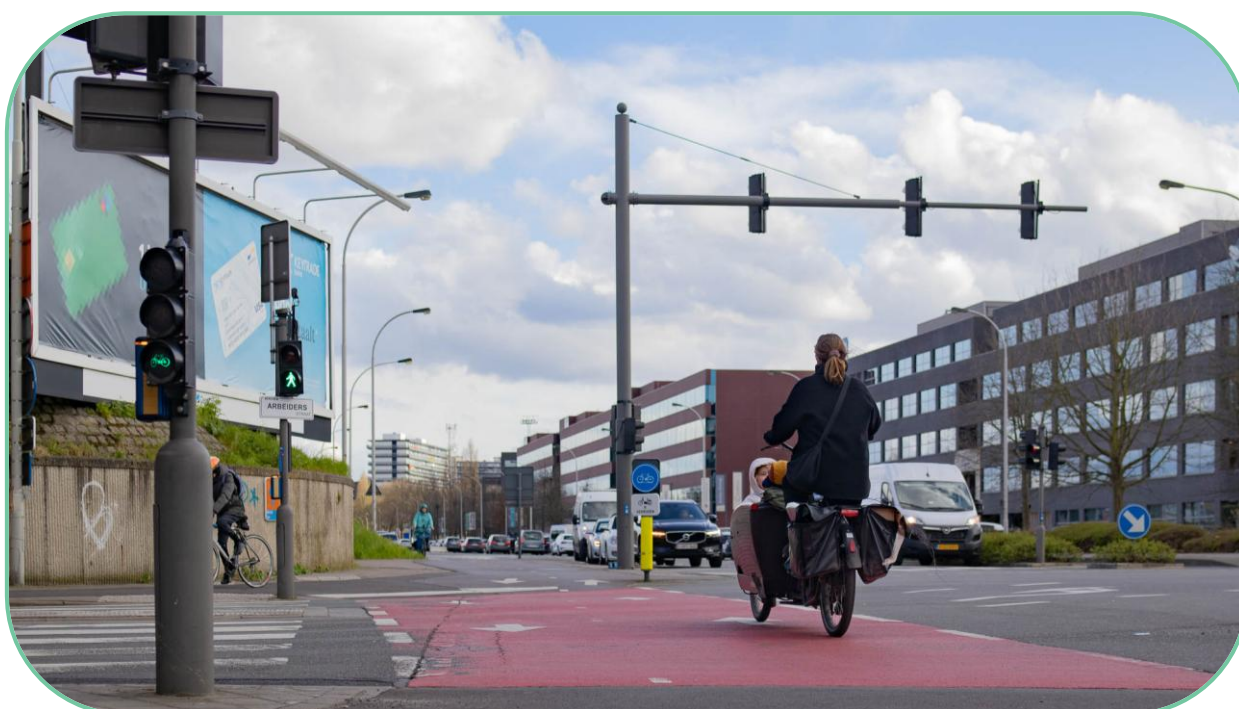


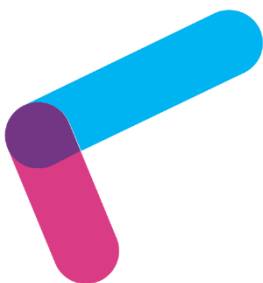
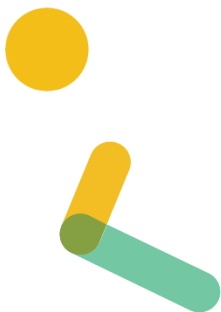
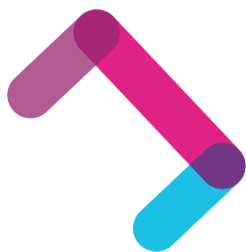
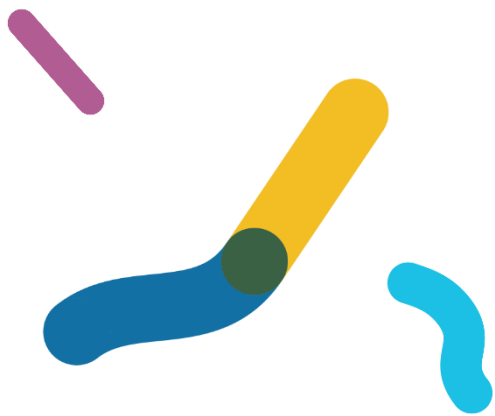
ONDERZOEKSRAPPORT

ENQUÊTE DUURZAME MOBILITEIT

DE HOUDING VAN VLAMINGEN T.O.V. MOBILITEIT EN HUN KIJK OP MOBILITEITSBELEID

JANUARI 2025





INHOUD

1	Inleiding.....	4
2	Methode en vragenlijst.....	5
3	Steekproef.....	6
4	De houding van de Vlaming t.o.v. duurzame mobiliteit.....	7
	A. Waar ligt de Vlaming wakker van?.....	7
	B. Hoe kijkt de Vlaming naar verschillende vervoermiddelen?.....	7
	C. Duurzaam handelen in mobiliteit.....	10
5	Hoe kijkt de Vlaming naar (duurzaam) mobiliteitsbeleid?.....	12
	A. Favoriete beleidsmaatregelen.....	12
	B. Zone 30.....	13
	C. Circulatieplannen en doorstroming.....	13
	D. Parkeren en ruimtegebruik.....	14
	E. Openbaar vervoer.....	15
6	Conclusie.....	16
7	Contact.....	18

1 Inleiding

In het voorjaar van 2024 onderzocht Mobiel 21 hoe Vlamingen kijken naar en denken over duurzame mobiliteit. Via het panel van Bpact namen we een enquête af bij 2000 respondenten. De vragen waren erop gericht na te gaan in hoeverre Vlamingen klaar zijn om de mobiliteit in hun regio te verduurzamen. Concrete onderzoeksvragen voor dit onderzoek zijn:

- Wat verstaan Vlamingen onder duurzame mobiliteit?
- Wat is hun opinie over duurzame mobiliteit?
- In welke mate zijn ze bereid en klaar om de mobiliteit in Vlaanderen te verduurzamen?
- In welke mate steunen ze het richten van mobiliteitsbeleid en -budgetten op duurzame alternatieven?
- Hoe kijken ze naar verschillende vervoerswijzen?

Dankzij het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, dat de Vlaamse overheid sinds 1994 uitvoert, hebben we een goed zicht op hoe de Vlaming zich verplaatst. Er is echter veel minder data over hoe Vlamingen denken over (duurzame) mobiliteit. Nochtans zijn zowel verplaatsingsgedrag als denkpatronen belangrijk om een modal en mental shift te realiseren. Als overheden willen ingrijpen in het verplaatsingsgedrag, is het natuurlijk in de eerste plaats noodzakelijk om te weten hoe Vlamingen zich verplaatsen. Maar om die modal shift te versnellen, moeten we ook gegevens verzamelen waaruit we kunnen afleiden of mensen klaar zijn om minder met de auto te rijden, en wat ze daarvoor nodig hebben. Een goed zicht op de publieke opinie over duurzame mobiliteit helpt om de juiste beleidskeuzes te maken en doelgericht te communiceren over die keuzes.

De enquête die Mobiel 21 in 2024 uitvoerde zet een belangrijke stap om de publieke opinie over duurzame mobiliteit in Vlaanderen in kaart te brengen.



2 Methode en vragenlijst

Om via een enquête zinvolle uitspraken te doen over de opinie van de Vlaming, is het belangrijk om een representatieve steekproef voor Vlaanderen te hebben. Hiervoor deden we een beroep op het online burgerpanel voor maatschappelijk onderzoek van [Bpact](#). In totaal vulden 2000 Vlamingen, ouder dan 18 jaar, onze enquête in. We stuurden de vragenlijst uit in mei 2024, net voor de regionale, nationale en Europese verkiezingen die dat jaar in België plaatsvonden.

De vragenlijst bestond uit gesloten vragen. We kozen voor een mix van verschillende soorten vragen: meerkeuzevragen met een lijst van antwoordopties om uit te selecteren, stellingen om te beantwoorden via een Likert-schaal met 4 of 5 punten, en tegenstellingen waar mensen hun voorkeur tussen twee uitersten konden aanduiden op een 6-puntenschaal.

Inhoudelijk haalden we deels inspiratie uit bestaand onderzoek via enquêtes. Zo namen we stellingen over uit de CIVITAS SEGMENT-vragenlijst om respondenten in te delen in mobiliteitsprofielen¹. Daarnaast was ook het Nederlandse onderzoek 'Draagvlak transitie verduurzaming mobiliteit' een bron van inspiratie. Deze bestaande onderzoeken vulden we aan met eigen stellingen en vragen om een volledig beeld te krijgen voor Vlaanderen.

Bovendien kozen we ervoor om bepaalde thema's, die in Vlaanderen sterk leven, aan bod te laten komen. Denk maar aan parkeren, circulatieplannen, zone 30, fietsinfrastructuur, investeringen in openbaar vervoer of elektrische auto's. We trachtten hierbij zo volledig mogelijk te zijn en een groot deel van de thema's binnen duurzame mobiliteit te behandelen. Verder legden we respondenten ook concrete beleidsmaatregelen voor. De opvatting over beleidsmaatregelen bevroegen we zowel door ze rechtstreeks te benoemen (bv. 'In woonwijken moet de snelheid worden verlaagd van 50km/u naar 30km/u), alsook door het idee achter bepaalde maatregelen te bevroegen. De opinie over circulatieplannen gingen we bijvoorbeeld na door te vragen of respondenten bereid zijn een beetje langer te rijden met de auto, als dat het sluipverkeer in hun straat doet afnemen.

Meer weten? De volledige vragenlijst kan je [hier](#) terugvinden.

De gekozen werkwijze zorgde ervoor dat de vragenlijst enerzijds peilde naar algemene attitudes en (duurzaam) mobiliteitsgedrag en anderzijds ook naar opvattingen over beleid en overheidsingrepen binnen mobiliteit. Naast de inhoudelijke vragen namen we ook bepaalde achtergrondkenmerken op, zoals vervoermiddelenbezit en verplaatsingsgedrag. Dat zijn belangrijke parameters binnen mobiliteitsonderzoek, die we gebruiken om bepaalde resultaten te verklaren.

¹ De CIVITAS SEGMENT-vragenlijst bevat 18 stellingen die peilen naar de opvatting van mensen over verschillende vervoerswijzen. Op basis van de antwoorden op deze stellingen, kunnen we alle respondenten indelen in acht 'segmenten' of 'mobiliteitsprofielen'. Deze profielen zijn dus niet gebaseerd op verplaatsingsgedrag, maar op attitudes en voorkeuren van mensen over verschillende modi. In dit rapport behandelen we enkel de antwoorden op de stellingen, maar niet de indeling in de profielen.



3 Steekproef

Het panel van Bpact maakt een steekproef mogelijk die representatief is voor de Vlaamse bevolking wat betreft gender, leeftijd (vanaf 18 jaar), provincie en opleidingsniveau. Door een weging toe te passen op basis van deze kenmerken, sluiten de resultaten nog beter aan bij de populatie.

De kenmerken woonplaats en woonomgeving zijn bepalend voor onze mobiliteit en hoe mensen daarover denken. Als we de indeling in Belfius-clusters² volgen, op basis van de gemeente waar iemand woont, stellen we vast dat ongeveer één derde van de respondenten in één van de dertien Vlaamse centrumsteden woont. Dit percentage ligt iets hoger dan in de volledige bevolking, waar ongeveer één op vier in een centrumstad woont. Deze groep is dus wat oververtegenwoordigd in onze steekproef. Verder zien we dat nog eens 9% van de respondenten in 'verstedelijkte gemeenten' woont en 24% in 'gemeenten met een economische aantrekkingskracht'. Langs de andere kant woont 24% in 'woongemeenten' en 9% in 'landelijke gemeenten'.

We vroegen de respondenten om hun woonomgeving zelf te beschrijven. Daaruit leren we dat 37% van hen in een woonbuurt in een stad woont, 36% in een woonbuurt in een dorp, 22% in een landelijke omgeving en 5% aan een verbindingsweg.

Naast woonplaats en woonomgeving kan ook het vervoermiddelenbezit van belang zijn in hoe iemand naar mobiliteit kijkt. 89% van onze respondenten heeft minstens één auto ter beschikking binnen het huishouden. Hetzelfde aandeel (89%) beschikt over minstens één fiets binnen het huishouden (gaande van een traditionele tweewieler tot een elektrische fiets, speedpedelec of bakfiets). Bijna de helft van de respondenten (44%) beschikt over minstens één abonnement op het openbaar vervoer binnen het huishouden (gaande van bus, tram en metro tot trein). De resultaten rond vervoermiddelenbezit liggen in lijn met de cijfers uit [de Gemeente- en Stadsmonitor](#) van 2023. Dit wijst erop dat onze steekproef ook voor mobiliteitsopties representatief is.



² <https://www.belfius.be/publicsocial/NL/onze-expertise/onze-studies/typologie-van-de-gemeenten/index.aspx>



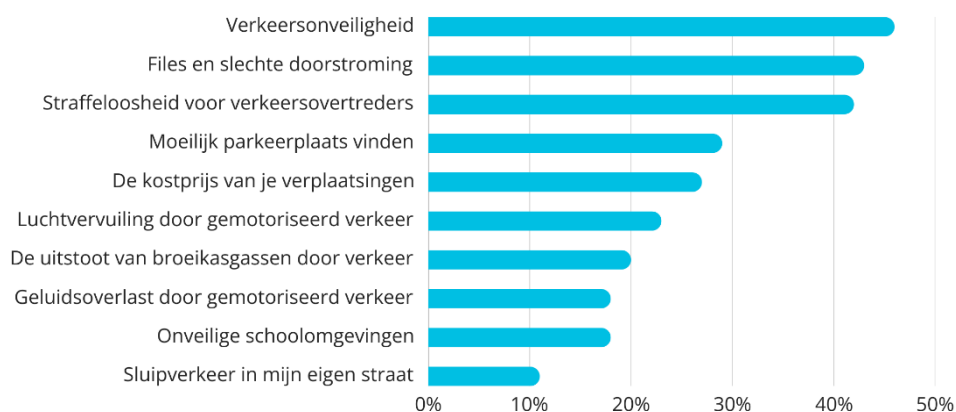
4 De houding van de Vlaming t.o.v. duurzame mobiliteit

Ons onderzoek is er in eerste plaats op gericht om de opinie van de Vlaming over duurzame mobiliteit en verschillende vervoermiddelen na te gaan. Hieronder lijsten we enkele resultaten op.

A. Waar ligt de Vlaming wakker van?

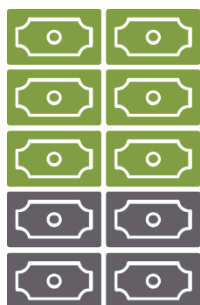
We legden respondenten een lijst voor en vroegen hen om aan te duiden welke volgens hen de drie belangrijkste mobiliteitsproblemen zijn. Hieruit blijkt dat er drie zaken zijn waar de Vlaming het meest van wakker ligt: duidelijk bovenaan staat verkeersonveiligheid, gevolgd door files en slechte doorstroming en vervolgens straffeloosheid voor verkeersovertreders. Met ook nog 18% die onveilige schoolomgevingen aanduiden, is dit een duidelijk signaal dat verkeersveiligheid voor de Vlaming prioriteit krijgt. Daarnaast blijkt betaalbaarheid ook een probleem: meer dan één op vier duidde de kostprijs van verplaatsingen aan. Hoewel luchtvervuiling, uitstoot en geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer wat lager in de lijst staan, geeft nog steeds telkens ongeveer één op vijf aan dat ze hiervan wakker liggen.

Van welke problemen lig jij het meest wakker?



B. Hoe kijkt de Vlaming naar verschillende vervoermiddelen?

Los van hoe de Vlaming kijkt naar specifieke vervoermiddelen, is het interessant om na te gaan welke eigenschappen de Vlaming belangrijk vindt in een vervoermiddel. Betaalbaarheid staat hier bovenaan: bijna 60% duidt dit aan als één van de drie belangrijkste kenmerken van een vervoermiddel. Vervolgens lijkt veiligheid ook hier een prioriteit voor Vlamingen, als het op één na belangrijkste



Betaalbaarheid is het belangrijkste kenmerk van een vervoermiddel.

Bijna 6 op 10 duidt dit aan.

kenmerk van een vervoermiddel (54%). Daarna komen comfort (42%), flexibiliteit (30%) en snelheid (27%). Iets meer dan één op vijf duidt milieuvriendelijkheid of toegankelijkheid aan als belangrijke kenmerken van een vervoermiddel. Ze staan hiermee lager op de rangschikking, hoewel dit twee belangrijke eigenschappen zijn binnen duurzame mobiliteit. Ontspanning geven (12%) en gezond zijn (8%) staan onderaan.



Te voet



70% van de Vlamingen verplaatst zich graag te voet.

Iedereen is op een gegeven moment een voetganger. Uit de resultaten blijkt dat we dat graag doen. Meer dan twee op drie (70%) geeft aan zich graag te voet te verplaatsen. Maar één op tien geeft aan niet van wandelen te houden.

Wel vinden we dat we het meer zouden moeten doen. De meerderheid van de Vlamingen (57%) geeft aan dat ze meer zouden moeten wandelen om fit te blijven.

De fiets

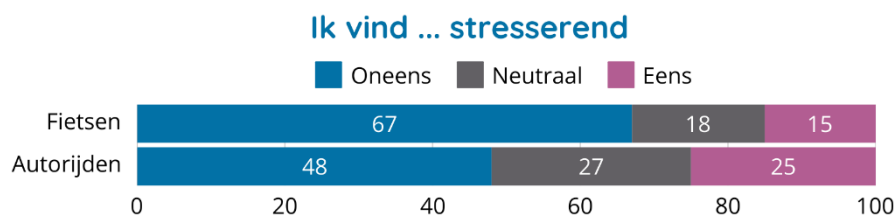
Onze enquête toont aan dat de Vlaming over het algemeen positief staat tegenover verplaatsingen met de fiets. Een ruime meerderheid (62%) geeft aan zich graag met de fiets te verplaatsen.



1 op 5 zegt niet het soort persoon te zijn dat fietst.

Toch geeft ook bijna één op vijf (19%) aan dat die niet het soort persoon is dat fietst. Het positieve gevoel over fietsen overheerst dus, maar is minder uitgesproken dan bij te voet gaan. Het aandeel Vlamingen dat vindt dat ze meer zouden moeten fietsen om fit te blijven ligt dan weer wel bijna even hoog als bij te voet gaan (55%).

Snelheid lijkt geen reden te zijn om niet zo vaak te fietsen dan we eigenlijk zouden willen. Een ruime meerderheid (69%) is het namelijk eens dat fietsen de snelste manier kan zijn om je te verplaatsen. Onveiligheid is mogelijk wel een remmende factor: 15% van de Vlamingen vindt fietsen stresserend. Nog eens 17% antwoordt neutraal op deze stelling. Dat wil zeggen dat bijna één op drie Vlamingen aangeeft niet zonder stress te kunnen fietsen.



Het openbaar vervoer

De fiets heeft in Vlaanderen wel duidelijk de voorkeur op de bus: 2 op 3 (66%) gaat akkoord met de stelling 'In het algemeen neem ik liever de fiets dan de bus'. Ook als alternatief voor de auto lijkt het openbaar vervoer (OV) niet op de eerste plaats te komen. Een minderheid (29%) geeft aan dat het openbaar vervoer voor hen een goed alternatief is voor de auto. Minder Vlamingen identificeren zich als OV-gebruiker in vergelijking met andere vervoermiddelen. Eén op vier (25%) zegt niet het soort persoon te zijn dat de trein neemt en voor de bus is dit zelfs 40%. Van alle alternatieven voor de auto heeft de bus dus de laagste voorkeur.



De auto

De auto lijkt nog steeds de voorkeur te hebben voor een groot deel van de Vlamingen.

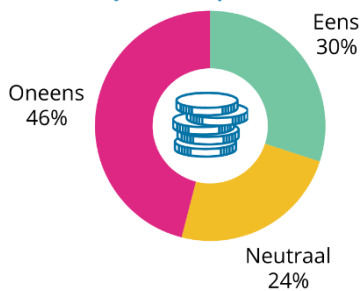


De helft van de autobestuurders gebruikt voor de meeste verplaatsingen het liefst de auto.

De helft (50%) van de autobestuurders zegt dat ze voor de meeste verplaatsingen liever de auto gebruiken dan een ander vervoermiddel. Toch gaat één op drie (33%) niet akkoord met deze stelling. Deze autobestuurders verplaatsen zich dus eigenlijk liever met een ander vervoermiddel.

Een kleine minderheid (10%) geeft aan dat autorijden een manier is om persoonlijkheid te uiten. Een iets grotere groep, één op vier autobestuurders (26%), zegt graag met de auto te rijden puur voor het plezier. Aan de andere kant is 50% van de autobestuurders het hier niet mee eens. De helft rijdt dus niet met de auto puur voor het plezier. Bovendien vindt één op vier (25%) autorijden stresserend. Dit is meer dan het aantal Vlamingen dat fietsen stresserend vindt (17%).

De auto is de goedkoopste manier om mij te verplaatsen



Een gebrek aan kennis over de alternatieven voor de auto lijkt er niet te zijn: een grote meerderheid (80%) zegt te weten hoe die zich duurzamer kan verplaatsen. De beschikbaarheid van deze alternatieven lijkt wel moeilijker te liggen.

Zo geeft 40% van de autobestuurders aan dat alternatieven voor de auto gebruiken te veel moeite kost. Bijna dezelfde groep (37%) is het daar niet mee eens.

Daarnaast is de auto voor 30% van de Vlamingen de goedkoopste manier om zich te verplaatsen. Deze groep beschouwt de alternatieven dus als (te) duur in vergelijking met de auto.

Nochtans lijkt een grote groep ook voordelen te zien van minder autogebruik. De helft (50%) voelt namelijk een morele plicht om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Bovendien is telkens een grote meerderheid (77%) het ermee eens dat het goed is voor het klimaat als mensen hun auto vaker laten staan en dat minder autoverkeer zorgt voor betere luchtkwaliteit. Dat minder autogebruik tot meer sociaal contact leidt, daar zijn dan weer minder mensen van overtuigd: 31% gaat ermee akkoord dat bewoners meer contact met elkaar hebben in autoluwe buurten of straten. De groep die hier niet mee akkoord gaat is echter nog kleiner (25%).



77% is het eens dat het goed is voor klimaat als mensen hun auto vaker laten staan.



38% van de autobestuurders is niet geïnteresseerd in het verminderen van hun autogebruik.



50% voelt een morele plicht om hun uitstoot van broeikasgassen te verminderen.



54% vindt dat mensen hun auto zo veel mogelijk moeten kunnen gebruiken als ze zelf willen.

Op basis van deze resultaten lijken de meeste Vlamingen zich bewust van de voordelen of positieve gevolgen van minder autogebruik. Toch is een meerderheid het ermee eens dat mensen hun auto zo

veel mogelijk moeten kunnen gebruiken als ze zelf willen (54%). Bovendien geeft 38% van de autobestuurders aan niet geïnteresseerd te zijn in het verminderen van hun autogebruik.

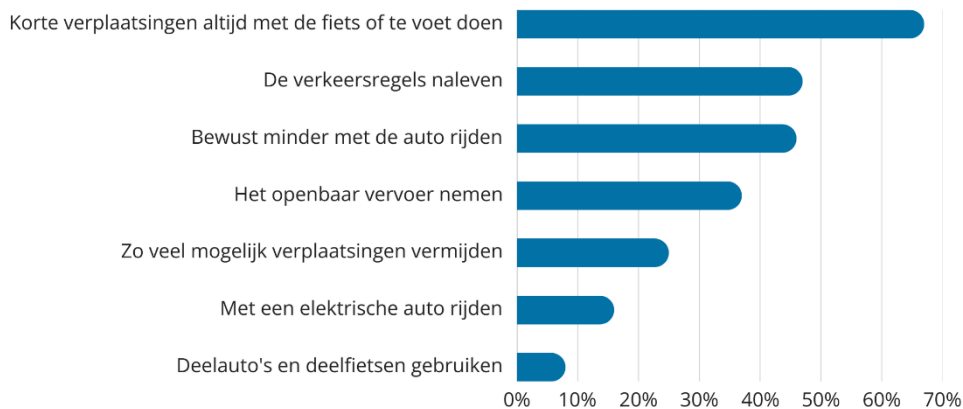
C. Duurzaam handelen in mobiliteit

Voor we ingaan op hoe Vlamingen kijken naar beleidsmaatregelen om mobiliteit te verduurzamen, kijken we eerst naar hoe de Vlaming staat tegenover acties die individuen zelf kunnen nemen.

Wanneer werd gevraagd welke duurzame acties het belangrijkste zijn, blijkt 'korte verplaatsingen (onder 5km) altijd met de fiets of te voet doen' duidelijk bovenaan te staan. Twee op drie duidt dit aan (67%). Nog eens bijna de helft (46%) duidt 'bewust minder met de auto rijden' aan, waarmee het op de derde plaats staat. Dat wijst erop dat de auto minder gebruiken volgens Vlamingen de belangrijkste duurzame handeling is die iemand kan stellen.

Zaken die autogebruik 'verduurzamen' zonder het verbruik te verminderen staan helemaal onderaan de lijst: met een elektrische auto rijden (16%) en deelauto's en deelfietsen gebruiken (8%). Duurzamer handelen in mobiliteit lijkt voor Vlamingen bovendien over het verschuiven van bestaande verplaatsingen te gaan, eerder dan het zo veel mogelijk vermijden van verplaatsingen. Dat laatste wordt slechts door een kwart aangeduid, terwijl 'korte verplaatsingen altijd met de fiets of te voet doen' bovenaan staat en 'het openbaar vervoer nemen' door 37% wordt aangeduid. Ten slotte is 'de verkeersregels naleven' voor bijna de helft (47%) een van de belangrijkste duurzame acties.

Welke duurzame acties vind jij het belangrijkste



We gingen ook na hoe vaak Vlamingen deze duurzame acties ondernemen. Hoewel het duidelijk bovenaan stond als belangrijkste duurzame actie, geeft 17% aan korte verplaatsingen (bijna) nooit met de fiets of te voet af te leggen. Een derde van deze groep geeft aan dit niet te kunnen, terwijl een vierde aangeeft het niet te willen. Nog eens 12% geeft aan het zowel niet te willen én niet te kunnen. 29% zegt het wel te willen en kunnen, maar heeft het nog niet gedaan. Ten slotte zegt 23% korte verplaatsingen enkel 'soms' te voet of met de fiets af te leggen.





48%
gebruikt zelden tot
nooit het
openbaar vervoer.

Verder valt het op dat bijna de helft (48%) aangeeft zelden of nooit het openbaar vervoer te nemen. Telkens 26% geeft aan het respectievelijk 'soms' of 'vaak tot altijd' te doen. Van diegenen die zelden tot nooit het openbaar vervoer nemen, zegt 38% dat ze dit niet willen. 30% van de niet OV-gebruikers geeft aan het openbaar vervoer niet te kunnen gebruiken, en nog eens 12% zegt het niet te willen én niet te kunnen. Een vijfde van diegenen die het openbaar vervoer niet gebruiken geeft aan het wel te kunnen en te willen, maar het nog niet gedaan te hebben.

Waarom neem je zelden tot nooit het openbaar vervoer?

Ik wil en kan het wel, maar heb het nog niet gedaan
21%

Ik wil en kan het niet
12%



Ik wil het niet
38%

Ik kan het niet
29%

Verplaatsingen vermijden blijkt ook niet eenvoudig te zijn voor de meeste Vlamingen. Eén op vijf zegt dit 'vaak of altijd' te doen, terwijl 30% 'zelden of nooit' verplaatsingen vermijdt. Dit is vooral omdat ze aangeven geen verplaatsingen te willen vermijden (46% 'wil het niet'). Bijna een vierde (23%) zegt geen verplaatsingen te kunnen vermijden, terwijl 17% het wel wil of kan, maar het gewoon nog niet doet.

Deelmobiliteit lijkt ten slotte nog niet breed ingeburgerd in Vlaanderen. 9 op 10 Vlamingen zegt zelden tot nooit deelauto's of deelfietsen te gebruiken. De belangrijkste reden hiervoor lijkt een gebrek aan interesse te zijn: 39% duidt 'ik wil het niet' aan. Ook een gebrek aan aanbod lijkt een belangrijke reden te zijn: 29% zegt het niet te kunnen. Bijna één op vier zegt ten slotte het wel te willen én te kunnen, maar het nog niet gedaan te hebben (23%).



5 Hoe kijkt de Vlaming naar (duurzaam) mobiliteitsbeleid?

Ons onderzoek peilde ten tweede ook naar de opvattingen van Vlamingen over mobiliteitsbeleid en overheidsingrepen in dat beleid. Hieronder lijsten we opnieuw enkele resultaten op.

A. Favoriete beleidsmaatregelen

Om een beeld te krijgen van mobiliteitsmaatregelen die een voorkeur genieten onder Vlamingen, vroegen we hen om drie favorieten te selecteren uit een lijst met mogelijke maatregelen. En dat zowel voor het bovenlokale als het lokale niveau.

Favoriete beleidsacties bovenlokaal

Beleidsmaatregel	Aangeduid
De prijs van het openbaar vervoer verlagen	59%
Eén ticket invoeren voor alle vormen van openbaar vervoer	46%
Meer fietssnelwegen aanleggen	32%
Het aantal ritten van het openbaar vervoer verhogen	31%
Het aantal haltes voor openbaar vervoer verhogen	30%
Het aantal gereden kilometers met de auto belasten	20%
Park & Rides voorzien in de rand van steden	19%
Investeren in grootschalige weginfrastructuur voor auto's	18%
Het gebruik van elektrische auto's financieel stimuleren	15%

Favoriete beleidsacties lokaal

Beleidsmaatregel	Aangeduid
Fietspaden aanleggen en verbeteren	68%
Alle haltes en stations voor iedereen toegankelijk maken	48%
Investeren in meer handhaving	25%
De snelheid in woonwijken verlagen naar 30km/u	25%
Fietsstraten invoeren	22%
Meer openbare laadpalen installeren	20%
Snelheidsremmers aanleggen	14%
Circulatieplannen opstellen met meer éénrichtingsstraten en knips voor auto's	14%
Het aanbod deelauto's verhogen	8%

Bovenlokaal zijn de resultaten heel duidelijk: de Vlaming legt de prioriteit bij een sterk(er) openbaar vervoer. Vier van de vijf meest geprefereerde maatregelen hebben met het openbaar vervoer te maken, met bovenaan het verlagen van de prijs van tickets. Ruim meer dan de helft (59%) duidt deze maatregel aan. Ook vereenvoudiging van het openbaar vervoer lijkt een prioriteit te zijn: bijna de helft (46%) duidt 'één ticket invoeren voor alle vormen van openbaar vervoer' aan. Ten slotte geeft een grote groep Vlamingen aan dat het vergroten van het OV-aanbod bij hun favoriete beleidsmaatregelen hoort. Telkens ongeveer 30% duidt 'het aantal ritten verhogen' of 'het aantal haltes verhogen' aan. Tussen de maatregelen gericht op openbaar vervoer staat ook 'meer fietssnelwegen aanleggen', aangeduid door één op drie (32%). Uit de favoriete beleidsmaatregelen blijkt een duidelijke voorkeur voor investeringen in duurzame alternatieven voor de wagen. Maatregelen gericht op automobilititeit,



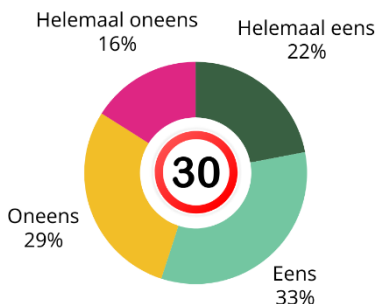
zoals ‘investeren in grootschalige weginfrastructuur voor auto’s’ en ‘het gebruik van elektrische auto’s financieel stimuleren’, staan onderaan.

Ook bij de lokale maatregelen vinden we maatregelen gericht op de fiets en het openbaar vervoer bovenaan terug. Meer dan 2 op 3 (68%) duidt ‘fietspaden aanleggen en verbeteren’ aan als één van hun favoriete lokale beleidsmaatregelen, waardoor het heel duidelijk op de eerste plaats komt. Daarnaast duidt nog eens één op vijf (22%) de ‘fietsstraten invoeren’ aan. Ook ‘haltes en stations voor iedereen toegankelijk maken’ is belangrijk, bijna de helft (48%) duidt dit aan. Daaronder komen twee maatregelen die voor één op vier Vlamingen bij hun favoriete lokale beleidsmaatregelen horen: ‘investeren in meer handhaving’ en ‘de snelheid in woonwijken verlagen naar 30km/u’. Circulatieplannen en snelheidsremmers lijken dan weer iets minder populair (14%). Dat deelmobiliteit nog niet volledig ingeburgerd is, blijkt hier opnieuw: slechts 8% duidt ‘het aanbod deelauto’s verhogen’ aan als een van hun favoriete lokale beleidsmaatregelen.

In de volgende paragrafen behandelen we enkele specifieke mobiliteitsmaatregelen in de diepte. Het gaat om thema’s die actueel zijn en voor debat zorgen. Aan de hand van stellingen en tegenstellingen gingen we na hoe Vlamingen kijken naar deze specifieke thema’s.

B. Zone 30

In woonwijken moet de snelheid worden verlaagd van 50km/u naar 30km/u



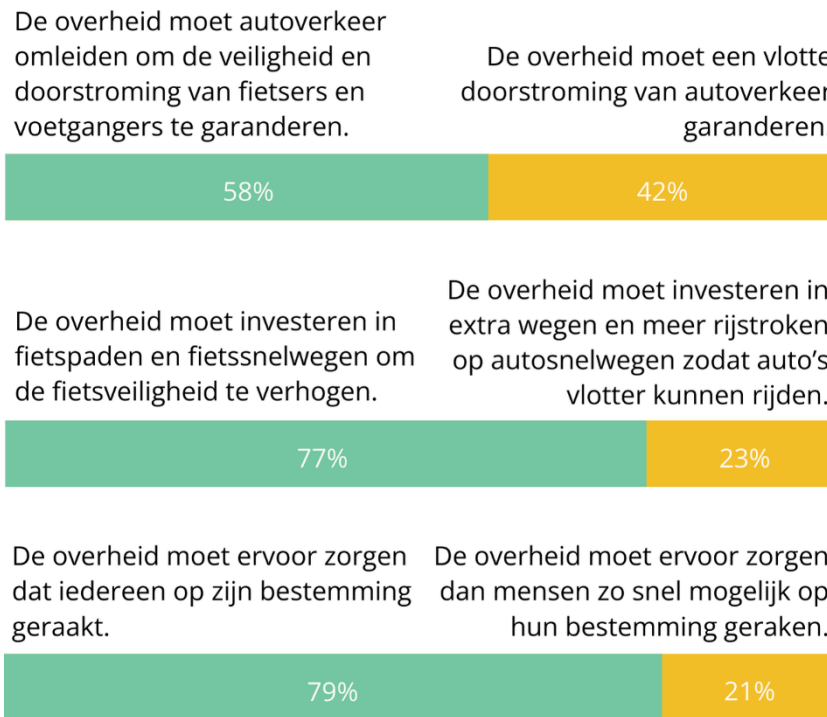
In het overzicht van favoriete lokale beleidsmaatregelen staat ‘de snelheid in woonwijken verlagen naar 30km/u’ op een gedeelde derde plaats. Voor één op vier Vlamingen is een zone 30 in woonwijken dus één van de meest geprefereerde mobiliteitsmaatregelen die een lokaal bestuur kan nemen. We legden echter ook rechtstreeks de stelling voor of de snelheid in woonwijken moet worden verlaagd van 50km/u naar 30km/u. Een kleine meerderheid blijkt voorstander: 55% gaat akkoord met de snelheidsverlaging. De manier waarop dit gebeurt, lijkt wel belangrijk te zijn. 86% van de Vlamingen gaat akkoord met de stelling dat een zone 30 pas werkt als ze zo is ingericht dat automobilisten zich ook aan die snelheidslimiet houden. Een goede inrichting biedt dus kansen om het draagvlak voor zone 30 nog te verhogen.

C. Circulatieplannen en doorstroming

Files en slechte doorstroming staan op de tweede plaats van mobiliteitsproblemen waar Vlamingen wakker van liggen (43%). De vraag is dan wat juist het probleem is met de doorstroming en hoe de overheid best ingrijpt.

Enkele stellingen uit het onderzoek bieden meer inzicht in hoe de Vlaming dit probleem het liefst aangepakt ziet. Deze stellingen brengen wat nuance in het doorstromingsverhaal. Uit één van de tegenstellingen, waarbij respondenten één van twee stellingen moesten selecteren, lijkt de Vlaming eerder voorstander van maatregelen die ‘de veiligheid en doorstroming van fietsers en voetgangers garanderen’. Een meerderheid van 58% kiest voor deze optie, terwijl de overige 42% zegt dat ‘de overheid een vlotte doorstroming van autoverkeer moet garanderen’. Ook bij de tegenstelling ‘investeren in fietspaden en fietssnelwegen om fietsveiligheid te verhogen’ tegenover ‘investeren in

extra wegen en rijstroken zodat auto's vlotter kunnen rijden' kiest een grote meerderheid (77%) voor de fietsoptie. Bovendien lijkt snelheid en doorstroming ook minder belangrijk te zijn als het tegenover bereikbaarheid voor iedereen geplaatst wordt. In deze tegenstelling kiest een grote meerderheid (79%) voor 'de overheid moet ervoor zorgen dat iedereen op zijn bestemming geraakt'. 21% duidt de andere optie aan: 'de overheid moet ervoor zorgen dat mensen zo snel mogelijk op hun bestemming geraken'.



Om de doorstroming lokaal te regelen maken lokale besturen vaak gebruik van circulatieplannen. 'Circulatieplannen opstellen met meer éénrichtingsstraten en knips voor auto's' blijkt echter een minder populaire maatregel uit de lijst met lokale beleidsacties. Slechts 14% duidt dit aan.



76% is bereid een beetje langer te rijden met de auto als dat zorgt voor minder sluisverkeer.

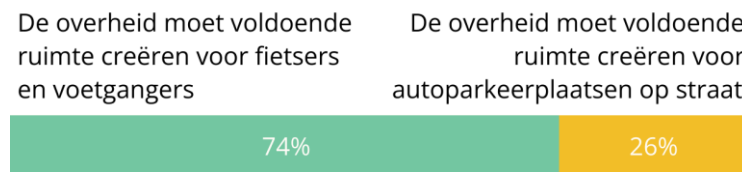
Als we echter stellingen voorleggen die circulatiemaatregelen linken aan mogelijke positieve gevolgen, lijkt het draagvlak al groter. Zo is ongeveer drie op vier (76%) Vlamingen bereid om een beetje langer te rijden als dat zorgt voor minder sluisverkeer in de eigen straat. Een even grote groep (77%) vindt het geen probleem om iets langer te rijden met de auto als er zo meer ruimte vrijkomt voor fietsers en voetgangers.

D. Parkeren en ruimtegebruik

Parkeren en hoe we de publieke ruimte organiseren is ook een actueel thema, dat heel wat aandacht krijgt. 'Moeilijk een parkeerplaats vinden' kwam met 29% op de derde plaats bij de problemen waar Vlamingen het meest van wakker liggen. Dat zou erop kunnen wijzen dat autoparkeerplaatsen voor een grote groep Vlamingen prioritair zijn. In een tegenstelling plaatsten we twee zaken expliciet



tegenover elkaar om dit na te gaan: ‘ruimte creëren voor fietsers en voetgangers’ of ‘ruimte creëren voor autoparkeerplaatsen op straat’. Hieruit blijkt dat drie op vier Vlamingen (74%) aangeeft dat de overheid de publieke ruimte eerder moet inrichten met oog op fietsers en voetgangers dan autoparkeerplaatsen op straat te voorzien. De resultaten tonen ook aan dat 2 op 3 Vlamingen (67%) vinden dat de overheid rustiger verkeer in woonbuurten voorrang moet geven op maatregelen die ervoor zorgen dat mensen zo dicht mogelijk bij hun bestemming kunnen parkeren.

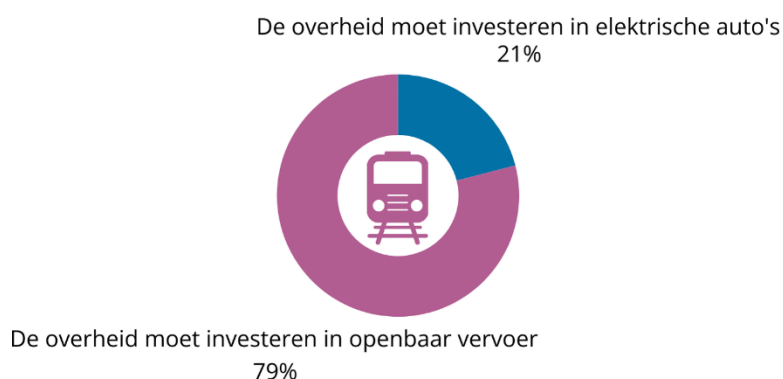


Ook zonder een tegengestelde gaat het om een minderheid die vindt dat je de auto overal moet kunnen parkeren zodat je niet te ver moeten wandelen naar je bestemming (37%). 63% van de Vlamingen is het oneens met deze stelling, en lijkt het dus eens te zijn dat autoparkeerplaatsen niet overal voorzien moeten of kunnen worden.

E. Openbaar vervoer

Slechts een minderheid ziet het openbaar vervoer als een goed alternatief voor de auto. Bovendien geeft bijna de helft aan ‘zelden of nooit’ het openbaar vervoer te nemen. Toch komt het openbaar vervoer sterk naar voren bij de favoriete bovenlokale maatregelen: vier van de vijf meest aangeduide maatregelen hebben te maken met investeren in het openbaar vervoer. Dat er een groot draagvlak is voor investeringen in het openbaar vervoer blijkt opnieuw uit het feit dat maar liefst 95% van de respondenten akkoord gaat met de stelling dat de overheid moet investeren in efficiënt openbaar vervoer zodat meer mensen het kunnen gebruiken.

Voor de grote meerderheid van de Vlamingen heeft investeren in het openbaar vervoer (bv. groter aanbod, goedkopere tickets) bovendien ook duidelijk de voorkeur op overheidsinvesteringen in elektrische auto's (bv. laadpalen installeren, subsidies bij aankoop): 79% kiest in deze tegenstelling voor investeren in het openbaar vervoer tegenover 21% voor investeren in elektrische auto's.



6 Conclusie

Met haar enquête wil Mobiel 21 een beter zicht krijgen op hoe Vlamingen kijken naar duurzame mobiliteit en welke beleidsmaatregelen hun voorkeur wegdragen. Dit rapport levert een aantal interessante conclusies op.

Zo geeft de ruime meerderheid van de Vlamingen (70%) aan zich graag **te voet** te verplaatsen en vindt 57% dat die zich meer te voet zou moeten verplaatsen. Daarnaast verplaatst ook een ruime meerderheid (62%) zich graag met de **fiets**. 55% wil nog meer fietsen. Een grote groep Vlamingen verplaatst zich dus graag actief en wil dit ook meer doen. Er is dan ook brede steun voor maatregelen die inzetten op het versterken van de fietsinfrastructuur. Zo geeft 2 op 3 Vlamingen de aanleg en verbetering van fietspaden aan als een favoriete lokale beleidsmaatregel. 30% duidt de aanleg van meer fietssnelwegen aan als een favoriete bovenlokale maatregel.



De enquête ging ook de steun na voor een aantal maatregelen met een positief effect op de actieve weggebruiker. Fietsers en voetgangers dus. Zo blijkt dat een meerderheid van de Vlamingen voorstander is van **zone 30** in woonwijken. Daarbij geven ze aan dat het belangrijk is om die infrastructuur leesbaar te ontwerpen. Hoewel circulatieplannen niet bovenaan de lijst van favoriete maatregelen eindigde, geeft de meerderheid van de Vlaming prioriteit aan veiligheid voor voetgangers en fietsers en niet aan de vlotte doorstroming van autoverkeer. We stellen dus vast dat maatregelen die de **veiligheid en doorstroming van actieve weggebruikers** garanderen, zoals fietsinfrastructuur, zone 30 en circulatiemaatregelen, de voorkeur genieten.

Hoewel de helft van de Vlamingen (48%) zelden of nooit het **openbaar vervoer** neemt, staan maatregelen met betrekking tot openbaar vervoer steeds in de top 3. Bovenlokaal eindigen vier maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren in de top 5. Lokaal kiest de helft van de Vlamingen (48%) de toegankelijkheid van haltes en stations als een van hun favoriete maatregelen. Ook in vergelijking met investeringen in elektrische wagens vindt 79% van de Vlaming dat de overheid eerder moet investeren in openbaar vervoer.

Toch lijkt de **auto** nog steeds populair bij veel Vlamingen. De helft (50%) van de autobestuurders zegt dat ze voor de meeste verplaatsingen liever de auto gebruiken dan een ander vervoermiddel. De kostprijs lijkt hier voor een grote groep bepalend. **Betaalbaarheid** is namelijk het meest gekozen kenmerk dat een vervoermiddel moet hebben, en voor 30% is de auto de goedkoopste manier om zich te verplaatsen. Bovendien is ook 54% het eens dat mensen de auto zo veel moeten kunnen gebruiken



als ze zelf willen. Dit wil echter niet zeggen dat de overheid volgens de Vlaming vooral in automobilititeit moet investeren. Wanneer de Vlaming moet kiezen voor investeringen in bijkomende wegen en rijstroken of bijkomende fietspaden en -snelwegen, draagt de fiets een hogere prioriteit voor 77%. Ten slotte is ook een ruime meerderheid van de Vlamingen (77%) het eens dat lager autogebruik positief is voor het klimaat en de luchtkwaliteit.



© De Lijn

De resultaten van de enquête vormen **een eerste belangrijke stap** naar meer en beter inzicht in opvattingen over (duurzame) mobiliteit. Dit rapport kan een aanzet geven voor verder onderzoek. Zo is het in de eerste plaats interessant om enkele thema's en resultaten uit dit rapport grondiger te bestuderen. Op die manier kunnen we bijvoorbeeld nagaan of bepaalde groepen anders kijken naar verschillende vervoerswijzen, en of het eigen verplaatsingsgedrag een rol speelt in de houding ten aanzien van specifieke beleidsmaatregelen.

Heel wat thema's komen aan bod in de enquête. Er blijft ruimte om dieper in te gaan op die thema's. Opvattingen rond parkeren, circulatieplannen en doorstroming zouden bijvoorbeeld via meer kwalitatief onderzoek uitgediept kunnen worden. Ook de houding van Vlamingen tegenover verschillende vormen van openbaar vervoer, en de oorzaak achter het lage OV-gebruik (50% van de Vlamingen), is een relevante piste voor diepgravender onderzoek.

Kortom: er zijn interessante kansen voor bijkomend onderzoek naar de opvatting van de Vlaming over (duurzame) mobiliteit. Dat onderzoek kan lokale en bovenlokale overheden handvaten geven om de **mental en modal shift** verder te stimuleren. Laat dit rapport een uitnodiging zijn om verder te werken aan sociaal onderzoek naar (duurzame) mobiliteit.

7 Contact

Meer weten over de methode, vragenlijst, steekproef of resultaten van dit onderzoek?



Sam Delespaul

Onderzoeker bij Mobiel 21

sam.delespaul@mobi21.be



Eva De Vrij

Projectleider bij Mobiel 21

eva.devrij@mobi21.be

Mobiel 21

Mobiel 21 zet mensen in beweging. We zijn een vzw die werk maakt van straten op mensenmaat, met minder auto's en meer ontmoeting. We inspireren en activeren mensen om zich duurzaam en slim te verplaatsen. Als onafhankelijk centrum doen we ook onderzoek. Zo ontwikkelen en verspreiden we kennis die organisaties en beleidsmakers helpt om te werken aan duurzame gedragsverandering.

www.mobi21.be



