

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:
Sjoerd van Halem
Saar Hadders
Gea-Marit Dekker

Juli 2023

© 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

Het standpunt van jongeren ten opzichte van de wereldwijde klimaatverandering kan invloed hebben op hun gedrag in het verkeer. Klimaatverandering is daarmee een interessant onderwerp voor TeamAlert. Dit onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in hoe jongeren denken over klimaatverandering en het klimaatprobleem, welk duurzaam gedrag ze vertonen als gevolg van het klimaatprobleem, in hoeverre het klimaatprobleem hun gedrag in het verkeer beïnvloedt en in welke mate ze gebruik maken van innovatieve en duurzame oplossingen met betrekking tot klimaat en verkeer.

Onderzoek

Hoewel de Nederlandse situatie met betrekking tot jongeren en klimaatverandering al eerder inzichtelijk is gemaakt, is voorgaand onderzoek vanwege een gebrek aan periodieke gegevens moeilijk in een tijdlijn te plaatsen. Om de trend met betrekking tot klimaat en duurzaamheid bij jongeren over de tijd te observeren, worden in deze trendanalyse tweejaarlijks periodieke gegevens opgehaald onder een grote Nederlandse jongerensteekproef. Het huidige onderzoek omvat de eerste twee metingen, die gedaan zijn in 2021 en 2023. De werving voor beide metingen heeft plaatsgevonden via social media en via het jongerenpanel van TeamAlert. 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 in 2021 en 909 jongeren in 2023 deelgenomen aan dit onderzoek.

Resultaten

Uit de resultaten blijkt dat de meeste jongeren al nadenken over wat ze zelf kunnen doen in het dagelijks leven om bij te dragen aan het klimaat. Toch lijkt deze betrokkenheid te zijn afgenomen ten opzichte van 2 jaar geleden. Deze afname vertaalt zich ook in de keuzes die jongeren maken in het dagelijks leven, die relatief minder vaak duurzaam zijn. Tegelijkertijd zien we deze afname niet terug in de keuzes die jongeren maken in het verkeer. Integendeel, we zien juist een toename in het gebruik van innovatieve en duurzame vervoersmiddelen, zoals elektrisch vervoer en deelfervoer.

Aanbeveling

Het is voor onderzoek belangrijk om de dalende trend die is geobserveerd beter te begrijpen, die mogelijk verband houdt met verschillende maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de coronacrisis of stikstofcrisis. Over 2 jaar start de volgende meting van deze trendanalyse. Dat onderzoek zal meer informatie geven over in hoeverre deze daling doorzet, of in hoeverre de daling een tijdelijke afname is ingegeven door de maatschappelijke context specifiek voor 2023. Betreft het verkeer, is het belangrijk voor toekomstige verkeersprojecten en verkeersinterventies om te anticiperen op verdere groei in het gebruik van deelfervoer en elektrisch vervoer bij jongeren.

INHOUD

Samenvatting.....	3
Aanleiding van het onderzoek	3
Onderzoek	3
Resultaten.....	3
Aanbeveling	3
Hoofdstuk 1: Inleiding.....	6
1.1 Over TeamAlert.....	6
1.2 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2: Achtergrond.....	8
2.1 Jongeren en het klimaat	8
2.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat	8
2.3 Klimaat en het verkeer.....	9
2.4 Innovatief reizen	9
Hoofdstuk 3: Het onderzoek	12
3.1 Onderzoeksvragen	12
3.2 Werving	12
3.3 Deelnemers.....	12
3.4 Meetinstrument.....	13
Hoofdstuk 4: Resultaten	15
4.1 Standpunt klimaatverandering	16
4.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat	18
4.3 Klimaat en verkeer	21
4.4 Duurzame innovaties in het verkeer.....	25
Hoofdstuk 5: Conclusie	29
5.1 Standpunt klimaatverandering	29
5.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat	30
5.3 Klimaat en verkeer	30
5.3 Duurzame innovaties in het verkeer	31
5.6 Aanbevelingen	31
Bronnen.....	33
Bijlage 1: Weging	36
Bijlage 2: Vragenlijst	37

 INLEIDING



Hoofdstuk 1: Inleiding

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 drugsoort 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 betreft de tweede trendanalyse binnen 'Jongeren van nu', en 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 wordt daarom achterhaald 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. De rapportage van het huidige onderzoek is gedaan naar aanleiding van de 2^e meting binnen deze trendanalyse die heeft plaatsgevonden in 2023.

1.1 Over TeamAlert

Jongeren lopen een hoger risico op verkeersongevallen 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 veertig 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 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

Om een beeld te schetsen wat er bekend is over het onderwerp jongeren en duurzaamheid is een literatuuronderzoek uitgevoerd. In het komende hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen per thema besproken. Er zal worden ingegaan op 1) hoe jongeren tegen klimaatverandering aankijken, 2) welke duurzame keuzes jongeren maken omwille van het klimaat, 3) hoe klimaatverandering gerelateerd is aan het gedrag van jongeren in het verkeer, en 4) welke duurzame innovaties (zoals elektrisch- en deelvervoer) jongeren gebruiken in het verkeer.

2.1 Jongeren en het klimaat

Hoewel onderzoek laat zien dat jongeren eerder ook zorgen hebben gehad met betrekking tot het klimaat (O'Brien et al., 2018), werden jongeren in navolging van de massale scholierenstakingen in 2018 veel nadrukkelijker gekoppeld aan de klimaatbeweging. Deze stakingen begonnen met de Zweedse Greta Thunberg die besloot haar schoollessen te staken om zo de Zweedse regering onder druk te zetten om de CO₂-uitstootdoelstellingen te behalen. Haar staking werd opgepikt door de nationale en internationale media en ging uiteindelijk viraal. Wereldwijd besloten scholieren om Thunberg's actie voor een rechtvaardig klimaatbeleid te ondersteunen en niet meer naar school te gaan (BBC, 2021). Dat gebeurde in Nederland ook op 27 september 2019. Op deze dag staakten Nederlandse jongeren massaal om aandacht te vragen voor het klimaat. Ruim 35.000 Nederlandse jongeren en volwassenen kwamen samen in Den Haag om deel te nemen aan de grootste internationale klimaatstaking ooit (Klimaatstaking, 2019).

De stakingen uit 2018 en 2019 hadden niet alleen effect op de internationale klimaatafspraken, ze onderstreepten dat klimaat voor jongeren van deze generatie van absolute prioriteit is. Dit is ook terug te zien in een toename van het aantal internationale en nationale studies naar jongeren en klimaat. Zo zijn er verschillende recente Nederlandse peilingen geweest die bevestigingen dat Nederlandse jongeren de wereldwijde klimaatverandering een probleem vinden. Een peiling van EenVandaag laat zien dat iets meer dan de helft van de Nederlandse jongeren 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 vinden de meeste jongeren dat Nederland in 2050 energieneutraal moet zijn (62%). Klimaat is volgens jongeren een probleem, en de verantwoordelijkheid voor dit probleem wordt volgens jongeren door ons allen gedeeld.

Hoewel de huidige Nederlandse situatie omtrent jongeren en klimaatverandering dus al eerder inzichtelijk is gemaakt, ontbreken er initiatieven om deze inzichten structureel en periodiek te verzamelen. Daarmee zijn eerdere peilingen losstaande gegevens die moeilijk in een tijdlijn te plaatsen zijn. Om de trend met betrekking tot klimaat en duurzaamheid bij jongeren over de tijd te observeren, worden in deze trendanalyse periodieke gegevens opgehaald onder een grote Nederlandse jongeren steekproef. We bestuderen hiermee de vraag:

- **Vraag 1:** Hoe staan jongeren in 2023 ten opzichte van klimaatverandering en hoe verhoudt zich dit tot onze vorige meting uit 2021?

2.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat

Jongeren vinden klimaatverandering niet alleen een probleem, uit de eerdere peiling van EenVandaag blijkt dat de meeste jongeren zich ook actief bezighouden met oplossingen om klimaatverandering tegen te gaan. De meerderheid van de jongeren gelooft dat een verandering in menselijk gedrag het opwarmen van de aarde kan verminderen (67%). De meeste jongeren zijn dan ook bereid om hun gedrag actief aan te passen ten behoeve van het klimaat. 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 (EenVandaag, 2020). Daarnaast geven jongeren aan minder of geen vlees te eten (62%), korter te douchen (<5 minuten; 62%) en vaker tweedehands kleding te kopen (41%). De meeste jongeren zijn bereid langer dan 2 jaar dezelfde smartphone te gebruiken, 79% doet dit al. Enkel het beperken van internetgebruik kent minder draagvlak onder jongeren. Meer dan de helft van de jongeren is niet van plan minder films, series of video's streamen, hun schermtijd verlagen, of hun gebruik van zoekmachines, zoals google, te verminderen (EenVandaag, 2020).

De peiling van EenVandaag (2020) laat duidelijk zien dat jongeren in hun dagelijkse keuzes actief rekening houden met hun ecologische voetafdruk. Om ook meer inzicht te krijgen in hoe deze dagelijkse keuzes zich door de tijd ontwikkelen, halen we in deze trendanalyse herhaaldelijk deze gegevens op:

- **Vraag 2:** Welke duurzame keuzes zijn jongeren in 2023 bereid te maken in relatie tot klimaatverandering? En hoe verhouden deze keuzes zich ten opzichte van onze vorige meting in 2021?

2.3 Klimaat en het verkeer

Het verkeer en de reisbewegingen van mensen zijn op verschillende manieren gekoppeld aan het klimaat en daarom voor TeamAlert, met name interessant. Naast het type voertuig (met of zonder uitstoot), het rijgedrag (lagere snelheid is lagere uitstoot), en de drukte op de weg (files zorgen voor uitstoot) hebben bijvoorbeeld een directe invloed op klimaatverandering. De keuzes die jongeren maken in het verkeer zijn deels klimaat gedreven en zijn daarom belangrijk om beter in kaart te brengen.

Er is los van de vorige meting uit deze trendanalyse relatief weinig bekend over in hoeverre de keuzes van jongeren in het verkeer gedreven worden door klimaatoverwegingen. Hoewel uit voorgaand onderzoek sterk naar voren komt dat jongeren vaker voor het duurzame alternatief kiezen (CBS, 2021; EenVandaag, 2020), is het niet altijd duidelijk in hoeverre deze keuzes structureel worden gedreven door klimaatmotieven, of simpelweg een financiële overweging.

In deze trendanalyse bestuderen we daarom niet enkel welke duurzame keuzes jongeren maken, we koppelen deze keuzes steeds expliciet aan de klimaatoverwegingen. Door dit net als bij de andere thema's in verschillende meetmomenten uit te vragen, kunnen we uitspraken doen over de mate waarin de keuzes van jongeren in het verkeer klimaat gedreven zijn.

- **Vraag 3:** In hoeverre worden de keuzes die jongeren in 2023 maken in het verkeer gedreven door klimaatverandering? En hoe zijn deze keuzes veranderd ten opzichte van 2021?

2.4 Innovatief reizen

De klimaatverandering is de afgelopen decennia steeds nadrukkelijk op de maatschappelijke agenda geplaatst. Niet alleen is steeds meer beleid en regelgeving gericht op het halen van klimaatdoelstellingen, ook in de wetenschap en technologie is duurzaamheid al een lange tijd een prioriteit. Het gevolg is dat continue duurzame innovaties worden getest en geïntroduceerd in de samenleving. Zo ook in het verkeer. In deze trendanalyse volgen we de twee meest wijdverspreide innovaties van de afgelopen 10 jaar: elektrisch vervoer en deelvervoer. Omdat jongeren doorgaans *early adopters* zijn van technologische innovaties en sociale verandering, zijn de ontwikkelingen van deze innovaties met name interessant om bij deze doelgroep te onderzoeken. De vraag die we in dit thema onderzoeken is

- **Vraag 4:** In hoeverre zijn jongeren in 2023 bereid om gebruik te maken van innovatieve oplossingen in het verkeer zoals elektrisch- of deelvervoer? Hoe verhoudt zich dit tot de meting die is gedaan in 2021?

2.4.1 Elektrisch vervoer

De elektrische fiets heeft een vaste plek gekregen in het verkeer en kan in veel gevallen een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Landelijk is het aantal mensen met een e-bike de afgelopen jaren sterk toegenomen. Uit een representatieve steekproef van het RIVM (2021) bleek dat ongeveer 3 op de 10 mensen ten tijde van het onderzoek standaard een elektrische fiets gebruikte. Met name bij de oudere doelgroep (65+) is de elektrische fiets populair, maar ook steeds meer jongeren vinden de weg naar de elektrische fiets. Zo bezit 1 op de 10 jongeren al een elektrische fiets (RIVM, 2021), en maakt ongeveer een derde weleens gebruik van een elektrische fiets (TeamAlert, 2020). Ook andere vormen van elektrische vervoersmiddelen, zoals e-skateboards en e-stepjes, hebben in de toekomst mogelijk een groter aandeel in het straatbeeld. Deze vervoersmiddelen kunnen, net zoals bijvoorbeeld de klapfiets, een toevoeging vormen 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. Het is belangrijk dat in het geval van de elektrische fiets of step het duurzaamheidsaspect enkel relevant is wanneer deze vervoersmiddelen worden gebruikt ter vervanging van fossiel vervoer, zoals de auto. Wanneer zij enkel een niet-elektrische fiets vervangen is de keuze voor een elektrisch vervoersmiddel niet per se duurzamer. Naast de fiets en step 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). Het is niet duidelijk in hoeverre het gebruik van elektrische fietsen en stepjes bij jongeren gedreven wordt door klimaatmotieven. Daarnaast weten we nog relatief weinig van de verschillende elektrische vervoersmiddelen waar jongeren gebruik van maken.

2.4.2 Deelvervoer

Deelvervoer is op verschillende manieren gelinkt aan duurzaamheid. 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. In 2021 stonden er in zo'n negentien Nederlandse steden in totaal 5650 deelscooters (Oneworld, 2021). De verwachting is dat dit de afgelopen 2 jaar nog verder is gegroeid. 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). Ondanks de grote beschikbaarheid voor zowel fietsen, scooters, als auto's, is het nog onbekend in hoeverre jongeren bereid zijn om gebruik te maken van deze vorm van deelmobiliteit en in hoeverre deze keuze wordt gedreven door klimaatovertuigingen.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ HET ONDERZOEK



Hoofdstuk 3: Het onderzoek

3.1 Onderzoeksvragen

Om te achterhalen in hoeverre jongeren zich bezighouden met duurzaamheid en hoeverre duurzaamheid een rol speelt bij de keuzes die jongeren maken in zowel hun dagelijks leven als in het verkeer, worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- ◆ Hoe staan jongeren ten opzichte van klimaatverandering?
- ◆ Welke duurzame keuzes zijn jongeren bereid te maken in relatie tot klimaatverandering?
- ◆ In hoeverre worden de keuzes die jongeren maken in het verkeer gedreven door klimaatverandering?
- ◆ In hoeverre zijn jongeren bereid om gebruik te maken van innovatieve oplossingen in het verkeer zoals elektrisch- of deelfervoer?

Voor alle onderzoeksvragen geldt dat we de huidige situatie van 2023 afzetten tegen de situatie ten tijde van onze vorige meting in 2021.

3.2 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden 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 zijn 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 2021 hebben in totaal 742 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld. In 2023 betrof dit 909 jongeren. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. De meeste kenmerken zijn relatief constant tussen de meetmomenten. Voor beide metingen waren jongeren gemiddeld 17-18 jaar oud en de meeste jongeren waren middelbaar opgeleid. Waar in 2021 meisjes oververtegenwoordigd waren in de steekproef, is de verdeling van geslacht relatief gelijk verdeeld in 2023. Om de analyses te kunnen spiegelen aan de Nederlandse populatie jongeren, hebben we beide steekproeven gewogen op geslacht en leeftijd. In Bijlage 1 rapporteren we de gewichten die zijn gebruikt voor elke subgroep.

Kenmerk	2021 (N = 742)	2023 (N = 909)
Leeftijd	<i>gem. = 17.70</i>	<i>gem. = 17.50</i>
13 t/m 15 jaar	24%	23%
16 t/m 17 jaar	26%	25%
18 t/m 20 jaar	34%	39%
21 t/m 24 jaar	17%	13%
Geslacht		
Man	36%	46%
Vrouw	64%	54%
Opleiding		
Laag	15%	29%
Middel	58%	60%
Hoog	27%	11%

Tabel 1. Demografische gegevens.

Noot: Laagopgeleid = basisonderwijs; middelbaar opgeleid = havo, vwo of mbo; hoogopgeleid = hbo of wo.

3.4 Meetinstrument

De online vragenlijst die gebruikt werd in dit onderzoek is opgezet vanuit een aantal thema's: 1) standpunt klimaatverandering, 2) gedragsverandering omwille van het klimaat, 3) klimaat en verkeer en 4) duurzame innovaties in het verkeer. De inhoud van de vragenlijst (zie Bijlage 2) 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 en in hoeverre ze zich hier zorgen over maken.

Gedragsverandering omwille van 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. Naast dat jongeren aangeven in hoeverre ze rekening houden met het klimaat in hun dagelijkse keuzes, kregen ze een aantal concrete voorbeelden voorgelegd zoals: afval scheiden, maximaal 5 minuten douchen, et cetera. Tot slot hebben we jongeren gevraagd wat ze vooral belangrijk vinden als ze een klimaat keuze maken.

Klimaat en verkeer

Vervolgens werden vragen gesteld over de keuzes die jongeren maken rondom klimaat met betrekking tot verkeer. Hier werd dieper ingegaan op 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. Ten slotte werden jongeren bevraagd over hun bereidheid om hun manier van reizen aan te passen voor een beter klimaat.

Duurzame innovaties in het verkeer.

We hebben jongeren gevraagd in hoeverre zij al gebruik maken van elektrisch vervoer of deelvervoer.

Daarnaast hebben we gepeild of, wanneer er voldoende beschikbare deelvoertuigen zijn, ze het dan nog nodig zouden vinden om hun eigen voertuig te bezitten.

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 4 thema's die in het vorige hoofdstuk zijn besproken: 1) het standpunt van jongeren ten opzichte van klimaatverandering; 2) de bereidheid van jongeren om hun gedrag aan te passen ten behoeve van het klimaat; 3) de klimaatkeuzes die jongeren maken in het verkeer; en 4) de mate waarin jongeren gebruik maken van innovatieve en duurzaam reisalternatieven te kiezen.

Voor alle onderzoeksthema's geldt dat we de huidige situatie van 2023 afzetten tegen de situatie ten tijde van onze vorige meting in 2021. Om beide jaartallen statistisch met elkaar te vergelijken, maken we gebruik van verschillende analyses. Wanneer de uitkomst dichotoom is (0/1), maken we gebruik van chi-kwadraat toetsen. We rapporteren hierbij naast de p -waarde, ook de phi-statistiek (ϕ) die informatie geeft over de sterkte van het verband. Wanneer de uitkomstmaat continue is, gebruiken we regressieanalyses. In dit geval rapporteren we naast de p -waarde ook de gestandaardiseerde regressie-coëfficiënten (β).

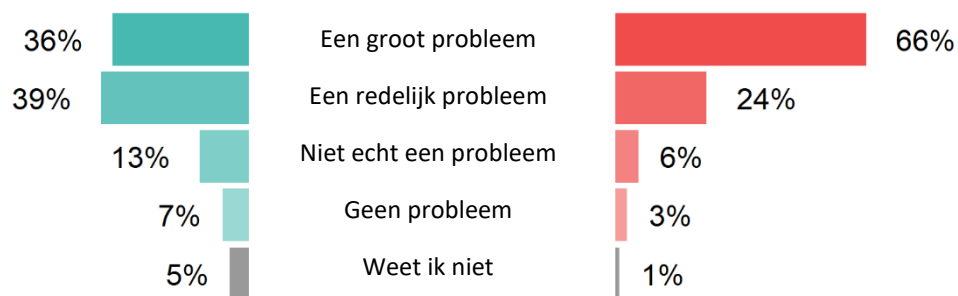
Voor een aantal algemene stellingen, betrekken we ook geslacht en leeftijd in onze analyses. Zijn er verschillen tussen jongens en meisjes, of tussen de verschillende leeftijden? Om ook iets te kunnen zeggen over de mate waarin de effecten van leeftijd en geslacht constant zijn over de tijd, voegen we voor beide voorspellers de interactie-termen toe aan de regressieanalyse. Om deze interactie-effecten gemakkelijk te kunnen interpreteren, zijn deze steeds gevisualiseerd in een lijn-grafiek ongeacht significantie.

4.1 Standpunt klimaatverandering

4.1.1. Klimaatverandering een probleem?

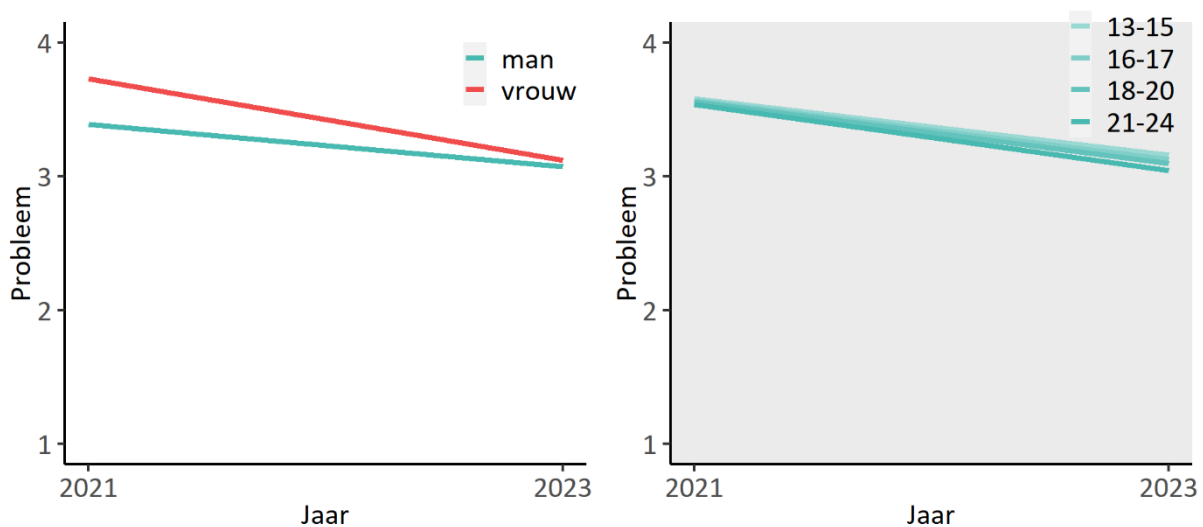
Allereerst werden jongeren bevraagd over hun standpunt met betrekking tot de wereldwijde klimaatverandering. In onderstaande Figuur 1a is te zien dat in 2023 de meeste jongeren klimaatverandering een probleem vinden. Van alle jongeren geeft 75% aan de klimaatverandering ofwel een groot probleem te vinden, ofwel een redelijk probleem te vinden. Hoewel dit vergelijkbaar is met 2021, zien we een duidelijke verschuiving binnen de antwoordcategorieën. Waar 66% van de jongeren de klimaatverandering in 2021 nog een groot probleem vond, is dat in 2023 slechts 36%. Kortom, ten aanzien van 2021, is het aantal jongeren dat klimaatverandering een probleem vinden, significant lager ($\beta = -.27, p < .001$).

VINDEN JONGEREN KLIMAATVERANDERING EEN PROBLEEM IN 2023 EN 2021?



Figuur 1a. Klimaatverandering een probleem?

Wanneer we in de analyses rekening houden met leeftijd en geslacht, blijkt uit Figuur 1b dat hoewel meisjes de klimaatverandering een groter probleem vonden in 2021, zij in 2023 nu vergelijkbaar scoren met jongens. De negatieve trend blijkt dus relatief sterker voor meisjes ($\beta = -.28, p < .001$). Er waren geen significante verschillen met betrekking tot leeftijd.

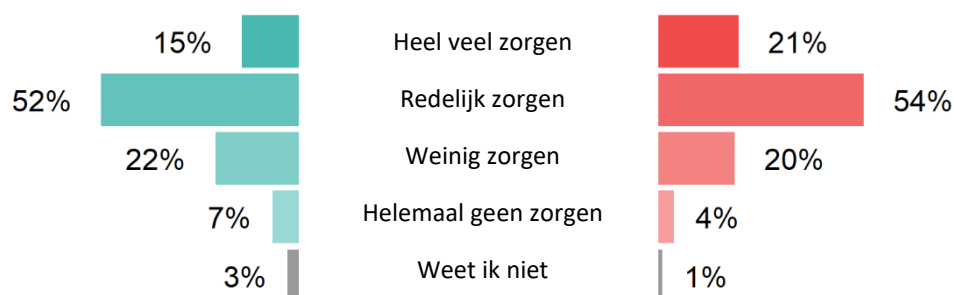


Figuur 1b. Klimaatverandering een probleem? Voorspelde waarden uitgesplitst voor geslacht en leeftijd.

4.1.2. Zorgen om klimaatverandering?

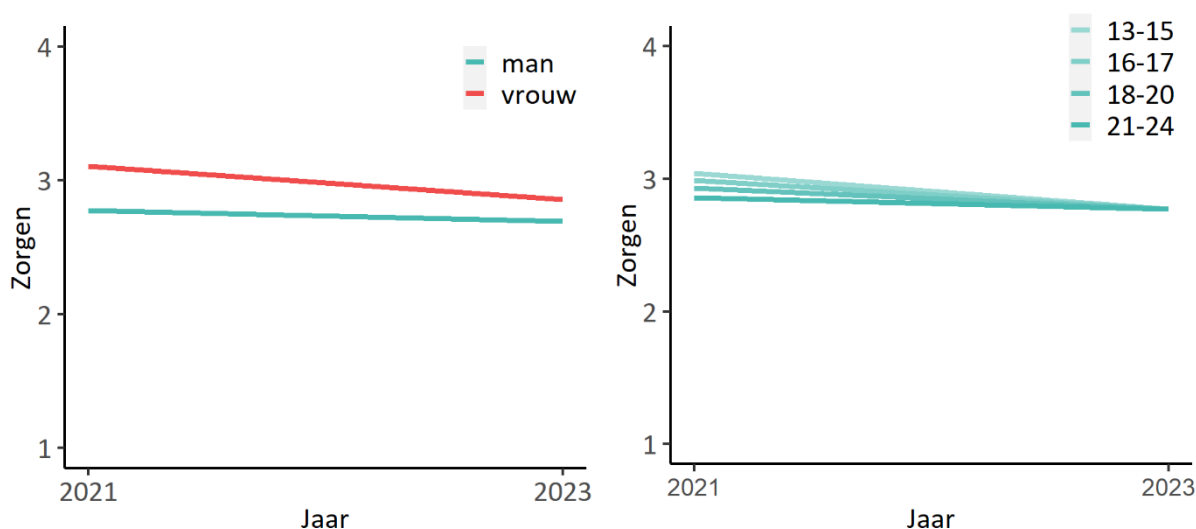
Wanneer jongeren werden gevraagd in hoeverre ze zich zorgen maken om de klimaatverandering, observeren we een lichte daling ten opzichte van 2021. De meeste jongeren in 2023 (67%), maken zich in enige mate zorgen om klimaatverandering. Slechts een klein deel van deze jongeren (15%), maakt zich hierbij ernstige zorgen. Ten opzichte van 2021 observeren we een significante daling in scores ($\beta = -.11, p < .001$). Jongeren maken zich in 2023 relatief minder zorgen om de klimaatverandering dan jongeren in 2021.

MAKEN JONGER ZICH ZORGEN OM KLIMAATVERANDERING IN 2023 EN 2021?



Figuur 2a: Zorgen om klimaatverandering?

De resultaten met betrekking tot geslacht en leeftijd staan weergegeven in de onderstaande Figuur 2b. Wederom is het verschil tussen jongens en meisjes kleiner geworden in 2023. Dat jongeren zich in 2023 relatief wat minder zorgen zijn gaan maken, wordt vooral gedreven door een daling bij meisjes ($\beta = -.18, p < .001$). Voor leeftijd zijn geen significante verschillen gevonden.



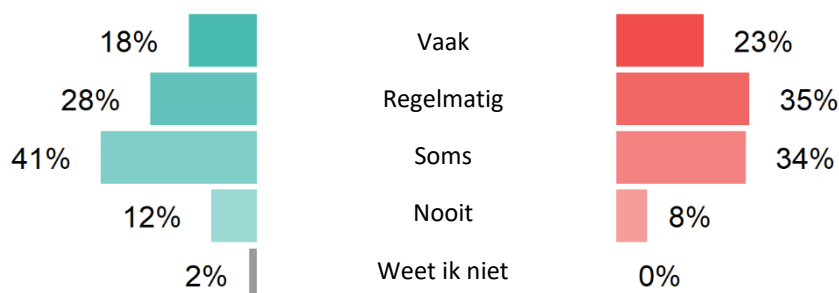
Figuur 2b: Zorgen om klimaatverandering? Voorspelde waarden uitgesplitst voor geslacht en leeftijd.

4.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat

4.2.1. Denken aan het klimaat?

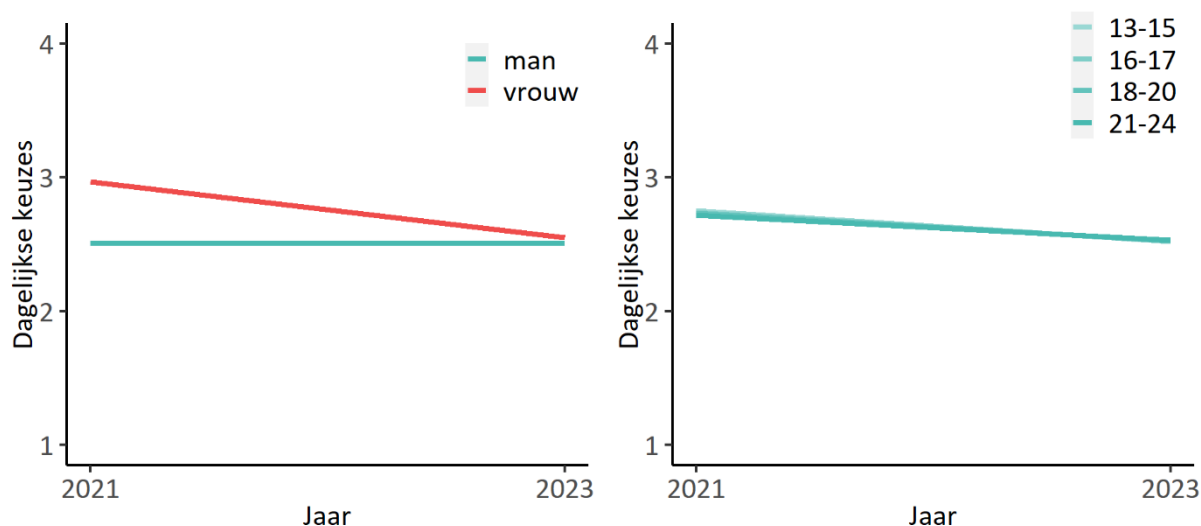
Uit de resultaten blijkt dat de meeste jongeren in 2023 weleens aan het klimaat denken bij de keuzes die zij maken in het dagelijks leven. De onderstaande Figuur 3a laat bijvoorbeeld zien dat slechts 12% nooit aan het klimaat denkt in hun dagelijkse keuzes. Toch observeren we – net zoals bij de voorgaande resultaten, een relatieve daling ten opzichte van 2021 ($\beta = -.11, p < .001$). Jongeren in 2021 hielden relatief nog meer rekening met klimaat in hun dagelijkse keuzes.

DENKEN JONGEREN AAN HET KLIMAAT BIJ DE KEUZES IN HET DAGELIJKSE LEVEN IN 2023 EN 2021?



Figuur 3a: Denken aan klimaat bij keuzes in dagelijks leven?

In Figuur 3b staan de resultaten met betrekking tot geslacht en leeftijd weergegeven. Uit de analyses blijkt dat het verschil tussen jongens en meisjes dat is gevonden in 2021, er niet langer is in 2023 ($\beta = -.38, p < .001$). Meisjes denken niet vaker aan het klimaat bij de dagelijkse keuzes dan jongens. De algemene daling die we observeerden in Figuur 3a, lijkt dus vooral toe te schrijven aan een daling bij meisjes. Voor leeftijd hebben we geen significante verschillen gevonden.

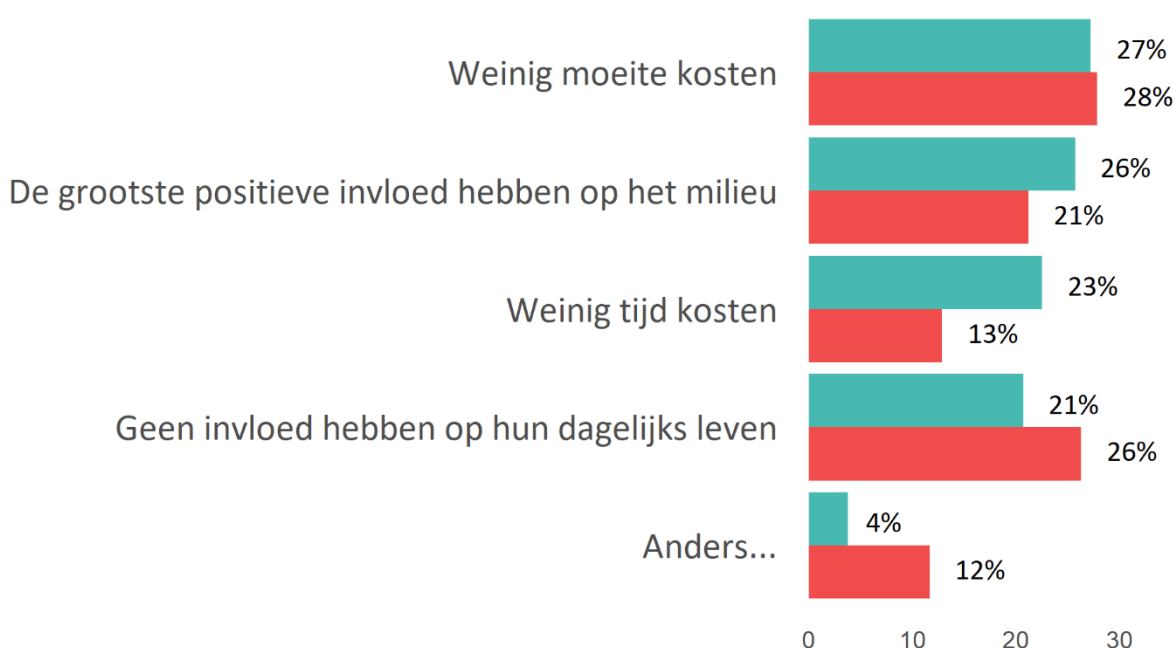


Figuur 3b: Denken aan klimaatverandering? Voorspelde waarden uitgesplitst voor geslacht en leeftijd.

4.2.2 Redenen voor klimaatkeuzes

In Figuur 4 staat weergegeven welke afwegingen jongeren in beide jaren maken bij hun klimaatkeuzes. In 2023 maakt 26% van jongeren klimaatkeuzes die de grootste positieve invloed hebben op het milieu, een significante toename ten opzichte van 2021 ($\phi = .05, p = .031$). Ondanks deze toename, vinden jongeren praktische afwegingen ook nog belangrijk. Zo geven veel jongeren aan klimaatkeuzes te maken die weinig moeite kosten (27%), weinig tijd kosten (23%), of keuzes die weinig invloed hebben op het dagelijks leven van jongeren (21%). Met betrekking tot deze praktische afwegingen, is te zien dat jongeren in 2023 ten opzichte van 2021 vaker klimaatkeuzes maken die weinig tijd kosten ($\phi = .13, p < .001$), maar relatief minder vaker keuzes maken die invloed hebben op hun dagelijks leven ($\phi = -.06, p = .007$). Jongeren in 2021 en 2023 kozen statistisch gezien even vaak voor weinig moeite ($\phi < .01, p = .828$). Tot slot zien we dat jongeren in 2023 relatief minder vaak gebruik maken van de “Anders” categorie.

JONGEREN MAKEN KLIMAATKEUZES IN 2023 EN 2021 DIE...

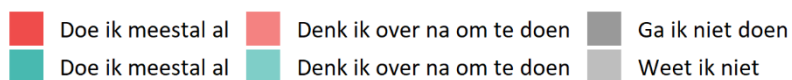


Figuur 4. Afwegingen bij het maken klimaatkeuzes

4.2.3. Duurzame alternatieven in het dagelijks leven

Om te achterhalen in hoeverre jongeren bereid zijn hun gedrag te veranderen om klimaatverandering tegen te gaan, kregen zij een aantal duurzame alternatieven voorgelegd. Voor elk alternatief gaven ze aan in hoeverre ze dit zelf zouden doen, weergegeven in Figuur 5. De meeste jongeren maken al gebruik van de duurzame alternatieven. Zo zijn de meeste jongeren al bezig zijn met afval scheiden (77%), repareren in plaats van vervangen (55%) en geeft bijna de helft van de jongeren (49%) aan zo min mogelijk *single use* plastic te gebruiken. Alternatieven waar minder dan de helft van de jongeren gebruik van maakt zijn onder andere: minder spullen kopen (44%), max. 5 minuten douchen (44%), en minder met het vliegtuig reizen (44%). Onderaan deze lijst in Figuur 5 staan weinig of geen vlees eten (30%) en tweedehands kleding kopen (26%). Ten opzichte van 2021, geven jongeren significant minder vaak aan afval te scheiden ($\phi = -.10, p < .001$), of minder vlees te eten ($\phi = -.07, p = .006$). Voor alle andere alternatieven observeren we geen relevante statistische verschuivingen die over de jaren plaatsvinden.

WAT DEDEN JONGEREN AL VOOR HET KLIMAAT IN HET DAGELIJKS LEVEN IN 2023 EN 2021?



1. Afval scheiden



2. Elektronische apparaten repareren in plaats van vervangen



3. Zo min mogelijk single use plastic gebruiken



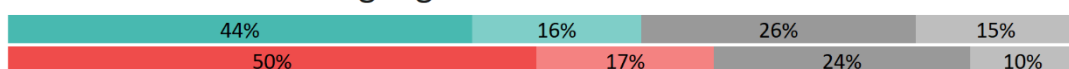
4. Minder spullen kopen



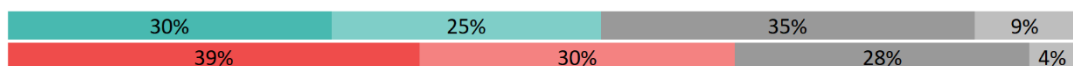
5. Maximaal 5 minuten per dag douchen



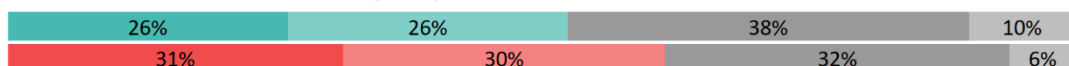
6. Minder met het vliegtuig reizen



7. Weinig of geen vlees eten



8. Tweedehands kleding kopen



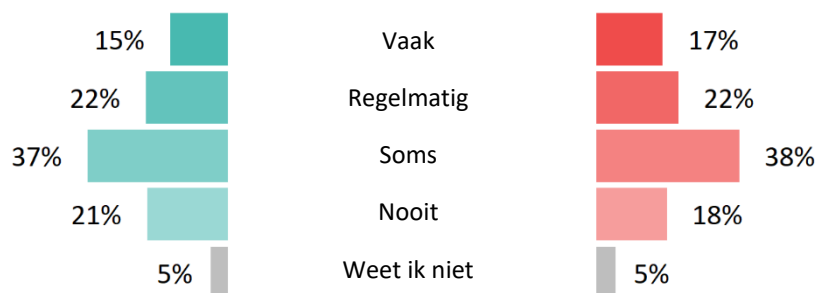
Figuur 5. Duurzame alternatieven in het dagelijks leven

4.3 Klimaat en verkeer

4.3.1 Klimaat en dagelijks verkeer

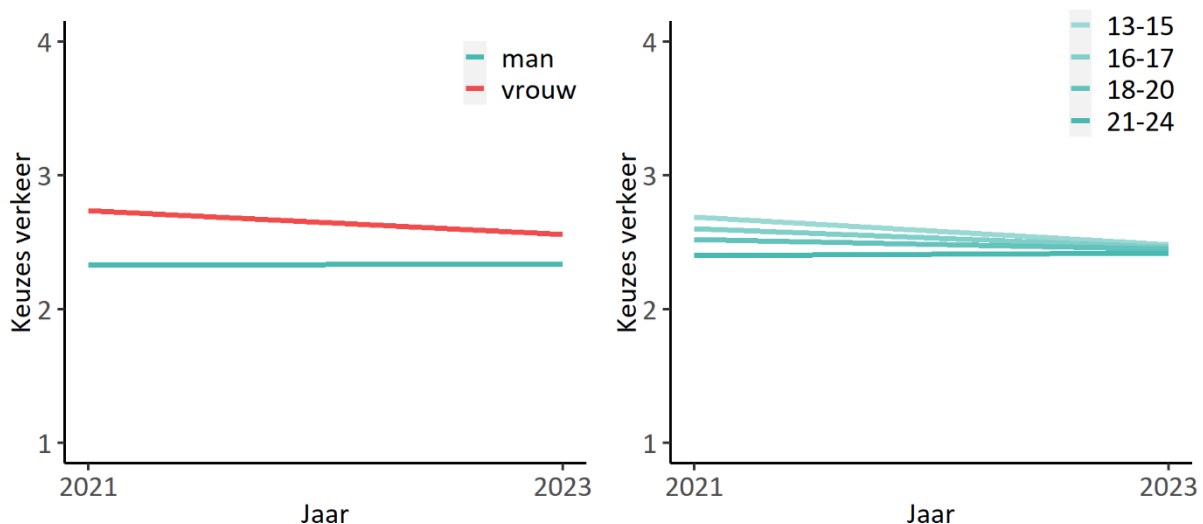
Om inzicht te krijgen in hoeverre jongeren bezig zijn met het klimaat als het gaat om verkeer, werden de jongeren gevraagd of ze weleens aan het klimaat denken in de keuzes die ze maken rondom verkeer. Een deel van de jongeren geeft aan regelmatig (22%) tot vaak (15%) aan het klimaat te denken in de keuzes die ze maken rondom verkeer. Een groot deel van de jongeren (37%) denkt hier soms aan, en 21% geeft aan hier nooit aan te denken. In vergelijking met 2021 zijn deze uitkomsten vergelijkbaar en we observeren dan ook geen statistische verschillen ($\beta = -.04, p = .137$).

DENKEN JONGEREN AAN HET KLIMAAT BIJ DE KEUZES IN HET VERKEER IN 2023 EN 2021?



Figuur 6a. Klimaatkeuzes en verkeer

De analyses uitgesplitst naar geslacht en leeftijd, zie Figuur 6b, laten zien dat meisjes in beide jaren significant meer aan het klimaat denken bij de keuzes in het verkeer dan jongens ($\beta = .14, p < .001$). Ook leeftijd is een significante voorspeller voor klimaatkeuzes in het verkeer, waarbij de jongste leeftijdsgroepen significant vaker aan het klimaat denkt bij keuzes in het verkeer ($\beta = -.06, p = .015$). Ondanks dat onderstaande figuur suggereert dat deze verschillen in 2023 voor beide voorspellers zijn afgenomen, blijken deze interacties voor zowel geslacht ($\beta = -.14, p = .080$) als leeftijd ($\beta = .06, p = .096$) niet statistisch significant.



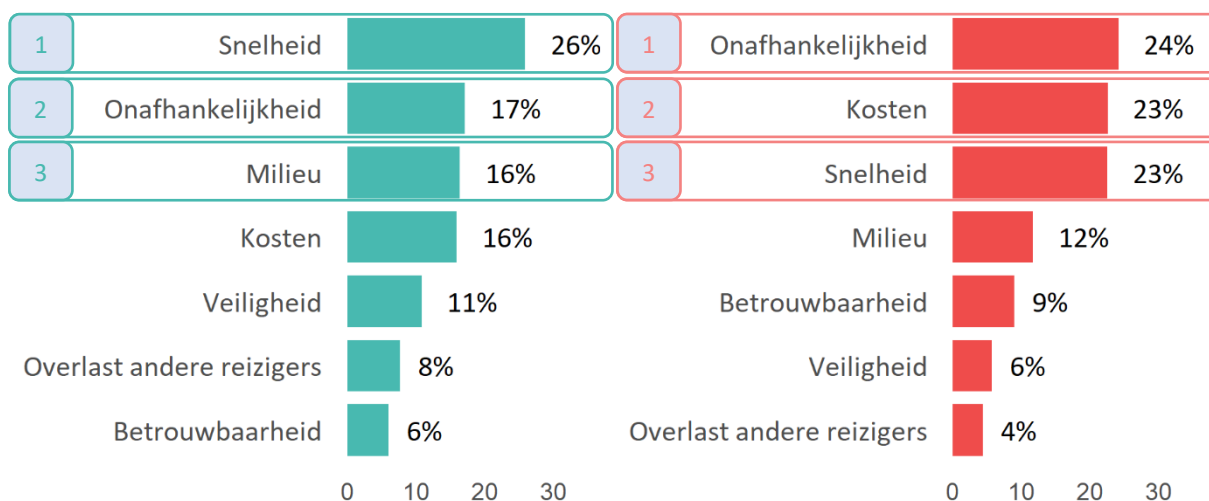
Figuur 6b. Klimaatkeuzes en verkeer. Voorspelde waarden uitgesplitst voor geslacht en leeftijd.

4.3.2 Reden om voor een vervoersmiddel te kiezen

In Figuur 7 wordt weergegeven welke redenen jongeren opgeven voor het kiezen voor een bepaald vervoersmiddel (bijvoorbeeld auto, fiets, scooter, ov). De resultaten laten zien dat jongeren snelheid (26%), onafhankelijkheid (17%), milieu (16%), en kosten (16%) opgeven als belangrijkste reden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen.

Hoewel deze vier redenen ook het vaakst genoemd werden in 2021, zijn er een aantal relevante verschuivingen te zien in 2023. Ten opzichte van 2021 (16%) geven meer jongeren in 2023 (12%) aan milieu een belangrijke reden te vinden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen ($\phi = .07, p = .006$). Ook veiligheid, ($\phi = .09, p < .001$) en overlast door andere reizigers ($\phi = .07, p = .004$) worden in 2023 relatief vaker genoemd. Kosten ($\phi = -.08, p < .001$), betrouwbaarheid ($\phi = -.06, p = .021$), onafhankelijkheid ($\phi = -.09, p < .001$) worden op hun beurt juist weer relatief minder vaak genoemd in 2023 als reden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen.

WAT IS VOOR JONGEREN DE BELANGRIJKSTE REDEN OM VOOR EEN BEPAALD VERVOERSMIDDEL TE KIEZEN IN 2023 EN 2021??



Figuur 7. Reden om voor een vervoersmiddel te kiezen.

4.3.3 Duurzame alternatieven rondom verkeer

Vervolgens werden jongeren gevraagd om aan te geven in hoeverre ze zich al bezighouden met duurzame alternatieven rondom het verkeer. De resultaten staan weergegeven in Figuur 8. Figuur 8 laat zien dat het merendeel van de jongeren aangeeft vaker de fiets te pakken (62%) of gebruik maakt van het openbaar vervoer (59%) als duurzame keuze. Een deel van de jongeren lijkt daarnaast bereid hun vervoersmiddel aan te passen aan de drukte op de weg (39%), gebruik te maken van deelvervoer (34%), minder hard te rijden, en vaker te kiezen voor elektrisch vervoer (32%). Het minst vaak wordt gekozen voor thuiswerken (23%).

Wanneer we deze bevindingen statistisch vergelijken met onze bevindingen uit 2021, zien we dat jongeren in 2023 relatief vaker kiezen voor deelvervoer ($\phi = .09, p = .004$), vaker reizen op gunstige tijden ($\phi = .09, p = .012$), en vaker hun vervoersmiddel aanpassen op de drukte ($\phi = .11, p = .001$). Daarnaast geven jongeren vaker aan thuis te werken in vergelijking met 2021 ($\phi = .07, p = .033$). Naast al deze toenames, rapporteren jongeren in 2023 minder vaak voor de fiets te kiezen als duurzame keuze in het verkeer ($\phi = -.15, p < .004$).

WAT DEDEN JONGEREN AL VOOR HET KLIMAAT IN HET VERKEER IN 2023 EN 2021?

■ Doe ik meestal al ■ Denk ik over na om te doen ■ Ga ik niet doen
■ Doe ik meestal al ■ Denk ik over na om te doen ■ Weet ik niet

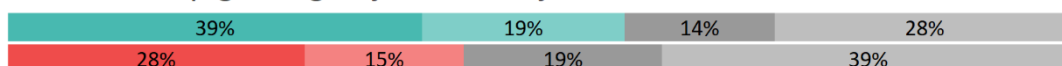
1. Vaker met de fiets



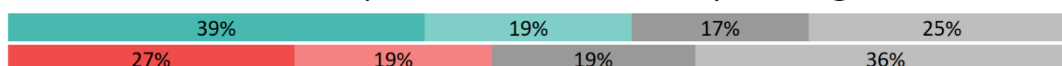
2. Vaker openbaar vervoer



3. Reizen op gunstige tijden zodat je niet in de file staat



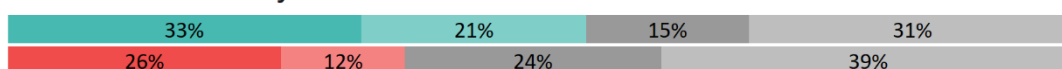
4. Vervoersmiddel aanpassen aan de drukte op de weg



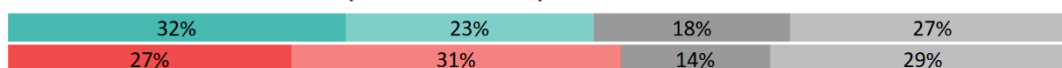
5. Gebruik maken van deelauto, -scooter, -step of -fiets



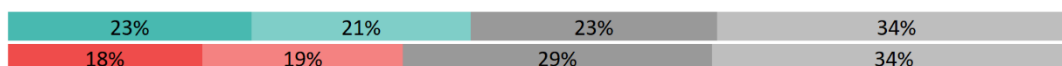
6. Minder hard rijden



7. Elektrisch vervoer ipv vervoer op fossiele brandstof



8. Thuiswerken zodat ik niet hoeft te reizen



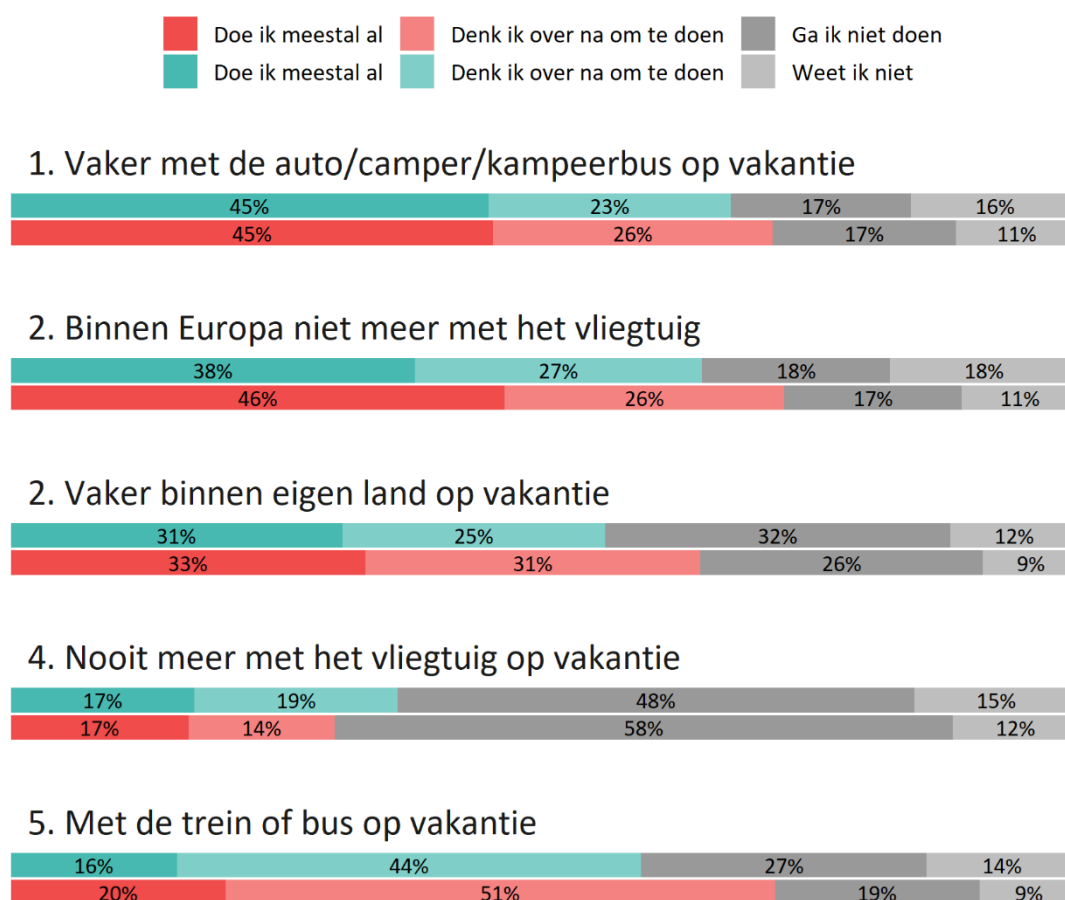
Figuur 8: Duurzame alternatieven rondom verkeer

4.3.4 Alternatieven duurzaam reizen

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 9 is te zien dat 17% van de jongeren aangeeft nooit meer met het vliegtuig op vakantie te gaan. Jongeren geven aan vaker met de auto of camper op vakantie te gaan (62%), of op vakantie te gaan in eigen land (45%) in plaats van vliegen. In mindere mate geven jongeren aan niet meer binnen Europa te vliegen, of met de trein of bus op vakantie te gaan in plaats van het vliegtuig (53%).

Ten opzichte van 2021, is het aantal jongeren in 2023 dat aangeeft binnen Europa niet meer te vliegen significant lager ($\phi = -.06$, $p = .032$). Voor de overige categorieën zijn geen significante verschillen gevonden.

ZIJN JONGEREN IN 2023 EN 2021 BEREID OM HUN REISGEDRAG AAN TE PASSEN VOOR HET KLIMAAT?



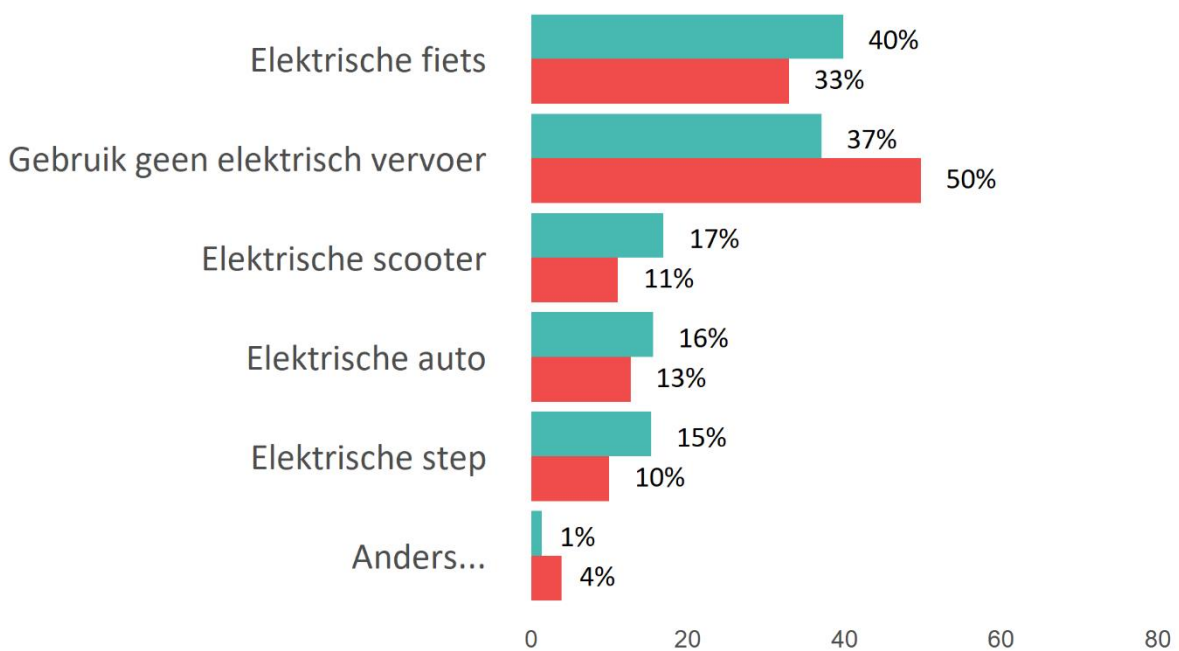
Figuur 9: Alternatieven duurzaam reizen

4.4 Duurzame innovaties in het verkeer

4.4.1 Gebruik elektrische vervoersmiddelen

In het laatste thema hebben we onderzocht in hoeverre jongeren in 2023 bereid waren om gebruik te maken van innovatieve oplossingen in het verkeer zoals elektrisch- of deelvervoer. In Figuur 10 staat weergegeven van welke elektrische voertuigen jongeren in 2023 en 2021 gebruik maakten. Van alle jongeren uit de steekproef van 2023, geeft 37% aan geen gebruik te maken van elektrisch vervoer. Dit is aanzienlijk minder dan in 2021 (50%, $\phi = -.08$, $p = .001$). We observeren significante toenames ten opzichte van 2021 in het gebruik van elektrisch vervoer bij alle categorieën: fiets ($\phi = .07$, $p = .003$), scooter ($\phi = .08$, $p < .001$), en step (inclusief: skateboard of hoverboard: $\phi = .08$, $p = .001$). Ondanks een lichte toename in het gebruik van elektrische auto's, was deze niet statistisch significant ($\phi = .04$, $p = .102$).

WELKE ELEKTRISCHE VERVOERSMIDDELEN GEBRUIKEN JONGEREN IN 2023 EN 2021?

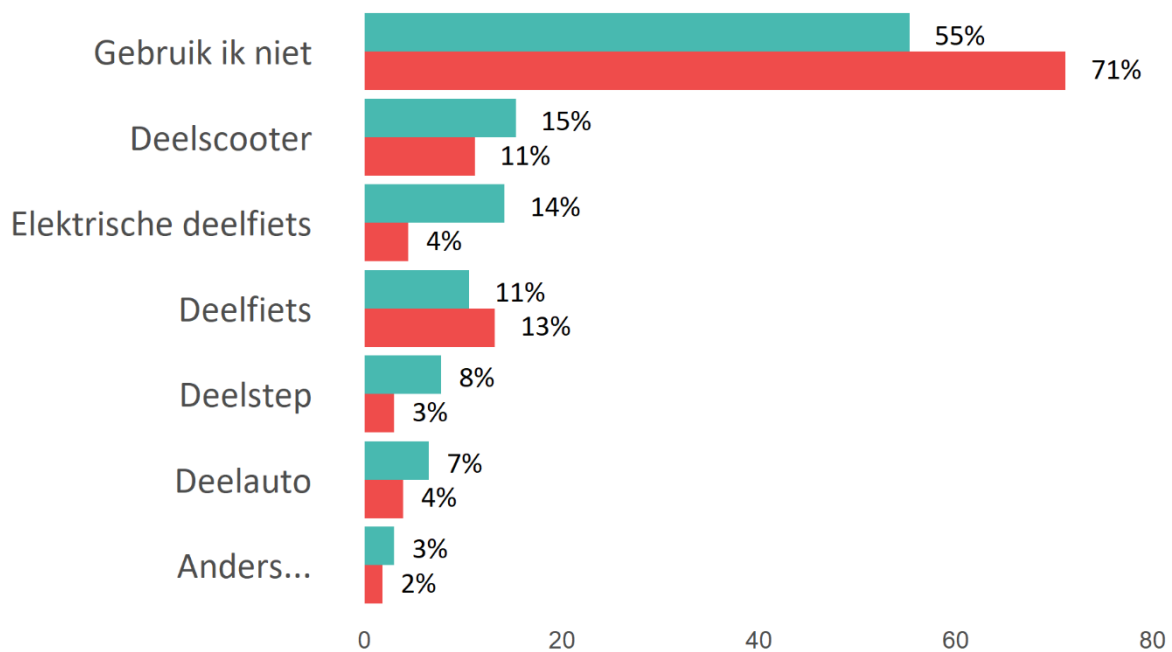


Figuur 10: Gebruik elektrische vervoersmiddelen

4.4.2 Gebruik deelfervoersmiddelen

In Figuur 11 staat weergegeven in hoeverre jongeren gebruik maken van deelfervoer. Het aantal jongeren dat gebruik maakt van deelfervoer ligt in 2023 significant hoger dan in 2021 ($\phi = -.16, p < .003$). Bijna de helft van de jongeren maakt in 2023 al gebruik van deelfervoer (45%). Evenals bij elektrisch vervoer, observeren we ook voor de specifieke categorieën een toename in het gebruik van deelfervoer: scooter ($\phi = .07, p = .003$), elektrische fiets ($\phi = .17, p < .001$), scooter ($\phi = .06, p = .017$), auto ($\phi = .06, p = .021$), en step ($\phi = .10, p < .001$). Het gebruik van de normale deelfiets ligt iets lager in 2023, maar dit verschil is niet significant ($\phi = -.04, p = .003$).

WELKE DEELVERVOERSMIDDELEN GEBRUIKEN JONGEREN IN 2023 EN 2021?

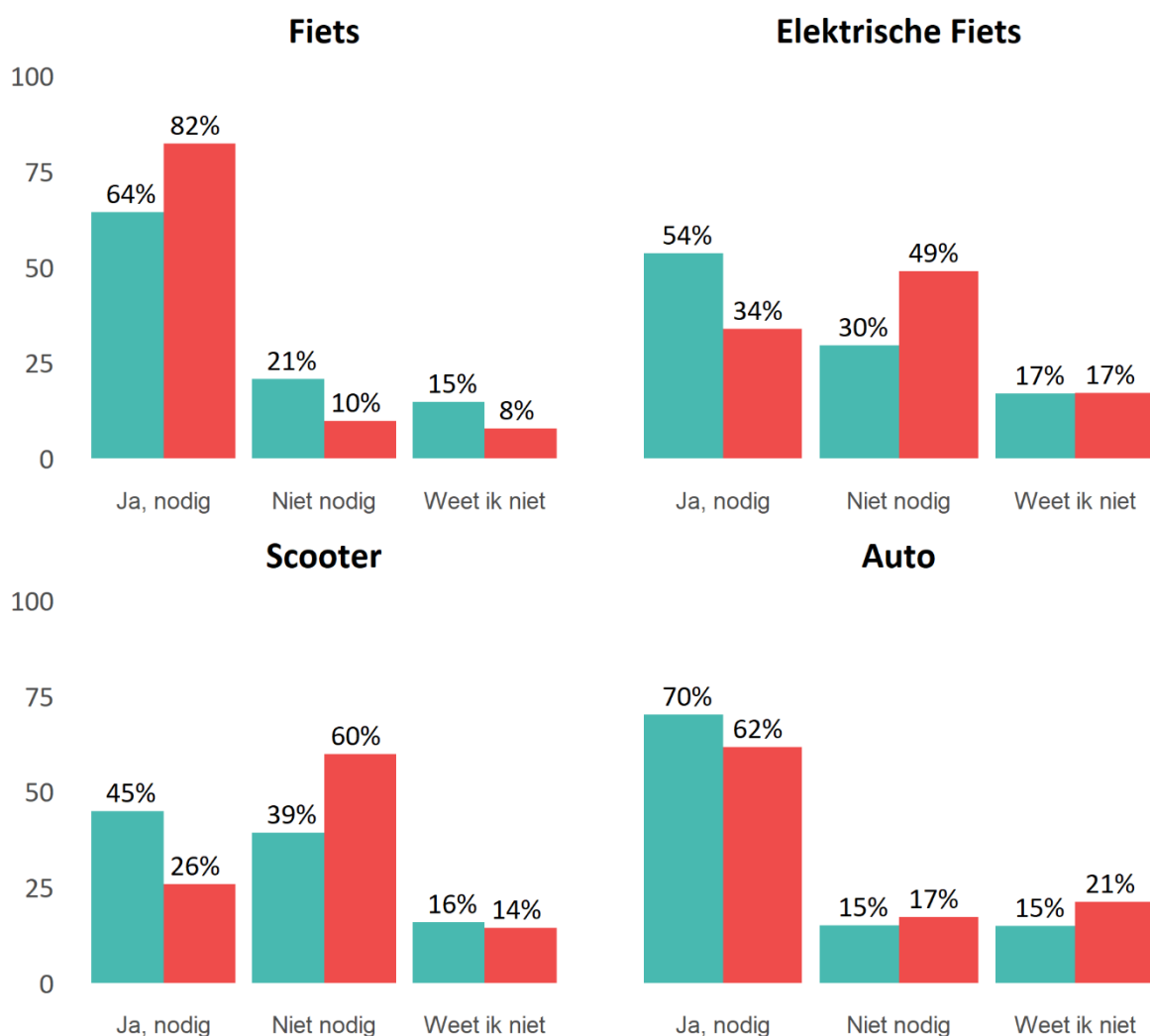


Figuur 11: Gebruik deel vervoersmiddelen

Tot slot hebben we jongeren gevraagd of ze zelf nog een (elektrische) fiets, scooter, of auto zouden willen bezitten indien er voldoende deelvervoersmiddelen beschikbaar zouden zijn. Bij voldoende beschikbaar deelvervoer zouden jongeren relatief het vaakst nog een fiets (64%) en auto (70%) willen bezitten.

Als we beide jaren echter met elkaar vergelijken dan komen daar wisselende resultaten uit. In vergelijking met 2021, geven relatief minder jongeren in 2023 bij voldoende deelvervoer nog een fiets nodig te hebben (64% versus 82%: $\phi = -.18, p < .001$). Voor de elektrische fiets ($\phi = .24, p < .001$) en scooter ($\phi = .24, p < .001$) geven jongeren in 2023 juist vaker aan deze nog te willen bezitten. Ondanks dat we voor de auto een lichte toename observeren, is deze niet significant ($\phi = .05, p = .085$)

BIJ VOLDOENDE DEELVERVOERSMIDDELEN, ZOUDEN JONGEREN IN 2023 EN 2021 DAN NOG EEN FIETS, SCOOTER OF AUTO WILLEN BEZITTEN?



TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ CONCLUSIE



Hoofdstuk 5: Conclusie

In dit hoofdstuk bespreken we op basis van de onderzoeksresultaten de belangrijkste conclusies. Net zoals in de rest van het rapport volgen deze conclusies de onderzoeksvragen zoals geformuleerd in de 4 thema's: 1) Het standpunt van jongeren ten opzichte van klimaatverandering; 2) de bereidheid van jongeren om hun gedrag aan te passen ten behoeve van het klimaat; 3) de klimaatkeuzes die jongeren maken in het verkeer; en 4) de mate waarin jongeren gebruik maken van innovatieve en duurzaam reisalternatieven te kiezen.

5.1 Standpunt klimaatverandering

In het eerste thema hebben we onderzocht hoe jongeren in 2023 aankijken tegen klimaatverandering en hoe dit zich verhoudt tot onze vorige meting uit 2021. De bevindingen laten een duidelijke trend zien:

- **Conclusie:** Hoewel jongeren in 2023 zich nog steeds bekommeren om klimaatverandering, is dit minder geworden ten opzichte van 2021.

Uit de resultaten komt naar voren dat de meeste jongeren in 2023 de klimaatverandering als probleem ervaren en zich ook actief zorgen maken om het klimaat. Als je de resultaten echter afzet tegen de bevindingen uit 2021, vallen deze lager uit, voornamelijk voor meisjes. In zekere zin zijn deze resultaten opvallend, omdat vanuit de literatuur de trend stevast leek te zijn dat jongeren zich enkel meer bekommeren om het klimaat (e.g., EenVandaag, 2020; O'Brien et al., 2018). Hiermee was een daling ten opzichte van 2021 misschien niet het meest vanzelfsprekend. Helaas hebben we in dit project geen data die een directe verklaring geven voor deze dalende trend.

Wanneer we beide jaartallen echter naast elkaar leggen, zijn er twee grote maatschappelijke verschillen die mogelijk een verklaring bieden. Allereerst is de data uit 2021 verzameld tijdens de coronapandemie. De dagelijkse routine van mensen veranderde tijdens de coronapandemie ingrijpend. Niet alleen vervielen veel dagelijkse (sociale) prioriteiten, er was een algemene herwaardering voor rust, familie, en natuur (Trouw, 2020). Veel mensen gingen bijvoorbeeld wandelen, trokken de natuur in, of gingen in eigen land op vakantie tijdens de coronapandemie. In 2023 is corona naar de achtergrond verdwenen. Jongeren zijn in 2023 mogelijk meer bezig met hun dagelijkse prioriteiten, en nemen minder tijd en rust om zich bezig te houden met het klimaat.

Daarnaast is de stikstofcrisis in de afgelopen twee jaar steeds nadrukkelijker een thema geworden binnen de Nederlandse samenleving. De stikstofcrisis is concreet voorbeeld waarbij een klimaatdoelstelling — het terugdringen van de stikstofuitstoot volgens Europese richtlijnen, haaks staan tegen de belangen van ondernemers, in de meeste gevallen in de agrarische sector. In de afgelopen twee jaren is veel verzet geweest vanuit de agrarische sector tegen het op klimaatgerichte stikstofbeleid van de overheid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de verschillende boerenprotesten van het afgelopen jaar. Het is mogelijk dat jongeren in navolging van deze ontwikkelingen minder prioriteit geven aan de huidige klimaatverandering. Om deze maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in vervolgonderzoek, zou het interessant zijn om de geobserveerde daling in het huidige rapport te relateren aan het standpunt van jongeren ten aanzien van de stikstofcrisis, of anders aan hun politieke voorkeur. Deze informatie was in de huidige metingen niet voor handen, maar kan indien nog relevant mogelijk worden uitgevraagd in vervolgmetingen van deze trendanalyse.

Ondanks dat deze maatschappelijke trends potentieel samenhangen met de daling die in dit rapport zijn geobserveerd, is het onduidelijk waarom deze daling dan vooral heeft plaatsgevonden bij meisjes. Wij zien op dit moment geen duidelijke aanknopingspunten die verklaren waarom vooral meisjes zich minder zorgen zijn gaan maken om het klimaat.

5.2 Gedragsverandering omwille van het klimaat

In het tweede thema hebben we bekeken welke duurzame keuzes jongeren in 2023 bereid waren om te nemen en hoe deze keuzes zich verhouden tot 2021.

- **Conclusie 2:** Jongeren houden in het dagelijks leven relatief vaak rekening met het klimaat, al is dit wel gedaald ten opzichte van 2023.

Uit de resultaten komt naar voren dat de meeste jongeren in het dagelijks leven rekening houden met het klimaat. Een groot deel van de jongeren geeft bijvoorbeeld aan afval te scheiden, dingen te repareren in plaats van te vervangen, en minder single use plastic te gebruiken. Aansluitend op onze eerdere bevindingen met betrekking tot de standpunten van jongeren over het klimaat, observeren we ook hier een daling ten opzichte van 2023. Hoewel jongeren nog steeds vaak rekening houden met het klimaat in hun dagelijks leven, is dit lager ten opzichte van 2021. Ook hier lijkt de daling vooral plaats te vinden bij meisjes.

De daling ten opzichte van 2021, zie je ook terug bij een aantal specifieke gedragingen. Jongeren in 2023 scheiden bijvoorbeeld relatief minder vaak hun afval, en zijn minder bereid om geen vlees te eten. Ondanks deze afname, blijkt dat wanneer jongeren klimaatkeuzes maken, ze dit wel vaker doen met de intentie om een zo groot mogelijke positieve impact te maken. Praktische redenen spelen echter nog steeds een belangrijke rol in 2023, zo moeten klimaatkeuzes vooral weinig moeite en tijd kosten en niet te veel invloed hebben op het dagelijks leven van jongeren.

Het is treffend dat de dalende trend die we observeren in het standpunt van jongeren omtrent het klimaat zich ook uit in specifieke gedragingen in het dagelijks leven. Dit betekent dat de perceptie van jongeren omtrent het klimaat zich ook uit in het gedrag dat jongeren vertonen in het dagelijks leven. Ook hier zijn maatschappelijke thema's zoals corona en stikstof mogelijk relevant in het verklaren van deze dalende trend.

5.3 Klimaat en verkeer

In het derde thema hebben we onderzocht in hoeverre de keuzes die jongeren maken in het verkeer gedreven werden door klimaatverandering. We hebben hierbij zowel gekeken naar afwegingen in het dagelijks verkeer als naar afwegingen in reis- en vakantiebewegingen.

- **Conclusie 3:** Hoewel keuzes in het verkeer voor veel jongeren praktisch zijn, nemen de meeste jongeren ook regelmatig het klimaat in overweging bij het maken van keuzes met betrekking tot verkeer en reizen.

Zowel in 2021 als in 2023 geeft de meerderheid van de jongeren aan wel eens rekening te houden met hun keuzes die ze maken in het verkeer, waarbij vooral meisjes en de jongste leeftijdsgroep hoog scoren. Hoewel voornamelijk snelheid en onafhankelijkheid belangrijk zijn voor jongeren bij het kiezen voor een bepaald vervoersmiddel, wordt ook milieu vaak genoemd.

Een groot deel van de jongeren maakt bewuste keuzes op het gebied van verkeer en reizen, met het oog op het klimaat. Zo kiezen ze bijvoorbeeld vaker voor de fiets of het openbaar vervoer, wat duurzamere opties zijn. Daarnaast zijn er jongeren die voor elektrisch vervoer of deelvervoer kiezen, of ervoor kiezen om langzamer te rijden. Interessant genoeg blijkt dat de meeste van deze duurzame keuzes vaker gemaakt worden in 2023 dan in 2021, terwijl jongeren in 2023 juist minder bezorgd lijken te zijn over het klimaat in vergelijking met 2021. Hoewel het gebruik van de fiets als duurzaam alternatief afneemt in 2023, kiezen jongeren vaker voor deelvervoer, reizen ze vaker op gunstige tijden en passen ze hun vervoersmiddel vaker aan op de drukte. Bovendien geven jongeren vaker aan thuis te werken in vergelijking met 2021, een trend die lijkt voort te komen uit de coronatijd. Tot slot, zien we dat jongeren in 2023 ook rekening blijven houden met het klimaat in hun reisgedrag. Dit omvat bijvoorbeeld minder vaak vliegen, vaker de trein de pakken, of vaker in eigen land op vakantie gaan.

5.3 Duurzame innovaties in het verkeer

In het laatste thema hebben we onderzocht in hoeverre jongeren in 2023 gebruik maken van recente innovaties in verkeer zoals elektrisch- of deelfervoer. De resultaten lieten een eenduidig beeld zien:

- ♦ **Vraag 4:** Zowel elektrisch vervoer als deelfervoer zijn in 2023 verder toegenomen ten opzichte van 2021.

Voor beide categorieën geldt dat meer jongeren het in 2023 gebruiken. Steeds meer jongeren maken gebruik van elektrisch vervoer, waarbij vooral het gebruik van de elektrische fiets ten opzichte 2021 aanzienlijk is gestegen. Dit zijn resultaten die overeenkomen met de stijgende trend die ook al in voorgaande onderzoeken beschreven (bijv. RIVM, 2020). Ook maken steeds meer jongeren gebruik van deelfervoer. Bijna de helft van de jongeren maakt in 2023 al gebruik van deelfervoer, waarbij wederom de elektrische fiets populairder is geworden. Ook deze resultaten passen bij de stijgende trend die is ingezet als het gaat om het gebruik van deelfervoer. Deelfervoer wordt steeds toegankelijker en gebruikelijker en dat zien we ook terug bij de jongerendoelgroep.

5.6 Aanbevelingen

Om goed op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in de levens van jongeren en hier tijdig op in te spelen, voert TeamAlert tweejaarlijks een trendanalyse uit genaamd 'Jongeren van nu'. Binnen dit onderzoek werd onderzocht in hoeverre jongeren zich bezighouden met het klimaat en hoe dit samenhangt met duurzaam gedrag in het verkeer.

Uit het huidige onderzoek is gebleken dat hoewel het merendeel van de jongeren zich al bezighoudt met wat ze zelf kunnen doen in het alledaagse leven om bij te dragen aan het klimaat, lijkt deze betrokkenheid te zijn afgenomen ten opzichte van 2 jaar geleden. Deze afname was met name sterk voor meisjes. Deze afname vertaalt zich ook in de keuzes die jongeren maken in het dagelijks leven. Tegelijkertijd zien we deze daling niet terug in de keuzes die jongeren maken in het verkeer. Hier zien we juist een toename in het gebruik van innovatieve duurzame vervoersmiddelen, zoals elektrisch vervoer en deel vervoer. Het is belangrijk voor verkeersprojecten en interventies om te anticiperen op verdere groei in het gebruik van deze vormen van vervoer bij jongeren en hier specifiek aandacht aan te besteden.

Het is daarnaast voor onderzoek belangrijk om de dalende trend die is geobserveerd beter te begrijpen. In het huidige hoofdstuk hebben we verschillende maatschappelijke verklaringen gegeven, zoals de corona- en stikstofcrisis. Het is echter onduidelijk in hoeverre deze twee ontwikkelingen daadwerkelijk gerelateerd zijn aan de geobserveerde afname. Over 2 jaar start de volgende meting van deze trendanalyse. Dat onderzoek zal meer informatie geven over in hoeverre deze daling structureel is, of in hoeverre de daling een tijdelijke afname is ingegeven door de maatschappelijke context specifiek voor 2023.

TeamAlert

jongeren met **impact**

BRONNEN



Bronnen

- CBS (2016). Uitgaven van huishoudens aan huiswerkbegeleiding. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2016/45/uitgaven-van-huishoudens-aan-huiswerkbegeleiding>
- CBS (2020). Landelijke Jeugdmonitor 2020: Welzijn van jongeren. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://longreads.cbs.nl/jeugdmonitor-2020/welzijn-van-jongeren/>
- CBS (2021). Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020. Geraadpleegd, juni 2023, via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2021/klimaatverandering-en-energietransitie-opvattingen-en-gedrag-van-nederlanders-in-2020>
- Cunningham, M. L., & Regan, M. A. (2016). The impact of emotion, life stress and mental health issues on driving performance and safety. *Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice*, 25(3), 40-50. <https://doi.org/10.3316/informit.476816178722935>
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113(10), 2636-2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>
- Festinger, L. (1954). A theory of social comparison processes. *Human Relations*, 7, 117-140. <https://doi.org/10.1177/001872675400700202>
- Huizink, A.C. (2010). Biologische factoren bij riskant middelengebruik door jongeren. In Clerkx, M., Groot, R. & Prins, F. (Red.), *Grensoverschrijdend gedrag van pubers* (pp. 71-83).
- Onderwijs in cijfers, z.d.. Daling sterker in vmbo dan rest vo. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://www.onderwijsincijfers.nl/themas/demografische-ontwikkelingen/leerlingendaling-in-het-vmbo/daling-sterker-in-vmbo-dan-rest-vo>
- O'brien, K., Selboe, E., & Hayward, B. M. (2018). Exploring youth activism on climate change. *Ecology and Society*, 23. <https://doi.org/10.5751/ES-10287-230342>
- Pfauth, E., Verkade, T. & Hofstede, B. (2016). Prestatiemaatschappij: gelukkig zijn in een wereld die draait om succes. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://decorrespondent.nl/10001/prestatiemaatschappij-gelukkig-zijn-in-een-wereld-die-draait-om-succes/281958193-65a74463>
- RIVM (2019). Mentale gezondheid van jongeren: enkele cijfers en ervaringen. Geraadpleegd, maart 2021, via: https://www.rivm.nl/sites/default/files/2019-05/011281_120429_RIVM%20Brochure%20Mentale%20Gezondheid_V7_TG.pdf
- RSPH (2017). #StatusOfMind Social media and young people's mental health and wellbeing. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://www.rsph.org.uk/static/uploaded/d125b27c-0b62-41c5-a2c0155a8887cd01.pdf>
- Short, M. A., & Weber, N. (2018). Sleep duration and risk-taking in adolescents: A systematic review and meta-analysis. *Sleep Medicine Reviews*, 41, 185-196. <https://doi.org/10.1016/j.smrv.2018.03.006>
- Stevens, G., Van Dorsselaer, S., Boer, M., De Roos, S., Duinhof, E., Ter Bogt, T. ... De Looze, M. (2018). HBSC 2017: Gezondheid en welzijn van jongeren in Nederland. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://www.trimbos.nl/docs/9908351a-4e5e-4d80-b343-55e69086a1fb.pdf>
- TeamAlert (2019). Jongeren en slaap. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/jongeren-en-slaap-2019/>

TeamAlert (2020). Jongeren en socialmediagebruik. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/jongeren-en-socialmediagebruik/>

Unicef (2020). Geluk onder druk. Geraadpleegd, maart 2021, via: https://www.unicef.nl/files/Rapport_Geluk%20onder%20druk_DEF_interactief.pdf

Trouw (2020). Rust en natuur dat zoeken Nederlanders deze coronazomer in eigen land. Geraadpleegd, juli, 2023, via: <https://www.trouw.nl/nieuws/rust-en-natuur-dat-zoeken-nederlanders-deze-coronazomer-in-eigen-land~b94541f1/>

Vogel, E., Rose, J.P. & Roberts, L. (2014). Social comparison, social media, and self-esteem. *Psychologie of Popular Media Culture*, 3, 206 – 222. <https://doi.org/10.1037/ppm0000047>

Verma, A. K., & Prakash, S. (2020). Impact of covid-19 on environment and society. *Journal of Global Biosciences*, 9(5), 7352-7363. <http://www.mutagens.co.in/jgb/vol.09/05/090506.pdf>

Windesheim (2018). Factsheet Onderzoek Studieklimaat, gezondheid en studiesucces 2017. Geraadpleegd, maart 2021, via: https://www.windesheim.nl/getmedia/a1658b01-119d-4505-884c-2f5b1d3b63da/Factsheet_Onderzoek_Studieklimaat_april2018.pdf

Youngworks (2020a). Gen Z Drieluik deel 1. Digitalisering. Youngworks: Amsterdam.

Youngworks (2020b). Gen Z Drieluik deel 3. Individualisering. Youngworks: Amsterdam.

BIJLAGE



Bijlage 1: Weging

Om de uitspraken van dit kunnen spiegelen aan de populatie jongeren in Nederland, hebben voor beide metingen (2021 en 2023) en weging toegepast op geslacht en leeftijd. We hebben voor deze weging gebruik gemaakt van de CBS-bevolkingsgegevens uit 2022. Beide metingen zijn afzonderlijk van elkaar gewogen. In de tabel hieronder staan de gewichten gerapporteerd zoals deze zijn toegepast in de analyses en figuren van deze rapportage.

Weging							
Geslacht	Leeftijd	CBS (n)	CBS(%)	2023(%)	2023(gewicht)	2021(%)	2021(gewicht)
Man	13-15 jaar	298,984	12	9	1.30	10	1.18
Man	16-17 jaar	202,226	8	9	0.85	11	0.73
Man	18-20 jaar	338,815	13	12	1.09	19	0.69
Man	21-24 jaar	474,698	18	6	3.10	7	2.74
Vrouw	13-15 jaar	284,352	11	15	0.76	13	0.83
Vrouw	16-17 jaar	191,407	7	17	0.43	14	0.53
Vrouw	18-20 jaar	329,234	13	22	0.59	20	0.62
Vrouw	21-24 jaar	461,872	18	11	1.68	6	2.85

Tabel B1: Gebruikte gewichten t.a.v. CBS-bevolkingsstatistieken.

Noot. Rood = ondervertegenwoordigd, positief gewicht,

Blauw = oververtegenwoordigd, negatief gewicht.

Bijlage 2: Vragenlijst

1. Hoe oud ben je?

Exit < 12 en > 24 jaar

2. Heb je een rijbewijs?

- Ja, een autorijbewijs
- Ja, een scooterrijbewijs
- Nee, maar ik ben aan het rijlessen
- Nee

3. Wat vind jij van de maatregel dat er vanaf 2030 alleen maar elektrische auto's verkocht mogen worden?

(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

- 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
- 11. Hoe bepaal jij welke keuzes jij maakt in je gedrag in relatie tot het klimaat? Kies de belangrijkste redenen.**
- 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 ga jij 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 steeds minder mensen in auto's op benzine/diesel rijden en meer mensen op elektriciteit, dan zorgt dit voor minder uitstoot van uitlaatgassen. Meer elektrische auto's op de weg is dus beter voor het klimaat. Wat vind jij van de maatregel dat er vanaf 2030 alleen nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden nu 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?