Persbericht
26 maart 2026

EUROP ASSISTANCE PRESENTEERT HAAR 5DE BELGISCHE MOBILITEITSBAROMETER

Amper 38% van de Belgen is geïnteresseerd in een 100 % elektrische auto. Zachte mobiliteit wint licht aan populariteit, maar er zijn nog steeds obstakels die de duurzame transitie vertragen. Het gevoel van onveiligheid in de stad blijft bestaan.

Het mobiliteitsgedrag van de Belgen wijzigt elk jaar onder invloed van economische trends, technologische innovaties en maatregelen van de overheid. Sinds de lancering van haar eerste "Mobiliteitsbarometer" in maart 2022 heeft Europ Assistance zich als doel gesteld om te peilen naar de houding van de Belgen tegenover duurzame mobiliteit en in hoeverre ze bereid zijn om te schakelen naar alternatieve vervoerswijzen.

Deze nieuwe peiling analyseert niet alleen de algemene visie van de bevolking, maar ook de verschillen tussen inwoners van stedelijke en niet-stedelijke gebieden, evenals tussen de generaties.

Enkele percentages uit de enquête:

- **40%** van de Belgen is nogal terughoudend t.o.v. politieke beslissingen over alternatieve mobiliteit.
- **21%** denkt dat de omschakeling naar 100% elektrische mobiliteit niet tegen 2040 zal plaatsvinden.
- **23%** van de Belgen heeft in 2025 minder gebruik gemaakt van de auto om financiële redenen.
- **62%** zegt dat hun volgende auto **niet** elektrisch zal zijn.
- **74%** van de Belgen zou **geen tweedehands elektrische auto** kopen.
- **43%** merkt op dat het aantal publieke laadpalen in België is toegenomen, maar **32%** vindt hun aantal nog steeds onvoldoende.
- **53%** van de Belgen vindt dat de inrichting van de wegen vaak ontoereikend of zelfs gevaarlijk is voor gebruikers van zachte mobiliteit.
- **40%** denkt dat de mobiliteit in de steden de komende jaren zal verslechteren.

DE BELGEN, ECOLOGIE EN DUURZAME MOBILITEIT

De bevolking staat nog steeds achter de principes van ecologie en duurzaamheid, maar hun steun neemt enigszins af

Het belang van duurzame mobiliteit: Net als bij milieukwesties in het algemeen, hecht bijna twee derde van de Belgen (groot) belang aan milieuvriendelijkheid en duurzaamheid in verband met hun mobiliteit. Dit cijfer daalt echter gestaag sinds vijf jaar (in 2021 bedroeg het nog 73%). Slechts 58% van de Belgen vindt dat hun gewoonten soms milieuvriendelijk en duurzaam zijn, en 27% van de ondervraagden vindt dat hun eigen handelingen goed zijn voor de planeet (-2 ptn ten opzichte van 2025). Het gaat vooral om mensen die in of nabij een stad wonen.

Bijna de helft van de Belgen hecht meer belang dan vroeger aan milieuvriendelijke mobiliteit. Ze verklaren hun veranderende houding door het feit dat ze beter geïnformeerd zijn (47%), dat ze meer

overtuigd zijn van hun impact op het milieu (33%) of dat ze beter toegang hebben tot de middelen die ze kunnen inschakelen om de ecologische transitie te realiseren (30%).
Degenen die er daarentegen minder belang aan hechten, wijten hun houding aan de kosten die gelinkt zijn aan deze veranderingen (47%), de complexiteit ervan (26%) en hun terughoudendheid (24%).

De ontwikkeling van mobiliteit: Slechts 33% van de ondervraagden rijdt bewust minder met een auto op fossiele brandstof om hun ecologische voetafdruk te verkleinen, 20% kiest voor zachte mobiliteit en 11% geeft aan minder te reizen. 39% van de ondervraagde Belgen staat afwijzend tegenover de recente ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, een percentage dat iets lager ligt dan vorig jaar (-5 procentpunten).

De resultaten zijn over het algemeen vrij stabiel, maar tonen een lichte daling in het milieubewustzijn van de bevolking. Er is vooral een kloof tussen degenen die de afgelopen jaren resoluut een milieuvriendelijkere houding hebben aangenomen en degenen die aangeven hun houding niet te willen veranderen.

DE BELGEN EN DE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN OM DUURZAME MOBILITEIT TE BEVORDEREN

Een derde van de Belgen is enthousiast over politieke beslissingen

Beslissingen van de overheid: Wat de politieke beslissingen betreft op het vlak van duurzame mobiliteit, zoals het afschaffen van dieselauto's of het uitbreiden van het fietspadennetwerk, zegt 32% van de bevolking "enthousiast" te zijn en 40% (eerder) terughoudend. Zoals elk jaar geven jongeren aan meer overtuigd te zijn van het beleid op vlak van duurzame mobiliteit, in tegenstelling tot ouderen (55+) die meer afkerig (15%) of enigszins gehinderd (34%) lijken door de maatregelen.

Een moeilijke overgang voor iedereen, ook voor jongeren

De overgang naar zachte en duurzame mobiliteit: Voor 65% van de Belgen wordt het stimuleren van zachte mobiliteit gezien als een mogelijke belemmering in hun dagelijkse mobiliteit. Opvallend is dat dit percentage sterk is gedaald sinds de eerste barometer van 2022, die een score van 74% liet zien. Dit jaar zegt 52% van de jongeren dat deze overgang voor hen moeilijk is of zal zijn (+ 4 ptn ten opzichte van 2025). Deze trend was vorig jaar al zichtbaar (48%, +12 ptn ten opzichte van 2024). Ze sluiten zich daarmee aan bij de leeftijdsgroep van de beroepsbevolking (35-54 jaar).

Een betere begeleiding en communicatie die meer gericht is op de voordelen van duurzame mobiliteit zouden de terughoudendheid van bepaalde bevolkingsgroepen ongetwijfeld kunnen verminderen.

BELGEN EN ELEKTRISCHE AUTO'S

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

De overgang naar 100% elektrische mobiliteit: 19% van de Belgen denkt dat de overgang naar elektrische mobiliteit voor nieuwe voertuigen niet vóór 2035 zal plaatsvinden. De overige ondervraagden verwachten dat deze overgang pas veel later zal plaatsvinden (2040: 21% / 2045: 12% / 2050: 15% / "nooit": 22%). Jongeren zijn duidelijk het meest optimistisch.

Het besluit van de Europese Unie om af te zien van de 100% elektrische transitie voor autofabrikanten in 2035 wordt door 54% van de Belgen positief onthaald. 25% betreurt dit besluit.

De volgende auto van de Belgen: Voor 38% van de Belgen zal de volgende auto 100% elektrisch zijn (= 2025). De meerderheid zal bij hun volgende aankoop dus blijven kiezen voor een verbrandingsmotor of een hybride wagen (62%). Opvallend is dat Nederlandstaligen meer geneigd zijn om deze overstap te maken (42% t.o.v. 33% van de Franstaligen).

Een ander opvallend punt: 87% van degenen die momenteel met een 100% elektrische auto rijden, is van plan om dit type auto te blijven gebruiken, 70% van de bestuurders van plug-in-hybrides is bereid om de overstap te maken, maar 71% van de bestuurders van auto's met verbrandingsmotor zegt niet geïnteresseerd te zijn in een volgende elektrische auto!

De Belg blijft sterk afhankelijk van zijn auto: 75% (+1 pt) van de bevolking die over een auto beschikt, zegt niet zonder te kunnen leven. 54% (-2 ptn) overweegt (nog) niet om een lange reis (bv. voor vakantie) met een elektrische auto te maken.

Een elektrische auto kopen: belemmeringen en stimulansen

Financieel obstakel: De belangrijkste belemmering voor de overstap naar een elektrische auto is van financiële aard. Zo vindt 60% van de Belgen dat de overheid niet genoeg doet om hen financieel een duwtje in de rug te geven. 45% zou graag financiële steun krijgen bij de aankoop, 25% een korting op de belasting van inverkeerstelling en 23% een belastingvermindering bij aankoop. Naast de aankoopprijs, die als aanzienlijk wordt beschouwd, zouden ook andere uitgaven, zoals de installatie van een laadpaal of de aanpassing van de woning voor 71% van de potentiële kopers van dit type voertuig een niet te verwaarlozen kostenpost vormen.

Laadpalen: Een ander doorslaggevend criterium is de aanwezigheid van laadpalen. De bevolking verheugt zich dat het aantal laadpalen sinds vorig jaar is toegenomen (43%, + 15 ptn), maar 32% vindt dat deze verbetering nog onvoldoende is. De positieve reacties hierover komen voornamelijk uit Vlaanderen, waar 50% van de bevolking de toename van het aantal laadpalen opmerkt en waardeert (+18 ptn tegenover 33% van de Franstaligen). Dezelfde positieve ontwikkeling is ook in het buitenland waarneembaar.

Tweedehands elektrische auto: Op de vraag “Zou u een tweedehands elektrische auto kopen?” antwoordt 74% van de Belgen “nee” (+3 procentpunten). 47% wil dit type voertuig helemaal niet, 46% van hen wantrouwt de staat van de batterij, 19% heeft onvoldoende budget en 16% verklaart nooit tweedehands te kopen.

Van de 26% Belgen die ‘ja’ antwoorden, doet 85% dat om budgettaire redenen, 26% omdat ze de gewoonte hebben om tweedehands te kopen en 22% omdat ze vertrouwen hebben in hun garage/concessiehouder.

De aankoopprijs blijft een drijvende factor bij de aanschaf van een elektrische auto, maar het is niet de enige. De veiligheid van de batterij, de actieradius (aantal afgelegde kilometers), het aantal oplaadpunten en de kwaliteit van tweedehands elektrische voertuigen worden eveneens als belangrijke criteria beschouwd. Deze criteria mogen niet worden verwaarloosd door autofabrikanten en overheden als zij de overgang naar elektrische mobiliteit de komende jaren willen versnellen.

BELGEN EN ZACHTE MOBILITEIT

De (elektrische) fiets versus de auto in de stad

De Belg en zijn auto: In het dagelijks leven blijft de auto (verbrandingsmotor of elektrisch) voor 85% van de Belgische huishoudens het belangrijkste vervoermiddel. De auto met verbrandingsmotor verliest licht terrein, maar deze overgang verloopt erg traag.

55-plussers beschikken het meest over een auto met verbrandingsmotor, maar deze trend neemt af (65 %, -11 ptn). Het openbaar vervoer blijft het op één na populairste vervoermiddel (in opmars, vooral bij jonge stedelingen), gevolgd door de (elektrische) fiets.

44% van de Belgen zegt in 2025 niet minder gebruik te hebben gemaakt van de auto. Degenen die het gebruik ervan hebben verminderd, deden dit voornamelijk om financiële of ecologische redenen.

Zachte mobiliteit, vooral voor vrijetijds- en privéverplaatsingen

De Belg en zachte mobiliteit: De Belg maakt vooral gebruik van zachte mobiliteit tijdens zijn vrije tijd (53%, +1 ptn) en voor privéverplaatsingen (48%, -2 ptn). Slechts 34% van de ondervraagden gebruikt zachte mobiliteit om naar het werk te gaan (-1 pt).

Hoewel verschillende studies een toename van het aantal fietsers in de stad aantonen, blijft er nog veel ruimte voor groei in het fietsgebruik, zowel voor privéverplaatsingen als voor woon-werkverkeer. Er kunnen meer stimulansen worden ingezet, zoals zachte mobiliteit als alternatief voor leasing, een elektrische auto voor werknemers, belastingvoordelen, ...

Mobiliteit en veiligheid in stedelijke gebieden: gemengde reacties

Veiligheid inzake mobiliteit in stedelijke gebieden: De helft van de ondervraagde Belgen (52%, +2 ptn) vindt dat de zachte mobiliteit in de steden de afgelopen jaren is verbeterd. 35% (-4 ptn) is het daar niet mee eens. Degenen die een verbetering opmerken, schrijven dit toe aan de inrichting van de openbare weg (51 %, +2 ptn) aan de bewustwording van automobilisten (44 %, +1 ptn), aan strengere bestraffing van overtreders (21%, +5 ptn) en aan veiligere vervoersmiddelen (20%, +4 ptn).

De veiligheid in de stad blijft echter een gevoelig punt dat veel aandacht verdient van de beleidsmakers.

- 25% voelt zich niet veilig in de stad wanneer ze zich verplaatsen met zachte mobiliteitsmiddelen.
- 37% geeft aan voortdurend op het gedrag van automobilisten te moeten letten.
- Slechts 11% heeft een echt gevoel van veiligheid.
- 52% van de weggebruikers beweert dat de huidige inrichting van het wegennet in steden het voor zachte mobiliteitsgebruikers niet mogelijk maakt om zich veilig te verplaatsen. 53% vindt dat de aangebrachte voorzieningen ontoereikend of zelfs gevaarlijk zijn voor gebruikers van zachte mobiliteit.
- Terwijl 54% van de respondenten vindt dat gebruikers van zachte mobiliteit niet altijd rekening houden met andere weggebruikers, is 44% van mening dat automobilisten onvoldoende rekening houden met gebruikers van zachte mobiliteit.

Voor automobilisten die in de stad rijden, zijn de grootste belemmeringen het gebrek aan parkeerplaatsen (59%), verkeersopstoppingen (38%), de zones met (strikte) snelheidsbeperkingen (19%) of de verplichting om opgelegde trajecten te moeten volgen (18%). In totaal is 40% van de ondervraagden van mening dat de mobiliteit in de steden de komende jaren zal verslechteren.

De zachte vervoersmiddelen die als de grootste belemmeringen voor het verkeer in de stad worden aanzien zijn de steps (53%), fietsen (elektrisch en klassiek) (27%) en hoverboards of gemotoriseerde wielen (20%).

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

ENKELE OPVALLENDE ONTWIKKELINGEN VAN DE AFGELOPEN 5 JAAR

1. **Het belang dat aan duurzame mobiliteit wordt gehecht** is de afgelopen vijf jaar langzaam afgenomen, van een gemiddelde score van 7,3/10 in 2021 naar 6,7/10 in 2025. De bereidheid om duurzame mobiliteit na te streven was dus het grootst aan het einde van de coronacrisis.

Het gevoel dat men goede ecologische gewoonten heeft op het vlak van mobiliteit bleef het grootst bij de stedelijke bevolking (33% in 2021, 41% in 2022 en 31% in 2025). Het is het laagst bij inwoners van gebieden buiten de steden (21% in 2021, 24% in 2025).

2. **De mate waarin men het eens is met de recentste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die door de overheid zijn doorgevoerd** (bv. de inrichting van de openbare weg) bedroeg gemiddeld 30% in 2021, om vervolgens in de daaropvolgende jaren te dalen (21% in 2024) en in 2025 licht te stijgen (25%).

De aanvaarding van de beleidsinitiatieven inzake mobiliteit (bv. regelgeving, toegankelijkheid van steden, …) bleef het stabielst in Vlaanderen (41% in 2021 en 38% in 2025), terwijl dit sterk fluctueerde in Brussel (38% in 2021, 48% in 2022, 30% in 2024 en 40% in 2025) en in Wallonië verder is gedaald (van 37% in 2021 naar 20% in 2025).

3. **Het gevoel dat men in het dagelijks leven zonder auto kan leven** neemt gestaag af: onder de bevolking daalt dit van 57% in 2021 naar 37% in 2025. Tegelijkertijd was dit gevoel in 2021 het sterkst bij jongeren, maar is het in 2025 gedaald tot hetzelfde niveau als bij de andere leeftijdsgroepen (een daling van 65% naar 40%). Het gevoel dat men dagelijks zonder auto kan leven, blijft het sterkst in Brussel (63%) en het zwakst in Wallonië (25%). Vlaanderen bevindt zich tussen deze twee percentages in (44%).

4. **Het waargenomen verband tussen de ontwikkeling van zachte mobiliteit en verkeersongevallen** is tussen 2021 en 2024 stabiel gebleven (+- 6,3/10) en daalde in 2025 (5,4/10). Tegelijkertijd vertoonde de bezorgdheid over de toename van zachte mobiliteitsmiddelen een vergelijkbare ontwikkeling (een lichte stijging van 2021 tot 2024 en een daling in 2025).

5. Terwijl **het gebruik van elektrische auto's** door huishoudens de afgelopen jaren slechts zeer langzaam is toegenomen (6% in 2021, 9% in 2025), is het gebruik van voertuigen op brandstof of hybride voertuigen alleen maar gestegen, van 65% in 2021 en 2022 naar 67% in 2023, 69% in 2024 en 72% in 2025. Auto's op brandstof of hybride auto's worden het meest gebruikt in Wallonië en door de oudste leeftijdsgroep.

De populariteit van elektrische voertuigen was in 2022 bijzonder groot in Brussel (19%), maar daalde daarna sterk tot een niveau dat tussen dat van de andere regio's in ligt (9% in Brussel, 11% in Vlaanderen en 4% in Wallonië in 2025).

CONCLUSIES VAN DE ENQUÊTE

De overgang naar meer duurzame en ecologische mobiliteit zet zich voort, ook al blijft de terughoudendheid om over te stappen op een elektrisch voertuig groot. Vooral jongeren en inwoners van stedelijke gebieden volgen deze trend. Voor de oudere generatie en voor mensen die buiten de stad wonen, verloopt deze overgang moeizamer, maar hun terughoudendheid begint te verdwijnen.

Bepaalde criteria pleiten in het voordeel van de aankoop van een elektrische auto, zoals de grotere autonomie en het toenemende aantal laadpunten, zowel in België als in het buitenland. Toch blijven de aankoopkosten, het gebrek aan fiscale stimulansen en de kosten voor de aanpassingen aan de woning belangrijke obstakels.

Ook de veiligheid van gebruikers van zachte mobiliteit in steden blijft een aandachtspunt. Ze wordt mede bepaald door de inrichting van de openbare weg, een betere bewustwording van de regels, het gezamenlijk gebruik van de openbare weg en het naleven van de verkeersregels door de verschillende weggebruikers.

"*Een betere ondersteuning van de bevolking door de overheid (publiek en politiek), fabrikanten en verzekeraars/verzekeringsmaatschappijen op 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 de bevolking te creëren voor alternatieve vervoerswijzen", besluit de enquête van Europ Assistance Belgium.*

Over deze studie

Enquête uitgevoerd **tussen 13 en 18 januari** 2026 door Incidence bij 1500 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 2,53%.

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.

Aarzel niet om contact op te nemen indien u de volledige enquête en alle resultaten wenst te ontvangen.

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.