



jongeren met **impact**

TeamAlert

JONGEREN VAN NU

Jongeren en hun toekomst



Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Stan Alewijnse
Saar Hadders
Sjoerd van Halem

December 2025

Over TeamAlert

Jongeren hebben een grotere kans op een ongeluk 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 Young Influence, ons jongerenpanel, zijn we in staat om continue in te spelen op de veranderende behoeften van jongeren. Meer dan 8000 leden tussen de 12 en 24 jaar worden zo actief bij onze onderzoeken en interventies betrokken.

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.

© Deze rapportage is gemaakt door TeamAlert. Bij het reproduceren, publicitair vrijgeven of uitvoeren van deze rapportage wordt TeamAlert graag op de hoogte gesteld.



INHOUD

Het onderzoek	6
Inleiding	7
Het onderzoek	8
Resultaten	9
Levenstevredenheid	9
Tevredenheid verkeer	12
Toekomst van verkeer	16
Conclusies & Aanbevelingen	21
Conclusies	22
Aanbevelingen	23
Bijlagen	24
Bronnen	25
Statistische Analyses	26
Weging	27
Vragenlijst	28
Extra Data	31

HET ONDERZOEK



01 | INLEIDING

Jongeren bevinden zich in een levensfase waarin zij belangrijke keuzes maken die hun toekomst vormgeven. Ze ontwikkelen zich op het gebied van opleiding, werk en zelfstandigheid, en proberen hun plek in de samenleving te vinden (Arnett, 2000). Tegelijkertijd vormen zij de generatie die de toekomst richting zal geven, ook in het verkeer. Door te onderzoeken hoe jongeren denken over het verkeer van nu én van de toekomst, krijgen we inzicht in hun verwachtingen over een veiligere en duurzamere verkeerswereld.

Levenstevredenheid

Het welzijn van jongeren vormt een belangrijke basis voor hoe zij zich ontwikkelen, keuzes maken en deelnemen aan het verkeer (TeamAlert, 2025). Zo kan stress leiden tot risicogedrag in het verkeer, zoals middelengebruik en slecht slapen (Huizink, 2010; Short & Weber, 2018; TeamAlert, 2019). Het is daarom belangrijk om te monitoren hoe jongeren hun leven beoordelen, en hoe dit zich ontwikkelt in de afgelopen jaren.

Tevredenheid verkeer

Naast de levenstevredenheid van jongeren, is de manier waarop jongeren nu het verkeer ervaren een belangrijke voorspeller voor hoe ze naar de toekomst van verkeer kijken. Een belangrijk onderdeel daarvan is hoe veilig zij zich voelen in het verkeer. Hoe jongeren zich voelen in het verkeer, kan bepalen welke routes ze nemen en hoe zelfstandig zij zich kunnen verplaatsen. Hierom is het waardevol om aandacht te besteden aan de tevredenheid van jongeren met het verkeer, met name op fietspaden.

De toekomst van verkeer

Jongeren groeien op in een tijd waarin technologische innovaties en maatschappelijke veranderingen elkaar snel opvolgen. Echter brengen nieuwe ontwikkelingen zoals de groei van elektrische fietsen ook risico's met zich mee. Zo zijn jongeren oververtegenwoordigd op de spoedeisende hulp na een fietsongeval op de elektrische fiets (VeiligheidNL, 2024). Daarnaast kunnen ontwikkelingen zoals de zelfrijdende auto ook juist kansen brengen voor de verkeersveiligheid. Het is daarom relevant om zowel te kijken naar hoe jongeren tegenover toekomstige maatregelen aankijken als welke verwachtingen ze hebben van het straatbeeld van de toekomst.

Nul verkeersdoden in 2050

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het doel om in 2050 het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul (NOS, 2024). Echter is het aantal verkeersdoden sinds 2010 gestagneerd (SWOV, 2025), waardoor het de vraag is in hoeverre dit doel realistisch is. Hoe kijken jongeren naar deze doelstelling? En welke ideeën hebben zij om dit te bereiken?

Het huidige onderzoek

Om meer inzicht te krijgen in hoe jongeren kijken naar hun toekomst en de toekomst van verkeer, heeft TeamAlert in het najaar van 2025 een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Om te zien hoe het toekomstbeeld van jongeren zich door de jaren heen ontwikkeld, worden een aantal resultaten vergeleken met eerdere trendanalyses uit 2021 en 2023.

02 | HET ONDERZOEK

Werving

De werving van dit onderzoek vond plaats tussen 17 september en 20 oktober 2025 via social media en via *YoungInfluence*, het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud gevraagd werden wat zij doen in hun vrije tijd. In de wervingstekst stond vermeld dat deelnemers kans maken op een cadeaubon van €50.

Deelnemers

In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. In totaal hebben 951 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld met een gemiddelde leeftijd van 16.8 jaar. In 2021 hebben 818 jongeren deelgenomen aan de vragenlijst en in 2023 waren dat er 454. Alle metingen vonden plaats onder verschillende jongeren. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs, vmbo, en mbo verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of gymnasium verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan.

Data-analyse

Bij het analyseren van de data zijn meerdere analyses gebruikt. Bij de thema's waarbij de items continue variabelen zijn (bijvoorbeeld 'tevredenheid algemeen') wordt gebruikt gemaakt van een multivariate variantie-analyse (MANOVA) om een verschil in uitkomsten van de groepen uit 2021, 2023, en 2025 te toetsen.

Weging

Om de analyses te kunnen spiegelen aan de Nederlandse populatie jongeren, hebben we beide steekproeven gewogen op geslacht en leeftijd. In Bijlage 2 rapporteren we de gewichten die zijn gebruikt voor elke subgroep. De statistische analyses die zijn gebruikt om de resultaten met 2023 en 2021 te vergelijken, zijn te vinden in Bijlage 3.

Kenmerk			
	2021 (N = 818)	2023 (N = 454)	2025 (N = 951)
Leeftijd			
	gem. = 17.80	gem. = 18.15	gem. = 16.78
12 t/m 15 jaar	20%	20%	38%
16 en 17 jaar	30%	26%	27%
18 t/m 20 jaar	33%	30%	20%
21 t/m 24 jaar	17%	24%	14%
Geslacht			
Man	30%	26%	25%
Vrouw	70%	74%	73%
Anders	-	-	2%
Opleiding			
Laag	18%	15%	31%
Middel	56%	57%	46%
Hoog	26%	29%	23%

Tabel 1. Demografische gegevens deelnemers

LEVEN- TEVREDENHEID

DE RESULTATEN

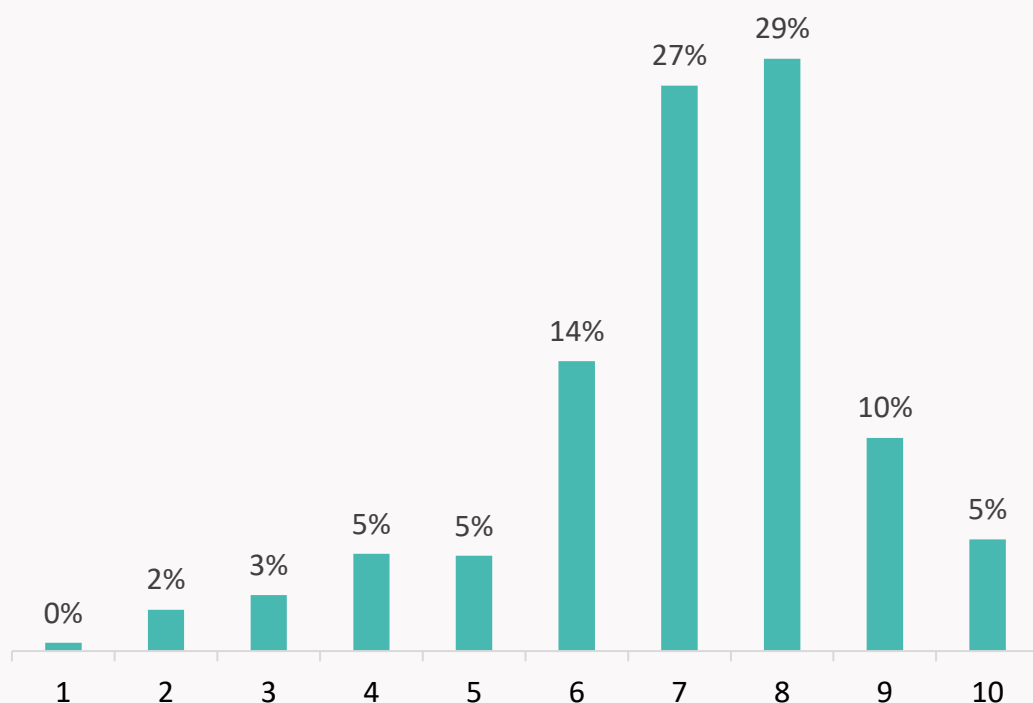
03 | RESULTATEN

LEVENSTEVEDENHEID

8

Jongeren in 2025 geven hun leven gemiddeld een **7,1**. Dit is significant hoger dan in 2021, toen jongeren hun leven een 6,7 gaven, maar verschilt niet van 2023 ($\eta^2 = .007$). Toen beoordeelden jongeren hun leven met een 7,0. Figuur 1a laat zien hoe de cijfers uit 2025 verdeeld zijn. Hierbij is te zien dat 71% van de jongeren hun leven met een 7 of hoger beoordeelt.

Hoe tevreden zijn jongeren in 2025 met hun leven?



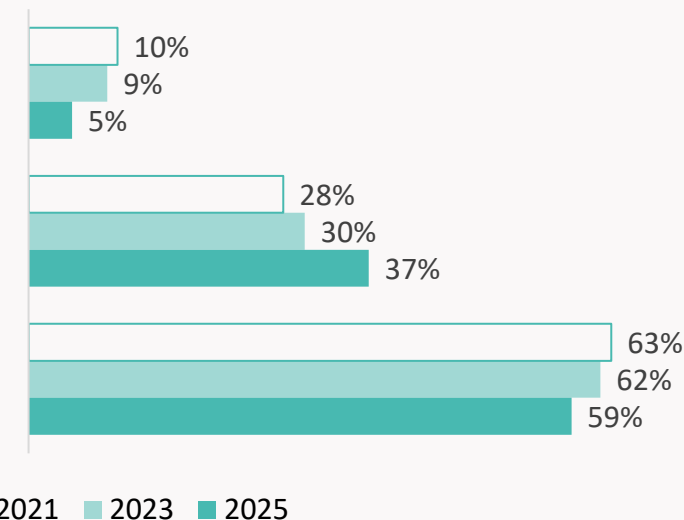
Op de vraag hoe tevreden jongeren verwachten te zijn over 10 jaar, was het merendeel van de jongeren optimistisch. Jongeren uit de verschillende jaren verschilden licht in hun verwachtingen ($p < .001$, $V = .08$). Van alle jongeren in 2025, rapporteerde 59% te verwachten meer tevreden te zijn dan nu (Figuur 1b); iets minder dan in de jaren daarvoor (63% en 62%). In 2025 gaf echter een kleiner deel aan in de toekomst minder tevreden te zijn (5%) dan in 2021 en 2023 (10% en 9%), terwijl het aandeel dat even tevreden denkt te zijn toenam (van 28% naar 37%).

Hoe tevreden denken jongeren met hun leven te zijn over tien jaar?

Minder tevreden dan nu

Even tevreden als nu

Meer tevreden dan nu



Figuur 1b: Hoe tevreden denk jij te zijn met je leven (over het algemeen) over 10 jaar?

Figuur 1a: Hoe tevreden ben je op dit moment met je leven (over het algemeen)?

03 | RESULTATEN

OPLEIDING, WERK, EN WONEN

9

Jongeren in 2025 geven een...

6,8 voor hun **studie**

7,3 voor hun **baan**

7,5 voor hun **woonsituatie**

We hebben jongeren gevraagd hoe ze verschillende aspecten uit hun leven beoordelen, en dit vergeleken met voorgaande jaren. In 2025 geven jongeren die op school zitten of studeren hun studie gemiddeld een 6,8. Dit is cijfer is relatief stabiel gebleven ten opzichte van voorgaande jaren ($p = .190$). In 2021 gaven jongeren hun studie een 6,4 en in 2023 was dit een 6,8.

Jongeren in 2025 met een (bij)baan geven hun baan gemiddeld een 7,3. Dit is cijfer is significant lager dan in 2021, toen jongeren hun baan een 7,6 gaven ($\eta^2 = .005$, $p < .038$). In 2023 beoordeelden jongeren hun baan met een 7,3; even hoog als dit jaar ($p = 1.00$).

Jongeren beoordelen hun woonsituatie het hoogst. In 2025 geven ze hun woonsituatie gemiddeld een 7,5. Dit is cijfer is relatief stabiel gebleven ten opzichte van voorgaande jaren ($p = .322$). In 2021 gaven jongeren hun woonsituatie een 7,4 en in 2023 was dit een 7,6.

De verdeling tussen de cijfers verschilt enigszins tussen de jaren. Hoe deze cijfers zijn verdeeld, is te vinden in Bijlage 5.

TEVREDENHEID VERKEER

DE RESULTATEN

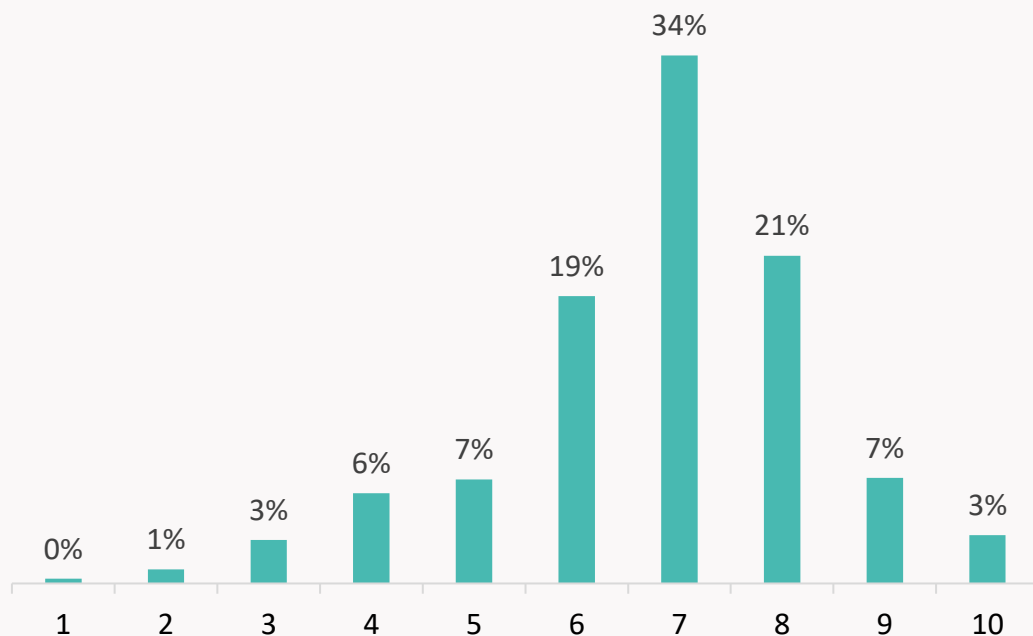


03 | RESULTATEN

TEVREDENHEID VERKEER

Tot slot hebben we jongeren dit jaar gevraagd hoe tevreden ze zijn met het Nederlandse verkeer. Jongeren beoordelen dit gemiddeld met een **6,8**. Figuur 2a laat zien hoe dit cijfer is verdeeld onder de jongeren. Hierbij is te zien dat 65% van de jongeren het Nederlandse verkeer met een 7 of hoger beoordeelt.

Hoe **tevreden** zijn jongeren in 2025 met het **Nederlandse verkeer**?

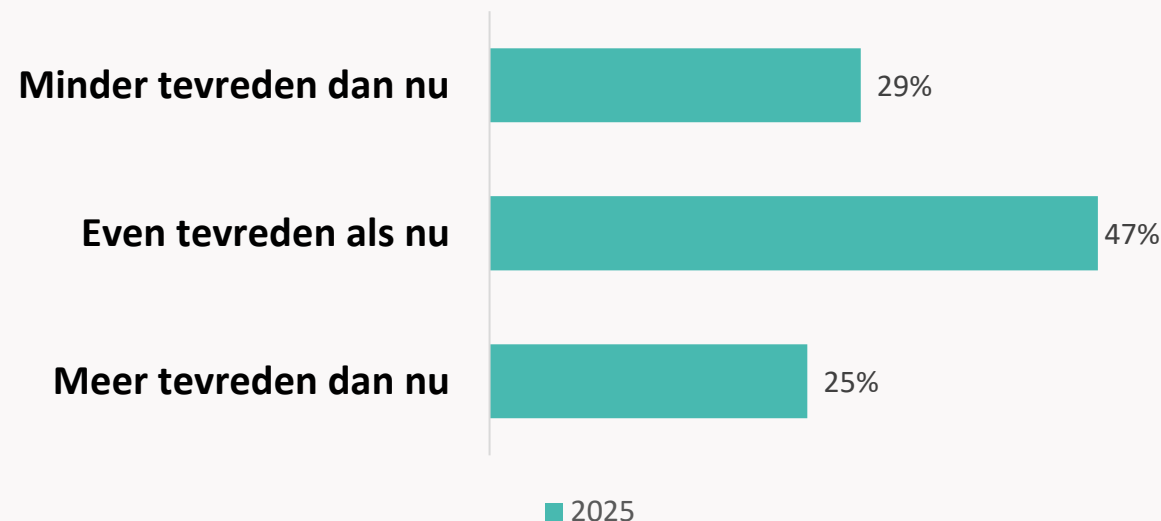


Figuur 2a: Hoe tevreden ben je op dit moment met het Nederlandse verkeer?

In open antwoorden noemen jongeren Nederland *“goed geregeld”* en *“duidelijk”*, maar soms wel *“vrij chaotisch”*. Opvallend is dat negatieve punten bijna nooit gaan over de infrastructuur, maar juist over andere weggebruikers. Jongeren vinden vooral de fietspaden *“te druk”* en ergeren zich aan het gedrag van anderen: *“mensen letten niet op anderen”*.

Op de vraag hoe tevreden jongeren over 10 jaar verwachten te zijn met het verkeer, geeft bijna de helft (47%) aan te verwachten even tevreden te zijn. Een kwart (25%) is optimistisch, terwijl 29% juist verwacht minder tevreden te zijn.

Hoe tevreden denken jongeren met het verkeer te zijn **over tien jaar**?



Figuur 2b: Hoe tevreden denk jij te zijn met het Nederlandse verkeer over 10 jaar?

03 | RESULTATEN

FIETSPADEN

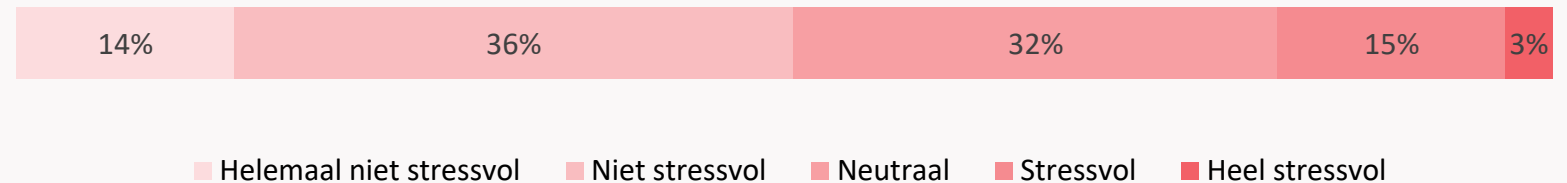
We hebben jongeren gevraagd hoe ze fietspaden in Nederland ervaren. Twee op de tien jongeren (18%) ervaart de fietspaden als stressvol, terwijl de helft (50%) dit niet zo ervaart (Figuur 3a).

Ook vroegen we hoe veilig jongeren zich voelen tijdens het fietsen, zowel overdag als in het donker. Uit de resultaten blijkt een duidelijk verschil (Figuur 3b). De meerderheid van de jongeren (86%) voelt zich overdag tijdens het fietsen veilig, en slechts 2% geeft aan zich dan onveilig te voelen.

In het donker verandert dit beeld echter sterk: 44% van de jongeren voelt zich dan onveilig. Tegelijkertijd laat ruim een kwart (28%) weten zich ook in het donker veilig te voelen tijdens het fietsen.

12

Hoe stressvol vinden jongeren de fietspaden in Nederland?



Figuur 3a: Hoe stressvol vind je de fietspaden in Nederland?

Hoe veilig voelen jongeren zich persoonlijk als ze...

...overdag fietsen



...in het donker fietsen



■ Heel onveilig ■ Onveilig ■ Neutraal ■ Veilig ■ Heel veilig

Figuur 3b: [Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je overdag fietst?] [Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je in het donker fietst?]

03 | RESULTATEN

FIETSPADEN

13

Als we de antwoorden van de vorige pagina uitsplitsen naar geslacht, zien we grote verschillen.

Vrouwen voelen zich in het donker significant onveiliger op de fiets dan mannen ($d = 1.03, p = .005$). Zo geeft bijna tweederde van de vrouwen (66%) aan zich onveilig te voelen als ze in het donker fietsen, terwijl dit onder mannen slechts een kwart (23%) is. Daarnaast voelt 5% van de mannen zich *heel* onveilig in het donker, tegenover een kwart van de vrouwen (24%) die dit zo ervaart.

- ♦ *“’s nachts is er mindere sociale controle en soms onveilige plekken met slechte verlichting.”*
- ♦ *“Ik als meisje vind het eng om in het donker te fietsen omdat ik 9/10 keer word nageroepen. ik ben bang dat er ooit iets anders gebeurd dan alleen roepen”*

Ook overdag voelen vrouwen zich significant onveiliger dan mannen ($d = .34, p < .001$). Bijna de helft van de mannen (45%) voelt zich heel veilig als ze overdag fietsen, terwijl dit bij vrouwen voor 27% geldt.

Hoe veilig voelen jongeren zich persoonlijk als ze...

...overdag fietsen

Mannen



Vrouwen

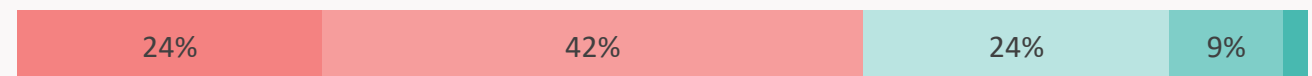


...in het donker fietsen

Mannen



Vrouwen



■ Heel onveilig ■ Onveilig ■ Neutraal ■ Veilig ■ Heel veilig

A long-exposure photograph of a multi-lane highway at night. The image is filled with vibrant, colorful light trails from moving vehicles, primarily in shades of blue, red, and white. The trails create a sense of motion and flow. In the foreground, a concrete barrier runs along the left side of the road. The overall composition is dynamic and abstract, emphasizing the constant movement of traffic.

TOEKOMST VAN VERKEER

DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

ELEKTRISCHE FIETSEN

15

Figuur 4 laat zien wat jongeren vinden van toekomstige maatregelen met betrekking tot elektrische fietsen. Meer dan de helft van de jongeren (60%) vindt het goed dat er een snelheidslimiet van 25km/u op de fietspaden komt. Onder jongeren met een elektrische fiets is dit 55%. In Bijlage 5 zijn de verdelingen onder elektrische fietsers te vinden.

- ♦ ***“De maatregelen maken het zeker veiliger in de stad, maar op provinciale wegen is het fijn om harder te kunnen gaan dan 25km/u.”***

Ook vindt een soortgelijk percentage (62%) het goed dat er een helmplicht komt op elektrische fietsen voor jongeren tot 18 jaar. Onder de betrokken doelgroep (<18 met een elektrische fiets/fatbike, $N = 97$) is 23% het hiermee eens, terwijl meer dan de helft (61%) het geen goed idee vindt.

- ♦ ***“Als je op plekken waar het niet kan gaat rijden gebeuren er ongelukken. Een helm gaat hier niet veel aan de situatie veranderen”***

Daarnaast vindt 37% van de jongeren dat er de helmplicht op e-bikes er voor alle leeftijden moet komen. Dit percentage is lager (22%) onder jongeren die zelf een elektrische fiets gebruiken ($N = 167$). Van deze jongeren geeft echter 42% aan dat ze eerder een helm zouden dragen als dit ook verplicht is voor volwassenen (Bijlage 5).

- ♦ ***“E-bikes zijn gevaarlijk ongeacht de leeftijd”***

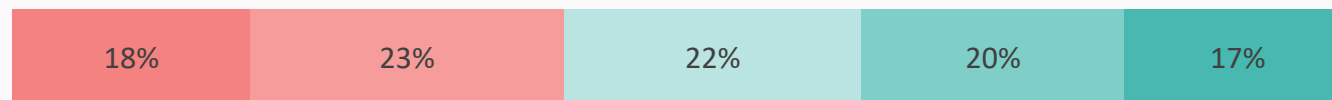
Het is goed dat er een snelheidslimiet van 25km/u op de fietspaden komt



Het is goed dat er een helmplicht komt op e-bikes voor jongeren tot 18 jaar



De helmplicht op e-bikes moet voor alle leeftijden komen



■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens

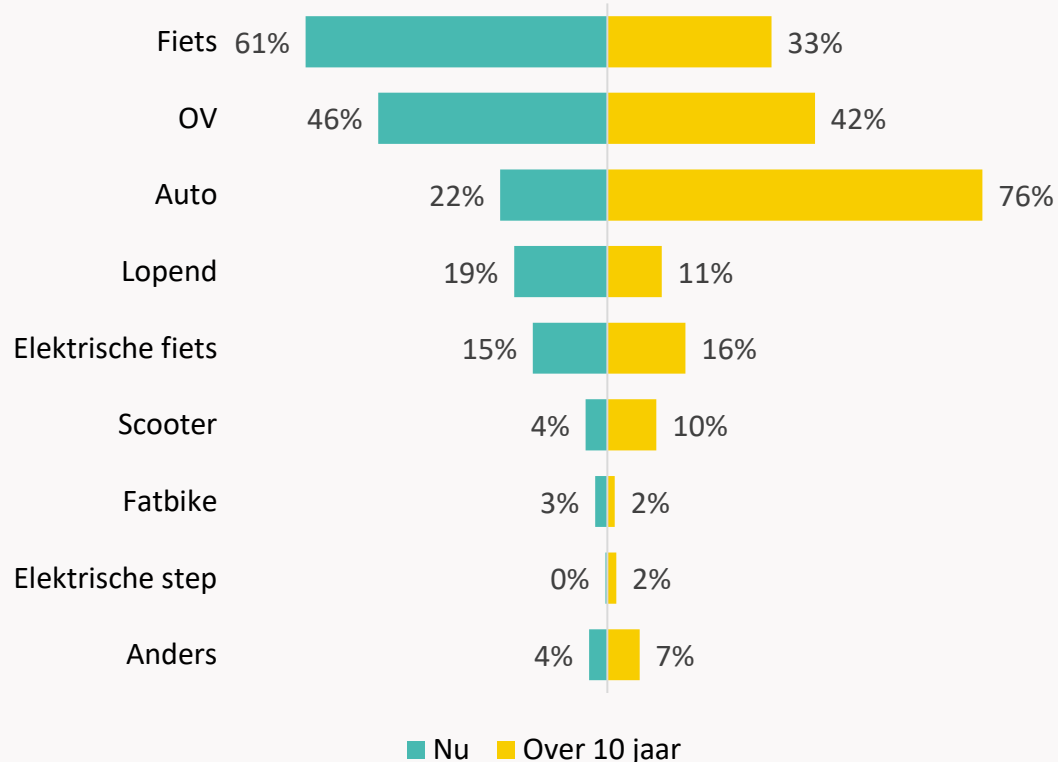
Figuur 4: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

03 | RESULTATEN

DE TOEKOMST VAN VERVOERSMIDDELEN

16

Hoe reizen jongeren in 2025 en verwachten jongeren in 2035 te reizen naar school/studie/werk?



Figuur 5a: [Hoe reis je nu meestal naar school/studie/werk?] [Hoe denk je over 10 jaar meestal naar school/studie/werk te reizen?]

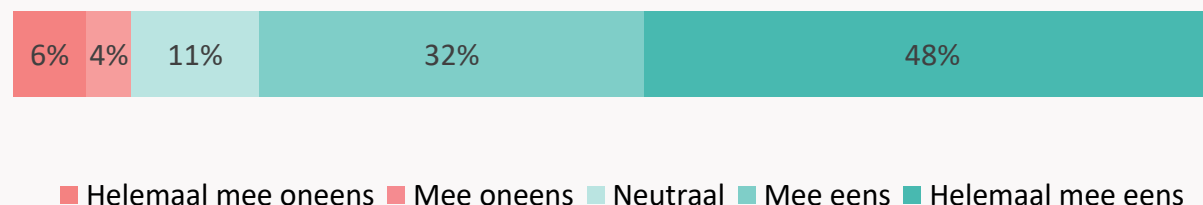
We hebben jongeren gevraagd welke vervoersmiddelen ze momenteel gebruiken en welke ze over 10 jaar verwachten te gebruiken. Figuur 5a laat zien dat de fiets (61%) en het OV (46%) nu het populairst zijn. Toch verwacht het merendeel van de jongeren (76%) over tien jaar juist met de auto te reizen. Minder jongeren denken dan nog met het OV (42%) of de fiets (33%) naar school, studie of werk te reizen.

Van de jongeren van 18 jaar en ouder ($N = 551$) heeft 57% al een rijbewijs. Daarnaast is 11% bezig met rijlessen en wil bijna een kwart (23%) later een rijbewijs halen. Een kleine groep (9%) weet nog niet of zij een rijbewijs willen halen, of geeft aan dit niet te willen.

Onder jongeren jonger dan 18 jaar ($N = 400$) wil of heeft bijna iedereen (95%) een rijbewijs. Slechts 5% twijfelt of wil geen rijbewijs halen. De verschillen tussen de leeftijdsgroepen zijn te vinden in Bijlage 3.

Figuur 5b laat zien dat de meerderheid van de jongeren (80%) verwacht over 25 jaar een eigen auto te hebben. Dit verschilt niet per leeftijd; jongere jongeren denken niet meer of minder vaak later een eigen auto te hebben dan oudere jongeren ($p = .180$).

Over 25 jaar heb ik een eigen auto



Figuur 5b: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

03 | RESULTATEN

OVER 25 JAAR...

71% van de auto's is volgens jongeren over 25 jaar **elektrisch**

38% van de auto's is volgens jongeren over 25 jaar **zelfrijdend**

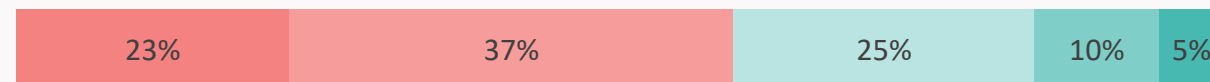
Kijkend naar het jaar 2050 verwachten jongeren gemiddeld gezien dat 71% van de auto's elektrisch zal zijn. Ook denken ze gemiddeld gezien dat 38% van alle auto's dan zelfrijdend zal zijn. Hierbij geldt; hoe jonger jongeren zijn, hoe hoger ze dit percentage zelfrijdende auto's inschatten ($r = .16, p < .001$). Voor elektrische auto's wordt dit leeftijdsverschil niet gevonden ($p = .189$).

17

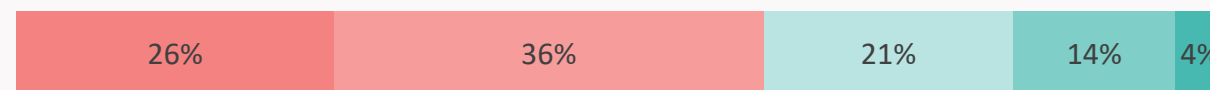
Meer dan de helft van de jongeren (60%) denkt niet dat over 25 jaar iedereen een fietshelm zal dragen. Een klein percentage (15%) denkt dat dit wél het geval zal zijn. Hoe ouder jongeren zijn, hoe vaker ze denken dat iedereen in 2050 een helm draagt op de fiets ($r = .10, p = .002$).

Een vergelijkbaar beeld zien we bij de vraag of in de toekomst niemand meer op een 'normale' fiets rijdt. Ruim zes op de tien jongeren (62%) zijn het daar niet mee eens, terwijl één op de vijf (19%) denkt dat dit wél zal gebeuren. Dit verschilt niet tussen leeftijdsgroepen ($p = .607$).

Over 25 draagt iedereen een helm op de fiets



Over 25 jaar fietst niemand meer op een normale fiets



■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens

Figuur 6: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

03 | RESULTATEN

0 VERKEERSDODEN IN 2025

18

Jongeren zijn pessimistisch over de doelstelling van nul verkeersdoden in 2050 onder jongeren. Figuur 7 laat zien dat de meerderheid (71%) denkt dat dit niet gaat gebeuren. Slechts 14% van de jongeren gelooft dat er over 25 jaar geen verkeersdoden meer zijn onder jongeren. Jonge jongeren zijn iets optimistischer; hoe jonger jongeren zijn, hoe meer ze het eens zijn met deze stelling ($p = -.245, p < .001$). Jongeren benoemen vooral dat ze wel hopen dat dit gebeurt, maar niet verwachten dat het mogelijk is om verkeersdoden helemaal te voorkomen.

- ♦ ***“Verkeersdoden kun je denk ik niet helemaal voorkomen, wel een stuk verminderen”***

Op de vraag wat er volgens hen nodig is om dit doel te halen, hebben jongeren veel ideeën. Veel jongeren noemen dat er strenger moet worden gehandhaafd, zoals meer snelheidscontroles en rijden onder invloed strenger aanpakken. Ook worden nieuwe regels voorgesteld, met name voor elektrische fietsen.

- ♦ ***“Fatbikes langzamer maken en meer helmen op voertuigen.”***

Daarnaast wordt voorlichting op scholen vaak benoemd. Jongeren benoemen vooral dat ze het belangrijk vinden om naast informatie over boetes en straffen ook te horen wat de veiligheidsgevolgen zijn van risicogedrag.

- ♦ ***“Ik denk dat het goed is om jongeren die een ernstig verkeersongeluk hebben meegemaakt, komen praten op scholen”***

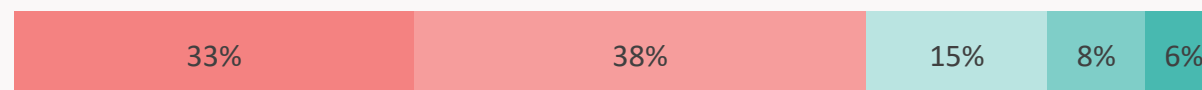
Veel jongeren benoemen ook dat het belangrijk is om aanpassingen te maken in de infrastructuur. Zo benoemen ze dat kruispunten overzichtelijker moeten worden gemaakt, en de wegen beter moeten worden verlicht.

- ♦ ***“Fietspaden op een andere manier aanleggen, waarbij geen ingewikkelde verkeerssituaties ontstaan.”***

Een aantal jongeren benoemd dat menselijk gedrag altijd foutgevoelig blijft en dat het daardoor niet realistisch is om het doel van nul verkeersdoden in 2050 te halen. Echter geven een aantal jongeren aan dat de oplossing juist ligt bij een grotere focus op openbaar vervoer en zelfrijdende auto's.

- ♦ ***“Mensen zijn en blijven mensen dus dit probleem kan je simpelweg niet oplossen, hoe graag we het ook willen”***
- ♦ ***“Als de auto's dan ook volledig zelf rijden en op elkaar afgestemd zijn (dus 1 programma dat alles bestuurt), blijven alleen zelfstandig bestuurde fietsen over. Voor zover ik weet zijn er weinig tot geen verkeersdoden waarbij enkel fietsers bij betrokken zijn.”***

Over 25 jaar zijn er geen verkeersdoden meer onder jongeren



■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens

Figuur 7: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN



CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

20

Dit onderzoek had als doel om inzicht te krijgen in hoe jongeren hun leven ervaren en hoe ze naar hun toekomst en de toekomst van verkeer kijken. Hieronder volgen enkele conclusies en aanbevelingen op basis van de resultaten van het onderzoek.

Jongeren zijn tevreden met hun leven en optimistisch over de toekomst

Het cijfer dat jongeren hun leven geven blijft relatief stabiel met voorgaande jaren. Jongeren geven hun algemene leven gemiddeld een 7,1 en ook hun studie, baan en woonsituatie beoordelen ze met cijfers rond de 7. Hoewel meer dan de helft van de jongeren verwacht over tien jaar nóg meer tevreden te zijn dan nu, ligt dit aandeel iets lager dan in voorgaande jaren. Jongeren lijken dus iets minder optimistisch over de toekomst dan voorheen.

Aanbeveling 1: blijf het welzijn van jongeren monitoren

Het welzijn van jongeren is belangrijk en vertaalt zich ook naar het verkeer, bijvoorbeeld in het telefoongebruik en middelengebruik op de weg. Door te blijven monitoren hoe jongeren zich voelen en waarom ze zich zo voelen, kunnen effectieve maatregelen op tijd worden genomen om een dalende trend te voorkomen.

Jongeren zijn tevreden met het Nederlandse verkeer, maar zien ook de risico's

De meeste jongeren zijn gematigd positief over het Nederlandse verkeer: tweederde beoordeelt het verkeer met een 7 of hoger. Hoewel jongeren ook veel ruimte voor verbetering zien, zijn ze over het algemeen tevreden over de infrastructuur. Wel ervaren jongeren veel ergernissen door de drukte en het gedrag van andere mensen. Opvallend is dat de meerderheid van de jongeren de fietspaden niet als stressvol ervaart. Over de toekomst zijn jongeren verdeeld, maar gemiddeld verwachten zij

over tien jaar net zo tevreden te zijn met het verkeer als nu.

Aanbeveling 2: Stimuleer veilige en prettige fietspaden door de sociale norm en infrastructuur te versterken

Initiatieven die gericht zijn op sociaal gewenst verkeersgedrag, zoals elkaar ruimte geven, minder haasten en beter anticiperen, kunnen hierbij helpen. Denk hierbij aan campagnes die laten zien hoe kleine gedragsveranderingen de doorstroming en ervaring van anderen kunnen verbeteren. Daarnaast is het belangrijk dat gemeenten blijven investeren in overzichtelijke en brede fietspaden, zodat de infrastructuur in lijn blijft met de toename van elektrische fietsen en andere (licht) elektrische voertuigen. Door zowel te investeren op bewustwording en fysieke verbeteringen, wordt het verkeer voor jongeren veiliger en fijner.

Meerderheid jonge vrouwen voelt zich onveilig als ze in het donker fietsen

Vrouwen geven aan dat zij zich tijdens het fietsen met name in het donker onveilig voelen, omdat er zonder verlichting minder sociale controle is. Daarbij voelen ze zich veel onveiliger als ze in het donker fietsen dan dat mannen doen.

Aanbeveling 3: Betrek vrouwen in veiligheidsmaatregelen voor donkere wegen

Een aantal grote gemeenten hebben al stappen gezet, zoals, zoals het verbeteren van verlichting snoeien van begroeiing (NOS, 2025). Door actief te luisteren naar de ervaringen van (jonge) vrouwen, kunnen gemeenten gericht bepalen waar de grootste knelpunten liggen. Zo kunnen er maatregelen genomen worden die daadwerkelijk bijdragen aan een veiliger gevoel op straat.

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

De meerderheid van de jongeren staan positief achter maatregelen voor de e-bike

Veel jongeren zijn positief tegenover maatregelen voor elektrische fietsen, maar dit geldt vooral voor groepen die niet direct door de maatregel worden getroffen. Zo zijn veel positief over een helmplicht op elektrische fietsen voor jongeren tot 18 jaar. Opvallend is dat zelfs een kwart van de doelgroep die getroffen wordt de helmplicht ook een goed idee vindt. Over de helmplicht op elektrische fietsen voor alle leeftijden zijn de meningen meer verdeeld. De meeste jongeren met een elektrische fiets staan niet achter deze maatregelen, maar veel zouden wel eerder een helm dragen als dit ook verplicht is voor volwassenen.

Aanbeveling 4: Meer onderzoek nodig naar draagvlak helmplicht onder jongeren

Onder jongeren die wél onder de helmplicht zouden vallen, lijkt het draagvlak gematigder. Om een volledig beeld te krijgen van hoe jongeren onder de 18 jaar naar een helmplicht kijken, voert TeamAlert in het najaar van 2025 een draagvlakonderzoek uit. De resultaten hiervan kunnen beleidsmakers helpen bij het bepalen van effectieve, haalbare en gedragen maatregelen.

Jongeren zien auto nog steeds als het belangrijkste vervoersmiddel in de toekomst

Hoewel duurzame alternatieven toenemen, blijf de auto het belangrijkste vervoersmiddel in het toekomstbeeld van jongeren. De meeste jongeren willen later een eigen auto hebben en verwachten later ook met de auto naar hun studie of werk te reizen. Daarnaast willen bijna alle jongeren een rijbewijs halen of hebben er al een. Jongeren zien in de toekomst een straatbeeld waarin elektrische auto's de norm zijn en zelfrijdende auto's al een groot aandeel hebben.

Aanbeveling 5: Anticipeer op de blijvende centrale rol van de auto in de toekomst van jongeren

Voor beleidsmakers betekent dit dat de overgang naar duurzame mobiliteit ook moet inspelen op de behoefte aan snelheid, flexibiliteit en autonomie. Denk aan het toegankelijker maken van *hubs* voor deelmobiliteit en het stimuleren van autoluwe binnensteden. Ook verkeerseducatie kan hierbij een rol spelen. Door alternatieven zo aantrekkelijk mogelijk te maken, ontstaat een realistisch pad naar duurzamer en veiliger autogebruik, zonder voorbij te gaan aan de voorkeuren van jongeren.

Doelstelling van 0 verkeersdoden in 2050 is volgens jongeren niet realistisch

De meeste jongeren verwachten niet dat er over 25 jaar geen verkeersdoden meer zijn onder jongeren. Hoewel veel jongeren aangeven wel te hopen dat het aantal verkeersdoden zal verminderen, geven ze ook aan dat dit niet helemaal te voorkomen is. Jongeren schrijven dit met name toe aan menselijke fouten, waarbij niet alleen verbeteringen in gedrag, infrastructuur, en regelgeving dit kan verminderen, maar technologische innovatie hier ook een rol in kan spelen.

Aanbeveling 6: Betrek jongeren om de doelstelling van 0 verkeersdoden in 2050 te halen

Jongeren hebben veel ideeën om zo veel mogelijk verkeersdoden onder jongeren te voorkomen. Door hen te betrekken vóór beleidskeuzes worden gemaakt, kunnen maatregelen aansluiten bij de doelgroep die hierbij betrokken is. Focusgroepen, co-creatiesessies, en vragenlijstonderzoeken kunnen helpen om maatregelen te ontwikkelen die zowel realistisch als effectief zijn. Op deze manier wordt beleid niet alleen vóór jongeren gemaakt, maar ook mét jongeren.

BIJLAGEN



BIJLAGE 1: BRONNEN

Arnett, J. J. (2000). Emerging adulthood: A theory of development from the late teens through the twenties. *American Psychologist*, 55(5), 469–480.

<https://doi.org/10.1037/0003-066X.55.5.469>

CBS (2025). Landelijke Jeugdmonitor 2025. Geraadpleegd via:

<https://longreads.cbs.nl/jeugdmonitor-2025/>

Huizink, A.C., 2010. Biologische factoren bij riskant middelengebruik door jongeren. In Clerkx, M., Groot, R. & Prins, F. (Red.), *Grendsoverschrijdend gedrag van pubers* (pp. 71-83).

Martela, F., & Sheldon, K. M. (2019). Clarifying the concept of well-being: Psychological need satisfaction as the common core connecting eudaimonic and subjective well-being. *Review of General Psychology*, 23(4), 458-474.

<https://doi.org/10.1177/1089268019880886>

NOS (2025). Bosjes weg, meer lantaarnpalen: grote gemeenten grijpen in na moord op Lisa. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2591784-bosjes-weg-meer-lantaarnpalen-grote-gemeenten-grijpen-in-na-moord-op-lisa>

NOS (2024). Aantal aanrijdingen loopt op, experts waarschuwen voor onderschatting van kosten. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2537835-aantal-aanrijdingen-loopt-op-experts-waarschuwen-voor-onderschatting-van-kosten>

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.

SWOV (2025). Verkeersdoden in Nederland. SWOV-factsheet, april 2025.

SWOV, Den Haag. Geraadpleegd via:

<https://swov.nl/nl/factsheet/verkeersdoden-nederland>

TeamAlert, 2019. Jongeren en slaap. Geraadpleegd via:

<https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/jongeren-en-slaap-2019/>

TeamAlert (2025). Jongeren en risicogedrag. Geraadpleegd via:

<https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/factsheets/jongeren-en-risicogedrag/>

BIJLAGE 2: WEGING

Om de uitspraken van dit onderzoek te kunnen spiegelen aan de populatie jongeren in Nederland, hebben we voor alle metingen (2021, 2023, en 2025) een weging toegepast op geslacht en leeftijd. We hebben voor deze weging gebruik gemaakt van de CBS-bevolkingsgegevens uit 2024. 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.

Wegen op te kleine groepen wordt doorgaans afgeraden, wat ervoor zorgt dat het bepalen van een gewicht voor participanten die zich niet identificeren als man of vrouw niet eenduidig is. Om deze participanten toch te kunnen includeren, volgen we één van de methoden zoals voorgeschreven in het artikel van Urlacher (2023). Participanten die zich niet met één van de

geslachten identificeert worden voor het bepalen van de gewichten willekeurig verdeeld over beide groepen en ontvangen het gewicht dat bij de desbetreffende categorie hoort. Deze methode stelt ons in staat om toch onze data te corrigeren op geslacht zonder hierbij participanten uit te sluiten van het onderzoek.

Weging									
Geslacht	Leeftijd	CBS(n)	CBS(%)	2021(%)	2021(gewicht)	2023(%)	2023(gewicht)	2025(%)	2025(gewicht)
Man	12-15 jaar	400,016	14	8	1.90	5	2.72	11	1.25
Man	16-17 jaar	201,859	7	8	0.94	5	1.50	6	1.19
Man	18-20 jaar	337,259	12	10	1.18	6	1.90	5	2.26
Man	21-24 jaar	480,925	17	5	3.62	9	1.91	3	5.87
Vrouw	12-15 jaar	379,907	13	13	1.08	15	0.94	27	0.51
Vrouw	16-17 jaar	190,257	7	22	0.31	21	0.32	21	0.32
Vrouw	18-20 jaar	325,566	12	22	0.52	23	0,50	15	0.79
Vrouw	21-24 jaar	469,104	17	16	1.34	15	1.11	11	1.47

Tabel 1. Weging geslacht en leeftijd

BIJLAGE 3: STATISTISCHE ANALYSES

Om te onderzoeken of er significante verschillen waren tussen de cohorten 2021, 2023, en 2025 in tevredenheid algemeen, tevredenheid studie, tevredenheid baan, en tevredenheid wonen zijn er one-way ANOVA's uitgevoerd. Volgende zijn de resultaten.

- **Tevredenheid algemeen:** $F(2, 2221) = 7,263$, $\eta^2 = .007$, $p < .001$. De post-hoc-Tukey toets toont significante verschillen tussen 2021 ($M = 6.74 \pm 2.0$) en 2023 ($M = 7.04 \pm 1.8$, $p = .014$) en tussen 2021 en 2025 ($M = 7.05 \pm 1.7$, $p = .001$). Er is geen significant verschil in gevonden tussen 2023 en 2025 ($p = .996$).
- **Tevredenheid studie:** $F(2, 1790) = 1,663$, $\eta^2 = .002$, $p = .190$.
- **Tevredenheid baan:** $F(2, 1556) = 3,536$, $\eta^2 = .005$, $p = .029$. De post-hoc-Tukey toets toont significante verschillen tussen 2021 ($M = 7.59 \pm 1.7$) en 2025 ($M = 7.34 \pm 1.8$, $p = .038$). Er is geen significant verschil gevonden tussen 2021 en 2023 ($M = 7.34 \pm 1.9$, $p = .107$) en tussen 2023 en 2025 ($p = 1.000$).
- **Tevredenheid wonen:** $F(2, 2219) = 1,134$, $\eta^2 = .001$, $p = .322$.

Om te onderzoeken of er significante verschillen waren tussen de cohorten 2021, 2023, en 2025 in tevredenheid toekomst, is er een chi-kwadraattoets uitgevoerd. Volgende zijn de resultaten.

- **Tevredenheid toekomst:** $\chi^2(4) = 29,197$, $V = .081$, $p < .001$. De Linear-by-Linear Association toonde geen significante trend ($p = .885$).

Om te onderzoeken of er significante verschillen waren tussen geslacht en veiligheid overdag en veiligheid in het donker zijn er independent t-tests uitgevoerd. Volgende zijn de resultaten.

- **Veiligheid overdag:** $F(949) = 12,797$, $d = .338$, $p < .001$
- **Veiligheid in het donker:** $F(949) = 7,552$, $d = 1.028$, $p < .001$

Om te onderzoeken of leeftijd correleerde met toekomst elektrische auto's en toekomst zelfrijdende auto's, is de Pearson correlation coefficient berekend. Volgende zijn de resultaten.

- **Toekomst elektrische auto's:** $r(951) = .16$, $p < .001$
- **Toekomst zelfrijdende auto's:** $r(951) = -.043$, $p = .189$

Om te onderzoeken of leeftijd correleerde met stellingen over 25 jaar (eigen auto, fietshelm, normale fietsen, verkeersdoden jongeren), is de Pearson correlation coefficient berekend. Volgende zijn de resultaten.

- **Eigen auto over 25 jaar:** $r(951) = -.044$, $p = .180$
- **Fietshelm over 25 jaar:** $r(951) = .099$, $p = .002$
- **Normale fietsen over 25 jaar:** $r(951) = .017$, $p = .607$
- **Verkeersdoden over 25 jaar:** $r(951) = -.245$, $p < .001$

BIJLAGE 4: VRAGENLIJST

26

Hey! Hoe zie jij de toekomst voor je? Vertel het ons door je mening te geven in deze vragenlijst! 🗣️

🎁 Maak kans op een cadeaubon naar keuze t.w.v. €50!

🕒 Het duurt maar +/- 6 minuutjes

👑 De winnaar wordt op **18 november** bekendgemaakt via ons Instagramkanaal @YoungInfluenceNL. De winnaar ontvangt ook een mailtje.

We gebruiken je antwoorden alleen voor dit onderzoek. Jouw gegevens worden dus niet doorgegeven aan andere partijen. Alle data wordt anoniem gebruikt en na het onderzoek verwijderd. Voor meer check: <https://teamalert.nl/privacyverklaring/>

1. **Hoe oud ben je?**
Exit < 12 en > 24 jaar
2. **Hoe tevreden ben jij op dit moment met je leven (over het algemeen)?**
Geef je antwoord aan op een schaal van 1 tot 10, waar 1 helemaal niet tevreden is en 10 heel erg tevreden.
3. **Hoe tevreden denk jij te zijn met je leven (over het algemeen) over 10 jaar?**
 - Minder tevreden dan nu
 - Even tevreden als nu
 - Meer tevreden dan nu
4. **Ik...**
 - zit op de basisschool
 - ga naar de middelbare school
 - volg een studie/opleiding
 - heb een baan en ga niet meer naar school/studie
 - heb geen baan en ga ook niet naar school/studie
5. **Heb je naast school/studie een bijbaan?**
 - Ja
 - Nee
6. **Hoe tevreden ben jij op dit moment over het verloop van je school/studie?**
Als V4 is “zit op de basisschool”, “ga naar de middelbare school”, of “volg een studie/opleiding”
Geef je antwoord aan op een schaal van 1 tot 10, waar 1 helemaal niet tevreden is en 10 heel erg

tevreden.

7. **Hoe tevreden ben jij over de (bij)baan waar je nu werkt?**
Als V4 is “heb een baan en ga niet meer naar school/studie” of V5 is “Ja”
Geef je antwoord aan op een schaal van 1 tot 10, waar 1 helemaal niet tevreden is en 10 heel erg tevreden
8. **Hoe tevreden ben jij op dit moment met jouw woonsituatie?** Geef je antwoord aan op een schaal van 1 tot 10, waar 1 helemaal niet tevreden is en 10 heel erg tevreden.
9. **De volgende vragen gaan over het verkeer**
10. **Hoe tevreden ben jij op dit moment met het Nederlandse verkeer?** Geef je antwoord aan op een schaal van 1 tot 10, waar 1 helemaal niet tevreden is en 10 heel erg tevreden.
11. **Waarom heb je dit cijfer gegeven?**
[OPEN]
12. **Hoe tevreden denk jij te zijn met het Nederlandse verkeer over 10 jaar?**
 - Minder tevreden dan nu
 - Even tevreden als nu
 - Meer tevreden dan nu
13. **Hoe stressvol vind je de fietspaden in Nederland?**
(Helemaal niet stressvol, niet stressvol, neutraal, stressvol, heel stressvol)
14. **Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je overdag fietst?**
(Heel onveilig, onveilig, neutraal, veilig, heel veilig)
15. **Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je in het donker fietst?**
(Heel onveilig, onveilig, neutraal, veilig, heel veilig)
16. **Toelichting (optioneel):**
[OPEN]

BIJLAGE 4: VRAGENLIJST

27

17. De volgende vragen gaan over de toekomst van het verkeer

18. Hoe reis je nu meestal naar school/studie/werk?

1. Lopen
2. Elektrische step
3. Fiets
4. Elektrische fiets
5. Fatbike
6. Scooter
7. Auto
8. OV
9. Anders, namelijk...

19. Hoe denk je over 10 jaar meestal naar school/studie/werk te reizen?

1. Lopen
2. Elektrische step
3. Fiets
4. Elektrische fiets
5. Fatbike
6. Scooter
7. Auto
8. OV
9. Anders, namelijk...

20. Wat is voor jou van toepassing?

Het gaat hierbij om een rijbewijs voor de **auto**

1. Ik heb al een rijbewijs
2. Ik ben bezig met rijlessen
3. Ik wil later een rijbewijs halen
4. Ik weet nog niet of ik een rijbewijs wil halen

5. Ik wil geen rijbewijs halen

21. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

(Helemaal mee oneens – mee oneens – neutraal – mee eens – helemaal mee eens)

1. Het is goed dat er een helmplicht komt op e-bikes voor jongeren tot 18 jaar
2. De helmplicht op e-bikes moet voor alle leeftijden komen.
3. Ik zou eerder een helm dragen op de e-bike als dit ook verplicht is voor volwassenen. Als V18 is “Elektrische fiets” of “Fatbike”
4. Het is goed dat er een snelheidslimiet van 25km/u op de fietspaden komt

22. Toelichting (optioneel):

[OPEN]

23. Hoeveel procent van de auto's verwacht je dat over 25 jaar elektrisch is?

[0%-100%]

24. Hoeveel procent van de auto's verwacht je dat over 25 jaar zelfrijdend is?

[0%-100%]

25. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen? Over 25 jaar...

(Helemaal mee oneens – mee oneens – neutraal – mee eens – helemaal mee eens)

- ...heb ik een eigen auto
- ...draagt iedereen een helm op de fiets
- ...rijdt niemand meer op een normale fiets
- ...zijn er geen verkeersdoden meer onder jongeren

26. Toelichting (optioneel):

[OPEN]

27. In Nederland hebben we het doel dat er in 2050 nul verkeersdoden zijn. Wat is er volgens jou nodig om dit doel te halen?

[OPEN]

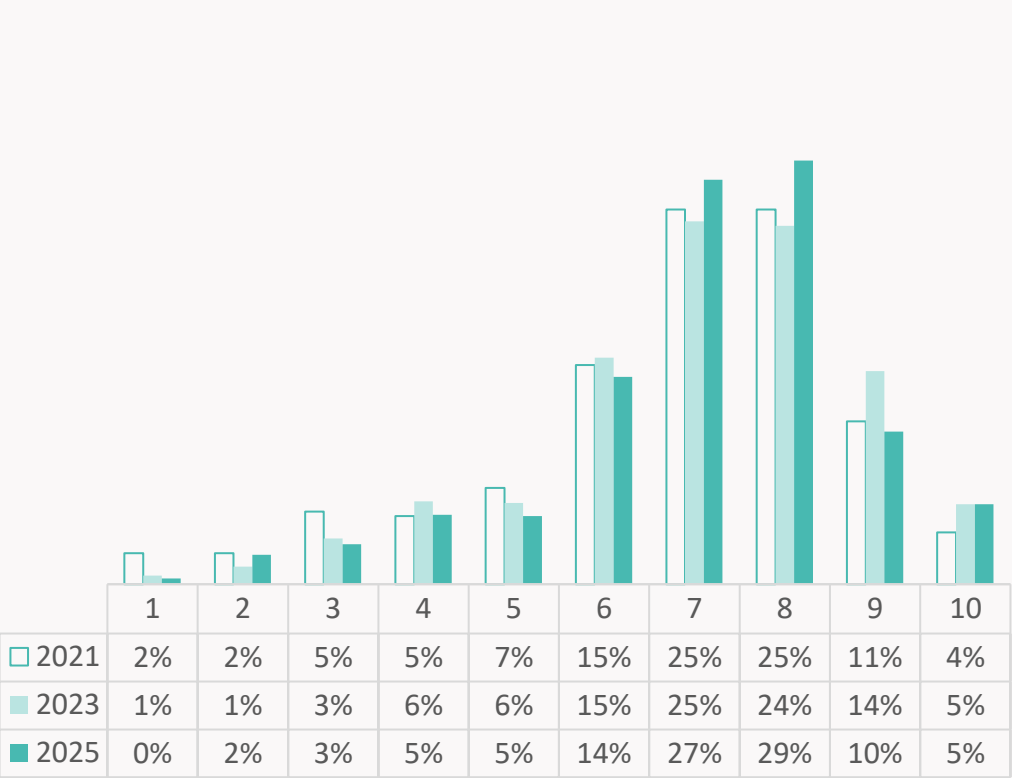
BIJLAGE 4: VRAGENLIJST

28. Je bent bijna klaar ! We hebben nog een paar algemene vragen over jou.
29. Ik ben...
- Man
 - Vrouw
 - Non-binair/genderfluïde
 - Anders, namelijk...
30. Wat is je huidige opleiding? En als je geen opleiding meer volgt, wat is je hoogst afgeronde opleiding?
- Basisonderwijs
 - Speciaal onderwijs
 - Praktijkonderwijs
 - Vmbo
 - Havo
 - Havo/vwo
 - Vwo/gymnasium
 - Mbo
 - Hbo
 - Wo
 - Anders, namelijk...
31. Wil je kans maken op een cadeaubon t.w.v. €50?
- Ja, dit is mijn mailadres:
 - Nee, bedankt
32. Het kan zijn dat we in de toekomst een vervolgonderzoek willen uitvoeren. Ook krijgen we wel eens een verzoek van de pers om jongeren te spreken over dit thema. Mogen we jou hiervoor benaderen?
- Ja, voor vervolgonderzoek
 - Ja, voor de pers
 - Nee, liever niet
33. Heb je nog opmerkingen over dit onderwerp of de vragenlijst? Of wil je nog iets kwijt?
[OPEN]
34. Dit is het einde van de vragenlijst! Super bedankt voor het invullen!

BIJLAGE 5: EXTRA DATA

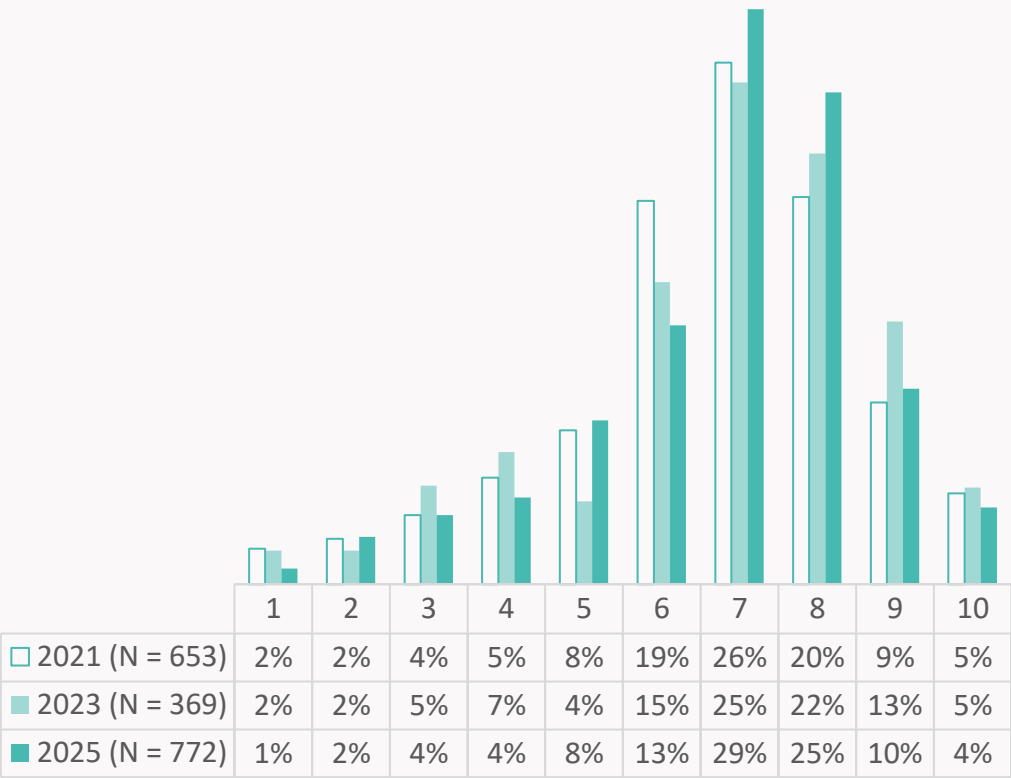
LEVEN EN OPLEIDING

Hoe **tevreden** zijn jongeren met hun **leven**?



Figuur 8a: Hoe tevreden ben je op dit moment met je leven (over het algemeen?)

Hoe **tevreden** zijn jongeren met hun **studie**?

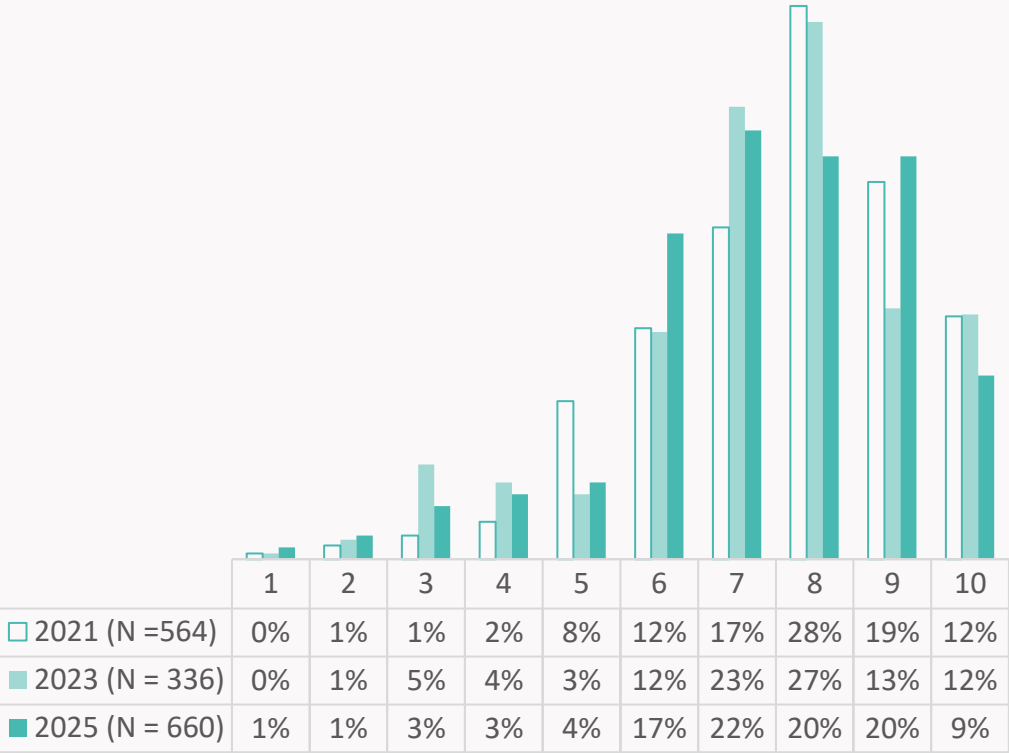


Figuur 8b: Hoe tevreden ben je op dit moment over je school/studie?

BIJLAGE 5: EXTRA DATA

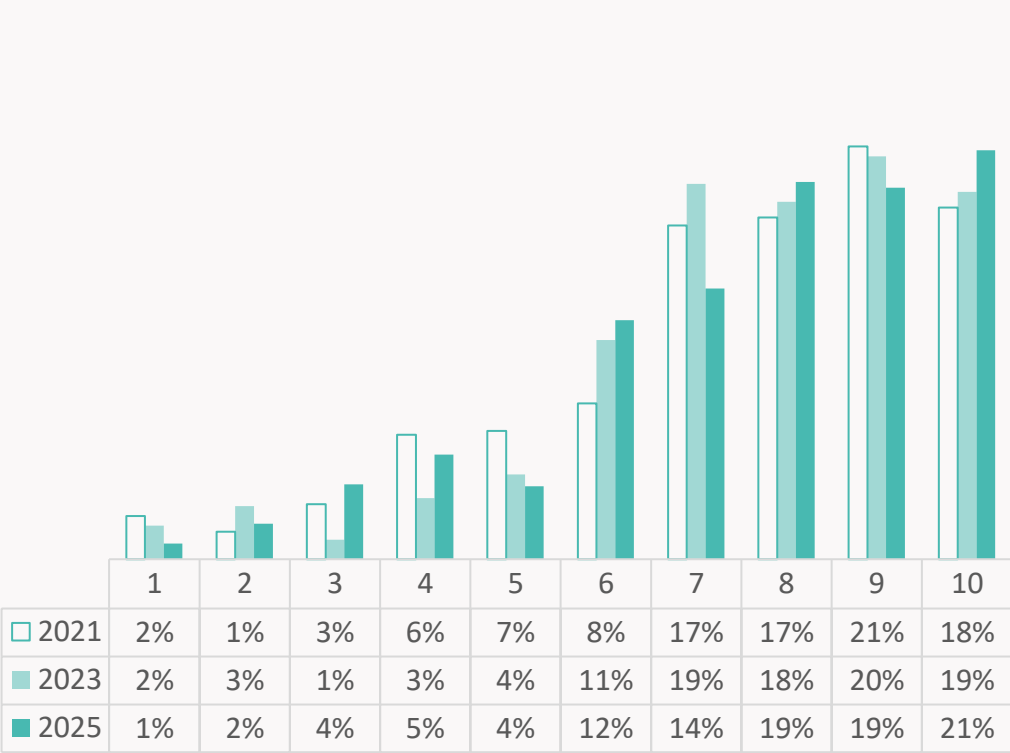
WERK EN WONEN

Hoe tevreden zijn jongeren met hun baan?



Figuur 9a: Hoe tevreden ben je op dit moment over de (bij)baan waar je nu werkt?

Hoe tevreden zijn jongeren met hun woonsituatie?



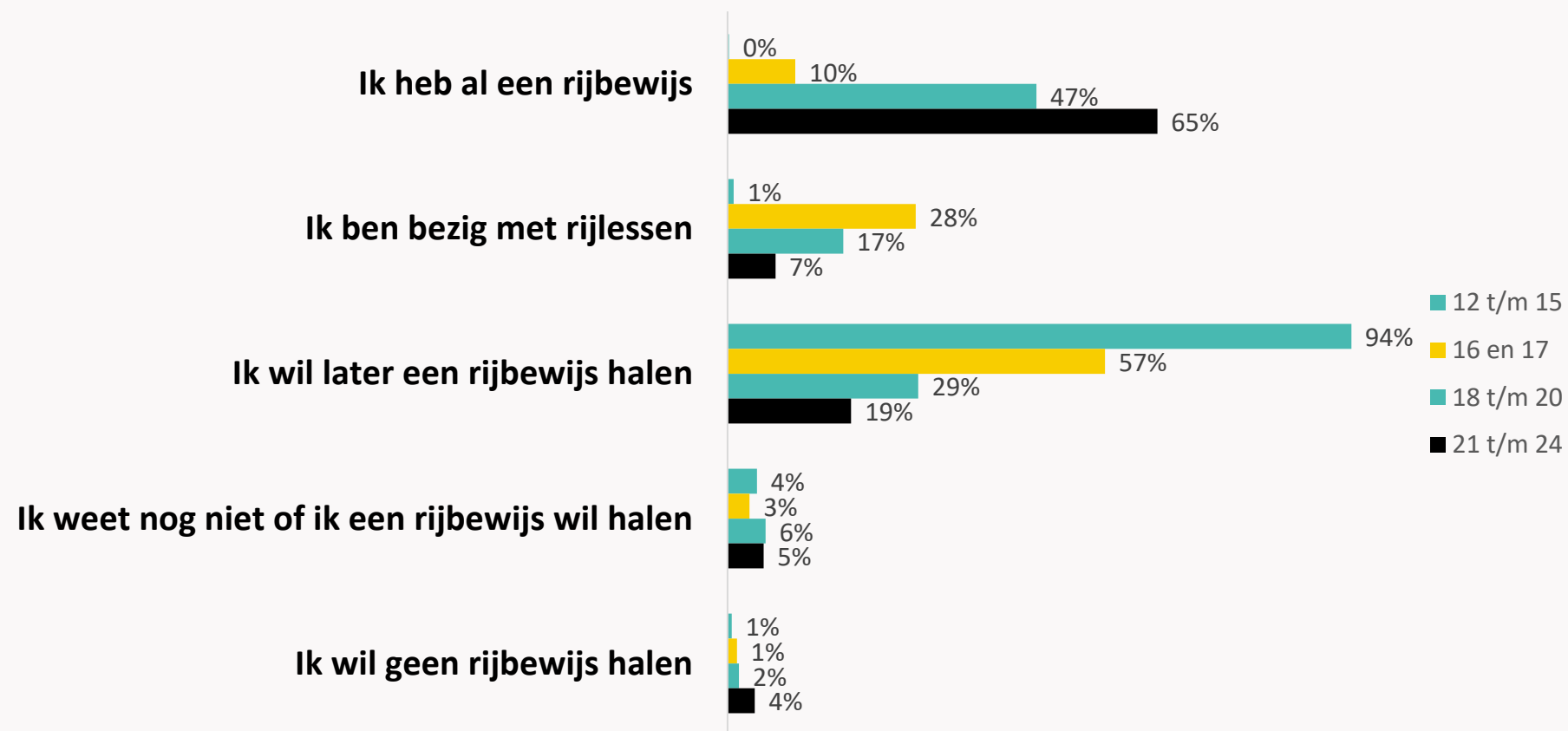
Figuur 9b: Hoe tevreden ben je op dit moment met jouw woonsituatie?

BIJLAGE 5: EXTRA DATA

RIJBEWIJS ONDER JONGEREN

31

Rijbewijs onder jongeren



BIJLAGE 5: EXTRA DATA

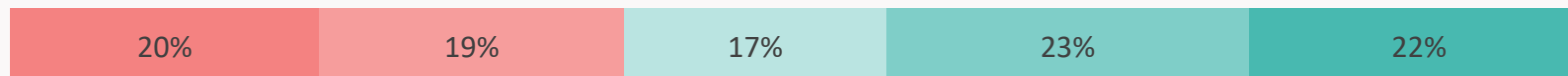
32

ELEKTRISCHE FIETSEN (ONDER ELEKTRISCHE FIETSERS)

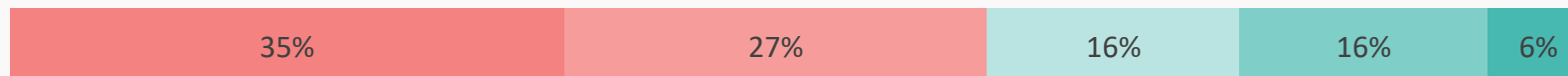
Het is goed dat er een snelheidslimiet van 25km/u op de fietspaden komt ($N = 167$)



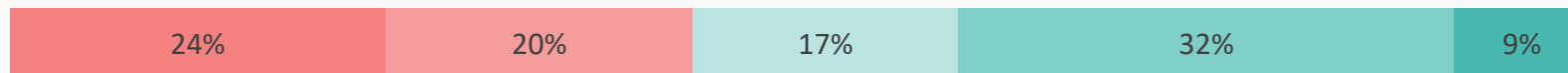
Het is goed dat er een helmplicht komt op e-bikes voor jongeren tot 18 jaar ($N = 167$)



De helmplicht op e-bikes moet voor alle leeftijden komen ($N = 167$)



Ik zou eerder een helm dragen op de e-bike als dit ook verplicht is voor volwassenen ($N = 167$)



■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens

Figuur 11: [In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?]. Onder jongeren die met een e-bike of fatbike naar school/studie/werk gaan.

jongeren met impact

