiliteitsgewoonten duurzaam zijn. De ecologische houding vertoont een lichte daling in vergelijking met vorig jaar.**

Middelen om bij te dragen aan duurzame mobiliteit

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



- Het gebruik van thermische voertuigen terugdringen is nog steeds de populairste methode.
- Het aantal mensen dat zich verzet tegen verandering is in 2023 sterk gestegen (+8 ptn) en blijft stijgen onder (voor-)stedelijke bewoners, terwijl het licht daalt onder niet-stedelingen.

Wat de enquête ons vertelt


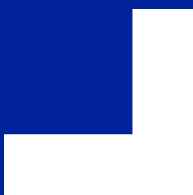
Hoewel de meerderheid van de Belgen voorstander is van een meer ecologische of duurzame houding op het gebied van mobiliteit, zetten minder Belgen zich actief in.

Het aantal mensen dat aarzelt om persoonlijke initiatieven te nemen om hun ecologische voetafdruk te verkleinen neemt toe, zelfs onder (voor-)stedelijke bewoners.



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



- 
- Aanvaarden de Belgen verplichtingen en beperkingen van de overheid ter bevordering van duurzame mobiliteit?
 - Welke impact heeft die wetgeving op de mobiliteit van de Belgen?
- 

Houding van de Belgen tegenover initiatieven van beleidsmakers

V: Wat is uw mening over de besluiten en initiatieven van de overheid om alternatieve mobiliteit aan te moedigen (afschaffing van diesel, omschakeling naar elektrische wagens, meer fietspaden, enz.)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Enthousiast	38% (-1)	45% (+2)	40% (-3)	33% (+1)	44% (=)	36% (-2)	37% (-1)
Onverschillig	24% (+2)	33% (-1)	26% (+4)	17% (+2)	25% (+1)	21% (=)	25% (+3)
Matig gehinderd	26% (-1)	15% (-2)	22% (-3)	38% (+3)	20% (-1)	30% (-2)	27% (=)
Tegenstander	11% (-1)	7% (+1)	13% (+4)	12% (-6)	11% (=)	13% (+4)	10% (-3)



- 37% (-2 ptn) van de Belgen voelt zich belemmerd door of is tegenstander van politieke initiatieven. 38% is enthousiast, ten aanzien van de initiatieven.
- Jongeren en 35-54-jarigen zijn het meest enthousiast, terwijl de 55-plussers het minst enthousiast zijn tegenover beleidsinitiatieven.
- De tegenstanders zijn verspreid over alle woongebieden. De tegenstand bij de 55-plussers daalt wel aanzienlijk.

Inspanningen van politici en burgers

V1: Leggen politici de burgers te veel mobiliteitsbeperkingen op?

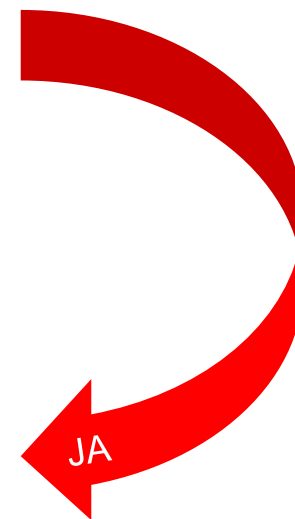
V2: Leveren burgers voldoende inspanningen op het vlak van mobiliteit om hun ecologische impact op de planeet te verminderen?



De respondenten die 'ja' antwoorden:

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk
V1	27% (-3)	17% (=)	27% (-2)	34% (-3)	19% (-13)	28% (+2)	29% (-2)
V2	10% (-4)	9% (-5)	11% (-3)	11% (-3)	12% (-8)	10% (+2)	10% (-5)

- Het aantal Belgen dat vindt dat politici te veel beperkingen opleggen, daalt lichtjes. In 2022 (1e Barometer) was dat 22% en in 2023, 30%!
- Vooral de stedelingen vonden vorig jaar dat er te veel beperkingen zijn, maar hun aantal is intussen sterk gedaald.
- Meer dan 6 van de 10 Belgen vinden dat burgers zich niet genoeg inspannen (+4 ptn)



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. geleidelijke stopzetting van de productie van benzine- en dieselwagens, aanmoediging om voor alternatieve vervoersmiddelen te kiezen ...)?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk Gebied	Voorstedelijk Gebied	Niet-stedelijk
Ja, maar ik zal me aanpassen	22% (-2)	33% (+4)	21% (-7)	17% (+1)	31% (+1)	21% (+1)	20% (-3)
Ja, en de aanpassing zal moeilijk zijn	47% (-3)	36% (-11)	49% (+3)	54% (-2)	39% (-8)	45% (-9)	55% (+1)
Neen	19% (+2)	19% (+4)	21% (+5)	17% (-2)	19% (-4)	25% (+3)	17% (+3)
Ik weet het niet	11% (+2)	12 (+4)	10% (=)	13% (+3)	12 (+4)	9% (-4)	12% (+4)



- Voor 69% van de Belgen zal de bevordering van zachte mobiliteit een belemmering vormen in hun dagelijkse mobiliteit, en zal de aanpassing (redelijk) moeilijk zijn (-5 ptn vs. 2023). Dit gevoel is nog steeds aanwezig, maar neemt af bij jongeren en bewoners in voorstedelijke gebieden.
- 55-plussers en niet-stedelingen blijven het moeilijk vinden om zich aan te passen.

Wat de enquête ons vertelt



De meningen zijn verdeeld over de regels en beperkingen die de autoriteiten opleggen, maar de negatieve perceptie begint te vervagen.

Het grootste obstakel blijft de complexiteit van de overgang naar alternatieve mobiliteit. De nieuwe regels worden gezien als een belemmering voor de dagelijkse mobiliteit, ook al worden ze over het algemeen gezien als iets minder ingewikkeld om in de praktijk te brengen.



3. De Belgen en elektrische wagens



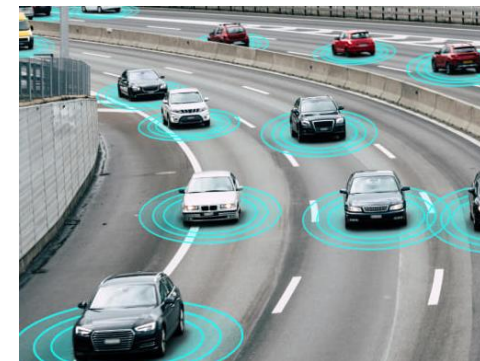
- 
- 
- Ruilen meer Belgen hun auto met verbrandingsmotor in voor een elektrische auto?
 - Wat zijn de verwachtingen en obstakels bij deze verandering?
 - Op welke manier kunnen Belgen worden aangemoedigd om deze overstap te maken? Kan een premie helpen?

De overgang naar elektrische mobiliteit

Nieuwe vraag 2024 : Wanneer denkt u dat de overstap naar 100% elektrische mobiliteit voor nieuwe voertuigen zal plaatsvinden?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Niet voor 2035	24%	29%	24%	19%	29%	24%	22%
Niet voor 2040	16%	25%	14%	12%	18%	15%	16%
Niet voor 2045	8%	11%	7%	7%	9%	5%	9%
Niet voor 2050	14%	12%	13%	17%	14%	19%	13%
Nooit	17%	9%	19%	20%	12%	17%	18%
Ik weet het niet	21%	14%	22%	25%	18%	20%	22%

- Voor bijna een kwart van de bevolking zal de overstap naar 100% elektrisch plaatsvinden tussen 2035 en 2040.
- 17% denkt dat deze verandering nooit zal plaatsvinden.
- Jonge mensen zijn aanzienlijk optimistischer.



De verplichte overstap naar elektrische mobiliteit

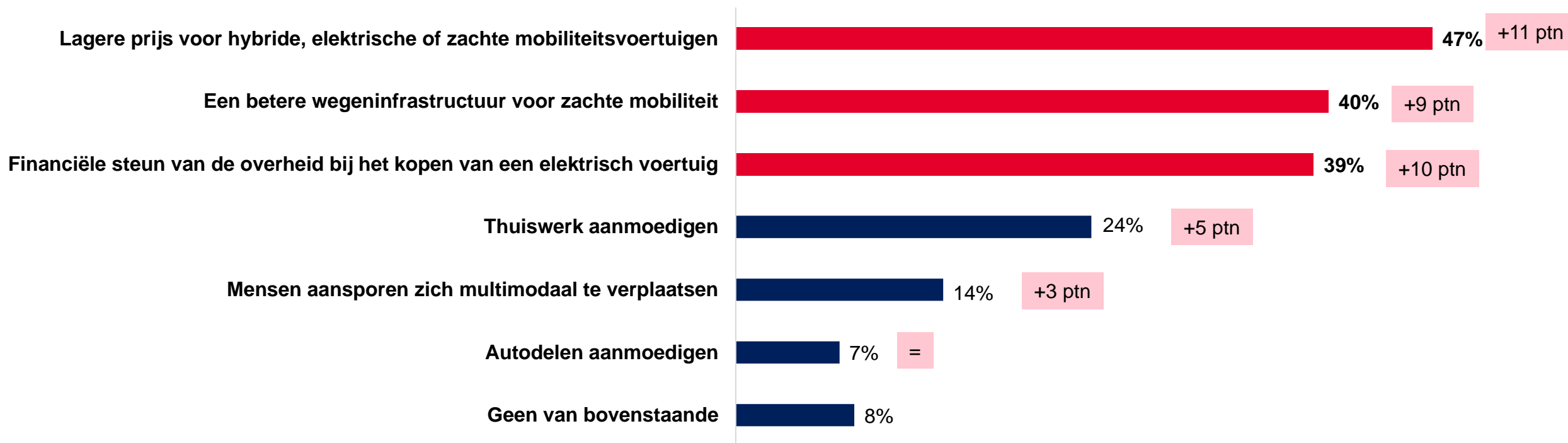
V: Wordt uw volgende wagen elektrisch?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied	
JA 48%	Ja, heel zeker	12%	15%	13%	8%	16%	13%	10%
	Ja, waarschijnlijk	36%	48%	32%	31%	39%	34%	36%
NEE 52%	Neen, waarschijnlijk niet	30%	27%	31%	32%	27%	29%	31%
	Neen, zeker niet	22%	10%	23%	30%	18%	24%	23%

- In 2023, was het JA/NEE-antwoord 41% en 59% NEE. Het aantal ja-stemmen steeg dus met 7 ptn.
- Oudere mensen die verder van de steden wonen zijn het meest terughoudend. Jonge stedelingen zijn het meest overtuigd om een elektrische wagen te kopen.
- Nederlandstaligen (50% "ja") zijn meer geïnteresseerd dan Franstaligen (44% "ja"). Is dit een effect van de premie die in Vlaanderen wordt toegekend?
- Voor 22% van de Belgen zal de volgende wagen "zeker niet" elektrisch zijn.

Stimulansen en 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 belangrijkste stimulansen om over te schakelen op zachte mobiliteit zijn een lagere prijs voor niet-thermische voertuigen, een betere wegeninfrastructuur voor zachte mobiliteit en een financiële steun van de overheid bij de aankoop van een elektrische wagen.
- Alle stimulansen winnen aan belang ten opzichte van vorig jaar.

Stimulansen en verwachtingen om over te schakelen naar alternatieve mobiliteit

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

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
Lagere prijzen	47% (+11)	52% (+25)	44% (+5)	47% (+9)	40% (+13)	45% (+13)	49% (+10)
Betere infrastructuur	40% (+9)	41% (+9)	40% (+10)	39% (+7)	39% (+16)	39% (+8)	40% (+7)
Financiële steun	39% (+10)	47% (+22)	38% (+8)	36% (+6)	40% (+22)	37% (+7)	40% (+9)
Thuis werken	24% (+5)	31% (+8)	30% (+9)	16% (+2)	28% (+12)	20% (+4)	25% (+5)
Multimodaliteit	14% (+3)	15% (+5)	16% (+6)	13% (=)	20% (+9)	9% (-2)	15% (+2)
Carpoolen / autodelen	7% (=)	12% (+4)	6% (-1)	5% (-2)	4% (-1)	4% (-3)	9% (+1)
Geen	8%	1%	9%	11%	6%	10%	8%

- Lagere prijzen en financiële ondersteuning zijn vooral belangrijk voor jongeren en mensen die in gebieden wonen die ver van stedelijke centra liggen.
- Een goede infrastructuur blijft onverminderd belangrijk voor alle groepen.

De economische en industriële parameters van de overgang naar een elektrische wagen

V: Welke economische of industriële parameters beïnvloeden uw beslissing om al dan niet over te stappen naar een elektrische wagen?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk gebied	Voorstedelijk gebied	Niet-stedelijk gebied
De energiecrisis	44% (-18)	44% (-14)	45% (-19)	43% (-20)	44% (-19)	45% (-9)	44% (-19)
Daling van de koopkracht	33% (-4)	37% (+12)	32% (-8)	31% (-13)	33% (+4)	32% (-6)	33% (+7)
Grondstoffentekort bij de productie van batterijen	28% (-8)	32% (-9)	26% (-7)	27% (-6)	28% (-9)	31% (-1)	27% (-9)
Geen van bovenstaande	26% (+6)	12% (-1)	26% (+12)	34% (+12)	19% (+7)	27% (+4)	27% (+9)

- De energiecrisis heeft veel minder invloed gehad op de beslissing van de Belgen om over te schakelen op elektrische voertuigen.
- Hetzelfde geldt - zij het in mindere mate - voor inflatie/dalende koopkracht en de angst voor grondstoffentekorten.
- Er zijn geen grote verschillen tussen leeftijdsgroepen of woongebieden.

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

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

(Nieuwe basis: degenen die een elektrisch voertuig hebben gekocht of van plan zijn een elektrisch voertuig te kopen)

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Uit ecologische overtuiging	51%	43%	55%	59%	47%	53%	52%
Door wettelijke verplichting	37%	44%	40%	23%	45%	46%	29%
Professionele kans of belastingvoordeel	15%	18%	13%	12%	15%	11%	17%
Voor het prijsverschil per km	8%	8%	5%	11%	3%	5%	11%
Andere	3%	4%	1%	6%	7%	1%	3%

* Wettelijke verplichting: bijv. om toegang te krijgen tot stadscentra

- Belgen kopen voornamelijk een elektrische wagen omwille van ecologische overtuiging ('het is goed voor de planeet') of een wettelijke verplichting.
- De wettelijke verplichting is echter minder een stimulans voor bewoners van buitenstedelijke gebieden. Misschien mijden ze vaker de steden die het moeilijk voor hen maken om binnen te rijden?
- 88% met reeds een elektrisch voertuig wil dit type motor behouden (+3 ptn), terwijl 42% van de bezitters van een voertuig met verbrandingsmotor wil overstappen op een elektrische motor (+6 ptn).

De belangrijkste belemmeringen voor de elektrische transitie

V: Wat zijn volgens u de belemmeringen voor de overgang naar elektrische wagens?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
De prijs	75% (+2)	66% (+5)	76% (+1)	80% (+1)	65% (-3)	73% (-1)	78% (+5)
Gebrek aan laadpalen	42% (-6)	37% (-1)	40% (-7)	46% (-10)	33% (-10)	43% (-9)	44% (-4)
Moeilijkheid om thuis te laden	42% (-1)	39% (-1)	42% (+3)	45% (=)	41% (=)	45% (+1)	42% (-1)
Beperkte autonomie (aantal km)	39% (-3)	30% (-7)	41% (-3)	43% (+1)	36% (-3)	36% (-8)	41% (=)
Sceptisch m.b.t. de ecologische dimensie	32% (-3)	21% (-3)	35% (+3)	38% (-7)	23% (-4)	34% (-6)	35% (=)
Gevaar (bv. ontvlambare batterij)	21%	14%	19%	28%	14%	19%	24%

- De prijs blijft veruit het grootste obstakel. Het gebrek aan oplaadstations wordt steeds minder een obstakel, vooral in en rond stedelijke centra.
- De oudste leeftijdsgroep blijft het meeste bedenkingen hebben over de ecologische dimensie van deze transitie.
- 1 Belg op 5 vreest de gevaren van het gebruik van een elektrische voertuig (bijvoorbeeld batterijbrand).

De premie voor de elektrische transitie

Nieuwe vraag: Zal de bonus van 5.000 euro* die de Vlaamse overheid toekent aan kopers van een nieuwe elektrische wagen in 2024 u aanmoedigen om van wagen te veranderen?

Vlaanderen	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voortstedelijk	N-Stedelijk
Ja	18%	41%	12%	8%	25%	12%	18%
Neen	52%	37%	56%	57%	46%	57%	51%
Ik weet het niet	20%	17%	23%	19%	21%	20%	20%
Wallonië: als deze bonus zou worden toegekend							
Ja	30%	46%	31%	18%	43%	29%	29%
Neen	44%	36%	37%	56%	19%	47%	44%
Ik weet het niet	26%	18%	33%	27%	38%	24%	27%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest: als deze bonus zou worden toegekend							
Ja	45%	55%	54%	11%	-	-	-
Neen	36%	24%	35%	61%	-	-	-
Ik weet het niet	19%	21%	11%	28%	-	-	-

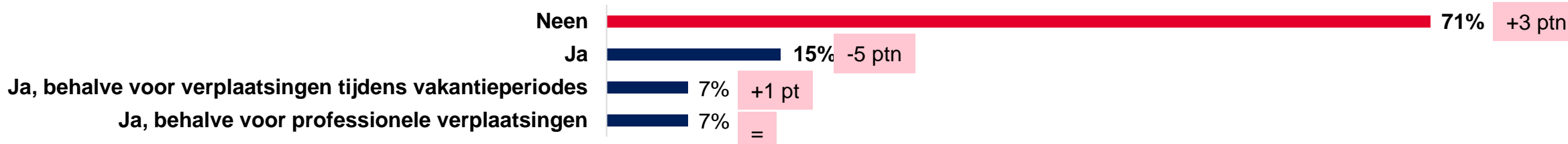
- **De premie moedigt "slechts" 18% van de Vlamingen aan om over te schakelen. Het zou 45% van de Brusselaars en 30% van de Walen (43% van de Walen die in stedelijke centra wonen) aanmoedigen.**

*: Aankooppremie voor een nieuw elektrisch voertuig met een maximale aankoopprijs van €40.000 (incl. btw) en €3000 bonus voor een tweedehandsvoertuig. Voertuig ingeschreven in 2024. Bedrag opgenomen in de begroting van de Vlaamse regering: €20 miljoen.

Het belang en de prijs van een (elektrische) wagen

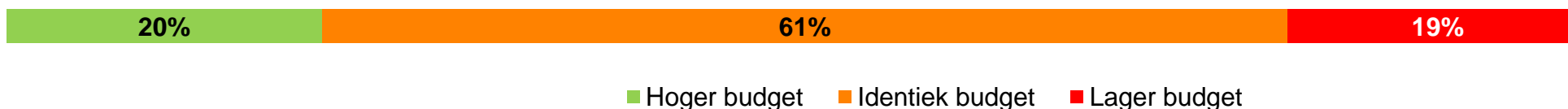
Q: Denkt u dat het realistisch is om zonder wagen te leven voor al uw dagelijkse verplaatsingen?

Basis: respondenten met een wagen



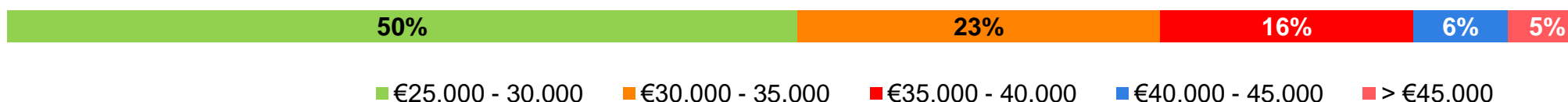
➤ 7 op 10 Belgen vinden het onrealistisch om dagelijks zonder auto te leven.

Nieuwe vraag: Welk budget zou u bereid zijn uit te geven aan een elektrische wagen in vergelijking met een auto met verbrandingsmotor. Basis: respondenten die overwegen een elektrische wagen te kopen



Nieuwe vraag: Hoeveel zou u uitgeven aan een nieuwe elektrische wagen?

Basis: respondenten die overwegen een elektrische wagen te kopen



➤ Het gemiddelde gezinsbudget voor een elektrische auto is €32.500.

Criteria voor het kiezen van een elektrische auto

Nieuwe vraag: Wat zijn voor u de belangrijkste criteria bij het kopen van een elektrische wagen

Basis: respondenten die een elektrische auto willen kopen. Meerkeuzevraag.

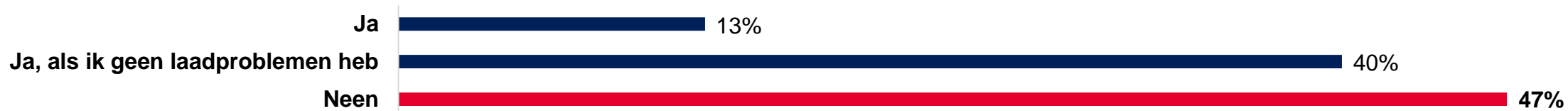


➤ **Aankoopprijs, actieradius in km en oplaadsnelheid zijn de belangrijkste criteria voor kopers van elektrische voertuigen.**

- Aankoopprijs: 58%
- Autonomie: 56%
- Laadsnelheid: 29%
- Merk: 20%
- Ervaring met het merk: 15%
- Comfort: 14%
- Korting: 12%
- Model: 12%
- Laadcapaciteit: 11%
- Garage / verdeler: 7%
- Kenmerken: 6%
- Esthetisch: 5%
- Andere (originaliteit, opties, restwaarde...): 13%

Het belang van de (elektrische) wagen

V: Denkt u dat het realistisch is om een verre verplaatsing te maken met een elektrische wagen (vb. voor een vakantie in het buitenland)



- Oplaadfaciliteiten zijn de belangrijkste stimulans voor Belgen die een lange reis willen maken met een elektrisch voertuig.

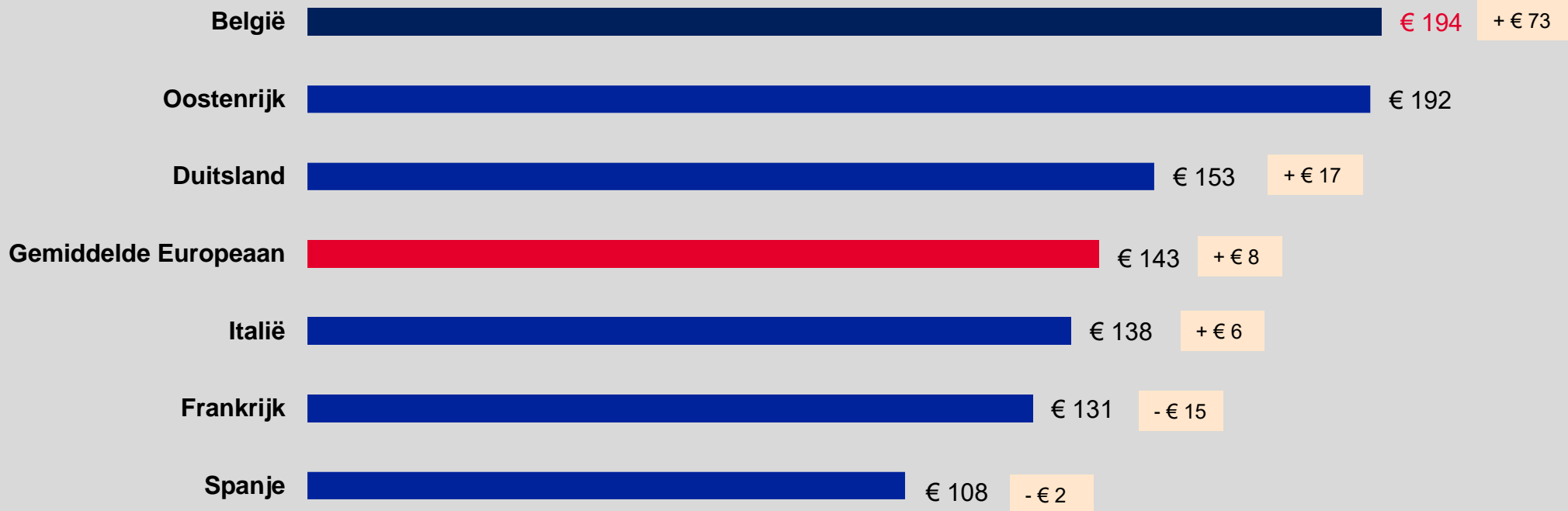
Nieuwe vraag: Hoe vaak maakt u lange reizen (+4 uur) naar het buitenland met een privévoertuig?

	> 1/jaar	1 keer/jaar	< 1/jaar	Nooit
Ja	35%	48%	12%	5%
Ja, zolang er geen oplaadproblemen zijn	25%	33%	26%	16%
Neen	18%	20%	20%	42%

- 84% van de automobilisten koppelt hun lange reizen naar het buitenland aan de mogelijkheid om de batterij van hun wagen op te laden.

Enquête Europ Assistance Group Maandelijks kosten van de Europeanen voor mobiliteit

Q: Wat zijn uw maandelijkse kosten op het gebied van mobiliteit (brandstof, tol, parkeren, openbaar vervoer, taxi's ..., maar exclusief verzekering en uitstapjes)?

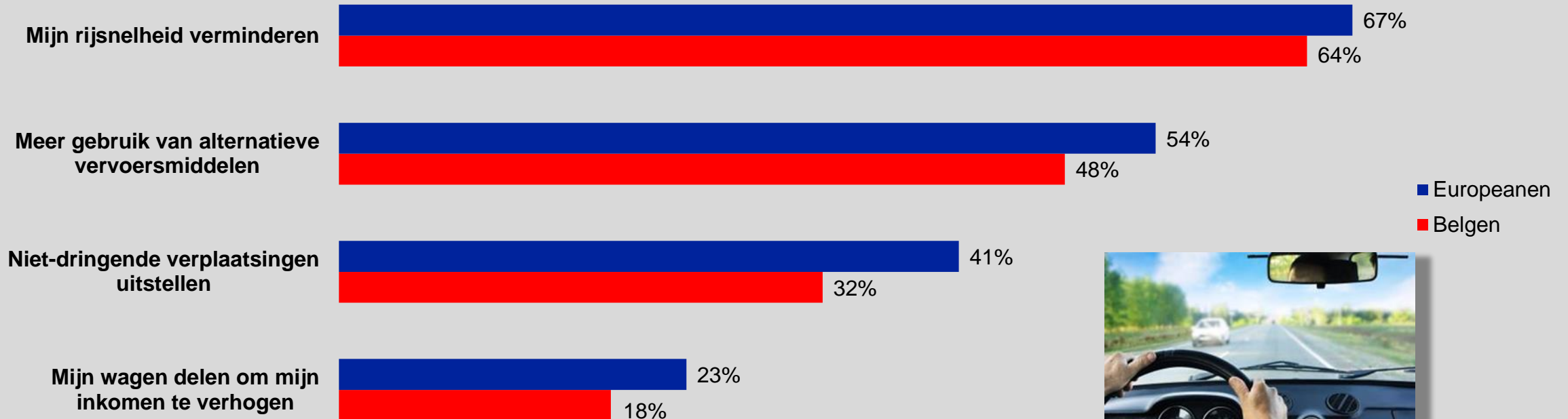


- In 2023 hadden de Belgen een maandelijks mobiliteitsbudget dat iets onder het Europese gemiddelde lag, maar in 2024 ligt dit budget hoger dan in alle andere landen (€ 194, d.w.z. +€ 73 vs. 2023)!

Enquête Europ Assistance Group

De gedragsverandering omwille van inflatie

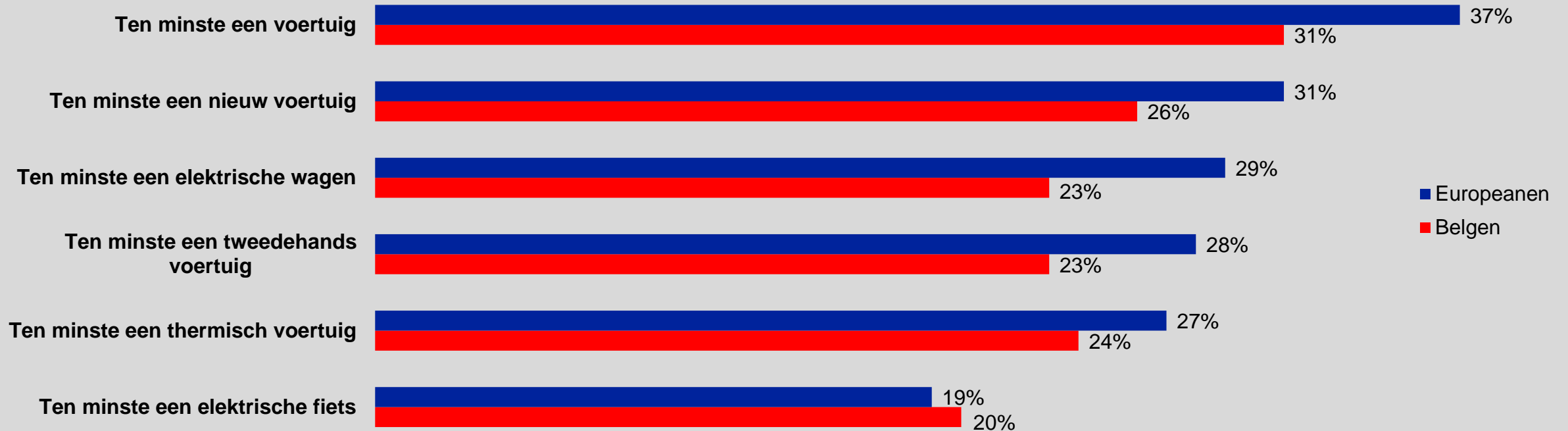
V: Welke veranderingen in mobiliteitsgedrag ziet u met het oog op de huidige economische crisis (inflatie)?



- Net als andere Europeanen vertrouwen Belgische automobilisten vooral op snelheidsbeperkingen om de economische impact van inflatie te compenseren.
- Over het algemeen is het gedrag van de Belgen niet zo uitgesproken als het Europese gemiddelde.

Enquête Europ Assistance Group Aankoopintenties voertuig

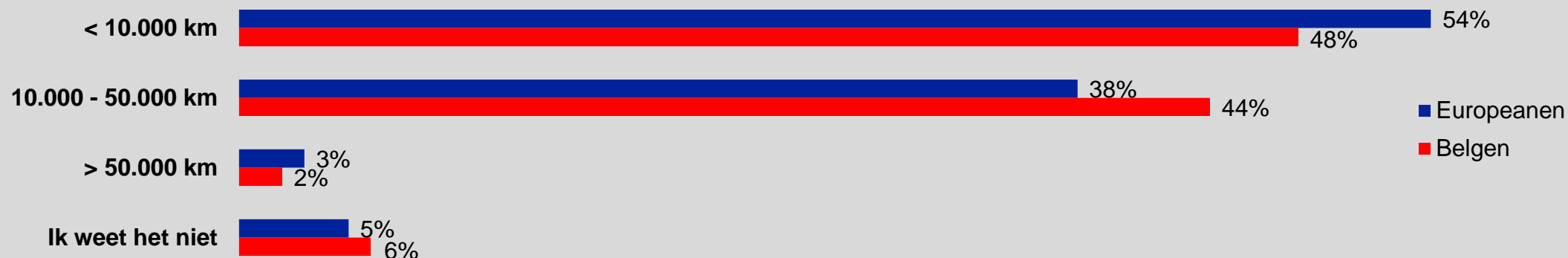
V: Welk type voertuig zou u in de komende 12 maanden willen aankopen?



- **Vergeleken met het Europese gemiddelde zijn Belgen meer verwachtingsvol als het gaat om de aankoop van een ander voertuig in de komende 12 maanden. Herinnering: de resultaten van de Belgische enquête zijn optimistischer: de volgende auto voor 48% van de Belgen zal elektrisch zijn.**
- **De Oostenrijkers, Duitsers en Belgen zijn het minst van plan om in de komende 12 maanden een nieuw voertuig aan te schaffen. De zuidelijke landen hebben een meer uitgesproken voornemen.**

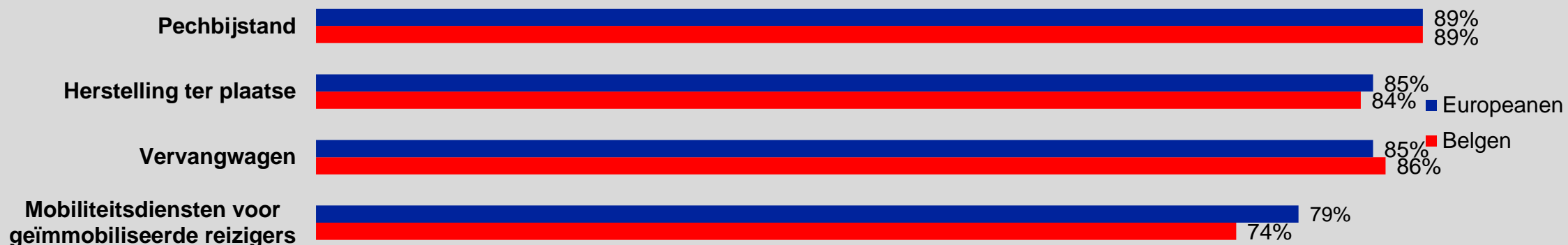
Enquête Europ Assistance Group Het aantal km dat per jaar met de auto wordt afgelegd

V: Hoeveel kilometer rijdt u per jaar met de wagen?



- **Vergeleken met het Europese gemiddelde leggen Belgische automobilisten een totale afstand af tussen 10.000 en 50.000 km/jaar. De cijfers zijn stabiel in vergelijking met vorig jaar.**

V: Hoe belangrijk zijn de volgende diensten voor u als u pech heeft of stilstaat?



- **De verwachtingen van de Belgen ten aanzien van bijstandsdiensten zijn vergelijkbaar met die van andere Europeanen.**

Wat de enquête ons vertelt

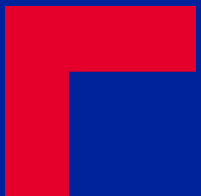
In het algemeen wordt de overgang naar 100% elektrische wagens toegejuicht, ook al zal dat volgens velen niet over de 10 volgende jaren gebeuren.

Betaalbaarheid, goede infrastructuur en financiële steun blijven de beste stimulansen voor deze overgang. Een aankooppremie in 2024 lijkt echter niet voor iedereen een doorslaggevend criterium te zijn.



4. Belgen en zachte mobiliteit





- In welke mate maken Belgen gebruik van zachte mobiliteit?
- Leidt de toename van zachte mobiliteit in steden tot meer ongelukken?
- Hoe zien de Belgen de ontwikkeling van zachte mobiliteit in steden?



Vervoersmiddelen die Belgen in hun dagelijks leven gebruiken









V: Welke vervoersmiddelen gebruikt uw gezin dagelijks?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Auto/moto met verbrandingsmotor	66% (+1)	53% (-1)	67% (+2)	73% (=)	42% (-2)	64% (=)	73% (+1)
Openbaar vervoer	29% (-2)	32% (-3)	30% (-2)	26% (=)	45% (-3)	35% (=)	22% (-2)
Fiets, skateboard,...	21% (-4)	22% (-2)	22% (-5)	20% (-4)	20% (-5)	24% (-4)	21% (-3)
Elektrische fiets, Elektrische step,...	20% (+2)	22% (=)	15% (+1)	24% (+6)	21% (+4)	15% (-5)	22% (+4)
Elektrische wagen	8% (-1)	14% (-3)	8% (-1)	3% (-1)	12% (-4)	9% (+2)	6% (-2)
Multimodaliteit	6% (+1)	6% (+1)	6% (+2)	6% (+1)	6% (=)	9% (+4)	5% (=)
Niet-elektrische step	2% (-2)	4% (-4)	2% (-2)	1% (-1)	2% (-1)	3% (-3)	3% (=)
Te voet	4% (+3)	4% (+4)	2% (+1)	6% (+4)	4% (+3)	5% (+4)	4% (+3)

- **Bijna ¾ van de huishoudens gebruikt een auto (met verbrandingsmotor of elektrisch), vooral degenen die buiten de steden wonen. Openbaar vervoer is het op één na populairste vervoersmiddel, gevolgd door (elektrische) fietsen.**
- **De elektrische auto wint niet aan populariteit, behalve onder voorstedelingen.**
- **Nota: De niet-elektrische fiets wordt gebruikt door 30% van de Nederlandstaligen tegenover 10% van de Franstaligen.**

Enquête Europ Assistance Group: Gedragsveranderingen in de laatste jaren

V: Welk mobiliteitsmiddelen gebruikt u vaker dan 5 jaar geleden?

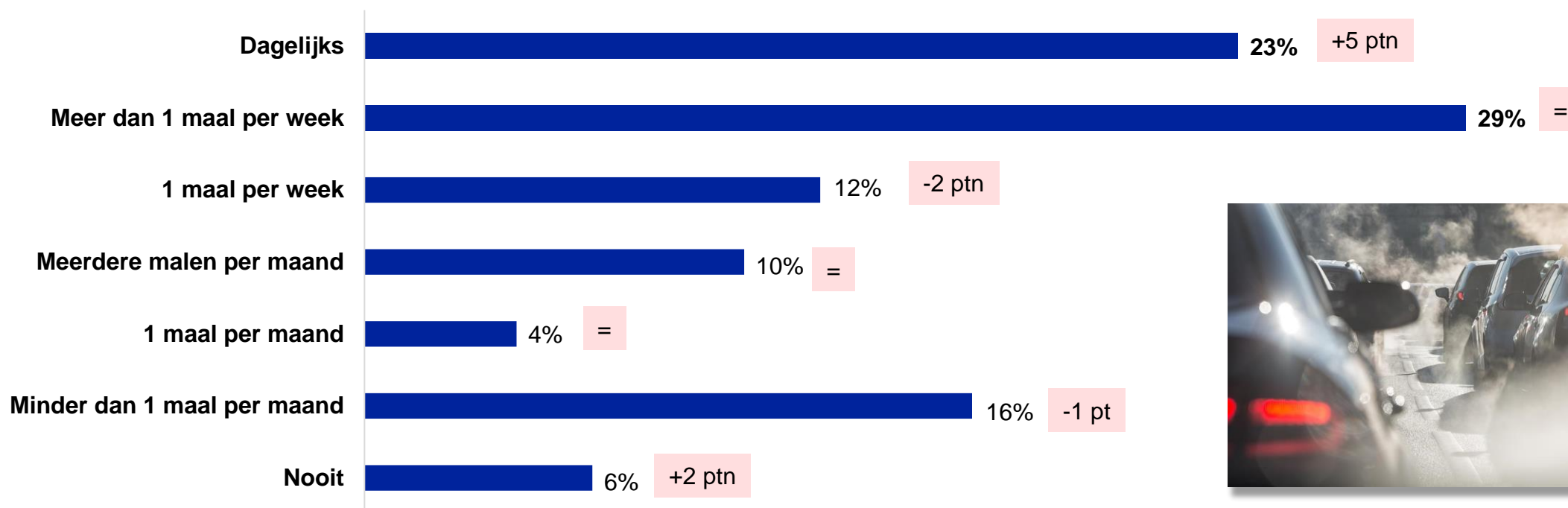
	EUROPE								
Persoonlijke elektrische fiets	42	45	51	49	38	25	26	48	35
Te voet	37	33	40	32	43	37	40	41	33
Openbaar vervoer	33	33	41	28	35	36	38	32	26
Persoonlijke scooter	29	23	37	28	35	28	29	20	33
Deelscooter	27	26	29	22	35	30	25	23	26
Persoonlijke klassieke fiets	27	27	34	22	35	33	30	21	20
Brommer / moto	27	31	21	27	28	31	27	19	31
Bedrijfswagen	27	30	26	34	29	26	24	19	27
Taxi/ Uber/ ...	26	21	34	27	24	35	21	21	27
Carpool	26	20	39	35	26	28	25	24	18
Deelwagen	24	17	36	31	26	20	25	25	20
Privéwagen	22	19	17	19	25	26	22	20	28

Resultaten uitgedrukt in %

- **De afgelopen 5 jaar zijn (privé)auto's steeds meer vervangen door fietsen, wandelen en het openbaar vervoer.**

Frequentie van het gebruik van de wagen in de stad

Vraag aan de automobilisten: Hoe vaak gebruikt u uw wagen in de stad?



- Het autogebruik in de stad is bijzonder wijdverspreid: meer dan de helft van de automobilisten gebruikt de auto meer dan één keer per week in de stad (52%).
- *Nota: Dit zijn vooral Franstaligen (63% vs. 44% NL), de 35-54 jarigen (58%), en huishoudens met kinderen (56%).*

Het gebruik van zachte mobiliteit

V: Hoe vaak gebruikt uw huishouden zachte mobiliteit voor verplaatsingen?



- Ontspanning: 52% (-6 ptn)
- Privéverplaatsingen: 47% (-7 ptn)
- Werk: 36% (-2 ptn, (39% NL, 31% FR))
- Tijdens de vakantie: 33% (-3 ptn)
- Wij gebruiken geen zachte mobiliteitsmiddelen voor onze verplaatsingen: 33% (+8 ptn)

- Zachte mobiliteit wordt vooral gebruikt voor recreatieve doeleinden en privéverplaatsingen.
- Het gebruik van zachte mobiliteit is algemeen gezien afgenomen ten opzichte van 2022 en 2023. Is dit een daling van het "Covid-effect"?

Zachte mobiliteit in stedelijke gebieden

Nieuwe vraag: Is de zachte mobiliteit in steden de afgelopen jaren verbeterd?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Ja	52%	62%	53%	45%	59%	51%	51%
Neen	36%	29%	36%	42%	31%	39%	37%
Geen mening	12%	9%	11%	13%	9%	10%	13%

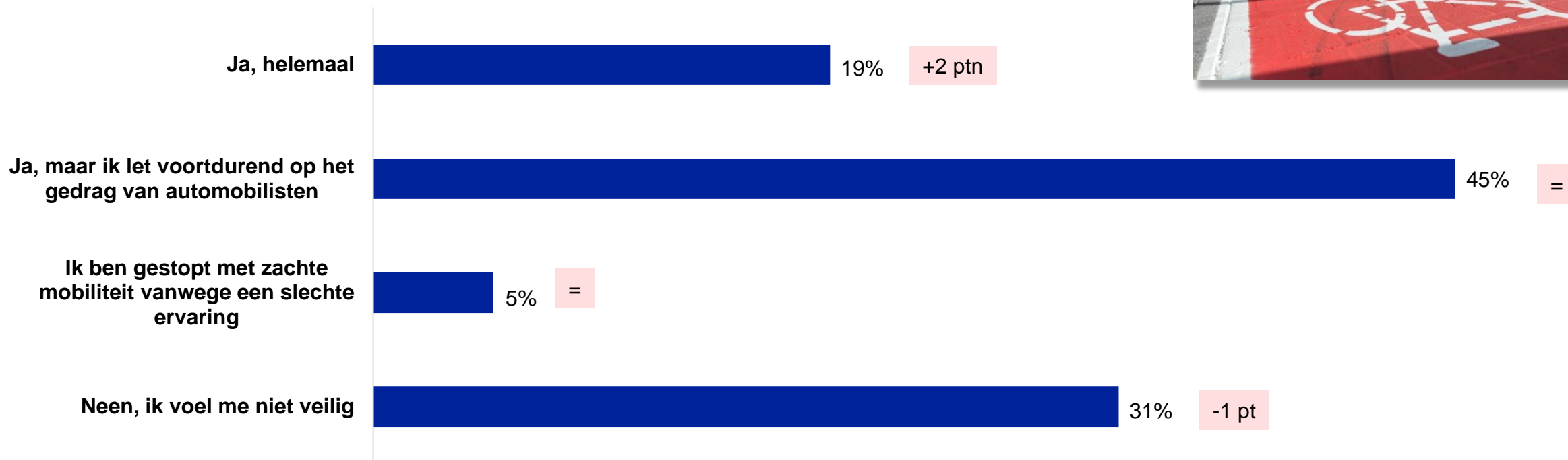
Indien "ja", waaraan is deze verbetering te wijten?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Betere inrichting van openbare weg	52%	48%	52%	54%	55%	57%	49%
Sensibilisering van automobilisten	37%	43%	38%	31%	39%	34%	37%
Minder mensen die de regels niet naleven	23%	23%	24%	22%	21%	19%	25%
Andere	3%	1%	4%	3%	3%	3%	3%

- De helft van de bevolking is van mening dat de zachte mobiliteit in steden is verbeterd. Dit is voornamelijk te danken aan betere inrichtingen van de openbare wegen, maar ook aan een groter bewustzijn en respect bij automobilisten.

Het veiligheidsgevoel van zachte mobiliteitsgebruikers

V: Voelt u zich veilig bij het gebruiken van zachte mobiliteit in de stad?



- Slechts 19% van de gebruikers van zachte mobiliteit voelt zich "absoluut veilig" als ze zich door de stad verplaatsen. Dit cijfer is weinig veranderd sinds vorig jaar.

Hoe mensen die zich vaak in steden verplaatsen, denken over zachte mobiliteit

V: Wordt u (heel) vaak geconfronteerd met gebruikers van zachte mobiliteit in steden?

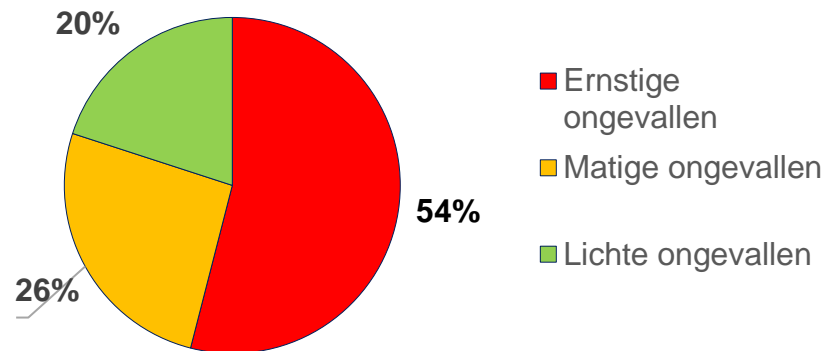
Ja: **20%** van de bevolking (+4 ptn)

Vragen aan deze 20% :

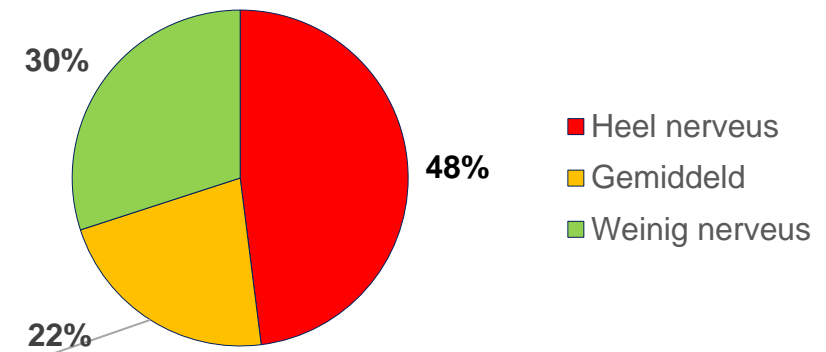
V1: Leidt de toename van het gebruik van zachte mobiliteit volgens u tot meer ongevallen?

V2: Maakt het toenemende gebruik van zachte mobiliteit u nerveus?

V1: Ongevallencijfer



V2: Nervositeit



- Mensen die het meest geconfronteerd worden met zachte mobiliteit in de stad schrijven er meer ongevallen aan toe en voelen zich er nerveuzer over.

Mobiliteit in de stadscentra

V: Hoe ziet u de mobiliteit (in het algemeen) zich de komende jaren ontwikkelen in grote stedelijke centra?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Het wordt slechter	44% (+2)	27%	44%	54%	34%	47%	45%
Het blijft hetzelfde	38% (+2)	52%	39%	28%	41%	32%	40%
Het wordt beter	18% (-4)	21%	16%	18%	25%	21%	15%



- **44% van de Belgen verwacht dat de mobiliteit in steden de komende jaren zal verslechteren.**
- **De oudste leeftijdsgroep is het meest pessimistisch.**

Perceptie van het gevaar van zachte mobiliteitsvoertuigen

V: Welke zachte mobiliteitsvoertuigen zijn de grootste obstakels voor het stadsverkeer?

	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
(Elektrische) steps, segways	47% (+1)	33% (+3)	47% (+1)	57% (=)	50% (+4)	48% (=)	46% (=)
(Elektrische) fietsen, speed pedelegs	24% (-5)	23% (-5)	25% (-6)	25% (-3)	34% (+2)	20% (-4)	23% (-7)
Hoverboard, gemotoriseerde wielen	24% (+2)	15% (+3)	26% (+4)	27% (-1)	16% (-3)	24% (+2)	26% (+4)
(Elektrische) skateboards)	21% (=)	7% (-2)	19% (=)	31% (=)	18% (+1)	24% (+1)	21% (-1)
<i>Geen hinder ondervonden</i>	37% (=)	45% (-4)	37% (+3)	30% (=)	32% (-5)	36% (-6)	38% (+3)



- Steps en Segways lijken nog steeds de zachte mobiliteitsvoertuigen te zijn die het verkeer het meest hinderen, vooral voor 55-plussers.
- (Elektrische) fietsen en speed pedelegs worden minder als een belemmering gezien dan vorig jaar.
- Jongeren denken het vaakst dat zachte mobiliteitsvoertuigen het verkeer in de stad niet hinderen, maar dit aandeel is licht gedaald.

Het gevoel tegenover zachte mobiliteit: speed pedelecs

Nieuwe vraag 2024: Bent u het eens met de volgende stelling over speed pedelecs?

"Speed pedelecs moeten verboden worden op fietspaden!"

	FR	NL	Bevolking	< 35 jaar	35 - 54 jaar	> 55 jaar	Stedelijk	Voorstedelijk	Niet-stedelijk
Ja	36%	45%	41%	28%	37%	55%	37%	46%	41%

Daarenboven is **68%** van de mensen die vaak met dit soort mobiliteit worden geconfronteerd, het eens met deze stelling.

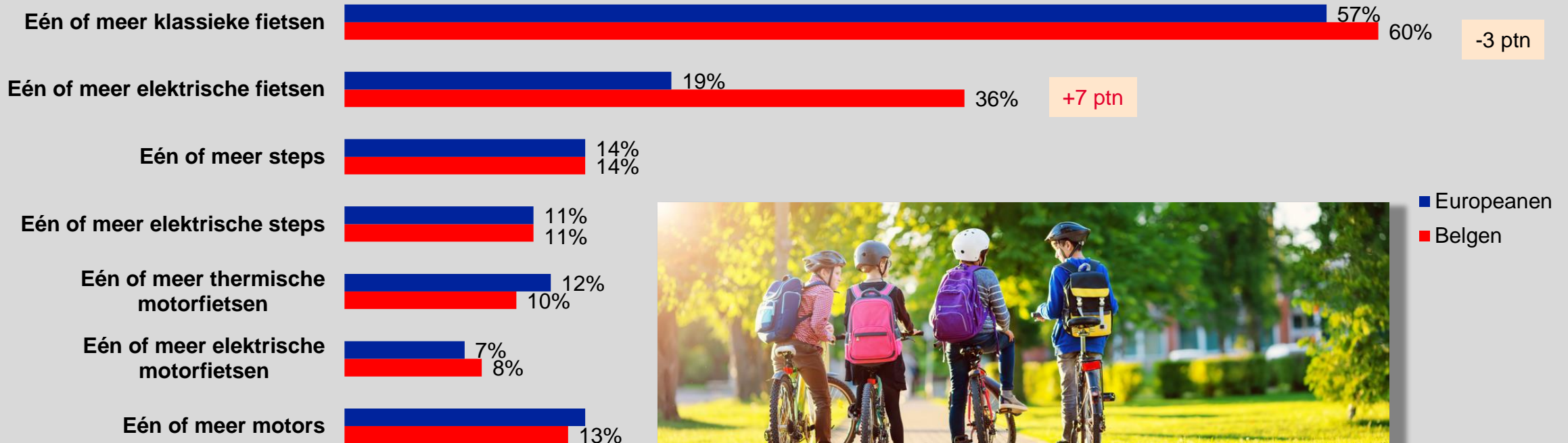
46% van de "niet-elektrische fietsers", **45%** van de "elektrische fietsers" en **39%** van de niet-fietsers is het eens met deze stelling.



- Ter info: gebruikers van speed pedelecs mogen het fietspad gebruiken in gebieden waar de maximumsnelheid 50 km/u is, op voorwaarde dat dit wordt aangegeven met een bord. Een elektrische fiets kan een snelheid van 25 km/u halen, een speed pedelec het dubbele.
- **De bevolking is sterk verdeeld over deze kwestie.**

Enquête Europ Assistance Group Persoonlijke vervoermiddelen

V: Welke soorten voertuigen bezit u (zachte mobiliteit)?



- **Vergeleken met het Europese gemiddelde bezitten veel Belgen een fiets, en steeds meer van hen een elektrische fiets.**

Moveasy: de oplossing van Europ Assistance voor een multimodale mobiliteit



■ Het Moveasy-platform

- Brengt de belangrijkste aanbieders van vervoer en mobiliteit in heel België samen (openbaar vervoer, taxi's, deelfietsen, deelauto's...).
- Biedt gebruikers een realtime alternatief en een duurzame oplossing voor de auto.
- Kan gebruikt worden door zowel particulieren als particuliere bedrijven (handelsondernemingen, banken, leasingmaatschappijen...) die hun klanten ervan willen laten profiteren door hen een **mobilitetsbudget** toe te kennen.
- Dankzij het mobilitetsbudget kiest en reserveert de gebruiker het meest geschikte vervoermiddel in functie van de omstandigheden waarmee hij/zij geconfronteerd wordt.
- In geval van bijstand (immobilisatie van het voertuig): Europ Assistance stelt het platform ter beschikking van de verzekerde en kent hem een mobilitetsbudget toe in plaats van een vervangwagen.

■ **2020:** Europ Assistance lanceert het « Moveasy-platform » in samenwerking met Mobly

■ **2023:** Europ Assistance neemt het beheer en de ontwikkeling van het platform volledig over

■ **2024:** Nieuwe technische ontwikkelingen worden in de loop van het jaar geïmplementeerd

Wat de enquête ons vertelt

De auto met verbrandingsmotor is nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel in het dagelijks leven. Het gebruik ervan neemt zelfs toe in steden.

Persoonlijke (elektrische) fietsen en openbaar vervoer zijn de populairste alternatieven voor de auto.

Voor sommige mensen blijft zachte mobiliteit een bron van zorg (in de stad) vanwege de onveiligheid die het met zich meebrengt.

Velen zijn er van overtuigd dat de mobiliteit in stedelijke centra de komende jaren zal verslechteren.



5. Stedelingen vs. bewoners buiten de stedelijke gebieden



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

- **Verplichtingen en wetgeving:** Stadsbewoners zijn degenen die het meest akkoord gaan met de mobiliteitsmaatregelen van de overheid (stedelijk 44% tegenover voorstedelijk (36%) en niet-stedelijk (37%)), en ze zijn ook het meest geneigd om zich gemakkelijk aan te passen aan de overgang naar zachte mobiliteit.
- **Financiële stimuli voor de overgang:** Voor-stedelijke bewoners (45%) en mensen die buiten de stad wonen (49%) verwachten het meest dat financiële stimulansen de overstap zullen ondersteunen (tegenover 40% van de stedelingen), waarbij de prijs van een elektrisch voertuig voor hen één van de belangrijkste obstakels is.
- **Gebruik van zachte mobiliteit:** 73% van de bewoners in niet-stedelijke gebieden maakt dagelijks gebruik van voertuigen met verbrandingsmotoren, vs. 42% van de stedelingen die eerder de zachte mobiliteit verkiest.
- **Stadscentra:** Stadsbewoners zijn optimistischer over de perceptie van mobiliteitstrends in stedelijke centra, terwijl bewoners van buitenwijken veel pessimistischer zijn, ongetwijfeld omdat stedelingen deze trends dagelijks ervaren.

- **Mensen die in niet-stedelijke gebieden wonen, blijven het meest terughoudend om gebruik te maken van zachte/alternatieve mobiliteit. Stadsbewoners zijn grotere voorstander van deze verandering.**





**6. <35-jarigen vs.
+35-jarigen en 55-plussers**

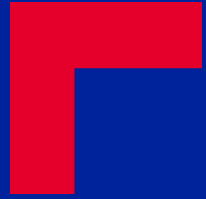


Enkele grote verschillen tussen de leeftijdsgroepen <35 en 35+

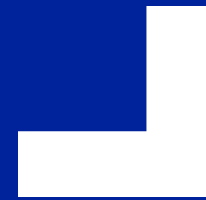
- **Verplichtingen en regelgeving:** Mobiliteitsinitiatieven van de overheid worden het best onthaald door jongeren (45% van de jongeren is "enthousiast" tegenover 33% van de 55-plussers).
- **Elektrische auto:** Aanzienlijk meer jongeren dan 55-plussers zouden kiezen voor een elektrische auto als hun volgende voertuig (63% vs. 39%).
- **Zachte mobiliteit in stedelijke gebieden:** De leeftijdsgroep <35 vindt het vaakst dat zachte mobiliteit in steden de afgelopen jaren is verbeterd, terwijl de 55-plussers dit eerder als een negatieve ontwikkeling ziet.
- **Zachte mobiliteit wordt het meest bekritiseerd:** "Scooters en Segways zijn de zachte mobiliteitsvoertuigen die het verkeer het meest hinderen", een uitspraak die vooral wordt gesteund door 55-plussers (57% tegen 33% onder jongeren).
- **Speed pedelecs:** 55% van de 55-plussers vindt dat speed pedelecs verboden moeten worden op fietspaden (tegenover 28% van de 35-plussers).



- In het algemeen kunnen we stellen dat jongeren onder de 35 jaar ontvankelijker zijn voor de ecologische transitie dan de oudere generatie en dat ze een betere perceptie hebben van de ontwikkeling van zachte mobiliteit.




Conclusies



Conclusies: enkele belangrijke lessen

- Veel Belgen zijn bereid om inspanningen te leveren om hun ecologisch gedrag te verbeteren. Hun mobiliteitsgewoonten maken daar deel van uit, ook al vinden velen dat zijzelf en hun medeburgers niet altijd/nog niet genoeg inspanningen leveren.
- Bijna de helft van de Belgen staat open en ontvankelijk tegenover nieuwe regels en beperkingen op het vlak van mobiliteit, ook al vrezen ze dat die hun verplaatsingen ernstig kunnen bemoeilijken.
- De aankoop prijs en de oplaadfaciliteiten blijven de belangrijkste obstakels voor de Belgen om een elektrische wagen aan te schaffen, hoewel het gebrek aan oplaadstations minder afschrikt dan vorig jaar. Het "gebrek aan autonomie" en de "gevaarlijkheid" van elektrische voertuigen zijn ook obstakels.
- Paradoxaal genoeg verwacht de Belg meer financiële steun van de overheid om de overstap naar een elektrisch voertuig te helpen maken, maar de toekenning van een premie (zoals in Vlaanderen) moedigt de meerderheid van de mensen niet aan om binnen het jaar over te schakelen op een elektrisch voertuig.
- Voor de meeste Belgen is de overstap naar 100% elektrische auto's tegen 2035 onrealistisch, en volgens sommigen zal het pas over enkele decennia gebeuren.
- De energiecrisis en de dalende koopkracht hebben minder invloed op beslissingen om nieuwe transportmiddelen te kopen.
- Zachte mobiliteitsvoertuigen worden vooral gekozen door stadsbewoners en worden over het algemeen gebruikt voor vrijetijdsbesteding. De proliferatie van deze voertuigen in steden heeft geleid tot de vrees voor meer ongevallen en meer nervositeit, vooral bij diegenen die gewend zijn om in de stad te rijden.
- Over het algemeen vinden niet-stedelijke bewoners en ouderen (boven de 55) het het moeilijkst om de overstap naar duurzame of zachte mobiliteit te accepteren en te maken.



Hoewel veel Belgen de inspanningen van de overheid om de infrastructuur en de veiligheid (in steden en gemeenten) te verbeteren om de ecologische transitie en zachte mobiliteit te bevorderen, erkennen en waarderen, zou een betere ondersteuning van de overheid, fabrikanten en verzekeraars op het vlak van financiering, infrastructuur, logistieke ondersteuning, enz. nieuwe gebruikers van alternatieve mobiliteit aanmoedigen om meer voor deze vervoerswijze te kiezen.

Inspanningen in deze richting lijken het nuttigst voor oudere mensen die buiten stedelijke centra wonen en die erg terughoudend zijn om over te schakelen.

Hoe is de evolutie sinds de eerste Mobiliteitsbarometer?

- **Ecologisch gedrag:** *Ecologische attitudes en gewoonten op het gebied van mobiliteit blijven stabiel.*
- **Regelgeving, hindernissen en geloofwaardigheid:** *Iets minder Belgen zeggen dat ze zich verplicht voelen of hinder ondervinden van de beslissingen en initiatieven van politieke beleidsmakers op het vlak van mobiliteit, of dat deze beleidsmakers te veel verplichtingen opleggen. Ze denken ook minder vaak dat deze veranderingen moeilijk toe te passen zullen zijn.*
- **Het kopen van een elektrische auto:** *Nu de noodzaak om (binnenkort) over te stappen op een elektrisch voertuig steeds groter wordt, blijven de aanschafprijs van een elektrisch voertuig en de infrastructuur meer dan ooit de belangrijkste drijfveren voor aankoop. De energiecrisis en de inflatie spelen nog steeds een rol, maar vormen minder een belemmering dan één of twee jaar geleden. Het aantal Belgen dat zegt dat hun volgende auto elektrisch zal zijn, is sinds vorig jaar van 41% naar 48% gestegen.*
- **Houding ten opzichte van zachte mobiliteit:** *Volgens het internationale onderzoek van Europ Assistance is het gebruik van elektrische fietsen, stappen en openbaar vervoer de afgelopen jaren het sterkst toegenomen, ten koste van de privéauto. Zachte mobiliteit wint steeds meer jonge stadsbewoners dankzij de inrichting van de openbare weg en een groter bewustzijn bij automobilisten. Toch blijft het gepercipieerde gevaar van (elektrische) steps en segways erg hoog (45% tot 47%).*
- **Gevoel van veiligheid/onveiligheid in steden:** *Het gevoel van gevaar en het risico op ongevallen in steden als gevolg van zachte mobiliteit blijft stabiel, maar is nog steeds hoog (meer dan 60%), vooral bij gebruikers die vaak geconfronteerd worden met zachte mobiliteit.*
- **De belangrijkste verwachtingen** van de Belgen zijn nog steeds gericht op financiële aspecten (aankoopprijs, aankoopprikkels), infrastructuur en veiligheid.

Infografiek

3^{de} mobiliteitsbarometer Europ Assistance België

De transitie naar duurzame mobiliteit



DE BELG EN DUURZAME MOBILITEIT

WAT MET DE POLITIEKE INITIATIEVEN INZAKE MOBILITEIT?

37% van de Belgen **voelt zich belemmerd** of is tegenstander
38% is wel **enthousiast** (vooral de jongere generaties)
27% **vindt ze overdreven** (vooral inwoners buiten de stad)

DE OMSCHAKELING NAAR DUURZAME MOBILITEIT

69% van de Belgen ervaart de omschakeling naar duurzame mobiliteit als een hindernis voor hun dagelijkse mobiliteit
- Vooral bij 55+
- Vooral voor inwoners buiten de stad

DE BELG EN DE ELEKTRISCHE WAGEN

24% van de bevolking denkt dat de overstap naar 100% elektrische mobiliteit **niet** voor 2035 zal plaatsvinden

17% **Denkt** dat deze verandering **nooit** zal gebeuren
- Jongeren zijn over deze stelling veel optimistischer

48% **zegt dat hun volgende wagen elektrisch zal zijn**

- 63% van de -35-jarigen

€32.500 is het gemiddeld gezinsbudget voor de aanschaf van een elektrische auto

VOORNAAMSTE BELEMMERINGEN VOOR DE AANKOOP VAN EEN ELEKTRISCHE WAGEN

Economische factoren:

44% energiecrisis (t.o.v. 62% in 2023)
24% daling koopkracht (t.o.v. 37% in 2023)

Andere factoren:

75% prijs
42% gebrek aan laadpalen
42% moeilijkheid om thuis op te laden
39% beperkte autonomie
32% scepticisme m.b.t. de ecologische dimensie
21% gevaar (vb: ontvlambare batterij)

*de pijlen tonen een dalende/stijgende trend aan t.o.v. 2023

MOBILITEIT IN DE STEDEN

± 75% van de huishoudens **gebruikt dagelijks een (elektrische) wagen**
- Thermische wagen: voor nog 73% in gebruik buiten de steden!



Meest geliefde zachte mobiliteit

47% (elektrische) steps
24% (elektrische) fiets
24% hoverboard, uniwiel

ONTWIKKELING VAN MOBILITEIT IN STADSCENTRA IN DE KOMENDE JAREN

44% 'het wordt slechter'
38% 'het blijft hetzelfde'
18% 'het wordt beter'

IS ZACHTE MOBILITEIT IN DE STEDEN VERBETTERD?

JA 52%
52% dankzij betere weginrichting
37% dankzij sensibilisering
23% dankzij respect van de regels

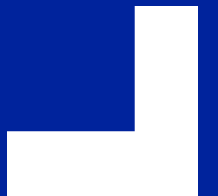
Over de studie

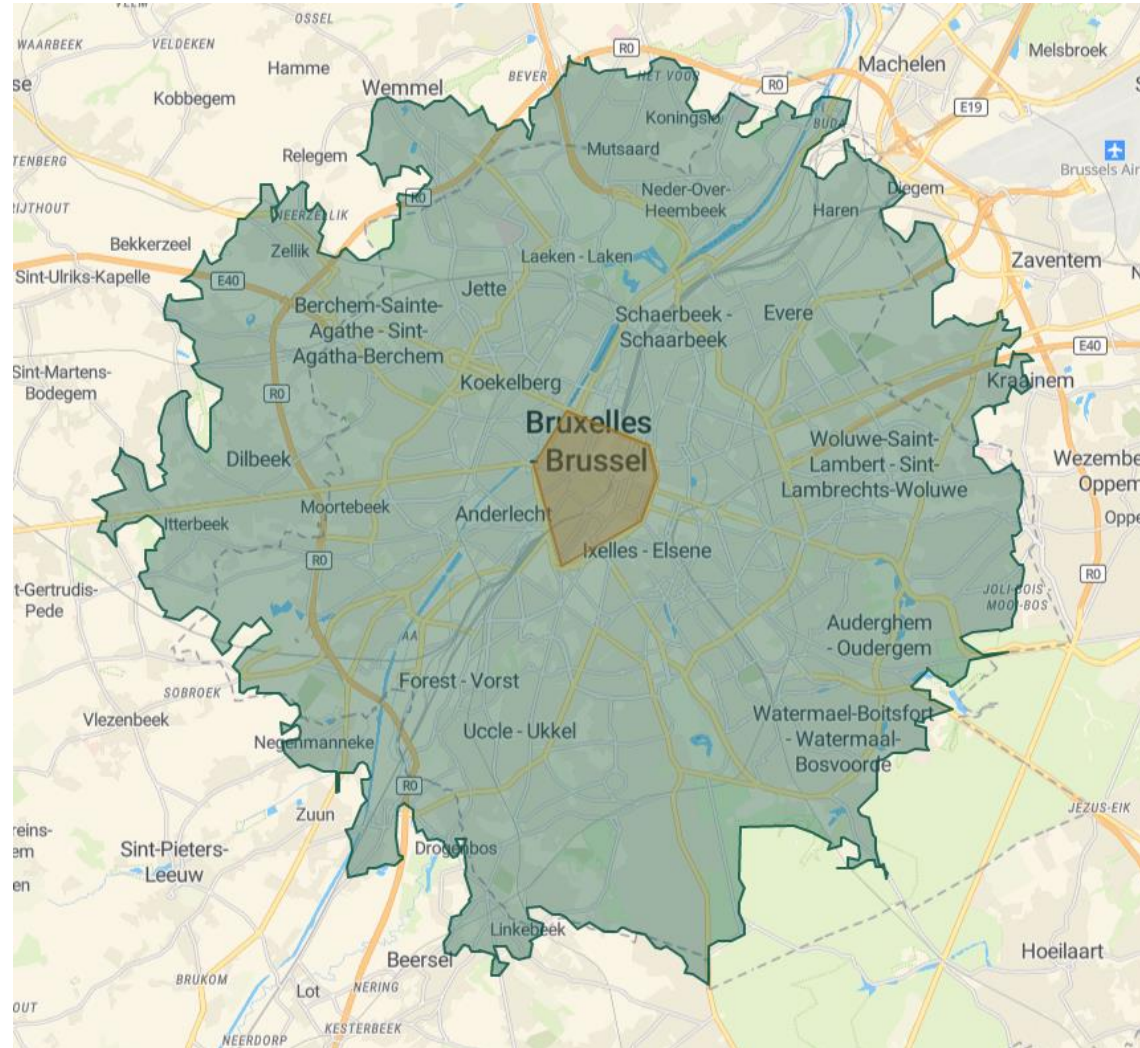
De enquête werd uitgevoerd tussen 13 en 22 december 2023 door het bureau Incidence bij 1004 personen woonachtig in België. Ze werd online uitgevoerd aan de hand van een semi-gestructureerde vragenlijst. Represenlatieve nationale steekproeven uit de nationale bevolking, tussen 18 en 80 jaar oud, opgesteld volgens bepaalde quota (geslacht, leeftijd, taal, gezinsamenstelling, woonplaats). Foutenmarge: maximaal 3.1%.

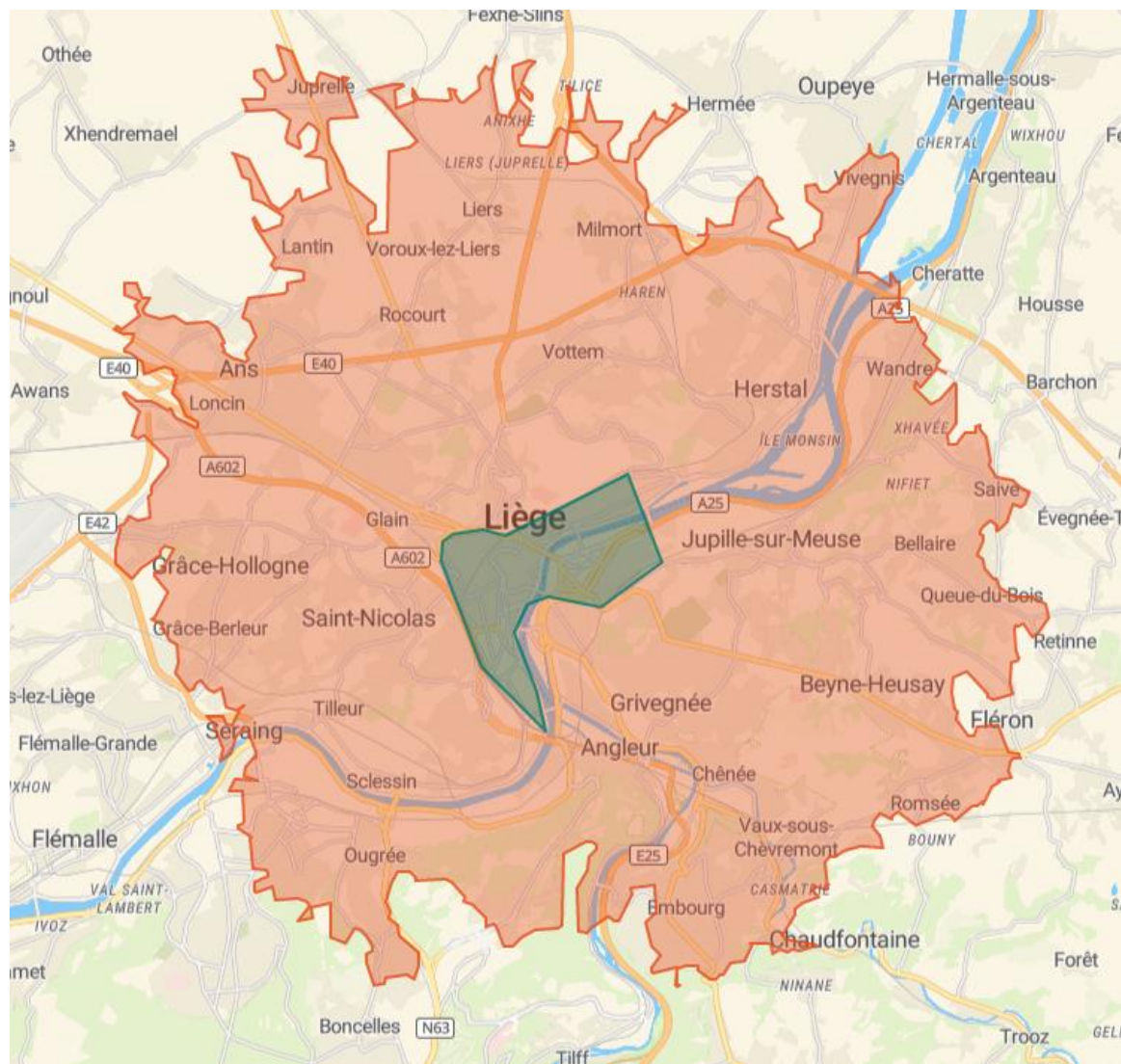


Bijlage:

**stedelijke en
voorstedelijke gebieden**

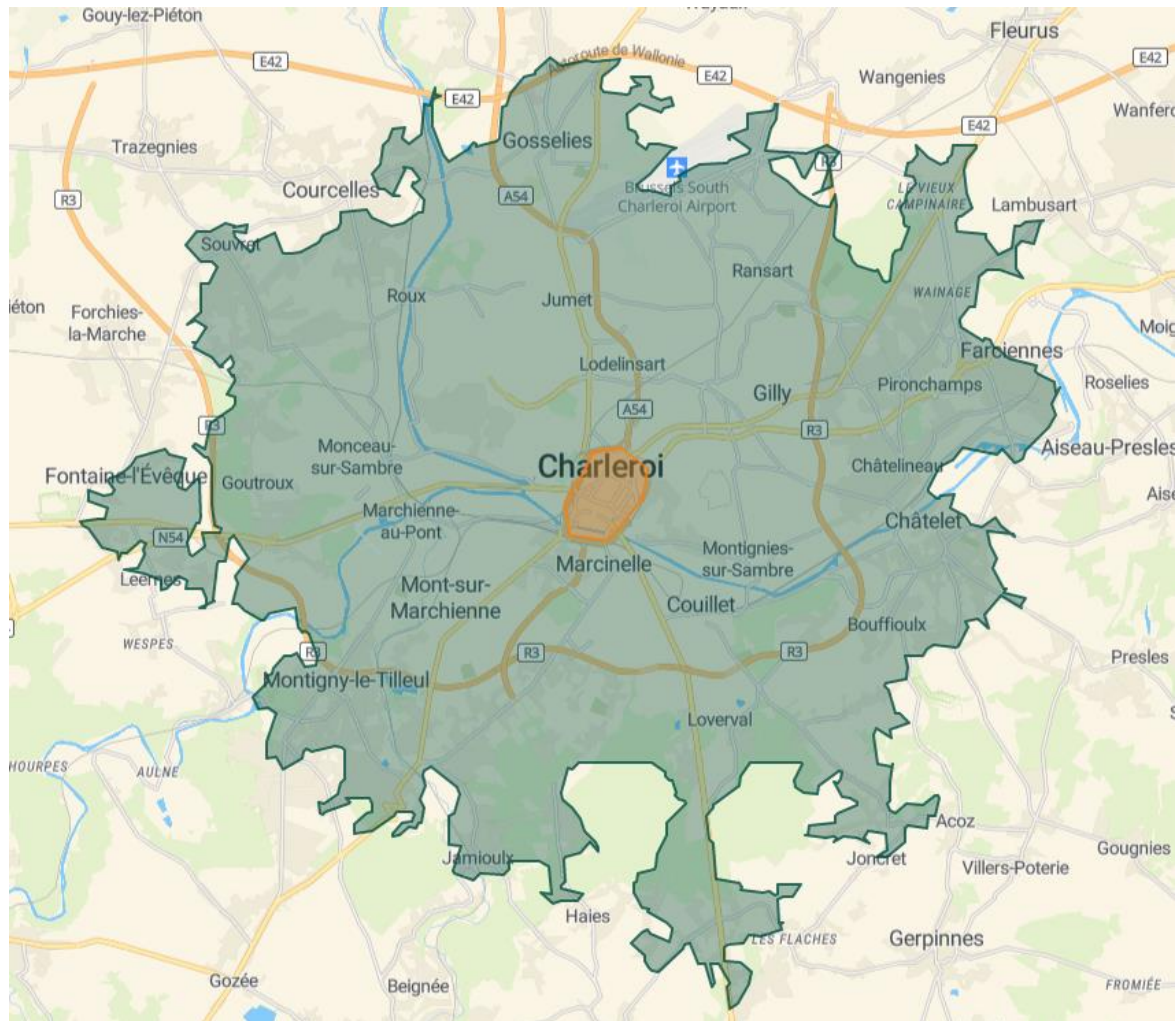








Charleroi





Bergen

