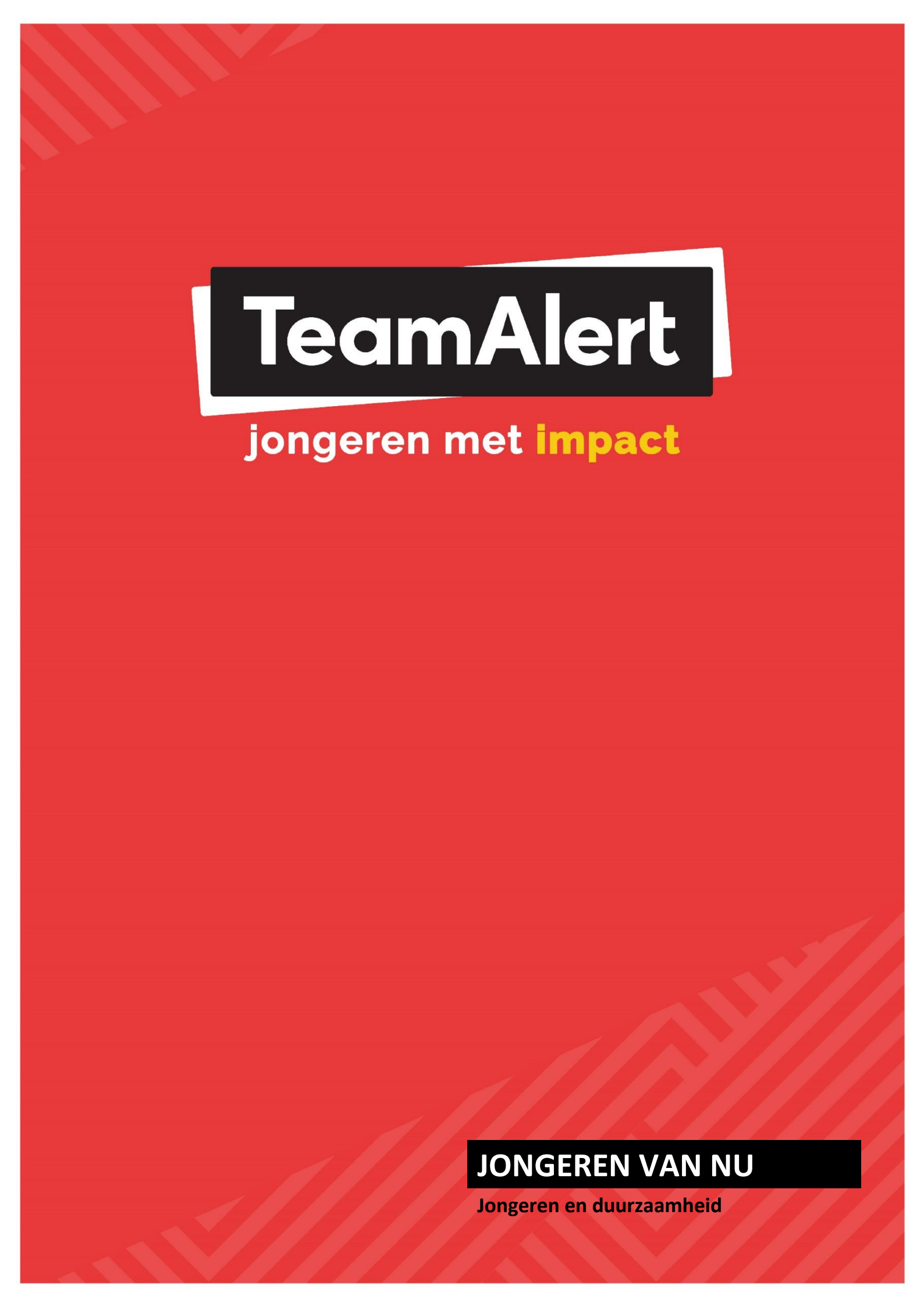




TeamAlert

jongeren met **impact**

JONGEREN VAN NU

Jongeren en duurzaamheid

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Nijverheidsweg 25
3534 AM Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Saar Hadders, Megan van Meer, Gea-Marit Dekker, Lieke Kreuzberg

September 2021

© 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.

Samenvatting

Aanleiding van het onderzoek

De manier waarop jongeren ten opzichte van de wereldwijde klimaatverandering staan, kan hen beïnvloeden in hoe zij zich gedragen in het verkeer. Bijvoorbeeld op het gebied van mogelijke duurzame keuzes zoals een type vervoersmiddel, maar ook rijgedrag in de auto. Daarnaast kan klimaatbewustzijn ook ingezet worden als een motivator om bewuste keuzes te maken in het verkeer. Om deze redenen is duurzaamheid een interessant onderwerp voor TeamAlert. Dit onderzoek beoogt kennis te vergaren over hoe jongeren staan ten opzichte van klimaatverandering en het klimaatprobleem, welk duurzaam gedrag zij vertonen naar aanleiding van het klimaatprobleem, in hoeverre het klimaatprobleem hun gedrag in het verkeer beïnvloedt en in hoeverre zij bereid zijn om gebruik te maken van innovatieve en duurzame oplossingen in relatie tot klimaat en verkeer.

Onderzoek

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via social media en het jongerenpanel van TeamAlert tussen 27 mei en 23 juli 2021. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren van 13 tot en met 24 jaar oud gevraagd werden om deel te nemen aan het onderzoek. In totaal hebben 755 jongeren deelgenomen aan dit onderzoek.

Resultaten

Over het algemeen zien jongeren wereldwijde klimaatverandering als een probleem waar ze zich zorgen om maken. Bijna iedere jongere binnen dit onderzoek denkt weleens aan het klimaat bij het maken van alledaagse keuzes. Daarnaast laat de meerderheid van de jongeren hun elektrische apparaten repareren in plaats van deze direct te vervangen, gebruiken ze zo min mogelijk single use plastic en reizen ze minder of niet met het vliegtuig. Echter bleek ook dat de meeste jongeren aanpassingen maken die weinig tijd en moeite kosten en die geen grote invloed hebben op hun dagelijkse leven.

Slechts een klein deel van de jongeren ziet het milieu als een reden om een bepaald vervoersmiddel te kiezen. Welk vervoersmiddel ze kiezen hangt voornamelijk af van de mate van onafhankelijkheid, de kosten en de snelheid. Het merendeel van de jongeren gaf aan geen gebruik te maken van deelmobiliteit en de helft van de jongeren maakt geen gebruik van elektrische vervoersmiddelen. Wanneer ze dit wel doen, gebruiken ze voornamelijk de elektrische fiets. Als het gebruik van elektrische auto's goedkoper zou worden, zouden echter de meeste jongeren wel in een elektrische auto willen rijden, mits ze deze auto niet hoeven te delen met anderen.

Aanbeveling

Het merendeel van de jongeren houdt zich al bezig met wat ze zelf kunnen doen in het alledaagse leven om bij te dragen aan het klimaat. Echter lijken ze minder kennis te hebben over wat ze rondom hun gedrag in het verkeer kunnen veranderen om duurzamer te zijn. Daarnaast lijkt de bereidheid om écht moeite te doen om klimaatverandering tegen te gaan nog te ontbreken. Het onderzoek heeft aangetoond dat kennis over de impact van bepaalde keuzes die jongeren maken in het verkeer op het klimaat kan zorgen voor enerzijds meer begrip voor bepaalde verkeersmaatregelen en anderzijds meer bereidheid om deze maatregelen uit te voeren. Wanneer er meer voorlichting wordt gegeven over wat jongeren zelf in het verkeer kunnen doen om klimaatverandering tegen te gaan en er meer bewustzijn is over bijvoorbeeld het effect van CO2 uitstoot op het klimaat, zal er meer bereidheid zijn om aanpassingen te maken in het verkeer. Op deze manier zullen jongeren het duurzame gedrag wat ze in het alledaagse leven vertonen door kunnen voeren in keuzes die ze maken rondom verkeer.

INHOUD

Samenvatting.....	3
Aanleiding van het onderzoek	3
Onderzoek	3
Resultaten.....	3
Aanbeveling	3
Hoofdstuk 1: Aanleiding.....	6
1.1 Over TeamAlert.....	6
1.2 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2: Achtergrond.....	8
2.1 Jongeren en het klimaat	8
2.2 Jongeren en duurzaam gedrag	8
2.3 Klimaat en het verkeer.....	9
2.4 Deelmobiliteit	9
Hoofdstuk 3: Het onderzoek	11
3.1 Onderzoeksvragen	11
3.2 Werving	11
3.3 Deelnemers.....	11
3.4 Meetinstrument.....	12
Hoofdstuk 4: Resultaten	14
4.1 Standpunt klimaatverandering	14
4.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat	15
4.3 Klimaat en verkeer	17
4.4 Innovatief reizen	20
Hoofdstuk 5: Conclusie	23
5.1 Klimaat en het alledaagse leven	23
5.2 Klimaat en verkeer	23
5.3 Innovatief reizen	24
5.4 Verschillen man en vrouw	24
5.5 Verschillen leeftijd	24
5.6 Aanbevelingen	25
Bronnen.....	27
Bijlage 1: Vragenlijst	29

TeamAlert

jongeren met **impact**



AANLEIDING



Hoofdstuk 1: Aanleiding

De wereld van jongeren verandert continu. Of het nu een uitbraak van een virus is wat de hele wereld op zijn kop zet, een nieuw socialmediakanaal waar je aan mee moet doen of een nieuwe drugssoort waarmee geëxperimenteerd wordt; de omgeving van jongeren is constant in beweging. Waar volwassenen wat meer vastzitten in hun vaste patronen en gewoonten, is het leven van jongeren nog volop in ontwikkeling. Denk aan de overstap van de middelbare school naar een studie en de switch van een studie naar werk. Daarbovenop worden de levens van jongeren gekenmerkt door nog een aantal andere mijlpalen, zoals een eerste relatie, uit huis gaan en het halen van hun rijbewijs.

Om goed op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in de levens van jongeren en hier tijdig op in te spelen, gaat TeamAlert daarom tweejaarlijks een trendanalyse uitvoeren genaamd 'Jongeren van nu'. Binnen deze analyse komt telkens een ander thema aan bod. 'Jongeren van nu' richt zich op thema's en trends die onder jongeren spelen, die mogelijk van invloed zijn op verkeersgedrag en die relevant zijn voor de leefwereld van jongeren. De eerste trendanalyse ging over jongeren en de prestatimaatschappij. Binnen dit onderzoek werd onderzocht in hoeverre jongeren prestatiedruk ervaren, welke gevolgen deze prestatiedruk heeft en hoe jongeren met deze gevolgen omgaan.

Het huidige onderzoek, de tweede trendanalyse binnen 'Jongeren van nu', gaat over jongeren en duurzaamheid. Omdat vervoersmiddelen een bron van uitlaatgassen zijn die gerelateerd zijn aan de opwarming van de aarde, is klimaat een interessant onderwerp voor TeamAlert. Enerzijds omdat de manier waarop jongeren ten opzichte van het klimaatprobleem staan, hen kan beïnvloeden in hoe zij zich gedragen in het verkeer. Bijvoorbeeld op het gebied van mogelijke duurzame keuzes zoals een type vervoersmiddel, maar ook rijgedrag in de auto. Anderzijds kan klimaatbewustzijn ook ingezet worden als een motivator om bewuste keuzes te maken in het verkeer. In deze trendanalyse zal daarom achterhaald worden hoe jongeren staan ten opzichte van klimaatverandering en het klimaatprobleem, welk duurzaam gedrag zij vertonen naar aanleiding van het klimaatprobleem, in hoeverre het klimaatprobleem hun gedrag in het verkeer beïnvloedt en in hoeverre zij bereid zijn om gebruik te maken van innovatieve en duurzame oplossingen in relatie tot klimaat en verkeer.

1.1 Over TeamAlert

Jongeren zijn vaker verkeersslachtoffers dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties.

Met een groeiend team van zo'n dertig young professionals en meer dan zestig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met een overzicht van wat er tot nu toe bekend is over dit onderwerp, verkregen door literatuuronderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de opzet van het onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 komen de resultaten van de vragenlijst aan bod. De rapportage sluit af met hoofdstuk 5 waarin een conclusie en aanbevelingen worden gegeven.

TeamAlert

jongeren met **impact**

ACHTERGROND



Hoofdstuk 2: Achtergrond

Een literatuuronderzoek is uitgevoerd om een beeld te schetsen van wat bekend is over het onderwerp jongeren en duurzaamheid. In het komende hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen per thema besproken. Er zal worden ingegaan op hoe jongeren tegen klimaatverandering aankijken, welke duurzame keuzes jongeren maken omwille het klimaat, hoe klimaatverandering het gedrag van jongeren in het verkeer beïnvloedt en tenslotte het gebruik van deelmobiliteit in Nederland.

2.1 Jongeren en het klimaat

De Zweedse Greta Thunberg (18) staakte in 2018 haar schoollessen om te protesteren voor het Zweedse parlamentsgebouw en de regering onder druk te zetten om de CO₂-uitstootdoelstellingen te behalen. Haar staking had een groot effect, in navolging van de klimaatactiviste besloten wereldwijd scholieren niet meer naar school te gaan om actie te eisen voor een rechtvaardig klimaatbeleid (BBC, 2021). Dat gebeurde ook op 27 september 2019. Op deze dag staakten Nederlandse jongeren massaal om aandacht te vragen voor het klimaat. Ruim 35.000 jongeren en volwassenen kwamen samen in Den Haag om deel te nemen aan de grootste internationale klimaatstaking ooit (Klimaatstaking, 2019).

Dat jongeren met het klimaat bezig zijn is zeker. Volgens de meerderheid van de jongeren tussen de 16 en 34 jaar oud is wereldwijde klimaatverandering een probleem (72%). Iets meer dan de helft van de jongeren maakt zich zorgen om het klimaat (62%; EenVandaag, 2020).

Verder is gebleken dat de meerderheid van de jongeren het ermee eens is dat de CO₂-uitstoot in 2030 de helft lager moet zijn dan in 1990 (72%) en dat Nederland in 2050 vrijwel energieneutraal moet zijn (62%). De verantwoordelijkheid voor klimaatverandering wordt volgens jongeren door ons allen gedeeld. Iets meer jongeren vinden de overheid (80%) en grote bedrijven verantwoordelijk (82%), dan zichzelf (72%), andere Nederlandse burgers (68%) en het MKB (64%; EenVandaag, 2020).

2.2 Jongeren en duurzaam gedrag

Jongeren lijken zich ook bezig te houden met wat er gedaan moet worden om klimaatverandering tegen te gaan. De meerderheid van de jongeren denkt dat een verandering in menselijk gedrag het opwarmen van de aarde kan verminderen (67%). Als het aankomt op de jongeren zelf, zijn de meesten bereid om hun gedrag aan te passen. Zo wordt het scheiden van afval (66%), minder spullen kopen (53%), en zo min mogelijk *single use* plastic gebruiken (55%) al door de meerderheid van de jongeren gedaan. Wanneer het gaat om aanpassingen op gebied van vervoer geeft de helft van de jongeren aan minder of niet meer met het vliegtuig te reizen. 56% van de jongeren geeft aan (vaker) met de fiets of het openbaar vervoer (ov) te reizen in plaats van met de auto (EenVandaag, 2020).

Het gebruik van elektronica en internet staat ook bekend als groot energieverbruiker. Met name de productie van elektronische producten zoals laptops en smartphones en de datacenters van streamingdiensten en zoekmachines hebben een grote impact op het milieu. Om milieuvervuiling door elektronica- en internetgebruik tegen te gaan, zijn de meeste jongeren bereid om langer dan twee jaar dezelfde smartphone te gebruiken, 79% van de jongeren doet dit al. De meerderheid van de jongeren is echter niet bereid om hun datagebruik te verlagen. 61% van de jongeren is niet van plan minder films, series of video's streamen. De helft van de jongeren wil niet hun schermtijd verlagen en 67% is niet van plan om hun gebruik van zoekmachines te verminderen (EenVandaag, 2020).

Daarnaast is 38% van de jongeren niet bereid om in de toekomst minder of geen vlees te eten. 38% van de jongeren is niet van plan om maximaal vijf minuten per dag te douchen en 59% zal geen tweedehands kleding gaan kopen (EenVandaag, 2020).

Wanneer je deze cijfers interpreteert, lijkt het erop dat jongeren met name bereid zijn hun gedrag aan te passen om klimaatverandering tegen te gaan wanneer dit weinig impact heeft op hun dagelijkse leven. Ook lijken ze hun gedrag te willen veranderen wanneer deze keuzes ook in hun voordeel zijn op andere manieren, zoals bijvoorbeeld het gebruiken van het ov om files te vermijden.

2.3 Klimaat en het verkeer

Het verkeer heeft op meerdere manieren invloed op het klimaat. Zowel het type voertuig (met of zonder uitstoot), het rijgedrag (lagere snelheid is lagere uitstoot), als de drukte op de weg (files zorgen voor uitstoot) hebben invloed op het klimaat. Er is nog maar weinig bekend over hoe klimaatverandering de keuzes van jongeren in het verkeer beïnvloedt. Uit onderzoek is gebleken dat zij vaker de fiets of het ov kiezen dan de auto, maar over het gebruik van elektrische vervoersmiddelen of deelmobiliteit is nog maar weinig onderzocht.

Wel is bekend dat het gebruik van de elektrische fiets onder jongeren toeneemt, signaleren fietshandelaren en fietsfabrikanten (Eindhovens Dagblad, 2019). Onderzoek onder zo'n vijfhonderd jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud laat zien dat ongeveer een derde weleens gebruik heeft gemaakt van een elektrische fiets, zo'n 10% bezit zelf een elektrische fiets (TeamAlert, 2020). Ook andere vormen van elektrische vervoersmiddelen, zoals e-skateboards en e-stepjes, gaan in de toekomst mogelijk een groter aandeel hebben in het straatbeeld. Deze vervoersmiddelen zouden bijvoorbeeld een goede toevoeging zijn op het openbaar vervoer, voor het vervullen van de *first* en *last mile* (de reis van en naar het station). Hiermee wordt reizen met het ov mogelijk aantrekkelijker dan reizen met de auto. Echter is het in het geval van de elektrische fiets en het elektrische skateboard of de step met name interessant voor het duurzaamheidsaspect wanneer deze vervoersmiddelen worden gebruikt ter vervanging van de (niet elektrische) auto. Wanneer zij enkel een niet-elektrische fiets vervangen is de keuze voor een elektrisch vervoersmiddel niet per se duurzamer. Het is onbekend in hoeverre jongeren gebruik maken van de verschillende elektrische vervoersmiddelen.

Daarnaast nemen ook elektrische scooters en auto's een steeds groter deel in het straatbeeld in. In 2020 was er een sterke toename te zien in de verkoop van deze vervoersmiddelen (Algemeen Dagblad, 2020). Ook zijn er steeds meer elektrische deelscooters beschikbaar voor iedereen met een geldig rijbewijs.

Naast het type vervoersmiddel is de snelheid van een vervoersmiddel ook van invloed op het klimaat. Hoe harder iemand rijdt, hoe meer brandstof er wordt verbruikt. Op Nederlandse snelwegen geldt tussen 06.00 en 19.00 uur een maximumsnelheid van 100 km per uur. In 2020 is besloten de maximumsnelheid te verlagen naar 100 km per uur, om de stikstofneerslag in de natuur te verminderen. Uit eerder onderzoek blijkt dat 86% van de jongeren weleens te hard rijdt (TeamAlert, 2019). Dat is onderzocht voordat het verlaagde maximumsnelheid in ging. Het is nog onbekend hoe jongeren staan tegenover de nieuwe maatregel en in hoeverre het klimaat meespeelt in het houden aan de maximumsnelheid.

2.4 Deelmobiliteit

Uit recente cijfers is gebleken dat mensen die gebruik maken van deelauto's over het algemeen minder vaak de auto pakken en minder vaak korte afstanden rijden (CROW, 2021). Daarnaast zorgt deelmobiliteit ervoor dat er meer bewustzijn wordt gecreëerd over de kosten van een rit en kan deelmobiliteit zowel files als de parkeerdruk in de stad verlagen (INFO, 2020). Op deze manier kan deelmobiliteit zorgen voor een meer duurzame en bewuste deelname aan het verkeer.

In Nederland zijn er verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar. Zo zijn er in grote steden en op treinstations deelfietsen beschikbaar zoals de ov-fiets. Daarnaast is het mogelijk om een deelauto of deelscooter te gebruiken. Beide zijn de afgelopen jaren in populariteit toegenomen. Op dit moment staan er in zo'n negentien steden in Nederland 5650 deelscooters (Oneworld, 2021).

De beschikbaarheid van de deelauto is nog vele malen groter; in het voorjaar van 2020 waren er zo'n 64.000 deelauto's beschikbaar in Nederland (CROW, 2020a). De meeste auto's die beschikbaar zijn om te delen zijn van particulieren die hun auto verhuren wanneer zij deze niet gebruiken (*peer-to-peer carsharing*). Andere vormen van autodelen zijn *roundtrip* deelauto's (deelauto's met een vaste parkeerplaats zoals Greenwheels), *community based* deelauto's (een auto die door een groep mensen gedeeld wordt), en *business carsharing* (een deelauto die door meerdere werknemers van één bedrijf wordt gebruikt). In 2020 waren er zo'n 730.000 personen die gebruik maakten van een deelauto (CROW, 2020b). Het is nog onbekend in hoeverre jongeren bereid zijn om gebruik te maken van deze vorm van deelmobiliteit.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ HET ONDERZOEK



Hoofdstuk 3: Het onderzoek

3.1 Onderzoeksvragen

Om te achterhalen in hoeverre jongeren zich bezighouden met duurzaamheid en hoe dit hun keuzes in relatie tot verkeer beïnvloedt worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- ▶ Hoe staan jongeren ten opzichte van klimaatverandering?
- ▶ Welke duurzame keuzes zijn jongeren bereid te maken in relatie tot klimaatverandering?
- ▶ Hoe beïnvloedt klimaatverandering de keuzes die jongeren maken in het verkeer?
- ▶ In hoeverre zijn jongeren bereid om gebruik te maken van innovatieve oplossingen in het verkeer?

3.2 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 27 mei en 23 juli 2021, via social media en in het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 13 en 24 jaar oud gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. In de wervingstekst is vermeld dat deelnemers aan het einde van de vragenlijst ervoor kunnen kiezen om hun e-mailadres achter te laten, om kans te maken op een cadeaubon van €50.

3.3 Deelnemers

In totaal hebben 755 deelnemers ($N=755$) de vragenlijst compleet ingevuld. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. In de tabel is te zien dat er meer vrouwen deelnamen aan het onderzoek dan mannen. Ook waren de meeste jongeren middelbaar opgeleid. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of mbo verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan.

Kenmerk				
	Man ($N=267$)	Vrouw ($N=475$)	Anders ($N=13$)	Totaal ($N=755$)
	35%	63%	2%	
Leeftijd	$M = 17,7$	$M = 17,7$	$M = 16,2$	$M = 17,7$
13 t/m 15	25%	23%	39%	24%
16 t/m 17	26%	27%	31%	26%
18 t/m 20	33%	34%	23%	34%
21 t/m 24	17%	17%	8%	16%
Opleidingsniveau				
Laag	17%	14%	15%	15%
Middel	54%	56%	62%	56%
Hoog	23%	28%	15%	26%

Tabel 1. Demografische gegevens¹

Noot: percentages zijn afgerond waardoor het totaal aantal niet altijd precies op 100% uitkomt.

Noot: bij 29 respondenten mist de data m.b.t. opleidingsniveau. De percentages per opleidingsniveau zijn verkregen van 251 mannen, 463 vrouwen en 12 personen met een ander gender ($N=726$).

¹ In dit onderzoek werd er gestreefd naar een streekproef van 1000 jongeren, representatief op geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Dit houdt in dat 50.9% van de respondenten man zou zijn en de overige 49.1% vrouw. Daarnaast zou 23% 13 t/m 15 jaar oud geweest zijn, 16% 16 t/m 17 jaar oud, 26% 18 t/m 20 jaar oud en 35% 21 t/m 24 jaar oud. Tenslotte zou 33.9% laagopgeleid zijn, 37.6% middelbaar opgeleid en 29.8% hoogopgeleid.

Van de respondenten in dit onderzoek die aangaven 16 jaar of ouder te zijn ($N=576$) had 39% een autorijbewijs, 3.8% had een scooterrijbewijs, 23.6% gaf aan nog geen rijbewijs te hebben maar wel rijlessen te volgen en 33.3% heeft nog geen rijbewijs en volgt ook geen lessen.

3.4 Meetinstrument

De online vragenlijst die gebruikt werd in dit onderzoek is opgezet vanuit een aantal thema's: standpunt klimaatverandering, gedragsverandering omwille het klimaat, klimaat en verkeer en innovatief reizen. De inhoud van de vragenlijst (zie Bijlage 1) zal hieronder kort worden toegelicht.

Standpunt klimaatverandering

Om te achterhalen hoe jongeren tegen klimaatverandering aankijken, werden ze gevraagd aan te geven in hoeverre ze wereldwijde klimaatverandering een probleem vinden, in hoeverre ze zich hier zorgen over maken en of ze weleens aan het klimaat denken bij de keuzes die ze maken in het dagelijks leven.

Gedragsverandering omwille het klimaat

Hierna werden er een aantal vragen gesteld om te achterhalen in hoeverre jongeren bereid zijn hun gedrag te veranderen om klimaatverandering tegen te gaan door duurzamer te leven en op welke manieren ze dit al doen of van plan zijn om te doen. Met behulp van deze vragen wordt uiteindelijk onder andere bepaald of de jongeren in dit onderzoek met name bereid zijn hun gedrag aan te passen wanneer dit weinig impact heeft op hun dagelijkse leven, zoals bleek uit resultaten van EenVandaag (2020), of dat ze bereid zijn om grotere veranderingen aan te brengen in hun leven voor het klimaat.

Klimaat en verkeer

Vervolgens werden vragen gesteld over de keuzes die jongeren maken rondom klimaat met betrekking tot verkeer. Hier werd dieper ingegaan op bepaalde beweegredenen om met bepaalde vervoersmiddelen te reizen en duurzame alternatieven in het verkeer zoals het gebruik van elektrische vervoersmiddelen en het gebruik van gedeelde vervoersmiddelen.

Aan het begin van de vragenlijst werden de jongeren gevraagd aan te geven of ze het eens zijn met de maatregel om de maximale snelheid op de snelweg te verlagen naar 100 km per uur. Aan het einde werd deze vraag herhaald, maar met de informatie dat de maatregel bijdraagt aan het verminderen van de uitstoot van uitlaatgassen. Op deze manier werd getest of informatie over het positieve effect van de maatregel op het klimaat ervoor zorgt dat jongeren het vaker eens zijn met de maatregel.

Innovatief reizen

Ten slotte werden jongeren bevraagd over hun bereidheid om hun manier van reizen in de toekomst aan te passen voor een beter klimaat. Aan de hand van stellingen over mogelijke, meer innovatieve manieren van reizen werd de bereidheid van jongeren om duurzamer te reizen getest.

TeamAlert

jongeren met **impact**

RESULTATEN



Hoofdstuk 4: Resultaten

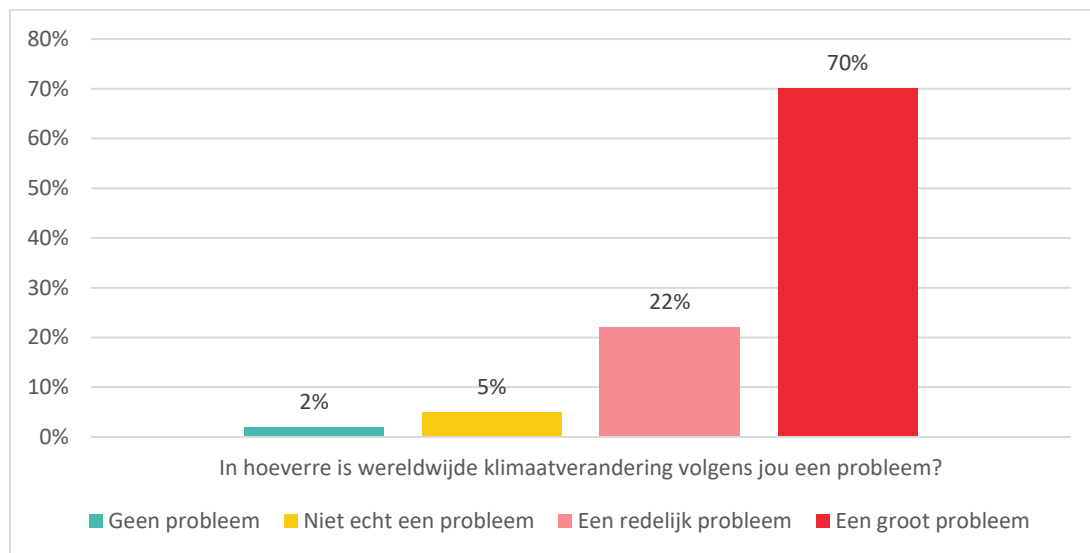
In hoofdstuk 4 worden de resultaten van het huidige onderzoek besproken en met behulp van grafieken gevisualiseerd. De resultaten zijn opgedeeld in de thema's die in het vorige hoofdstuk zijn besproken. Als eerste wordt beschreven welk standpunt jongeren innemen ten opzichte van klimaatverandering. Vervolgens wordt er ingegaan op de mate waarin jongeren bereid zijn om hun gedrag aan te passen en op welke manieren ze dit zouden doen. Hierna wordt besproken welke keuzes jongeren maken in het verkeer met betrekking tot het klimaat. Tenslotte wordt er ingegaan op innovatief reizen en de bereidheid van jongeren om duurzame reisalternatieven zich eigen te maken.

Door middel van het uitvoeren van Chi-Square toetsen is gekeken of de resultaten van mannen en vrouwen binnen dit onderzoek significant van elkaar verschilden. Hierbij zijn alleen de resultaten van mannen en vrouwen onderzocht, omdat de onderzoeksgroep met een genderidentiteit anders dan man of vrouw te beperkt was ($N=13$) om mee te nemen in de analyse en significante verschillen te detecteren. Bij het uitvoeren van de Chi-Squaretoetsen is een steekproef van 742 respondenten geanalyseerd, waaronder 267 mannen en 475 vrouwen. Wanneer er significante verschillen tussen mannen en vrouwen gedetecteerd zijn, worden deze onder een apart kopje bij het bijbehorende thema benoemd.

Tevens is er met behulp van Chi-Square toetsen gekeken naar mogelijke significante verschillen in de onderzoeksresultaten per leeftijdscategorie. Bij het uitvoeren van deze Chi-Square toetsen is de totale steekproef meegenomen ($N = 755$), waaronder 179 13 t/m 15-jarigen, 199 16- en 17-jarigen, 253 18 t/m 20-jarigen en 124 21 t/m 24-jarigen. Wanneer er significante verschillen tussen de vier leeftijdscategorieën gedetecteerd zijn, worden deze onder een apart kopje bij het bijbehorende thema benoemd.

4.1 Standpunt klimaatverandering

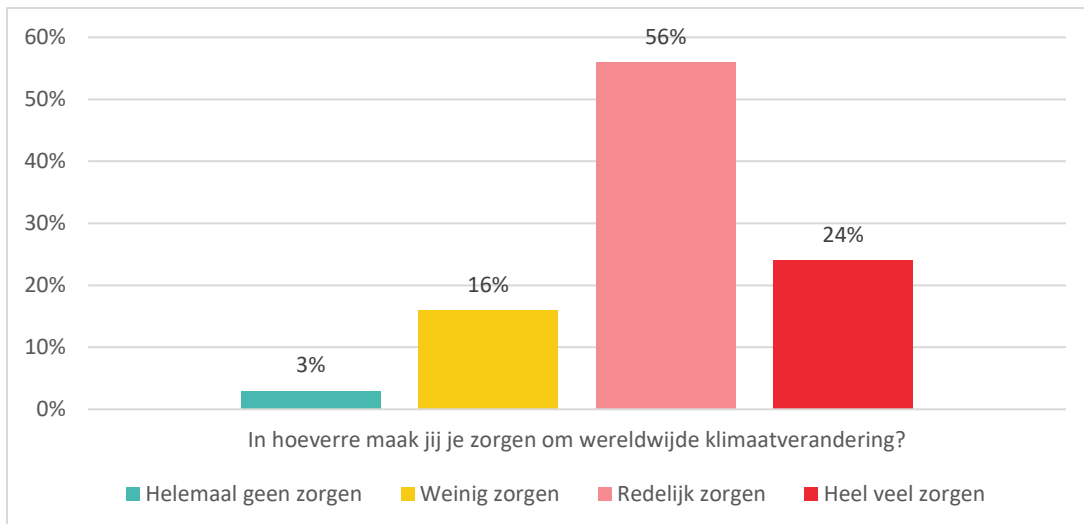
Allereerst werden jongeren bevraagd over hun standpunt met betrekking tot wereldwijde klimaatverandering. In onderstaande Figuur 1 is te zien dat ruim twee op de drie jongeren (70%) wereldwijde klimaatverandering een groot probleem vindt. 7% van de jongeren gaf aan het geen probleem of niet echt een probleem te vinden.



Figuur 1. Klimaatverandering een probleem?²

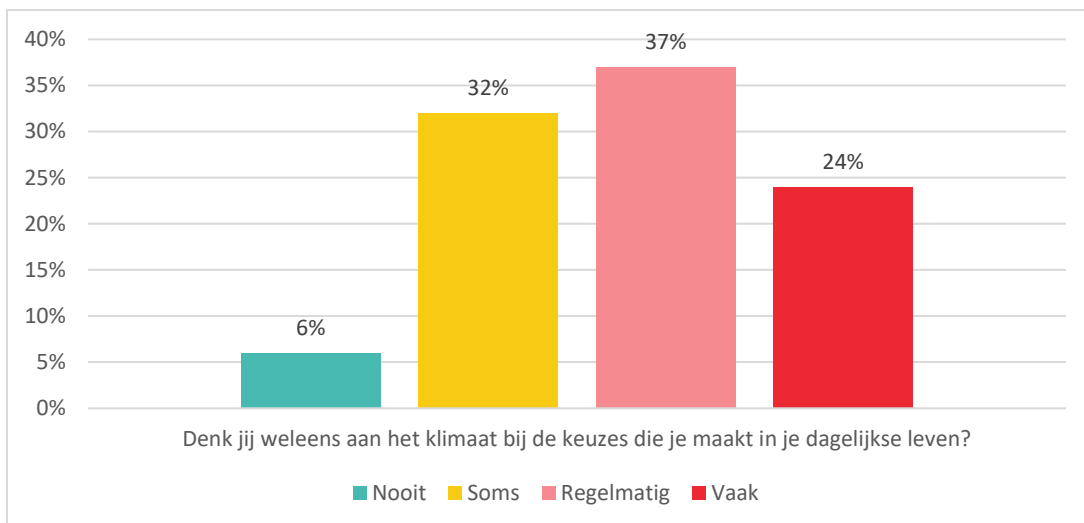
In Figuur 2 is te zien dat meer dan de helft van de jongeren (56%) zich redelijk zorgen maakt om wereldwijde klimaatverandering. Bijna een kwart van de jongeren (24%) gaf aan zich hier heel erg zorgen om te maken. Bijna één op de vijf jongeren maakt zich helemaal geen zorgen of weinig zorgen.

² De tabellen en grafieken in deze rapportage bevatten afgeronde percentages, het totale percentage zal dus niet altijd uitkomen op 100%.



Figuur 2. Zorgen om klimaatverandering?

In Figuur 3 is te zien dat bijna een kwart van de jongeren (24%) vaak aan het klimaat denkt bij de keuzes die ze maken in hun dagelijkse leven. Bijna twee op de vijf jongeren (37%) denkt hierbij regelmatig aan het klimaat, 32% doet dit soms.



Figuur 3. Denken aan klimaat bij keuzes in dagelijks leven?

4.1.1 Verschillen man en vrouw

Significante Chi-Square toetsen ($p < .001$) toonden aan dat vrouwen wereldwijde klimaatverandering relatief vaker als een groot probleem zien dan mannen. 76% van de vrouwen in dit onderzoek ($N=475$) ziet wereldwijde klimaatverandering als een groot probleem, tegenover 58% van de mannen ($N=267$).

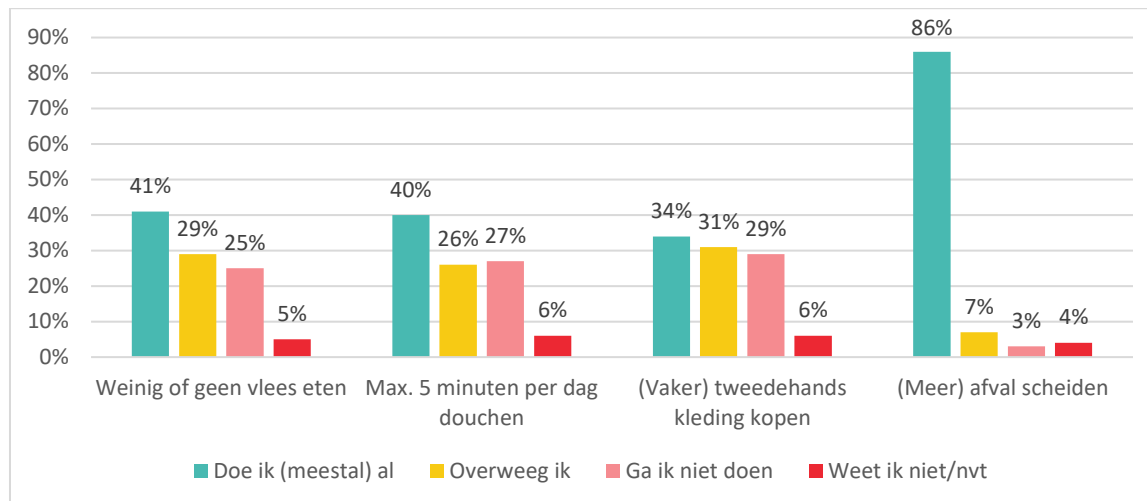
Daarnaast bleek dat vrouwen zich relatief vaker zorgen maken om wereldwijde klimaatverandering ($p < .001$). 24% van de mannen gaf aan zich hierover weinig zorgen te maken, onder de vrouwen was dit 11%. 18% van de mannen maakte zich hier heel veel zorgen om, tegenover 27% van de vrouwen.

Tenslotte bleken vrouwen vaker aan het klimaat te denken bij keuzes die ze maken in het dagelijkse leven dan mannen ($p < .001$). 11% van de mannen denkt namelijk nooit aan het klimaat bij alledaagse keuzes, bij de vrouwen is dit slechts 3%. 17% van de mannen denkt hierbij vaak aan het klimaat, tegenover 28% van de vrouwen.

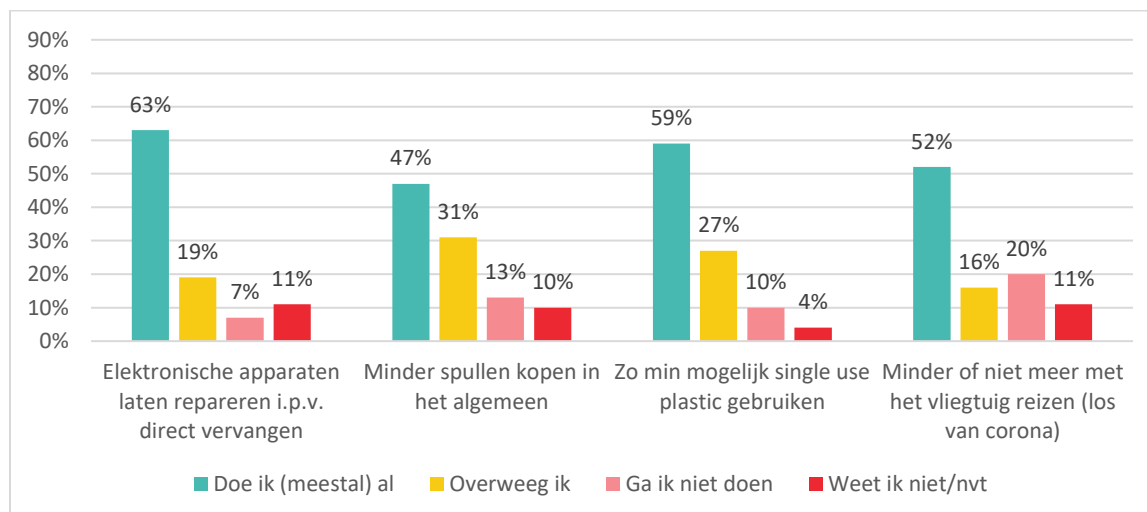
4.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat

Om te achterhalen in hoeverre jongeren bereid zijn hun gedrag te veranderen om klimaatverandering tegen te gaan, kregen de jongeren een aantal duurzame alternatieven voorgelegd. Voor elke handeling gaven ze

vervolgens aan in hoeverre ze dit zelf zouden doen. In Figuur 4a is te zien dat de meeste jongeren al bezig zijn met afval scheiden, 86% gaf aan dit (meestal) al te doen. Ruim drie op de vijf jongeren (63%) gaf aan (meestal) elektronische apparaten te laten repareren in plaats van ze direct te vervangen. Bijna drie op de vijf jongeren (59%) gebruikt (meestal) al zo min mogelijk *single use* plastic (zoals plastic flesjes, rietjes, boterhamzakjes, plastic folie etc.). Ruim de helft van de jongeren (52%) reist minder of zelfs helemaal niet meer met het vliegtuig (los van coronatijd).



Figuur 4a. Duurzame alternatieven



Figuur 4b. Duurzame alternatieven

Voorbeelden van andere manieren waarmee de jongeren binnen dit onderzoek letten op de invloed van hun gedrag op het klimaat zijn de verwarming zo min mogelijk gebruiken, lokale producten kopen, minder voedselverspilling, afval in de prullenbak in plaats van op de grond, lichten niet onnodig laten branden, stemgedrag (politiek) en herbruikbare verpakkingen/tassen gebruiken.

Ten slotte werden de jongeren gevraagd aan te geven hoe zij bepalen welke keuzes ze maken in hun gedrag in relatie tot het klimaat. Bijna een kwart (23%) kiest voor aanpassingen die de grootste positieve invloed hebben op het milieu. Bijna drie op de tien jongeren (29%) kiest echter voor aanpassingen die geen grote invloed hebben op hun dagelijkse leven. Een kwart van de jongeren (25%) kiest voor aanpassingen die ze weinig moeite kosten en 12% kiest voor aanpassingen die ze weinig tijd kosten. 11% koos hier voor de optie 'anders'. Dingen die hierbij meermaals werden genoemd zijn aanpassingen die niet veel geld kosten, aanpassingen die bij mij passen/waar ik mij fijn bij voel, of geen aanpassingen.

4.2.1 Verschillen man en vrouw

Uit een significante Chi-Squaretoets ($p < .001$) bleek dat vrouwen in dit onderzoek minder vlees eten dan

mannen om zo rekening te houden met het klimaat. Meer dan de helft van de vrouwen (51%) gaf aan (meestal) al weinig of geen vlees te eten. Onder de mannen was dit 22%. Daarnaast gaf 45% van de mannen aan niet van plan zijn om hun vleesconsumptie te minderen, tegenover 15% van de vrouwen. Daarnaast bleken vrouwen ook significant vaker tweedehands kleding te kopen of dit te overwegen dan mannen ($p < .001$). Bijna twee op de vijf vrouwen (39%) gaf aan (meestal) al tweedehands kleding te kopen. Onder de mannen was dit 23%. Bijna de helft van de mannen (48%) was ook niet van plan dit te gaan doen.

4.2.2 Verschillen leeftijdscategorie

Een significante Chi-Squaretoets ($p = .002$) toonde aan dat 21- t/m 24-jarigen significant minder vlees eten dan de jongere deelnemers. Meer dan de helft van de 21- t/m 24-jarigen (54%) gaf aan (meestal) al weinig of geen vlees meer te eten. Deelnemers uit de andere drie leeftijdscategorieën deden dit minder. Zowel onder de 16- en 17-jarigen als de 18- t/m 20-jarigen at 39% (meestal) al weinig of geen vlees meer, onder de 13- t/m 15-jarigen was dit 36%. Daarnaast gaf slechts 15% van de 21- t/m 24-jarigen aan niet van plan te zijn minder vlees te gaan eten, bij de andere leeftijdscategorieën lag dit percentage hoger (13 t/m 15: 30%; 16 en 17: 26%; 18 t/m 20: 27%).

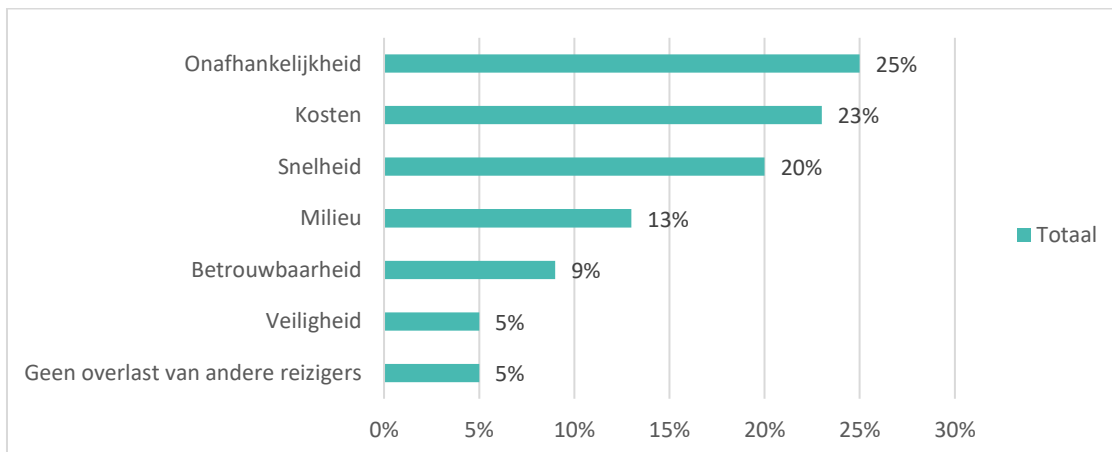
Daarnaast lijkt de jongste leeftijdscategorie (13 t/m 15 jaar) significant vaker elektronische apparaten te laten repareren in plaats van ze direct te vervangen dan de andere categorieën ($p = .032$). Waar 71% van de 13- t/m 15-jarigen dit (meestal) al doet, was dit onder de 21- t/m 24-jarigen 53%. Ook waren 21- t/m 24-jarigen minder vaak van plan dit te doen. 13% gaf aan dit niet te gaan doen, tegenover 3% onder de 13- t/m 15-jarigen.

Tenslotte reizen 13- t/m 15-jarigen significant minder met het vliegtuig dan de hogere leeftijdscategorieën ($p < .001$). Twee op de drie jongeren in deze categorie (66%) gaven aan (meestal) al minder of niet meer met het vliegtuig te reizen (los van coronatijd), tegenover twee op de vijf 21- t/m 24-jarigen (42%). Slechts 12% van de 13- t/m 15-jarigen gaf daarnaast aan dit niet van plan zijn te gaan doen, tegenover 31% van de 21- t/m 24-jarigen.

4.3 Klimaat en verkeer

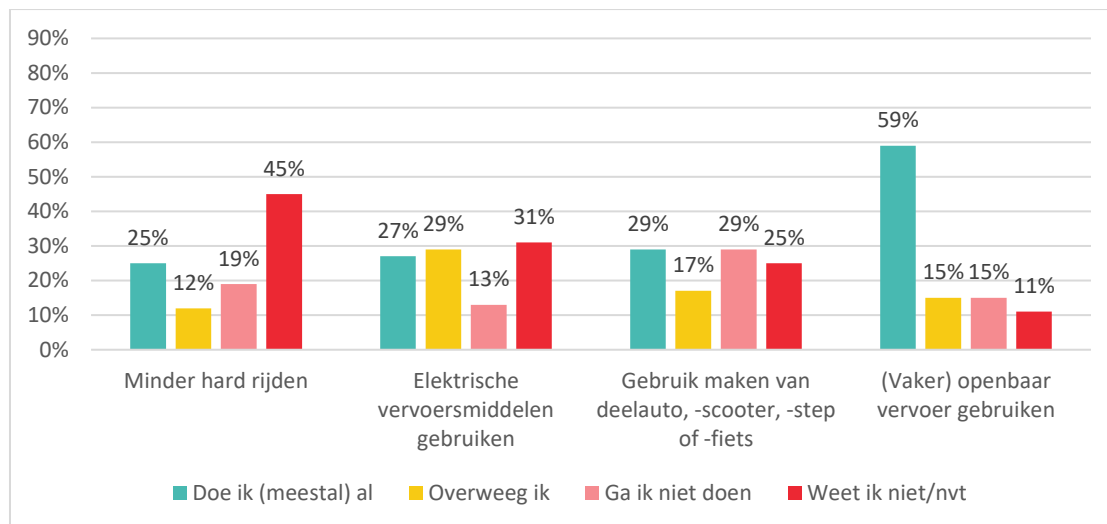
Om inzicht te krijgen in hoeverre jongeren bezig zijn met het klimaat als het gaat om verkeer, werden de jongeren gevraagd of ze weleens aan het klimaat denken in de keuzes die ze maken rondom verkeer. Ruim twee op de vijf jongeren (43%) gaf aan regelmatig tot vaak aan het klimaat te denken in de keuzes die ze maken rondom verkeer. Een iets kleiner deel (36%) denkt hier soms aan, 16% gaf aan hier nooit aan te denken. 5% gaf aan het niet te weten of hier geen mening over te hebben.

In Figuur 5 wordt weergegeven welke redenen jongeren opgeven voor het kiezen voor een bepaald vervoersmiddel (bijvoorbeeld auto, fiets, scooter, ov). Hier is te zien dat onafhankelijkheid door een kwart van de jongeren (25%) wordt gezien als de voornaamste reden om een bepaald vervoersmiddel te kiezen. Daarnaast werden de kosten van het vervoersmiddel door bijna een kwart van de jongeren (23%) als de belangrijkste reden gezien. De snelheid van een vervoersmiddel is voor één op de vijf jongeren (20%) de belangrijkste reden. Milieu werd door 13% van de jongeren opgegeven als belangrijkste reden. Betrouwbaarheid werd door 9% van de jongeren opgegeven als belangrijkste reden. Veiligheid werd door 5% van de jongeren opgegeven als belangrijkste reden. Geen overlast van andere reizigers werd door 5% van de jongeren opgegeven als belangrijkste reden.

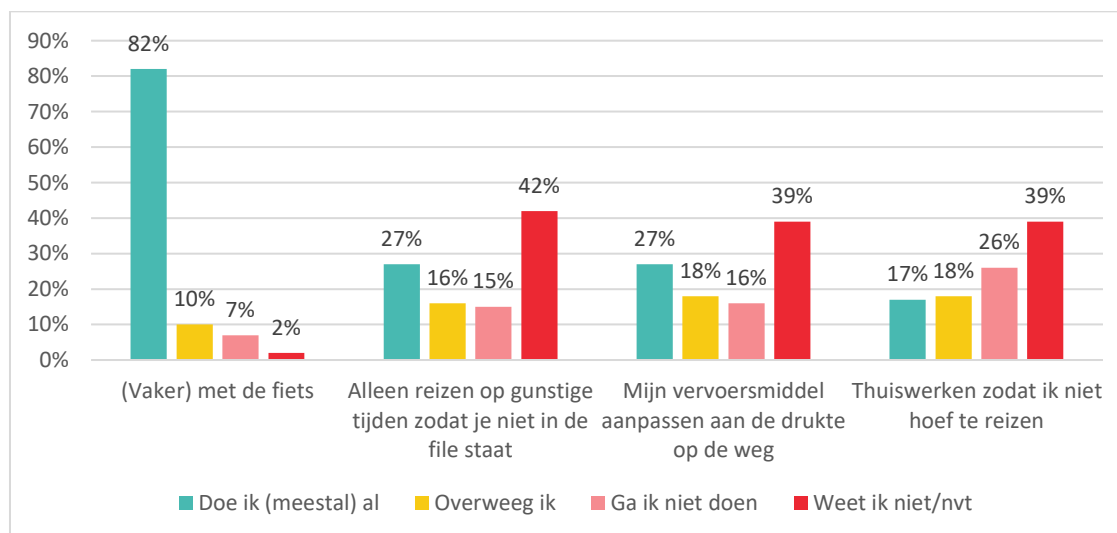


Figuur 5. Redenen om voor een bepaald vervoersmiddel (bijv. auto, fiets, scooter, ov) te kiezen

Vervolgens werden jongeren gevraagd om aan te geven in hoeverre ze zich al bezighouden met duurzame alternatieven rondom het verkeer. In Figuur 6b is te zien dat ruim vier op de vijf jongeren (82%) aangaf (meestal) al vaker de fiets te pakken. In Figuur 6a is te zien dat bijna drie op de vijf jongeren (59%) (meestal) vaker het openbaar vervoer gebruikt. Gebruik maken van een deelauto, -scooter, -step of -fiets werd door bijna drie op de tien jongeren (29%) aangegeven als iets wat ze niet gaan doen.

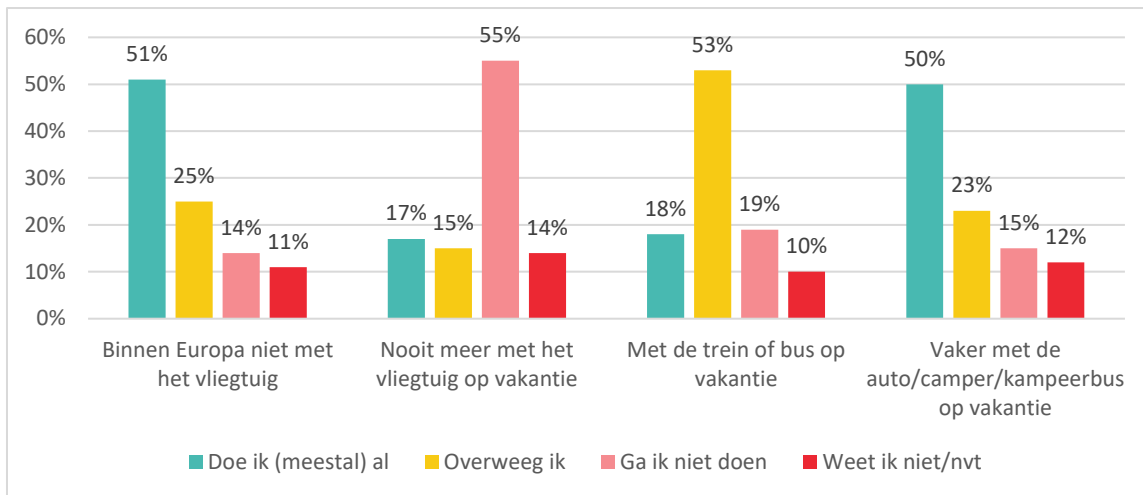


Figuur 6a. Duurzame alternatieven rondom verkeer



Figuur 6b. Duurzame alternatieven rondom verkeer

Om te achterhalen in hoeverre jongeren bereid zijn om hun reisgedrag aan te passen voor het klimaat kregen de jongeren de informatie dat reizen met het vliegtuig zorgt voor veel CO₂ uitstoot. Hoe verder de reis, hoe groter de uitstoot. Vervolgens kregen ze de vraag in hoeverre ze zich bezighouden met duurzame reisalternatieven. In Figuur 7 is te zien dat meer dan de helft van de jongeren (51%) (meestal) niet met het vliegtuig gaat wanneer ze binnen Europa reizen. Daarnaast gaf de helft (50%) aan vaker met de auto/camper/kampeerbus op vakantie te gaan. Meer dan de helft (53%) overweegt met de trein of bus op vakantie te gaan. 55% van de jongeren gaf echter aan niet van plan te zijn om nooit meer met het vliegtuig op vakantie te gaan.



Figuur 7. Alternatieven duurzaam reizen

Om te testen of informatie over het positieve effect van een nieuwe verkeersmaatregel (de maximale snelheid op de snelweg verlagen naar 100 km per uur tussen 06.00 en 19.00 uur) op het klimaat ervoor zorgt dat jongeren het vaker eens zijn met de maatregel, werden de jongeren tweemaal gevraagd op een vijfpuntschaal aan te geven in hoeverre ze het met de nieuwe maatregel eens zijn. Op deze schaal staat 1 voor een slechte maatregel en 5 voor een goede maatregel. De eerste keer dat de jongeren deze vraag gesteld werden, aan het begin van de vragenlijst, werd er geen informatie over het effect van de maatregel op het klimaat gegeven.

De tweede keer dat deze vraag gesteld werd, aan het eind van de vragenlijst, werd erbij vermeld dat wanneer je minder hard rijdt in de auto, de uitstoot van uitlaatgassen vermindert. Minder hard rijden op de snelweg is dus beter voor het klimaat. Met behulp van een gepaarde t-toets werden de twee metingen met elkaar vergeleken. Gemiddeld werd de maatregel positiever beoordeeld door de jongeren wanneer er wel informatie werd gegeven over het effect van de maatregel op het klimaat ($M=3.63$; $SD=1.38$) dan wanneer er geen informatie werd gegeven ($M=3.32$; $SD=1.37$). Dit verschil was significant ($p<.001$).

4.3.1 Verschillen man en vrouw

Uit een significante Chi-Squaretoets ($p<.001$) bleek dat mannen en vrouwen binnen dit onderzoek van elkaar verschillen in hoeverre ze bezig zijn met het klimaat als het gaat om verkeer. Ruim een kwart van de mannen (26%) gaf aan nooit aan het klimaat te denken in de keuzes die ze maken in het verkeer, bij de vrouwen was dit één op de tien (10%). 31% van de mannen denkt bij het maken van deze keuzes regelmatig tot vaak aan het klimaat, bij de vrouwen bleek dit bijna de helft (49%). Daarnaast vinden vrouwen in dit onderzoek het milieu significant een belangrijkere reden om een bepaald vervoersmiddel te gebruiken dan mannen. 15% van de vrouwen vond het milieu een belangrijke reden, tegenover 9% van de mannen.

Daarnaast bleken de vrouwen in dit onderzoek op een aantal thema's significant meer bereid te zijn om duurzamere alternatieven te hanteren dan mannen ($p<.001$). Zo gaf slechts 11% van de vrouwen aan niet van plan te zijn om minder hard te gaan rijden, tegenover bijna één op de drie mannen (32%). Daarnaast gaf twee op de drie vrouwen (66%) aan (meestal) al het openbaar vervoer te gebruiken, tegenover 46% van de mannen. Bijna drie op de tien mannen gaf aan niet van plan te zijn het openbaar vervoer vaker te gaan gebruiken, bij de vrouwen was dit 9%. Ook zijn vrouwen vaker bereid om met de fiets te gaan, 86% van de vrouwen doet dit (meestal) al, tegenover 75% van de mannen.

4.3.2 Verschillen leeftijdscategorie

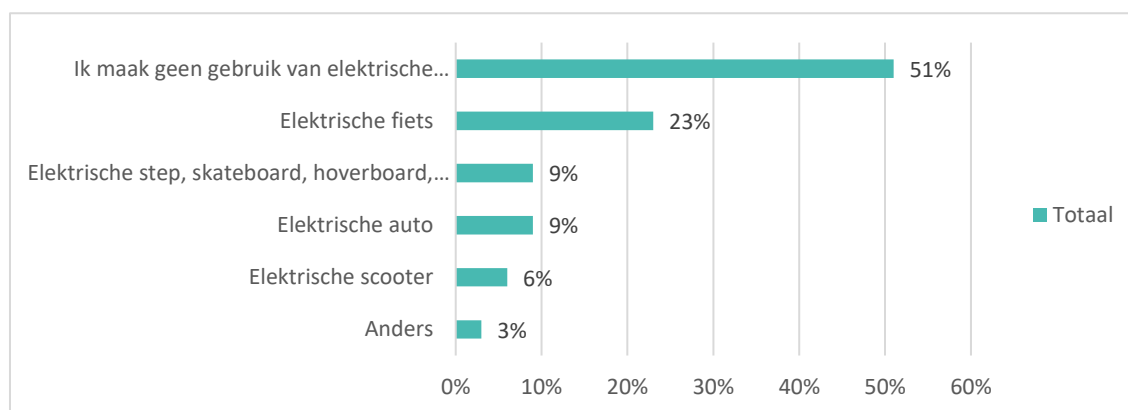
Een significante Chi-Squaretoets ($p<.001$) toonde aan dat deelnemers van 13 t/m 15 jaar oud relatief het vaakst het milieu als belangrijke reden voor een bepaald vervoersmiddel opgeven. Eén op de vijf 13- t/m 15-jarigen (21%) koos voor het milieu, tegenover 10% van de 21- t/m 24-jarigen. Bijna drie op de tien 21- t/m 24-jarigen (28%) kozen daarentegen voor de snelheid van een vervoersmiddel, tegenover 16% van de 13- t/m 15-jarigen. Bijna één op de drie 18 t/m 20-jarigen koos juist voor de kosten van een vervoersmiddel, onder de 13- t/m 15-jarigen was dit 12% en onder de 21- t/m 24-jarigen was dit 23%.

Minder hard rijden werd significant ($p < .001$) het vaakst door de 21- t/m 24-jarigen (34%) en de 18- t/m 20-jarigen (29%) al gedaan. Ook zijn de 21- t/m 24-jarigen (28%) en de 18- t/m 20-jarigen (24%) degenen die het vaakst aangaven dit juist niet van plan zijn te gaan doen. Het merendeel van de 13- t/m 15-jarigen (67%) en 16- en 17-jarigen (56%) gaf aan het niet te weten, of dat het niet op hen van toepassing is. Verder gaven 18- t/m 20-jarigen (68%) en 21- t/m 24-jarigen (71%) significant ($p < .001$) het vaakst aan (meestal) al met het openbaar vervoer te reizen, tegenover 40% van de 13- t/m 15-jarigen en 57% van de 16- en 17-jarigen. 13- t/m 15-jarigen (93%) en 16- en 17-jarigen (87%) gingen juist significant ($p < .001$) het vaakst met de fiets, vergeleken met 18- t/m 20-jarigen (72%) en 21- t/m 24-jarigen (75%).

Tenslotte bleken 21- t/m 24-jarigen significant ($p < .001$) het minst bereid te zijn om binnen Europa niet met het vliegtuig te reizen (23%) en doen ze dit ook het minst (33%). Meer dan de helft van de 13- t/m 15-jarigen (57%) doet dit al wel. Ook zijn de 21- t/m 24-jarigen (68%), samen met de 18- t/m 20-jarigen (62%) het minst bereid om nooit meer met het vliegtuig op vakantie te gaan. 13- t/m 15-jarigen bleken dit relatief gezien het vaakst al te doen (30%). Ook gaan 13- t/m 15-jarigen het vaakst al met de auto/camper/kampeerbus op vakantie, vergeleken met de andere leeftijdscategorieën. Bijna twee op de drie 13- t/m 15-jarigen (63%) gaf aan dit te doen, tegenover één op de drie (34%) 21- t/m 14-jarigen.

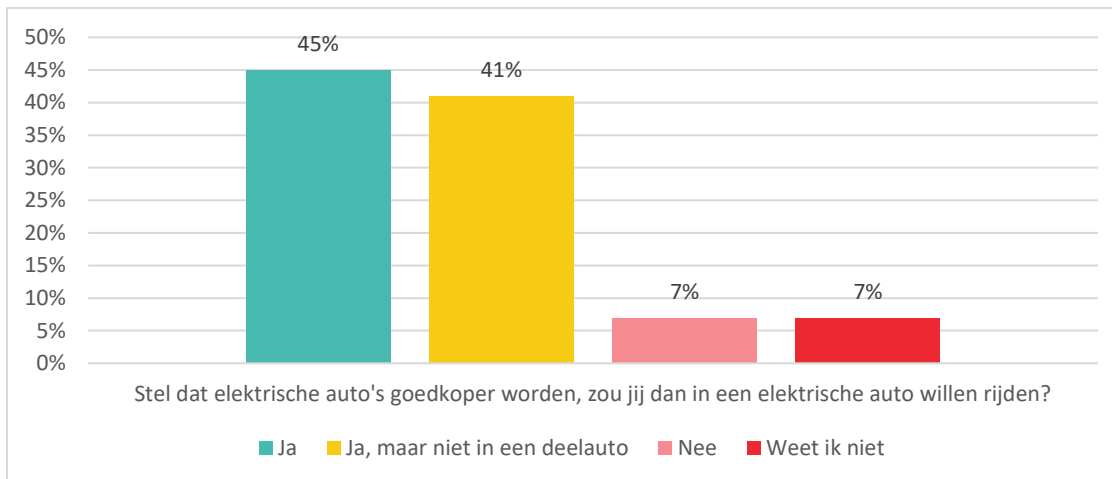
4.4 Innovatief reizen

Jongeren werden gevraagd aan te geven in hoeverre ze weleens gebruik maken van elektrische vervoersmiddelen. In Figuur 9 is te zien dat meer dan de helft (51%) geen gebruik maakt van elektrische vervoersmiddelen. Bijna een kwart van de jongeren (23%) gaf aan weleens een elektrische fiets te gebruiken. 3% gaf aan andere elektrische vervoersmiddelen te gebruiken, waaronder voornamelijk elektrische treinen en bussen.



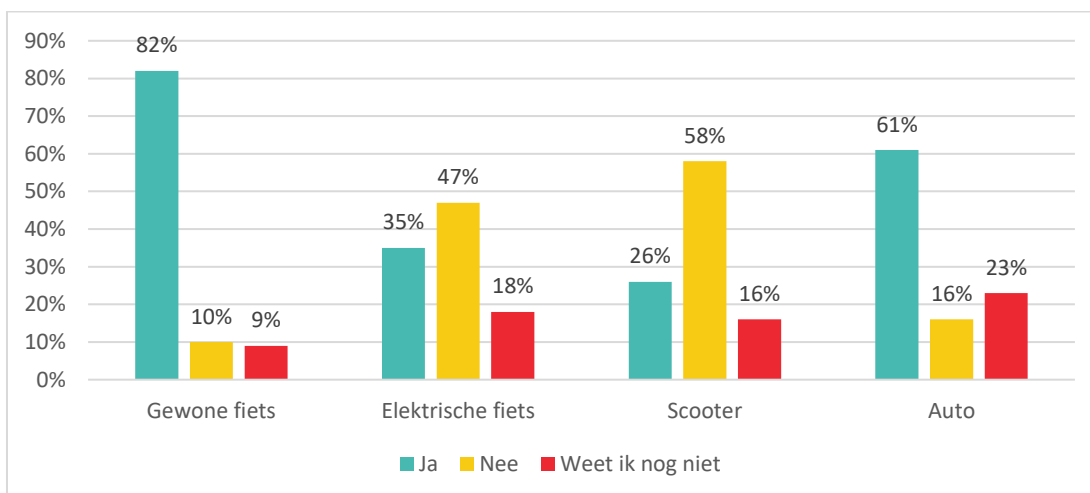
Figuur 9. Gebruik elektrische vervoersmiddelen

Bijna driekwart van de jongeren (73%) gaf aan geen gebruik te maken van vervoersmiddelen die je deelt met anderen. 8% gaf aan weleens een deelfiets te gebruiken en 8% maakt weleens gebruik van een deelscooter. 2% gaf aan van andere deelvervoersmiddelen gebruik te maken, waaronder voornamelijk vervoersmiddelen in het openbaar vervoer (trein, bus, ov-fiets). Vrouwen bleken significant vaker een deelauto te gebruiken dan mannen. 5% van de vrouwen gaf aan weleens een deelauto te gebruiken, tegenover 2% van de mannen. Vervolgens werden de jongeren gevraagd zich voor te stellen dat elektrische auto's goedkoper worden (de prijs gaat omlaag of het gebruik wordt goedkoper, omdat je gebruik maakt van een deelauto) en werden ze gevraagd of ze dan in een elektrische auto zouden willen rijden. In Figuur 10 is te zien dat bijna de helft van de jongeren (45%) dat zou willen. Ruim twee op de vijf (41%) zou dit ook willen, maar niet in een deelauto. 7% gaf aan dit niet te willen.



Figuur 10. Gebruik elektrische auto

Daarna werden de jongeren gevraagd zich voor te stellen dat er voldoende vervoersmiddelen beschikbaar zijn om te delen en werden ze gevraagd of ze dan zelf nog een fiets, scooter of auto willen bezitten. De resultaten van deze vraag zijn weergegeven in Figuur 11. Ruim vier op de vijf jongeren (82%) zou dan zelf nog een gewone fiets willen bezitten. Ruim drie op de vijf (61%) zou zelf nog een auto willen bezitten. Bijna drie op de vijf jongeren (58%) zou niet meer een scooter willen bezitten en bijna de helft (47%) gaf aan dan geen elektrische fiets meer te willen bezitten.



Figuur 11. Bezit fiets, scooter, auto wanneer er voldoende deelvoersmiddelen beschikbaar zijn

Tenslotte gaven jongeren middels een open vraag aan hoe ze denken dat het dagelijkse reizen, zoals van huis naar werk of school, er in de toekomst uit gaat zien. Over het algemeen dachten de jongeren dat er veel meer elektrisch gereisd zal gaan worden. Ze dachten dat er meer met het openbaar vervoer (trein en elektrische bus) gereisd zal worden en minder met het vliegtuig. Ook zouden auto's vervangen worden door hybride of elektrische exemplaren. De fiets zou blijven, eventueel in elektrische vorm. *Hyperloops* werden ook een aantal keer benoemd.

4.4.1 Verschillen man en vrouw

Uit een significante Chi-Squaretoets ($p < .001$) bleek dat vrouwen meer bereid zijn in een elektrische auto te rijden, mochten deze goedkoper worden. De helft van de vrouwen (50%) gaf aan hiertoe bereid te zijn, tegenover 36% van de mannen. Ook gaven relatief meer mannen aan hier niet toe bereid te zijn (12%). Bij de vrouwen was dit 3%. Daarnaast bleek dat mannen relatief vaker een eigen auto zouden willen bezitten, wanneer er voldoende vervoersmiddelen beschikbaar zijn om te delen, dan vrouwen ($p < .001$). Ruim twee op de drie mannen (69%) gaf aan dan nog een eigen auto te willen bezitten, tegenover 58% van de vrouwen.

TeamAlert

jongeren met **Impact**

➤ CONCLUSIE



Hoofdstuk 5: Conclusie

In dit hoofdstuk wordt op basis van de onderzoeksresultaten een conclusie geformuleerd. Deze conclusie geeft kort en bondig weer in hoeverre jongeren zich bezighouden met het klimaat en hoe dit samenhangt met duurzaam gedrag in het alledaagse leven en het verkeer. De laatste paragraaf in dit hoofdstuk geeft de aanbevelingen voor praktische toepassing van de resultaten weer.

5.1 Klimaat en het alledaagse leven

Jongeren die deelnamen aan dit onderzoek zien wereldwijde klimaatverandering over het algemeen als een probleem waar ze zich zorgen om maken. Nagenoeg iedere jongere binnen dit onderzoek denkt weleens aan het klimaat bij het maken van alledaagse keuzes. Dit lijkt voor veel jongeren ook tot meer duurzaam gedrag te leiden, de onderzoeksresultaten tonen namelijk aan dat veel jongeren zich al bezighouden met dingen die ze zelf kunnen doen om een bijdrage te leveren aan het klimaat. Zo laat de meerderheid van de jongeren hun elektrische apparaten repareren in plaats van deze direct te vervangen, gebruiken ze zo min mogelijk *single use* plastic en reizen ze minder of niet met het vliegtuig. Daarnaast bleek uit een aanvullende open vraag, waarin jongeren konden invullen op welke manieren ze letten op de invloed van hun gedrag op het klimaat, dat de meeste jongeren een goed beeld hebben van wat ze kunnen doen om op een meer duurzame manier te leven.

Echter kwam ook uit de onderzoeksresultaten naar voren dat de meeste jongeren aanpassingen maken die weinig tijd en moeite kosten en die geen grote invloed hebben op hun dagelijkse leven. Slechts een kwart van de jongeren kiest voor aanpassingen die de grootste positieve invloed hebben op het milieu, ongeacht de impact die het heeft op hun dagelijkse leven. Jongeren vinden wereldwijde klimaatverandering een zorgelijk probleem, maar ze lijken nog niet bereid te zijn om grote aanpassingen in hun leven aan te brengen om zoveel mogelijk bij te dragen aan een beter klimaat.

5.2 Klimaat en verkeer

Voorafgaand aan dit onderzoek was er nog maar weinig bekend over hoe klimaatverandering de keuzes van jongeren in het verkeer beïnvloedt. Om deze reden werd er binnen dit onderzoek gekeken naar de mate waarop jongeren met het klimaat bezig zijn in het verkeer en op welke manieren dit zich uit. Waar bijna iedere jongere die deelnam in dit onderzoek weleens aan het klimaat denkt bij alledaagse keuzes, gaf minder dan de helft van de jongeren aan dat ze aan het klimaat denken in de keuzes die ze maken rondom verkeer. Een deel gaf aan zelfs helemaal nooit aan het klimaat te denken in het verkeer. Daarnaast bleek ook slechts een klein deel van de jongeren het milieu te zien als een reden om een bepaald vervoersmiddel te kiezen. Welk vervoersmiddel ze kiezen hangt voornamelijk af van de mate van onafhankelijkheid, de kosten en de snelheid. Jongeren zullen dus niet zo snel voor een duurzamer vervoersmiddel kiezen wanneer een ander vervoersmiddel goedkoper, sneller of makkelijker in gebruik is.

In dit onderzoek werd getest of jongeren het vaker eens zijn met een bepaalde verkeersmaatregel wanneer ze informatie krijgen over de impact van de verkeersmaatregel op het klimaat. Jongeren bleken het vaker eens te zijn met een maatregel wanneer ze weten dat de maatregel een positieve invloed heeft op het klimaat. Het lijkt er dus op dat veel jongeren zich wel bewust zijn van het klimaat wanneer ze alledaagse keuzes maken, maar dat een gebrek aan kennis ervoor zorgt dat ze bij het maken van keuzes rondom verkeer minder vaak aan het klimaat denken. Als jongeren zich meer bewust worden van de impact die ze op het klimaat kunnen hebben door het maken van bepaalde keuzes in het verkeer, zou het kunnen dat ze ook sneller voor duurzamere alternatieven kiezen.

Wanneer het om verkeer gaat, lijken jongeren over het algemeen ook minder vaak bereid te zijn om duurzame alternatieven te hanteren dan wanneer het gaat om keuzes maken in het alledaagse leven. Waar bij duurzame alternatieven in het alledaagse leven steeds door het grootste deel van de jongeren werd aangegeven dat ze dit meestal al doen, was dit bij alternatieven in het verkeer niet het geval. Alleen het (vaker) gebruiken van het openbaar vervoer en het (vaker) met de fiets gaan zijn dingen die de meeste jongeren al doen. Een verklaring voor dit verschil zou kunnen zijn dat aanpassingen in het verkeer omwille het klimaat (zoals het gebruiken van elektrische vervoersmiddelen) meer moeite, tijd en geld kunnen kosten dan kleinere aanpassingen in het alledaagse leven (zoals het scheiden van afval).

5.3 Innovatief reizen

De helft van de jongeren binnen dit onderzoek maakt geen gebruik van elektrische vervoersmiddelen. Wanneer ze wel een elektrisch vervoersmiddel gebruiken, is dit meestal een elektrische fiets. Ook lijkt deelmobiliteit nog niet erg populair onder jongeren, het merendeel van de jongeren gaf aan geen gebruik te maken van vervoersmiddelen die je met anderen deelt.

Als het gebruik van elektrische auto's goedkoper zou worden, zouden echter de meeste jongeren wel in een elektrische auto willen rijden, mits ze deze auto niet hoeven te delen met anderen. Met de juiste aanmoediging lijkt er dus wel degelijk bereidheid te zijn onder de jongeren om meer elektrische vervoersmiddelen te gebruiken. Echter lijkt het delen van vervoersmiddelen, voornamelijk het delen van auto's, iets wat veel jongeren niet van plan zijn te gaan doen in de toekomst. Zelfs als er voldoende vervoersmiddelen beschikbaar zouden zijn om te delen, wil de meerderheid van de jongeren toch het liefst een eigen auto bezitten. De schaarse bereidheid onder jongeren om eigen vervoersmiddelen te vervangen door deelmobiliteit zou kunnen betekenen dat deze aanpassing volgens de jongeren teveel impact heeft op hun dagelijkse leven.

5.4 Verschillen man en vrouw

Over het algemeen lijken de vrouwen binnen dit onderzoek zich relatief meer bezig te houden met het klimaat. Vergeleken met mannen zien ze de wereldwijde klimaatverandering vaker als een probleem, ze maken zich er meer zorgen om en denken vaker aan het klimaat bij keuzes die ze maken, zowel in het alledaagse leven als rondom het verkeer.

Ook leken vrouwen regelmatig meer bereid te zijn om bepaalde duurzame alternatieven te hanteren dan mannen. Zo eten ze relatief minder of geen vlees en kopen ze vaker tweedehands kleding. Ook rondom verkeer lijken vrouwen zich meer bezig te houden met het klimaat. Ze zijn meer bereid om minder hard te rijden, gebruiken vaker het openbaar vervoer en pakken sneller de fiets dan mannen. Ten slotte lijken de vrouwen in dit onderzoek ook meer bereid om innovatieve vervoersmiddelen, zoals elektrische- en deelvervoersmiddelen, te gebruiken en hebben ze minder de behoefte om nog een eigen auto te bezitten wanneer de deelmobiliteit toeneemt. Gekeken naar de resultaten, lijkt het erop dat geslacht een voorspeller is van het wel of niet bereid zijn tot het uitvoeren van duurzaam gedrag.

5.5 Verschillen leeftijd

Allereerst zijn er geen significante verschillen gevonden in hoeverre de verschillende leeftijdscategorieën wereldwijde klimaatverandering als probleem zien, in hoeverre ze zich zorgen maken over klimaatverandering en in hoeverre ze nadenken over het klimaat bij het maken van keuzes in het alledaagse leven. Wel verschillen de categorieën in hoeverre ze zich bezig hielden met bepaalde duurzame alternatieven, de oudste deelnemers (21 t/m 24 jaar) eten bijvoorbeeld minder vaak vlees dan jongere deelnemers. Er is echter niet één leeftijdscategorie die er op elk thema bovenuit springt als het gaat om duurzaam leven, het streven om duurzaam te leven lijkt dus niet persé van leeftijd af te hangen.

Met betrekking tot duurzame keuzes rondom verkeer, kozen de jongste deelnemers (13 t/m 15 jaar) relatief het vaakst het milieu als belangrijkste reden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen. De 21- t/m 24-jarigen kiezen eerder voor de snelheid van een vervoersmiddel en de 18- t/m 20-jarigen kijken het vaakst naar de kosten. Dit betekent niet dat de jongste deelnemers zich het meest met het milieu bezighouden, in dit geval is het ook mogelijk dat ze deze optie vaker kiezen omdat ze nog te jong zijn om met een auto of scooter te gaan. Daarnaast gaat deze leeftijdscategorie over het algemeen nog naar de middelbare school, waar ze meestal niet ver voor hoeven te reizen. Ook wonen ze vaker nog bij hun ouders en zullen dus meer met hun ouders mee rijden. Hierdoor maken de jonge deelnemers zelf minder keuzes rondom vervoer en zullen de snelheid en de kosten van een bepaald vervoersmiddel voor hen een minder grote rol spelen.

Op het merendeel van de 13- t/m 17-jarigen zal duurzaam gedrag in het verkeer, zoals minder hard rijden, niet van toepassing zijn omdat ze nog geen rijbewijs hebben. Om deze reden moeten de resultaten met betrekking tot duurzame alternatieven in het verkeer met voorzichtigheid behandeld worden. Verschillen in de leeftijdscategorieën op dit thema, zoals het verschil dat 13- t/m 17-jarigen het vaakst de fiets pakken vergeleken met oudere deelnemers en dat 18- t/m 24-jarigen juist relatief het vaakst het openbaar vervoer gebruiken, kunnen worden verklaard door het feit dat deze laatste groep vaak studenten zijn en gebruik maken

van een studentenabonnement voor het ov. Studenten mogen hiermee gratis met het openbaar vervoer reizen. Het merendeel van de jongere deelnemers, van 13 t/m 17 jaar, zal nog niet studeren en hebben hier nog geen recht op. Zij zullen om deze reden vaker met de fiets gaan.

Waar de deelnemers van 18 jaar en ouder het minst bereid zijn om minder met het vliegtuig op vakantie te gaan, zowel binnen als buiten Europa, gaan deelnemers van 13 t/m 15 jaar al vaker met andere vervoersmiddelen op vakantie, zoals met de auto, de camper, of een kampeerbus. Hier lijkt het er echter op dat de deelnemers die oud genoeg zijn om zelf, zonder ouders, op vakantie te gaan, het liefst met het vliegtuig willen blijven gaan. De jongere deelnemers zijn vaker nog afhankelijk van hun ouders op vakantie.

Gekeken naar de resultaten lijkt het er dus niet op dat er een duidelijk verschil is tussen de verschillende leeftijdscategorieën van de deelnemers, wanneer het gaat om duurzaam gedrag. Op sommige thema's is te zien dat de oudere deelnemers verschillen van de jongere deelnemers, maar dit valt goed te verklaren door bijvoorbeeld de afstand die jongeren moeten reizen naar school of naar de universiteit of werk, of het recht op een (gratis) studentenabonnement voor het ov. Leeftijd lijkt dus niet een belangrijke voorspeller van het wel of niet bereid zijn tot het uitvoeren van duurzaam gedrag.

5.6 Aanbevelingen

Het onderzoek geeft inzicht in hoeverre jongeren zich bezighouden met het klimaat en hoe dit samenhangt met duurzaam gedrag in het verkeer. Dit inzicht is nodig om nieuwe trends te analyseren op het gebied van duurzaamheid en om te kijken hoe deze trends relateren aan het verkeer. Zo is TeamAlert er tijdig bij, wanneer er zich zorgelijke situaties voordoen onder jongeren waar op ingespeeld kan worden met behulp van voorlichtingen of campagnes.

Zoals vermeld in hoofdstuk 2, werd er gestreefd naar een representatieve steekproef met betrekking tot geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van analyses waarmee het mogelijk is om relatieve vergelijkingen te maken tussen man en vrouw en verschillende leeftijdscategorieën. Op deze manier kunnen interessante resultaten gerapporteerd worden, echter wordt voor vervolgonderzoek aanbevolen te blijven streven naar deze representativiteit. Wanneer een steekproef representatief is op deze kenmerken zijn de resultaten namelijk generaliseerbaar naar de gehele bevolkingsgroep. Zo kan er een zo duidelijk mogelijk beeld geschetst worden van wat er speelt onder de Nederlandse jongeren.

Uit dit onderzoek is gebleken dat het merendeel van de jongeren zich al bezig houdt met wat ze zelf kunnen doen in het alledaagse leven om bij te dragen aan het klimaat. Echter lijken ze minder kennis te hebben over wat ze rondom hun gedrag in het verkeer kunnen veranderen om duurzamer te zijn. Daarnaast lijkt de bereidheid om écht moeite te doen om klimaatverandering tegen te gaan nog te ontbreken. Jongeren kiezen voor aanpassingen die ze het minste tijd, moeite en geld kosten. Dit onderzoek heeft aangetoond dat kennis over de impact van bepaalde keuzes die jongeren maken in het verkeer op het klimaat kan zorgen voor enerzijds meer begrip voor bepaalde verkeersmaatregelen en anderzijds meer bereidheid om deze maatregelen uit te voeren. Wanneer er meer voorlichting wordt gegeven over wat jongeren zelf in het verkeer kunnen doen om klimaatverandering tegen te gaan en er meer bewustzijn is over bijvoorbeeld het effect van CO₂ uitstoot op het klimaat, zal er meer bereidheid zijn om aanpassingen te maken in het verkeer. Zelfs als de aanpassingen wat meer moeite of tijd kosten. Op deze manier zullen jongeren het duurzame gedrag wat ze in het alledaagse leven vertonen door kunnen voeren in keuzes die ze maken rondom verkeer.

Ten slotte kan er tijdens voorlichtingen of campagnes ook rekening gehouden worden met het feit dat vrouwen over het algemeen al meer bereid zijn om hun gedrag aan te passen voor een beter milieu. Mannen lijken nog net wat meer bewustwording nodig te hebben, wanneer het gaat over hun eigen impact op het klimaat.

TeamAlert

jongeren met **impact**

Bronnen



Bronnen

Algemeen Dagblad (2020a). Elektrisch maakt doorbraak: 'Accufietsen en e-scooters hebben wind mee door Covid-19'. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/auto/elektrisch-maakt-doorbraak-accufietsen-en-e-scooters-hebben-wind-mee-door-covid-19~afb21a62/#:~:text=Door%20de%20beperkingen%20in%20het,rijden%20er%20nu%2010.584%20rond>

Algemeen Dagblad (2020b). Hoe ons reisgedrag sinds corona drastisch veranderde in vijf grafieken. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/binnenland/hoe-ons-reisgedrag-sinds-corona-drastisch-veranderde-in-vijf-grafieken~ad11c6d1/>

BBC (2021). Greta Thunberg: Who is the climate campaigner and what are her aims? Geraadpleegd via: <https://www.bbc.com/news/world-europe-49918719>

CROW (2020a). Aanbod deelauto's. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/aanbod-deelauto-s>

CROW (2020b). Gebruik deelauto's. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/gebruik-deelauto-s>

CROW (2021). Waarom autodelen? Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/wat-is-autodelen/waarom-autodelen>

EenVandaag (2020). 3Vraagt: Klimaat. Geraadpleegd via: https://eenvandaag.assets.avrotros.nl/user_upload/PDF/2020_09_3Vraagt_Klimaat.pdf

Eindhoven's Dagblad (2019). E-bike steeds populairder bij jeugd: voor de prijs hoeft je niet meer zelf te fietsen. Geraadpleegd via: <https://www.ed.nl/eindhoven/e-bike-steeds-populairder-bij-jeugd-voor-de-prijs-hoef-je-niet-meer-zelf-te-fietsen~ae90be56/>

INFO (2020). Visie op Mobiliteit: Op weg naar 2050. Geraadpleegd via: <https://info.nl/rapport-visie-op-mobiliteit-op-weg-naar-2050/>

Klimaatstaking (2019). Persbericht: Massale staking in Den Haag voor een ambitieus en rechtvaardig klimaatbeleid. Geraadpleegd via: <https://klimaatstaking.nl/2019/09/27/massale-staking-in-den-haag-voor-een-ambitieuze-en-rechtvaardig-klimaatbeleid/>

Oneworld (2021). Markt voor elektrische deelscooters groeit het sterkst in Nederland. Geraadpleegd via: <https://www.oneworld.nl/partner-berichten/markt-voor-elektrische-deelscooters-groeit-het-sterkst-in-nederland/>

TeamAlert (2019). *Jongeren en snelheid in de auto deel 2, 2019*. Utrecht: TeamAlert.

TeamAlert (2020). Jongeren en nieuwe vervoersmiddelen. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/jongeren-en-nieuwe-vervoersmiddelen-2020/>

➤ BIJLAGE



Bijlage 1: Vragenlijst

- 1. Hoe oud ben je?**
- 2. Heb je een rijbewijs?**
 - Ja, een autorijbewijs
 - Ja, een scootterrijbewijs
 - Nee, maar ik ben aan het rijlessen
 - Nee
- 3. Wat vind jij van de maatregel om de maximale snelheid op de snelweg te verlagen naar 100 km per uur tussen 06.00 en 19.00 uur?**
(Ik vind dit een slechte maatregel – Ik vind dit een goede maatregel)
- 4. In hoeverre is wereldwijde klimaatverandering volgens jou een probleem?**
 - Geen probleem
 - Niet echt een probleem
 - Een redelijk probleem
 - Een groot probleem
 - Weet ik niet/geen mening
- 5. In hoeverre maak jij je zorgen om wereldwijde klimaatverandering?**
 - Helemaal geen zorgen
 - Weinig zorgen
 - Redelijk zorgen
 - Heel veel zorgen
 - Weet ik niet/geen mening
- 6. Denk jij weleens aan het klimaat bij de keuzes die je maakt in je dagelijkse leven?**
 - Nooit
 - Soms
 - Regelmatig
 - Vaak
 - Weet ik niet/geen mening
- 7. Hieronder staan een aantal manieren waarmee je kunt letten op de invloed van je gedrag op het klimaat. Welke zijn op jou van toepassing?**
(Doe ik (meestal) al – Denk ik over na om te doen – Ga ik niet doen – Weet ik niet/nvt)
 - Weinig of geen vlees eten
 - Maximaal 5 minuten per dag douchen
 - (Vaker) tweedehands kleding kopen
 - (Meer) afval scheiden
 - Elektronische apparaten laten repareren in plaats van direct vervangen
 - Minder spullen kopen in het algemeen
 - Zo min mogelijk single use plastic gebruiken (zoals plastic flesjes, rietjes, boterhamzakjes, plastic folie etc.)
 - Minder of niet meer met het vliegtuig reizen (los van coronatijd)
- 8. Zijn er nog andere manieren waarmee je let op de invloed van je gedrag op het klimaat?**
 - Ja, namelijk...
 - Nee

9. Denk jij weleens aan het klimaat in de keuzes die je maakt rondom verkeer?

- Nooit
- Soms
- Regelmatig
- Vaak
- Weet ik niet/geen mening

10. Hieronder staan een aantal manieren waarmee je kunt letten op de invloed van je gedrag op het klimaat. Welke zijn op jou van toepassing?

(Doe ik (meestal) al – Denk ik over na om te doen – Ga ik niet doen – Weet ik niet/nvt)

- Minder hard rijden
- Elektrische vervoersmiddelen gebruiken in plaats van vervoersmiddelen die gebruik maken van fossiele brandstof (bijvoorbeeld een elektrische fiets of scooter in plaats van een scooter die op benzine rijdt)
- Gebruik maken van deelauto, -scooter, -step of -fiets
- (Vaker) openbaar vervoer gebruiken
- (Vaker) met de fiets
- Alleen reizen op gunstige tijden zodat je niet in de file staat
- Mijn vervoersmiddel aanpassen aan de drukte op de weg (bijv. met de trein wanneer er file staat)
- Thuiswerken zodat ik niet hoeft te reizen (ook wanneer dit niet meer verplicht is i.v.m. corona)

11. Hoe bepaal jij welke keuzes jij maakt in je gedrag in relatie tot het klimaat? Kies de belangrijkste reden.

- Ik kies voor aanpassingen die me weinig moeite kosten
- Ik kies voor aanpassingen die me weinig tijd kosten
- Ik kies voor aanpassingen die de grootste positieve invloed hebben op het milieu
- Ik kies voor aanpassingen die geen grote invloed hebben op mijn dagelijks leven (minder/geen vlees eten of tweedehands kleding kopen zorgen voor meer beperkingen dan bijvoorbeeld afval scheiden)
- Anders, namelijk...

12. Wat is voor jou de belangrijkste reden om voor een bepaald vervoersmiddel (bijv. auto, fiets, scooter, OV) te kiezen?

- Geen overlast van andere reizigers
- Snelheid
- Veiligheid
- Milieu
- Betrouwbaarheid
- Kosten
- Onafhankelijkheid

13. Minder hard rijden in de auto en met het openbaar vervoer reizen zorgen er ook voor dat reizen veiliger wordt. In hoeverre speelt veiligheid mee in de keuzes die je maakt in het verkeer?

(Helemaal geen rol – Een grote rol)

- Bij minder hard rijden speelt veiligheid:
- Bij met het openbaar vervoer reizen speelt veiligheid:

14. Maak jij weleens gebruik van een elektrisch vervoersmiddel?

- Elektrische fiets
- Elektrische scooter
- Elektrische auto
- Elektrische step, skateboard, hoverboard, eenwieler, etc.
- Anders, namelijk...
- Ik maak geen gebruik van elektrische vervoersmiddelen

- 15. Maak jij weleens gebruik van een vervoersmiddel wat je deelt met anderen (denk aan de OV-fiets, deelscooter, Greenwheels, etc)? Vink aan wat van toepassing is.**
- Deelfiets (niet elektrisch)
 - Elektrische deelfiets
 - Deelscooter
 - Deelauto
 - Deelstep
 - Anders, namelijk...
 - Gebruik ik niet
- 16. Met welk vervoersmiddel ging jij voor de coronacrisis het vaakst op vakantie?**
- Vliegtuig
 - Trein
 - Bus/touringcar
 - Camper/kampeerbusje
 - Fiets
 - Auto
 - Anders, namelijk...
- 17. Wanneer je op reis gaat met het vliegtuig stoot je veel CO2 uit, hoe verder je gaat hoe groter je uitstoot. Ben jij bereid om je reisgedrag aan te passen voor het klimaat?**
(Doe ik (meestal) al – Overweeg ik – Ga ik niet doen – Weet ik niet/nvt)
- Binnen Europa niet meer het vliegtuig
 - Nooit meer met het vliegtuig op vakantie
 - Met de trein of bus op vakantie
 - Vaker binnen eigen land op vakantie
 - Vaker met de auto/camper/kampeerbus op vakantie
- 18. Hoe denk jij dat reizen er in de toekomst uit gaat zien? (hiermee bedoelen we dagelijkse reizen bijvoorbeeld van en naar werk of school en niet op vakantie gaan)**
- 19. Stel dat elektrische auto's goedkoper worden (de prijs gaat omlaag of het gebruik wordt goedkoper omdat je gebruikt maakt van een deelauto), zou jij dan in een elektrische auto willen rijden?**
- Ja
 - Ja, maar niet in een deelauto
 - Nee
 - Weet ik niet
- 20. Stel dat er voldoende vervoersmiddelen om te delen beschikbaar zijn, zou jij dan zelf nog een fiets, scooter of auto willen bezitten?**
(Ja – Nee – Weet ik nog niet)
- Gewone fiets
 - Elektrische fiets
 - Scooter
 - Auto
- 21. Wanneer je minder hard rijdt in de auto zorgt dit voor minder uitstoot van uitlaatgassen. Minder hard rijden op de snelweg is beter voor het klimaat. Wat vind jij van de verlaging van de maximale snelheid op de snelweg naar 100 km per uur wanneer je dit weet?**
(Ik vind dit een slechte maatregel – Ik vind dit een goede maatregel)
- 22. Heb je nog opmerkingen over dit onderwerp of de vragenlijst?**