

TeamAlert

jongeren met **impact**

**JONGEREN EN NIEUWE
VERVOERSMIDDELEN**

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Megan van Meer

Juli 2020

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.

INHOUD

Aanleiding	4
Achtergrond	4
Onderzoekopzet & methode	6
Onderzoeksvraag:	6
Deelvragen:	6
Deelnemers & Werving	6
Opzet vragenlijst	6
Resultaten	8
In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets?	8
Wat is de motivatie voor het gebruik van de elektrische fiets?	8
Hoe staan jongeren ten opzichte van de elektrische fiets?	9
Hoe staan jongeren ten opzichte van de veiligheid van de elektrische fiets?	10
In hoeverre maken jongeren gebruik van LEV's?	10
Attitude ten opzichte en kennis van LEV's	12
Hoe staan jongeren ten opzichte van de veiligheid van de elektrische fiets?	14
Conclusie & discussie	15
In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?	15
Wat is de motivatie voor het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?	15
Hoe staan jongeren tegenover het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?	15
Hoe staan jongeren tegenover de veiligheid van het gebruik van deze vervoersmiddelen?	16
Aanbevelingen	16
Bronnen	17

Aanleiding

De afgelopen jaren zijn er steeds meer nieuwe elektrische vervoersmiddelen bij consumenten geïntroduceerd. Van de welbekende elektrische fiets tot *hoverboards* en elektrische stepjes. Het is onduidelijk hoeveel jongeren van deze vervoersmiddelen gebruik maken en welke motivaties en attitudes zij hebben ten opzichte van het gebruik van deze vervoersmiddelen.

Omdat jongeren die gebruik maken van deze vervoersmiddelen zich in een kwetsbare positie bevinden is het van belang om op de hoogte te zijn in hoeverre zij deze vervoersmiddelen gebruiken en hoe dit zich mogelijk gaat ontwikkelen. Op deze manier kan TeamAlert hun belangen zo goed mogelijk behartigen en tijdig aandacht besteden aan dit onderwerp in onze interventies.

TeamAlert zal daarom door middel van een vragenlijst onderzoek de volgende onderzoeksvraag beantwoorden: In hoeverre gebruiken jongeren nieuwe vervoersmiddelen en wat is hun houding ten opzichte van en motivatie voor het gebruik van deze vervoersmiddelen?

Achtergrond

Het meest gebruikte en meest bekende nieuwe vervoersmiddel is de elektrische fiets. Er zijn geen cijfers bekend over hoeveel jongeren gebruik maken van een e-bike. Wanneer we kijken naar de verkoopcijfers van fietsen in het algemeen, is te zien dat er in 2018 al meer elektrische fietsen verkocht werden dan 'gewone' fietsen (BOVAG, 2020). Steeds meer mensen gaan een elektrische fiets gebruiken, het is daarom aannemelijk dat ook steeds meer jongeren een e-bike gebruiken. Fietsverkopers bevestigen deze aanname, zij krijgen steeds vaker jongeren (en hun ouders) in de winkel om een e-bike aan te schaffen (Brabants Dagblad, 2018).

Naast gebruikscijfers ontbreken er ook gegevens over wat jongeren eigenlijk vinden van de elektrische fiets en waarom zij ervoor kiezen om dit type fiets te gebruiken. Toen de elektrische fiets geïntroduceerd werd, ontstond het idee dat deze fiets vooral door oudere mensen gebruikt werd. Volgens fietshandelaren is dit echter al lang niet meer het geval en schamen jongeren zich niet meer voor het gebruik van een elektrische fiets (Brabants Dagblad, 2018).

Onderzoek onder Israëlische jongeren laat een aantal redenen zien waarom zij een elektrische fiets gebruiken (Elias & Gitelman, 2019): het kost minder moeite dan fietsen met een gewone fiets, er wordt minder gezweet dan bij het gebruik van een gewone fiets, vrienden die een elektrische fiets gebruiken, door de elektrische fiets kunnen zij zelfstandig van en naar school reizen, door de elektrische fiets kunnen zij zelfstandig naar nieuwe bestemmingen reizen, en de elektrische fiets geeft ze een gevoel van vrijheid.

Het is waarschijnlijk dat de motivaties voor e-bikegebruik onder Nederlandse jongeren voor een gedeelte overeenkomen met die van Israëlische jongeren. Deze motivaties zijn daarom een mooi startpunt voor dit onderzoek. De situatie van Israëlische jongeren en Nederlandse jongeren is echter verschillend op meerdere punten, onder andere de mate waarin fietsen een onderdeel is van de cultuur, maar ook de regels rondom elektrisch fietsen en de beschikbare infrastructuur. Daarom is het belangrijk om de motivaties voor het gebruik van de elektrische fiets voor Nederlandse jongeren in het specifiek te achterhalen.

Over het gebruik van andere typen nieuwe vervoersmiddelen is nog veel minder bekend. Het gebruik van deze vervoersmiddelen, zoals *hoverboards*, elektrische stepjes en skateboards, is over het algemeen verboden op de openbare weg. Enkel elektrische stepjes die ondersteuning bieden bij het stappen, net zoals bij een elektrische fiets gaan ze niet vooruit zonder dat er zelf gestept wordt, zijn toegestaan op de openbare weg. Uit het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van de Tweede Kamer op 5 februari jl. blijkt echter dat er nieuwe wetgeving ontwikkeld gaat worden waardoor mogelijk meer van dit soort licht elektrische voertuigen (LEV) toegestaan zullen worden op de openbare weg (Tweede Kamer, 2020).

Belgisch onderzoek naar nieuwe elektrische vervoersmiddelen (Segway, elektrische eenwieler, *hoverboard* en elektrische step) laat zien dat deze vervoersmiddelen voor zowel woon-/werkverkeer gebruikt worden, als voor ander persoonlijk vervoer en recreatie (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 2017). Enkel het *hoverboard* werd vooral voor recreatie gebruikt en niet voor andere typen vervoer. In relatie tot ongevallen laten de resultaten zien dat, in vergelijking met de Segway en de e-step, de elektrische eenwieler en de *hoverboard* het vaakst tot ongevallen leiden. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers van dit Belgische onderzoek was 40 jaar oud, zo'n 85% van de deelnemers maakte gebruik van een elektrische eenwieler.

In dit onderzoek zullen we een eerste verkenning doen naar hoe jongeren ten opzichte van deze vervoersmiddelen staan, of zij deze (willen) gebruiken en waarvoor zij deze zouden gebruiken.

Onderzoekopzet & methode

Door middel van het verspreiden van een online vragenlijst zullen de volgende onderzoeksvraag en bijbehorende deelvragen beantwoord worden:

Onderzoeksvraag:

In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen en wat is hun houding ten opzichte van deze voertuigen?

Deelvragen:

- ◆ In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?
- ◆ Wat is de motivatie voor het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?
- ◆ Hoe staan jongeren tegenover het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?
- ◆ Hoe staan jongeren tegenover de veiligheid van het gebruik van deze voertuigen?

Deelnemers & Werving

De online vragenlijst is verspreid onder het jongerenpanel van TeamAlert en via social media. Er hebben 549 jongeren tussen de 12 en 24 jaar deelgenomen aan het onderzoek. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers is 17.4 jaar (SD = 2.56). 44.4% van de deelnemers is man, 54.6% is vrouw, 0.9% geeft aan niet in het hokje man/vrouw te passen. 18% van de deelnemers is laag opgeleid, 61.4% is middelbaar opgeleid, 19.1% is hoog opgeleid.

Opzet vragenlijst

De vragenlijst is opgesplitst in een set met vragen over de elektrische fiets en een set met vragen over andere nieuwe vervoersmiddelen. Met deze nieuwe vervoersmiddelen bedoelen we de elektrische step, het elektrische skateboard, het *hoverboard*, en de elektrische eenwieler. Dit zijn vervoersmiddelen die recent geïntroduceerd zijn, maar nog niet zijn toegestaan op de openbare weg.

Elektrische fiets

In de set met vragen over de elektrische fiets wordt gevraagd naar frequentie van gebruik, reden voor gebruik (bijvoorbeeld om naar school te fietsen) en motivatie voor gebruik (bijvoorbeeld omdat het sneller is). De stellingen over motivatie voor gebruik zijn gebaseerd op een Israëlisch onderzoek naar het gebruik van elektrische fietsen onder jongeren (Elias & Gitelman, 2019).

Tot slot worden er een aantal vragen gesteld om de houding van jongeren ten opzichte van de elektrische fiets te achterhalen. Deze vragen worden zowel aan niet gebruikers als gebruikers gesteld. Deze vragen focussen op zowel op veiligheid als op algemene attitude. Waar mogelijk zijn de vragen gesteld door middel van een semantische differentiaal, op deze manier zijn de stellingen zo neutraal mogelijk geformuleerd. De vragen over attitude zijn gebaseerd op zowel redenen voor gebruik die naar voren komen uit het onderzoek van Elias & Gitelman (2019), als op attitudes die mogelijk spelen onder jongeren over de elektrische fiets (zoals 'een elektrische fiets is voor oudere mensen'; Brabants Dagblad, 2018), als een meer algemene attitude meting zoals deze gebruikt wordt in marktonderzoek (Spears & Singh, 2004).

De vragen over veiligheid zijn gebaseerd op een onderzoek naar attitude ten opzichte van verkeersveiligheid in het algemeen (Ulleberg & Rundmo, 2003). In dit onderzoek meten ze risicoperceptie gebaseerd op emoties (bijvoorbeeld de angst voor een ongeval) en op cognitie (bijvoorbeeld de kans om te vallen).

Licht elektrische voertuigen

De set met vragen over LEV's start met een aantal vragen over gebruik. Per vervoersmiddel (elektrische step, elektrische skateboard, *hoverboard*, elektrische eenwieler) wordt aan de jongeren gevraagd of zij dit vervoersmiddel gebruiken, zo ja hoe vaak, waarvoor en ter vervanging van welk ander type van vervoer. Daarnaast zijn

we benieuwd of jongeren op de hoogte zijn van de regelgeving rondom deze vervoersmiddelen. Dit toetsen we door te vragen of jongeren weten of deze vervoersmiddelen toegestaan zijn op de openbare weg.

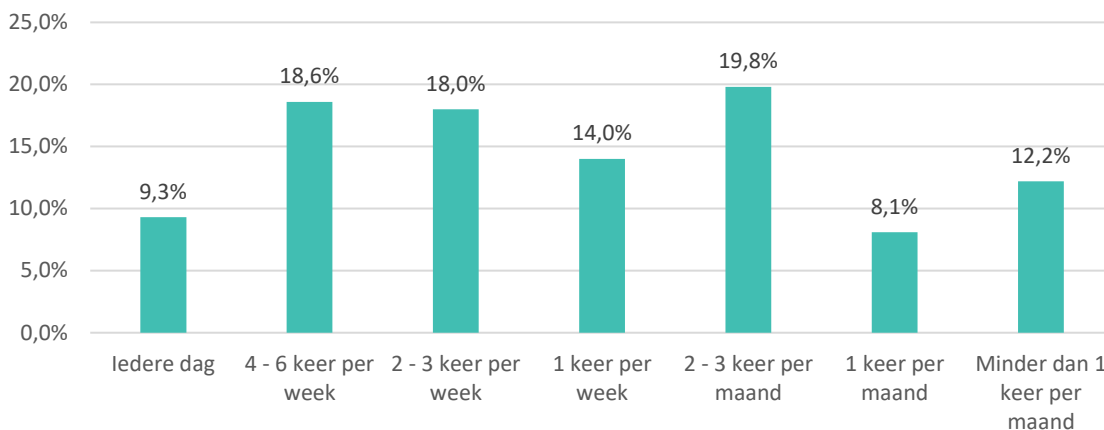
Tot slot vragen we naar de houding van jongeren ten opzichte van deze nieuwe vervoersmiddelen. Deze vragen worden aan zowel gebruikers als niet-gebruikers gesteld. Om de lengte van de vragenlijst te beperken vragen we naar de vier genoemde vervoersmiddelen samen. De vragen over houding focussen zich zowel op attitude als op veiligheid en komen overeen met de vragen naar de elektrische fiets. Daarnaast zijn er een aantal vragen toegevoegd op basis van een Belgisch onderzoek naar het gebruik van nieuwe vervoersmiddelen (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 2017). Die meten hoe serieus jongeren deze nieuwe vervoersmiddelen nemen en of zij deze vervoersmiddelen vooral als recreatie zien of als vervanging voor een ander type vervoer, zoals de fiets.

Resultaten

In dit onderzoek zijn er vragen gesteld over meerdere vervoersmiddelen. Eerst zullen de resultaten met betrekking tot de vragen over de elektrische fiets besproken worden. Vervolgens worden de resultaten over LEV's besproken.

In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets?

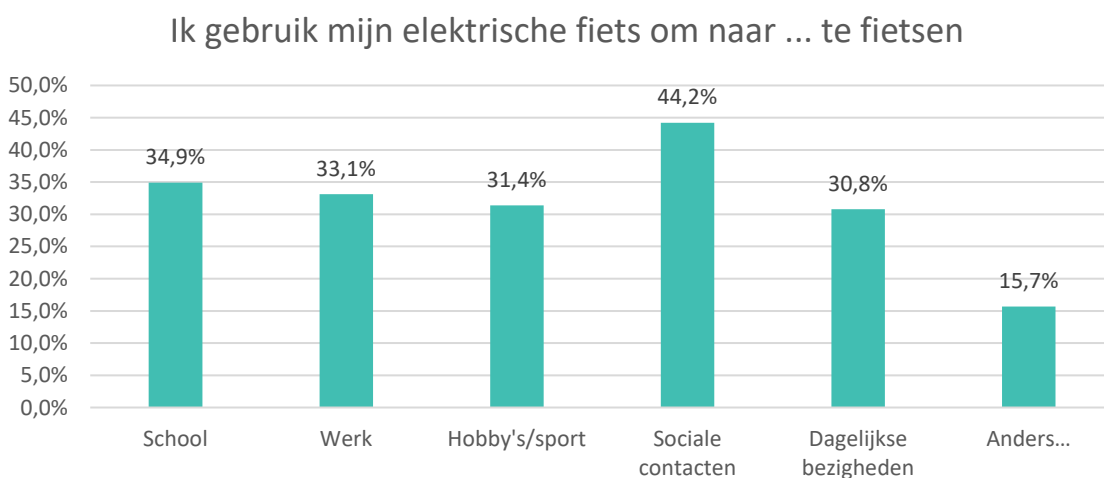
33,3% van de deelnemers maakt wel eens gebruik van een elektrische fiets. 10,2% van de deelnemers heeft zelf een elektrische fiets, 21,1% van de deelnemers maakt wel eens gebruik van de elektrische fiets van iemand anders. In Figuur 1 is te zien hoe vaak jongeren die gebruik maken van een elektrische fiets, de fiets gebruiken. Hier is te zien dat de meerderheid van de jongeren die de elektrische fiets gebruiken, dit minstens één keer per week doen (59,9%).



Figuur 1. Frequentie gebruik elektrische fiets (N = 172)

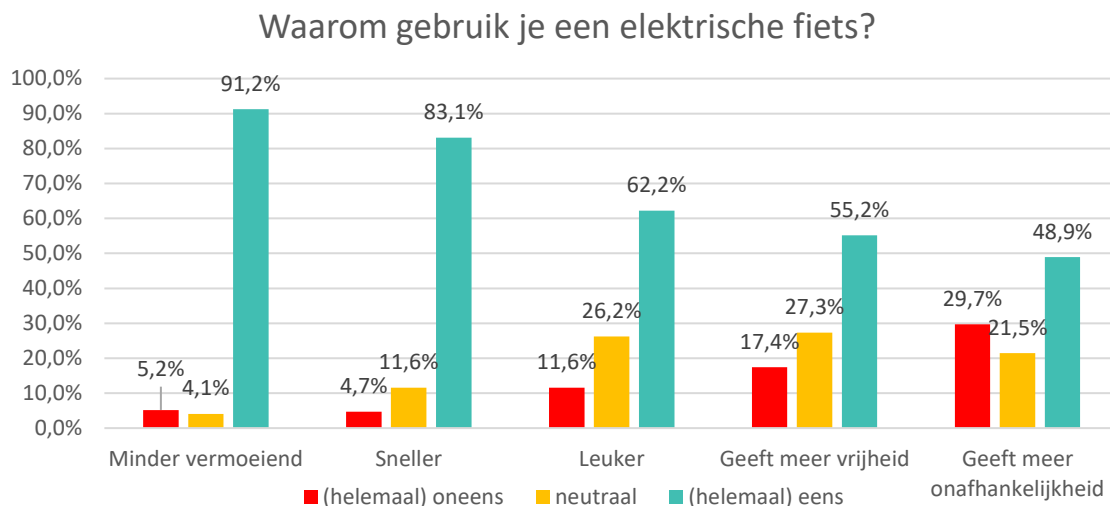
Wat is de motivatie voor het gebruik van de elektrische fiets?

Aan de jongeren die gebruik maken van een elektrische fiets is gevraagd waarvoor zij deze fiets gebruiken en waarom zij deze fiets gebruiken. In Figuur 2 is te zien dat jongeren de elektrische fiets voor allerlei verschillende activiteiten gebruiken (zij konden meerdere opties aanvinken bij deze vraag). Door de meeste jongeren wordt het antwoord 'sociale contacten' aangevinkt (44,2%), maar ook voor de andere doeleinden wordt de elektrische fiets regelmatig gebruikt. Bij de antwoordoptie 'anders' wordt door jongeren aangegeven dat zij een elektrische fiets gebruiken als zij ver moeten fietsen, omdat zij het leuk vinden om een rondje te fietsen of omdat ze als bezorger werken en daarom op een elektrische fiets rijden.



Figuur 2. Reden voor gebruik elektrische fiets (N = 172)

Op de vraag “waarom gebruik je een elektrische fiets?” geeft de meerderheid van de jongeren aan dat zij de elektrische fiets minder vermoeiend (91,2%), sneller (83,1%) en leuker (62,2%) vinden. Daarnaast vindt meer dan de helft van de jongeren dat de elektrische fiets meer vrijheid geeft (55,2%). Iets minder dan de helft van de jongeren voelt zich meer onafhankelijk door de elektrische fiets (48,9%).



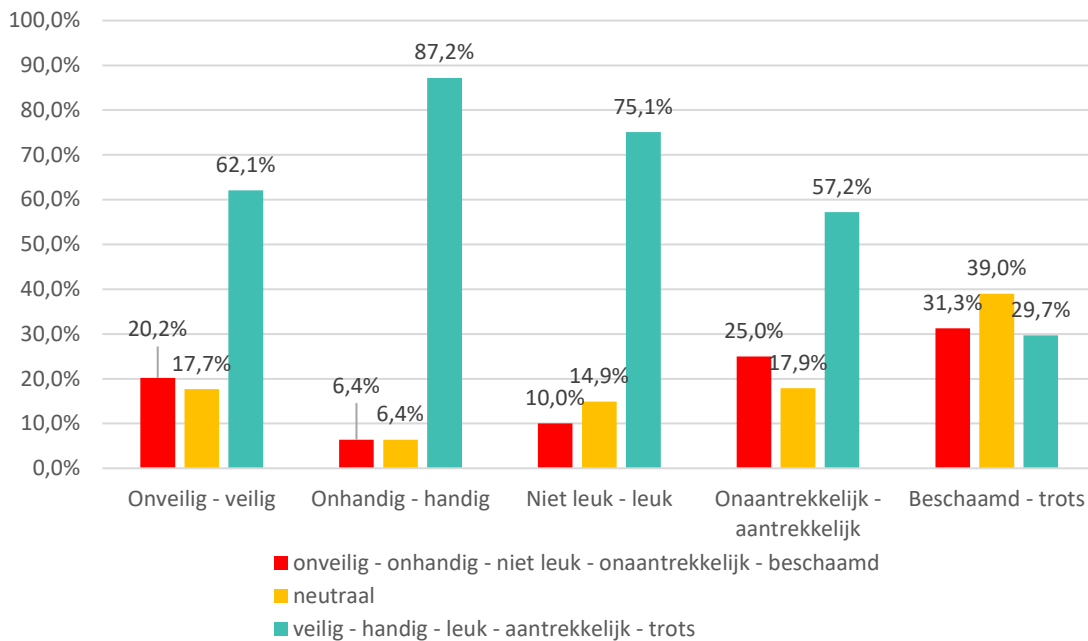
Figuur 3. Redenen voor gebruik elektrische fiets (N = 172)

Daarnaast is met een open vraag aan de jongeren gevraagd of zij nog andere redenen hadden voor het gebruik van een elektrische fiets. De meeste jongeren gaven geen antwoord op deze open vraag. De jongeren die deze vraag wel invulden (9,5%) gaven de volgende redenen om de elektrische fiets te gebruiken: als eerste geeft de elektrische fiets hen de mogelijkheid om te fietsen, terwijl ze ziek zijn en/of last hebben van fysieke klachtenDe tweede reden die zij geven is dat zij een elektrische fiets fijn vinden bij harde wind, lange afstanden of wanneer obstakels zoals bruggen gekruist moeten worden. De derde reden die zij geven is dat zij de elektrische fiets gebruiken omdat deze een milieuvriendelijker en/of gezonder alternatief is voor de auto of scooter. De laatste reden die zij aangeven is dat ze zich door de elektrische fiets veiliger voelen terwijl zij 's avonds in het donker fietsen omdat het fietsen sneller gaat.

Hoe staan jongeren ten opzichte van de elektrische fiets?

Aan alle jongeren die deelnamen aan het onderzoek zijn een aantal vragen gesteld, om hun houding ten opzichte van de elektrische fiets te achterhalen. Eerst kregen zij een aantal schalen te zien die van het ene uiterste naar het andere uiterste liepen (bijvoorbeeld ‘niet leuk – leuk’). In Figuur 4 is te zien hoe de deelnemers op deze schalen scoorden. De meerderheid van de deelnemers is positief ten opzichte van de elektrische fiets. Zij vinden de elektrische fiets veilig (62,1%), handig (87,2%), leuk (75,1%) en aantrekkelijk (55,2%). De deelnemers zijn meer verdeeld wanneer er aan hen gevraagd wordt in hoeverre zij zich trots of beschaamd voelen wanneer zij gebruik maken van de elektrische fiets. 31,3% van de deelnemers geeft aan zich beschaamd te voelen wanneer zij gebruik maken van een elektrische fiets en 29,7% van de deelnemers geeft aan zich trots te voelen wanneer zij gebruik maken van een elektrische fiets. De overige deelnemers zijn neutraal ten opzichte van het gebruik van een elektrische fiets (39%).

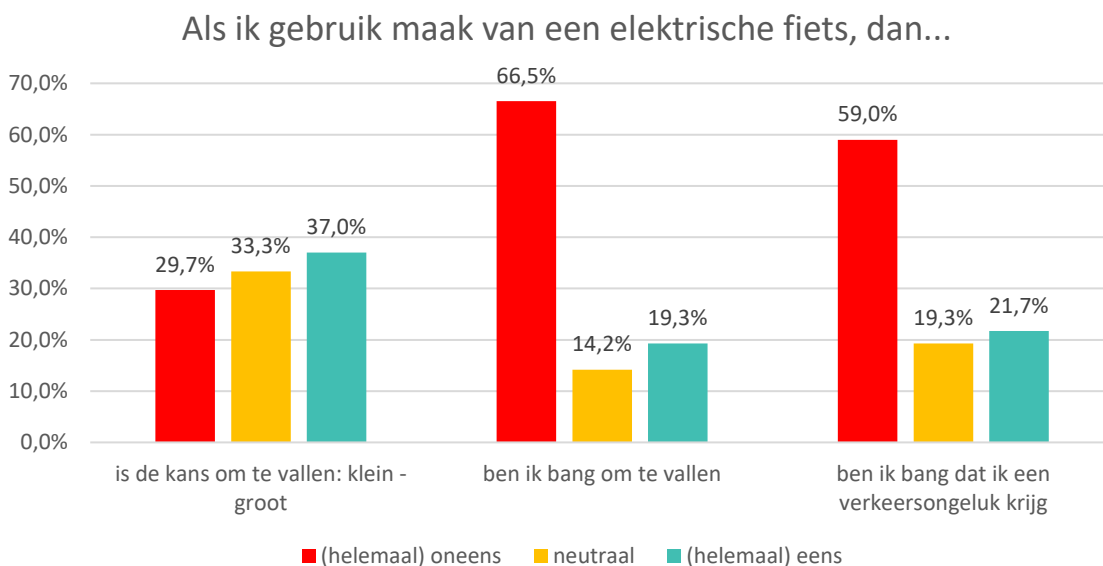
Ook zijn er een aantal stellingen over de elektrische fiets aan de deelnemers voorgelegd. De eerste stelling was: “Een elektrische fiets is voor oudere mensen”. De meningen van de deelnemers over deze stelling zijn verdeeld: 38,8% van de deelnemers is het eens met deze stelling en 42,8% is het oneens met deze stelling. De tweede stelling was: “ik vind het vervelend vinden om andere mensen tegen te komen die gebruik maken van een elektrische fiets”. De meerderheid van de deelnemers is het oneens met deze stelling (53,4%). Meer dan een kwart van de deelnemers is het eens met deze stelling (28,8%).



Figuur 4. Attitude ten opzichte van de elektrische fiets (N = 549)

Hoe staan jongeren ten opzichte van de veiligheid van de elektrische fiets?

Naast attitude is er ook aan de deelnemers gevraagd hoe zij staan ten opzichte van de veiligheid van de elektrische fiets. 37% van de deelnemers geeft aan dat zij de kans om te vallen met de elektrische fiets groot vinden, 29,7% vindt deze kans klein en 33,3% is neutraal ten opzichte van de kans om te vallen. De meerderheid van de deelnemers is echter niet bang om te vallen met de elektrische fiets (66,5%) of om een ongeluk te krijgen met de elektrische fiets (59%).

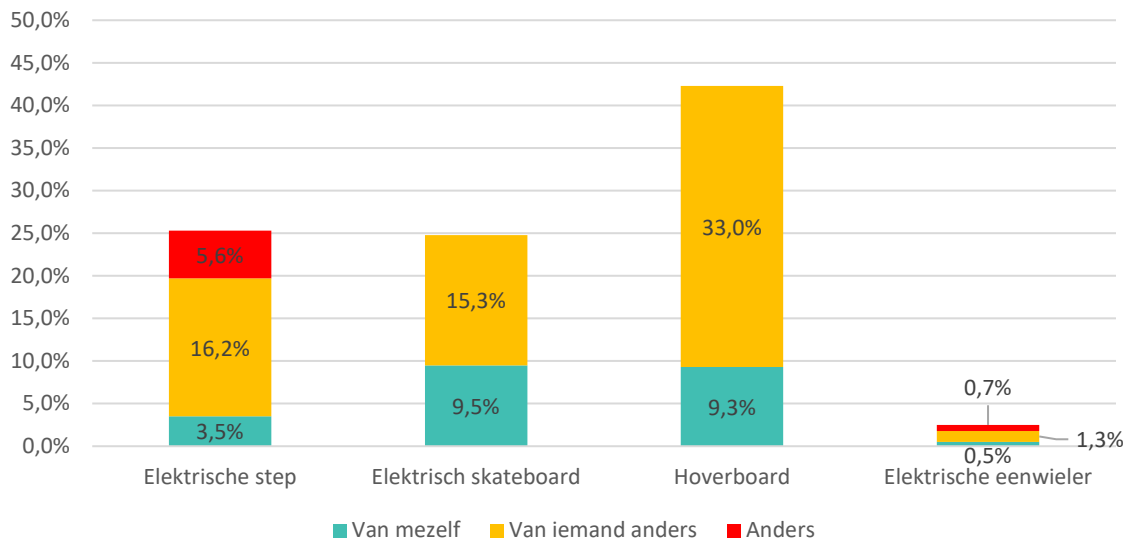


Figuur 5. Veiligheid elektrische fiets (N = 549)

In hoeverre maken jongeren gebruik van LEV's?

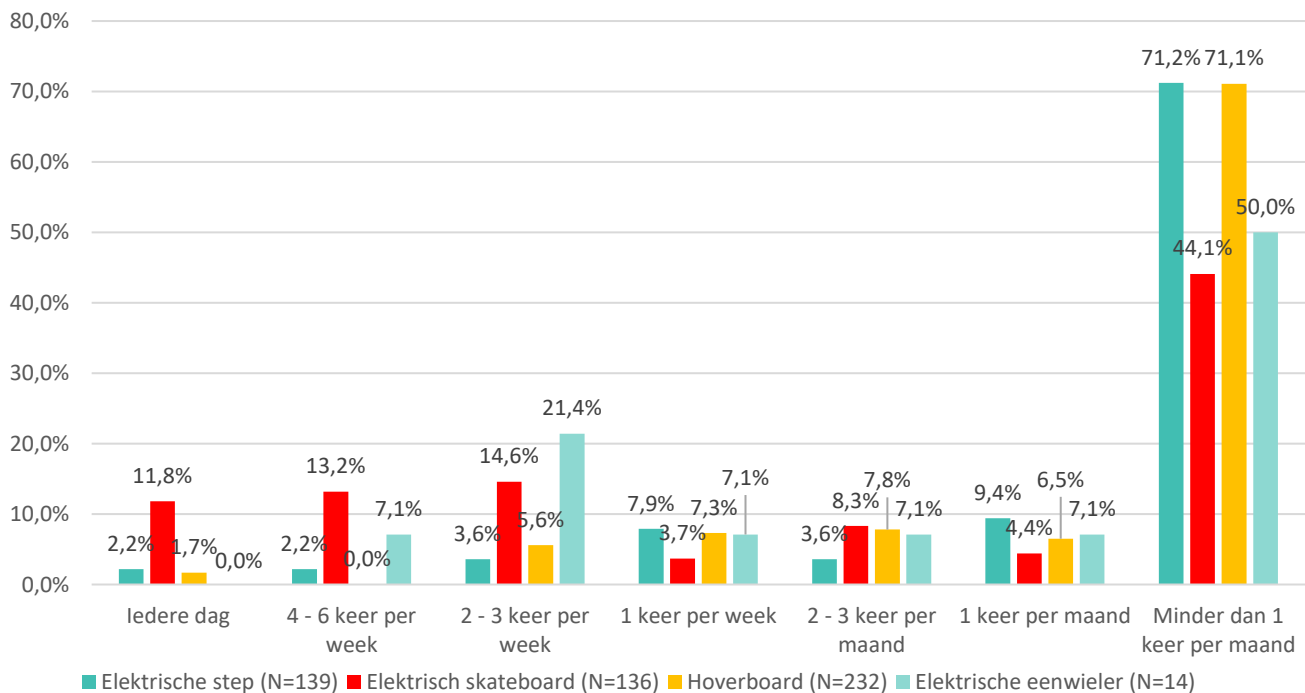
De resultaten met betrekking tot het gebruik van LEV's laten zien dat 25,3% van de deelnemers wel eens gebruikt heeft gemaakt van een elektrische step, 24,8% heeft wel eens gebruik gemaakt van een elektrisch skateboard, 42,3% heeft wel eens gebruik gemaakt van een *hoverboard* en 2,6% heeft wel eens gebruik gemaakt van een elektrische eenwieler. In het onderstaande figuur is per vervoersmiddel te zien hoeveel jongeren zelf een LEV bezitten en hoe veel jongeren gebruik maken van een LEV van iemand anders. Hier is te zien dat maar een

klein percentage van de jongeren zelf een van de LEV's bezit, 3,5% bezit een elektrische step, 9,5% bezit een elektrisch skateboard, 9,5% bezit een *hoverboard* en 0,5% bezit een elektrische eenwieler. In de categorie 'anders' valt voornamelijk het gebruik van een leenstep in het buitenland. Bij de categorie elektrische eenwieler gaat het vooral om het uitproberen van het vervoersmiddel in een winkel of op een beurs.



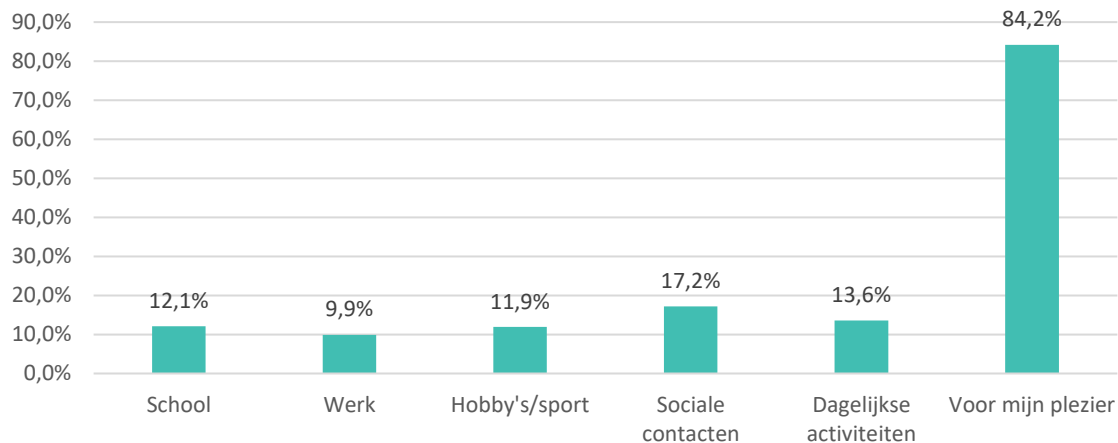
Figuur 6. Gebruik en bezit LEV's (N = 549)

In Figuur 7 is te zien hoe vaak de deelnemers gebruik maken van de verschillende vervoersmiddelen. Er is te zien dat voor de elektrische step (71,2%), het *hoverboard* (71,1%) en de elektrische eenwieler (50%) de meerderheid van de deelnemers het vervoersmiddel minder dan één keer per maand gebruikt. Maar een klein percentage van de deelnemers die wel eens gebruik gemaakt heeft van één van deze vervoersmiddelen, gebruikt dit vervoersmiddel regelmatig. Enkel voor het elektrische skateboard is dit niet het geval, hier is te zien dat 43,4% van de deelnemers één of meerdere keren per week gebruik maakt van het elektrische skateboard.



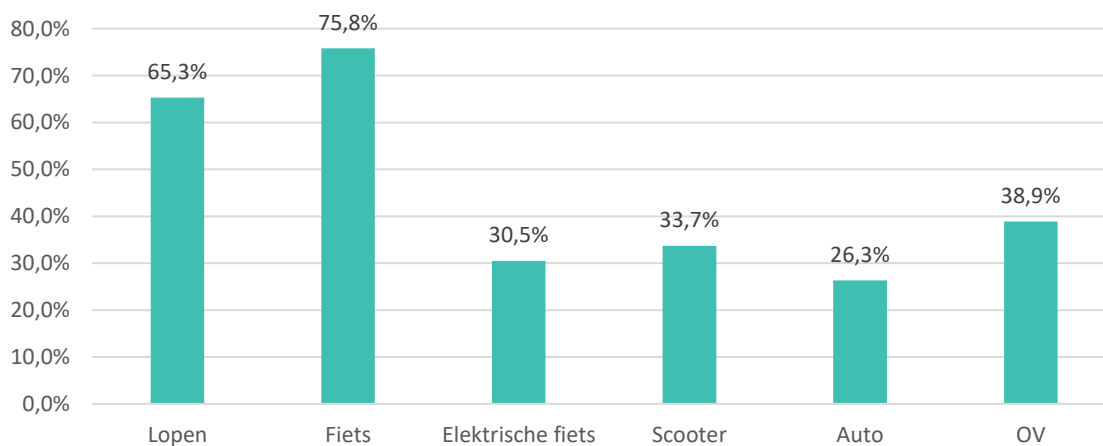
Figuur 7. Gebruik van de LEV's

Aan de jongeren die gebruik maken van de LEV's is gevraagd waarvoor zij deze vervoersmiddelen gebruiken. Ze hadden hierbij de mogelijkheid om meerdere antwoorden aan te vinken. 84,2% van de deelnemers gebruikt de LEV's in hun vrije tijd voor hun plezier. Naast het gebruik voor plezier worden de LEV's het vaakst gebruikt om naar sociale contacten te gaan (17,2%). Voor de andere gebruiksdoelen ligt het gebruik van de LEV's laag, zo rond de 10% (in Figuur 8 zijn de percentages per gebruiksdoel te zien).



Figuur 8. Gebruiksdoel LEV's (N = 354)

Aan de jongeren die niet-recreatief gebruik maken van (een van) de LEV's is gevraagd welk vervoersmiddel de LEV's vervangen, ook hier hadden de deelnemers de mogelijkheid om meerdere antwoorden aan te vinken. Er is te zien dat 75,8% van de deelnemers aangeeft dat de LEV's de fiets vervangen. 65,3% geeft aan dat de LEV's lopen vervangen. In Figuur 9 zijn alle uitgevraagde vervoersmiddelen die de LEV's mogelijk vervangen te zien. Er is te zien dat de LEV's vaker ongemotoriseerde vervoerswijzen vervangen dan gemotoriseerde vervoerswijzen.

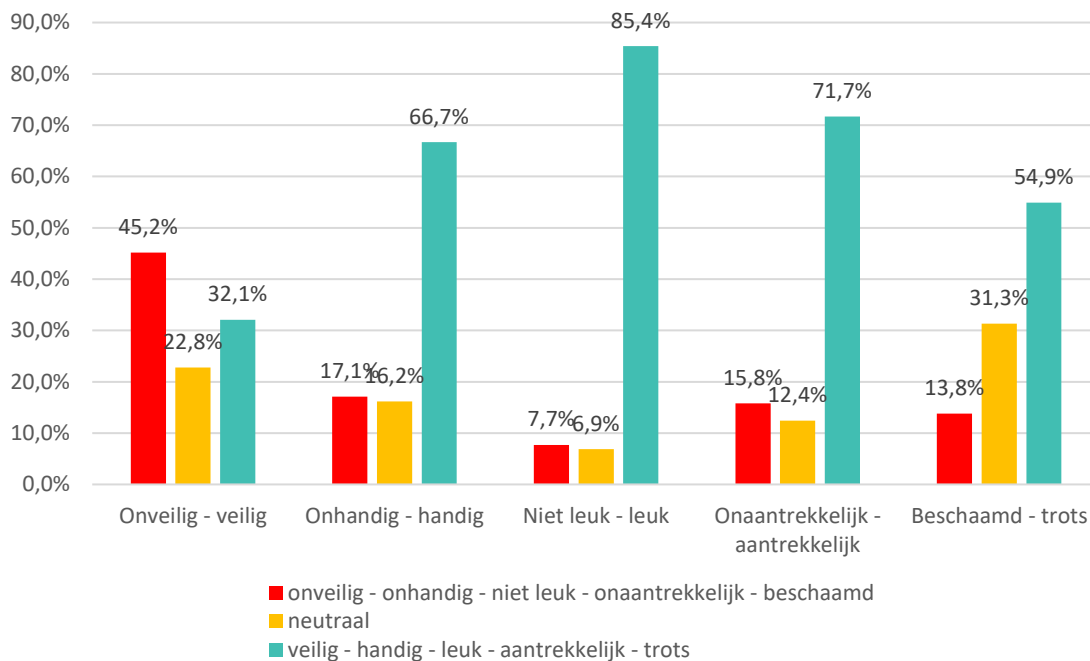


Figuur 9. Vervanging van vervoersmiddelen door LEV's (N = 95)

Attitude ten opzichte en kennis van LEV's

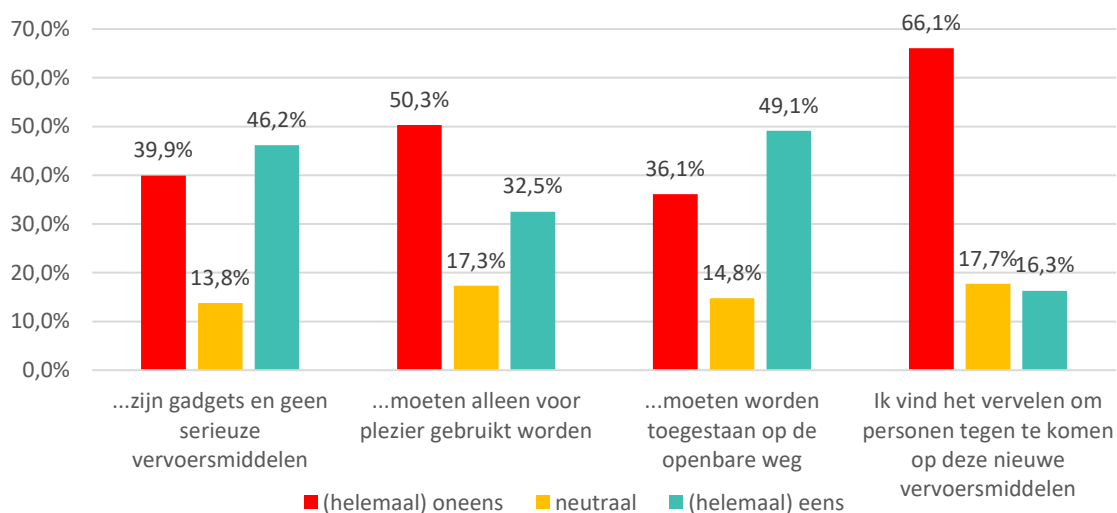
Na de vragen over het gebruik van LEV's zijn er aan alle deelnemers een aantal vragen gesteld om de kennis over en attitude ten opzichte van LEV's te achterhalen. Als eerste is er aan de deelnemers gevraagd om een stelling op waarheid te beoordelen om zo te achterhalen of zij op de hoogte zijn van het verbod op de LEV's (die opgenomen zijn in dit onderzoek) op de openbare weg. De deelnemers kregen de volgende stelling te zien: "elektrische vervoersmiddelen zoals de e-step, het e-skateboard, het *hoverboard* en de elektrische eenwieler zijn toegestaan op de openbare weg". 14% van de deelnemers geeft aan dat de stelling waar is, 62,8% geeft aan dat de stelling niet waar is, 23,1% van de deelnemers heeft "weet ik niet" ingevuld.

Vervolgens is er naar de attitude van de deelnemers ten opzichte van LEV's gevraagd (zie Figuur 10). De meerderheid van de deelnemers is positief over LEV's, ze vinden LEV's handig (66,7%), leuk (85,4%), aantrekkelijk (71,7%) en voelen zich trots wanneer zij gebruik maken van een LEV (54,95%). Wanneer deelnemers een inschatting moeten maken over de veiligheid van LEV's, is te zien dat zij meer verdeeld zijn: 45,2% vindt LEV's onveilig, 32,1% vindt LEV's veilig en 22,8% van de deelnemers scoort in het midden van de vijfpuntsschaal die van onveilig tot veilig loopt.



Figuur 10. Attitude ten opzichte van LEV's (N = 549)

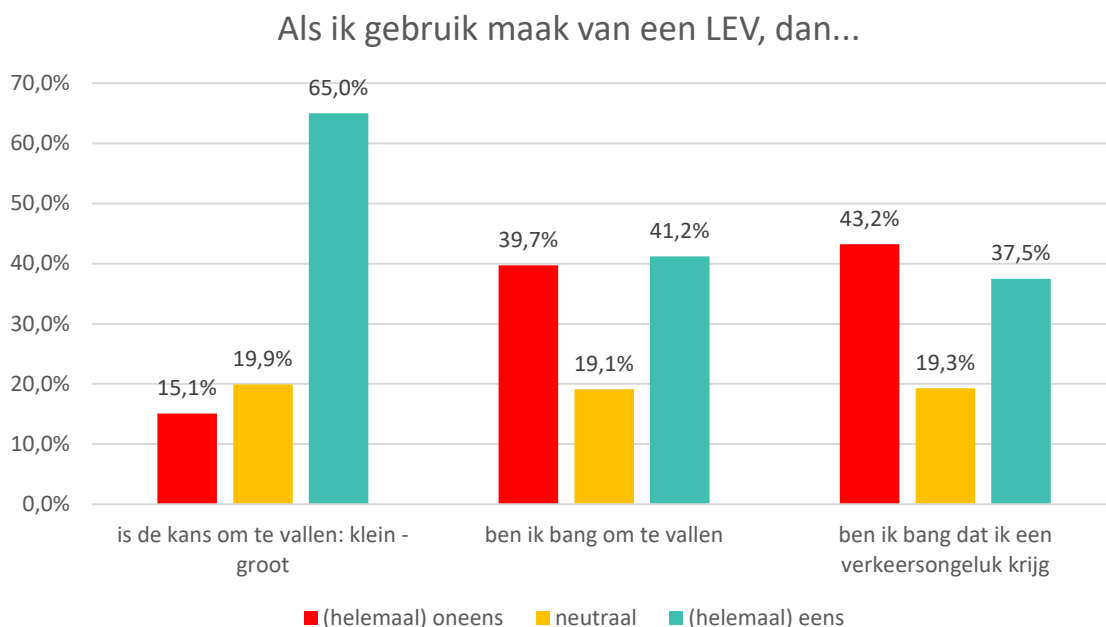
Om de attitude ten opzichte van LEV's te achterhalen, hebben de deelnemers ook een aantal stellingen beoordeeld (zie Figuur 11). 46,2% van de deelnemers vindt LEV's gadgets en geen serieuze vervoersmiddelen. 50,3% is het echter oneens met de stelling dat LEV's alleen voor plezier gebruikt moeten worden en 49,1% vindt dat LEV's moeten worden toegestaan op de openbare weg. Daarnaast vindt de meerderheid van de deelnemers (66,1%) het niet vervelend om anderen op LEV's tegen te komen.



Figuur 11. Attitude ten opzichte van LEV's (N = 549)

Hoe staan jongeren ten opzichte van de veiligheid van de elektrische fiets?

Naast attitude is er ook aan de deelnemers gevraagd hoe zij staan ten opzichte van de veiligheid van LEV's (zie Figuur 12). Hier is te zien dat 65% van de deelnemers de kans om te vallen met een LEV groot inschat. 41,2% is bang om te vallen, wanneer zij gebruik maken van een LEV en 37,5% is bang om een verkeersongeluk te krijgen wanneer zij gebruik maken van een LEV.



Figuur 12. Attitude ten opzichte van de veiligheid van LEV's (N = 549)

Conclusie & discussie

In de conclusie wordt antwoord gegeven op de verschillende deelvragen. Voor iedere deelvraag worden de resultaten in relatie tot de elektrische fiets en de LEV's apart van elkaar en in relatie tot elkaar besproken. Daarnaast worden er een aantal limitaties van het onderzoek besproken.

In hoeverre maken jongeren gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?

Wanneer gekeken wordt naar het gebruik van de elektrische fiets, is te zien dat een derde van de jongeren die deelnam aan dit onderzoek aangeeft regelmatig een elektrische fiets te gebruiken. Eén op de tien jongeren bezit ook daadwerkelijk een elektrische fiets, de rest van de jongeren maakt regelmatig gebruik van de fiets van iemand anders. Van de jongeren die gebruik maken van een elektrische fiets, doen drie op de vijf jongeren dat één of meerdere keren per week.

Een kwart van de jongeren heeft wel eens gebruik gemaakt van een elektrische step of een elektrisch skateboard. Twee op de vijf jongeren heeft wel eens gebruik gemaakt van een *hoverboard*. Maar een klein percentage van de jongeren (2,6%) heeft wel eens gebruik gemaakt van een elektrische eenwieler.

Wanneer wordt gekeken naar het bezit van LEV's, is te zien dat één op de tien jongeren die deelnamen aan het onderzoek een elektrisch skateboard of een *hoverboard* bezitten. Het bezit van de elektrische step (3,5%) en de eenwieler (0,5%) ligt lager.

Een groot verschil tussen de gebruikers van de elektrische fiets en de gebruikers van de LEV's is dat de LEV's veel minder frequent gebruikt worden door jongeren. Met uitzondering van het elektrische skateboard gebruikt de meerderheid van de jongeren de LEV's minder dan één keer per maand. Twee op de vijf gebruikers van het elektrische skateboard gebruikt dit vervoersmiddel één keer of meerdere keren per week.

Wat is de motivatie voor het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?

Er is te zien dat gebruikers van de elektrische fiets de fiets voor allerlei doeleinden gebruiken. Ongeveer een derde van de gebruikers gebruikt de fiets voor één of meerdere van de volgende doeleinden: om naar school te fietsen, om naar werk te fietsen, om naar hobby's of sport te fietsen en voor dagelijkse activiteiten zoals boodschappen doen en winkelen. Twee op de vijf gebruikers van de elektrische fiets geeft daarnaast aan de fiets te gebruiken om naar sociale contacten te fietsen. LEV's worden echter vooral recreatief gebruikt, minder dan 20% van de gebruikers gebruikt de LEV's (ook) voor niet recreatieve doeleinden.

Wanneer jongeren die de elektrische fiets gebruiken een aantal stellingen over motivaties voor het gebruik van de elektrische fiets voorgelegd krijgen is te zien dat ruim 90% de elektrische fiets gebruikt, omdat het minder vermoeiend is en ruim 80% de elektrische fiets gebruikt, omdat het sneller is. Daarnaast geeft de helft van de jongeren aan dat zij de fiets gebruiken, omdat ze dit leuker vinden en het ze meer vrijheid en onafhankelijkheid geeft.

Hoe staan jongeren tegenover het gebruik van de elektrische fiets en andere licht elektrische voertuigen?

Over het algemeen zijn jongeren positief over zowel de elektrische fiets als over de LEV's: zij vinden deze vervoersmiddelen leuk, handig en aantrekkelijk. Wanneer gevraagd wordt in hoeverre jongeren zich beschaamd of trots voelen wanneer zij gebruik (zouden) maken van de elektrische fiets of LEV's, is te zien dat 30% van de jongeren zich trots zou voelen bij het gebruik van een elektrische fiets. Voor het gebruik van LEV's ligt dit percentage hoger, namelijk op 55%.

Met name in relatie tot de elektrische fiets is de vraag over trots of schaamte relevant, omdat de elektrische fiets de reputatie heeft (gehad) dat de fiets vooral door oudere mensen wordt gebruikt. Er is te zien dat de meerderheid van de jongeren zich niet schaamt voor het gebruik van de elektrische fiets. Wanneer aan jongeren gevraagd wordt of de elektrische fiets vooral voor oudere mensen, is twee op de vijf deelnemers het hier mee eens. Het lijkt er daarom op dat de elektrische fiets nog niet helemaal van deze reputatie onder jongeren af is.

Voor de LEV's zijn ook een aantal specifieke attitudes uitgevraagd. Drie op de vijf jongeren is op de hoogte van het feit dat de genoemde LEV's in dit onderzoek niet toegestaan zijn op de openbare weg. Verder laten de resultaten vooral zien, dat er geen consensus is onder jongeren over in hoeverre LEV's gezien moeten worden als gadgets en niet als serieuze vervoersmiddelen (ruim 45% is het hier mee eens). Er is ook geen consensus over in hoeverre LEV's toegestaan moeten worden op de openbare weg (50% van de jongeren is het hier mee eens). Het lijkt erop dat aan de ene kant jongeren LEV's vooral recreatief gebruiken, maar dat een deel van de jongeren anderzijds ook graag de mogelijkheid wil om deze vervoersmiddelen op een serieuzere manier te gebruiken.

Hoe staan jongeren tegenover de veiligheid van het gebruik van deze vervoersmiddelen?

Over het algemeen vinden drie op de vijf jongeren de elektrische fiets veilig. Voor LEV's ligt dit percentage een stuk lager, maar één op de drie jongeren vindt deze vervoersmiddelen veilig. Ook de kans om te vallen wordt groter ingeschat voor LEV's dan voor de elektrische fiets. Drie op de vijf jongeren vindt de kans om met een LEV te vallen groot, voor de elektrische fiets is dit bij twee op de vijf jongeren het geval. Twee op de vijf jongeren is bang om te vallen of een ongeval te krijgen wanneer zij gebruik maken van LEV's. Voor de elektrische fiets is dit slechts bij één op de vijf jongeren het geval.

Limitaties

Een limitatie van de resultaten van dit onderzoek is dat de data niet verzameld is onder een representatieve steekproef. De resultaten zijn daarom niet generaliseerbaar naar alle jongeren in Nederland. Met name jongeren tussen de 15 en 18 jaar oud zijn overgerepresenteerd in dit onderzoek. Jongeren van 12, 13, 21, 22, 23 en 24 jaar oud zijn ondergerepresenteerd in dit onderzoek. De resultaten zijn daarom vooral van toepassing op jongeren tussen de 14 en 19 jaar oud.

Aanbevelingen

De resultaten laten zien dat één op de drie jongeren die deelnam aan dit onderzoek gebruik maakt van de elektrische fiets. Op basis van de stijgende verkoopcijfers en de positieve attitude van jongeren ten opzichte van dit vervoersmiddel is te verwachten dat deze cijfers alleen nog maar verder gaan stijgen. Het is daarom van belang om tijdens voorlichting over verkeersveiligheid (meer) aandacht te besteden aan dit vervoersmiddel.

De resultaten laten ook zien dat LEV's nog niet heel populair zijn onder jongeren. Ongeveer een kwart van de deelnemers heeft wel eens van één of meerdere van deze vervoersmiddelen gebruik gemaakt. Er is echter te zien dat jongeren deze vervoersmiddelen recreatief en niet regelmatig gebruiken. Het elektrische skateboard is hier een uitzondering op, dit vervoersmiddel wordt door gebruikers met grotere regelmaat gebruikt.

Jongeren hebben echter wel een positieve attitude ten opzichte van deze vervoersmiddelen. Anderzijds zijn ze zich ook bewust van de risico's die deze vervoersmiddelen met zich meebrengen. Bijvoorbeeld het risico om te vallen, dat door drie op de vijf jongeren groot wordt ingeschat. Desondanks is de verwachting dat ook LEV's in populariteit zullen toenemen en ook steeds vaker niet-recreatief gebruikt zullen worden, gezien de groeiende populariteit van LEV's in het buitenland (Het Parool, 2019). Dit is echter vooral afhankelijk van of deze vervoersmiddelen worden toegestaan op de openbare weg en vanaf wanneer. Wanneer LEV's dan ook via deelservices worden aangeboden, zoals in het buitenland veel te zien is met deelsteps, zal het gebruik onder jongeren sterk stijgen. Het is daarom van belang om deze ontwikkelingen te monitoren en wanneer het gebruik van deze vervoersmiddelen stijgt meer aandacht te besteden aan deze vervoersmiddelen tijdens voorlichting over verkeersveiligheid.

Bronnen

Belgisch instituut voor de Verkeersveiligheid. (2017). New Urban Mobility: Risico's en risicoperceptie van de nieuwe elektrische voortbewegingstoestellen. Geraadpleegd via: https://we-all-wheel.com/uploads/Bestanden/Studie_New_Urban_Mobility_BIVV_AG_Insurance.pdf

BOVAG. (2020). Verkoop elektrische fietsen blijft groeien. Geraadpleegd via: <https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/2020/februari/verkoop-elektrische-fietsen-blijft-groeien>

Brabants Dagblad. (2018). Steeds meer jongeren rijden op e-bikes: 'Ze schamen zich er niet meer voor'. Geraadpleegd via: <https://www.bd.nl/brabant/steeds-meer-jongeren-rijden-op-e-bikes-ze-schamen-zich-er-niet-meer-voor~aa2dedd4/>

Elias, W., & Gitelman, V. (2018). Youngsters' Opinions and Attitudes toward the Use of Electric Bicycles in Israel. *Sustainability*, 10(12), 4352.

Het Parool. (2019). In 17 landen zoeven ze rond, maar hier niet: de e-step. Geraadpleegd via: <https://www.parool.nl/nederland/in-17-landen-zoeven-ze-rond-maar-hier-niet-de-e-step~b3dce97d/>

Tweede Kamer. (2020). Algemeen overleg verkeersveiligheid. Geraadpleegd via: https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2019A05589

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.