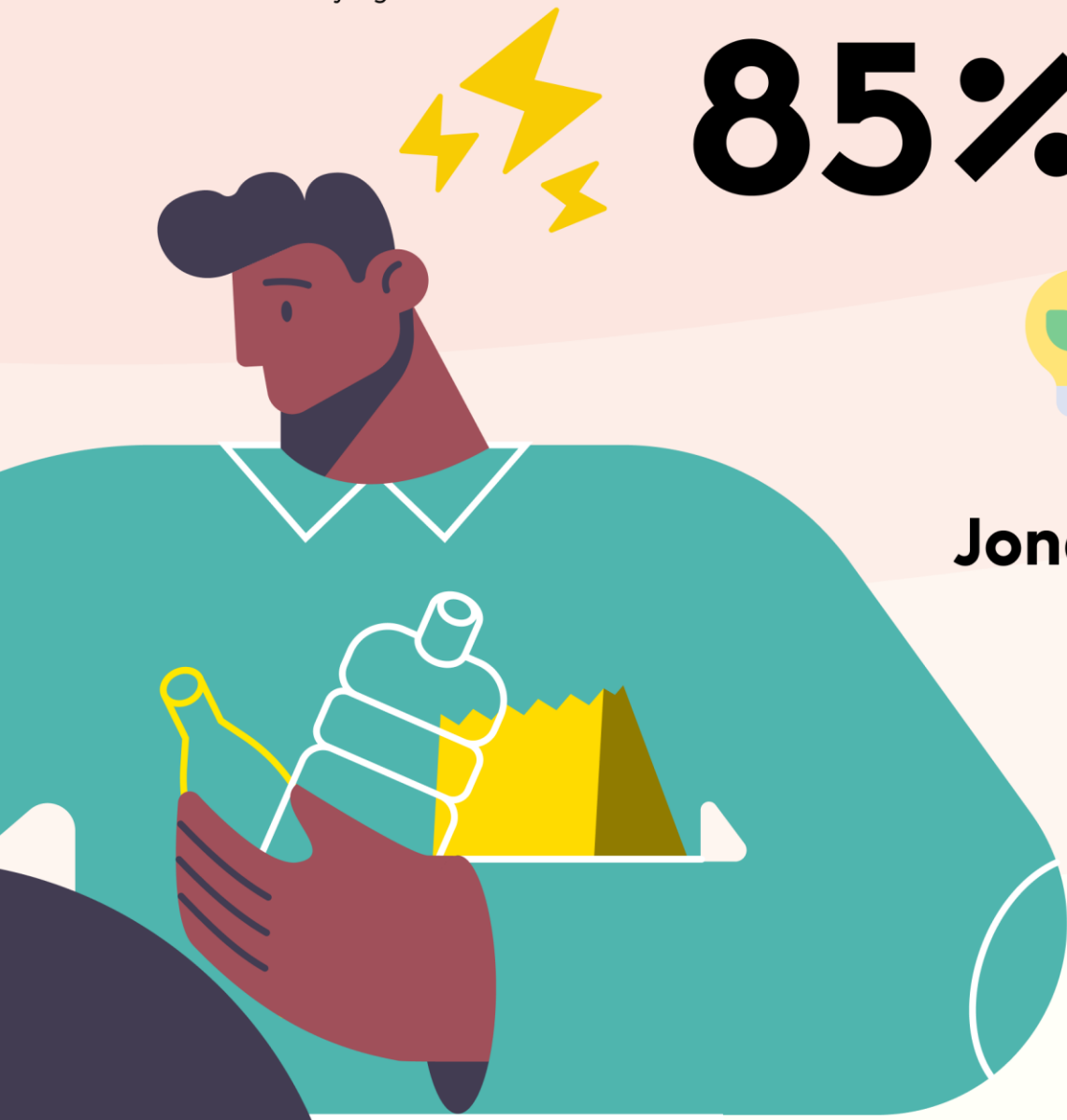


Jongeren maken zich zorgen om klimaatverandering

Onderzoek onder 1142 jongeren



85%

**vindt klimaatverandering
een probleem.** (In 2023 was dit 75%)



56%

**Denkt aan het klimaat
bij hun keuzes**

Jongeren maken klimaatkeuzes die



Echt impact hebben

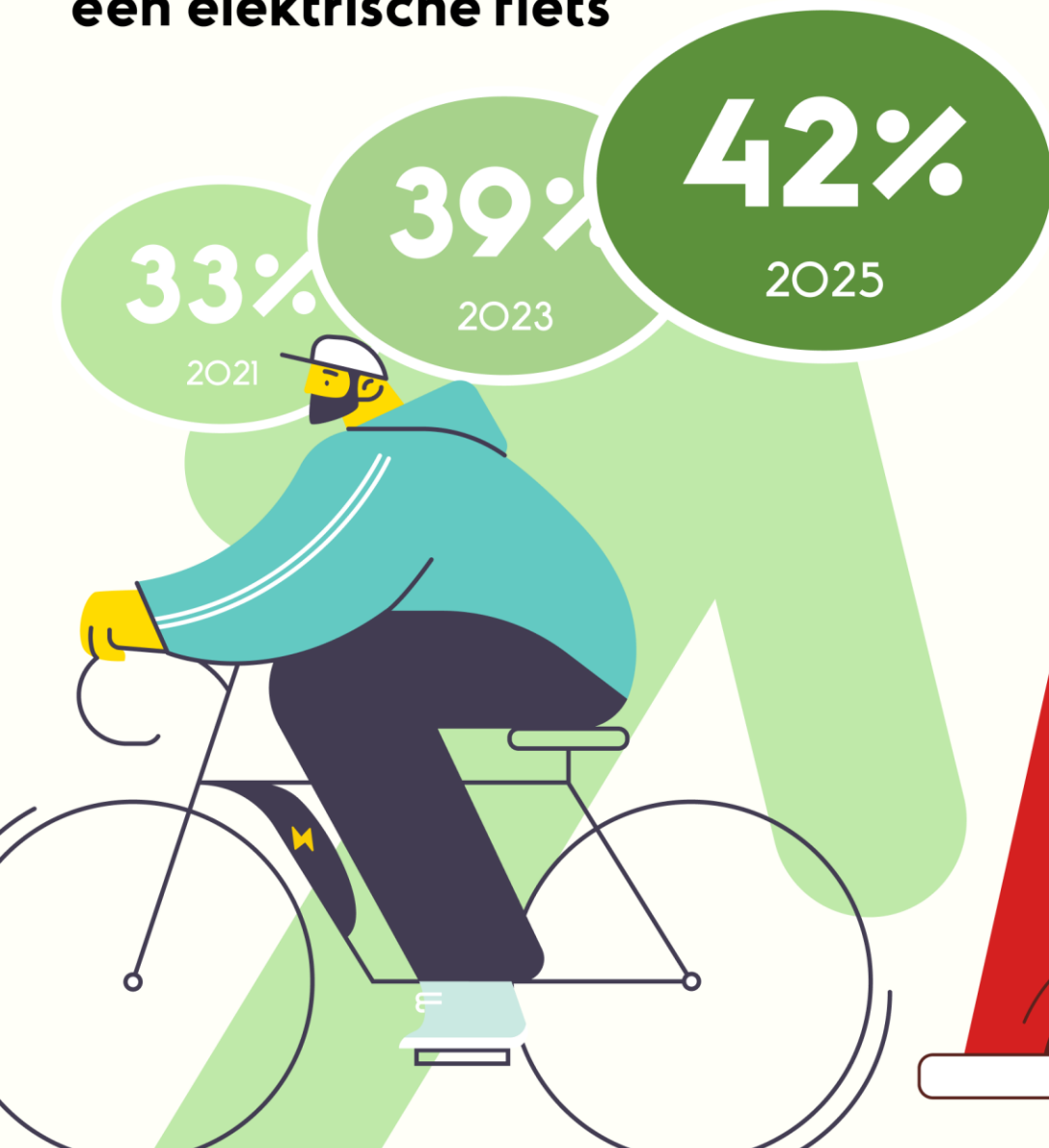


Weinig geld kosten

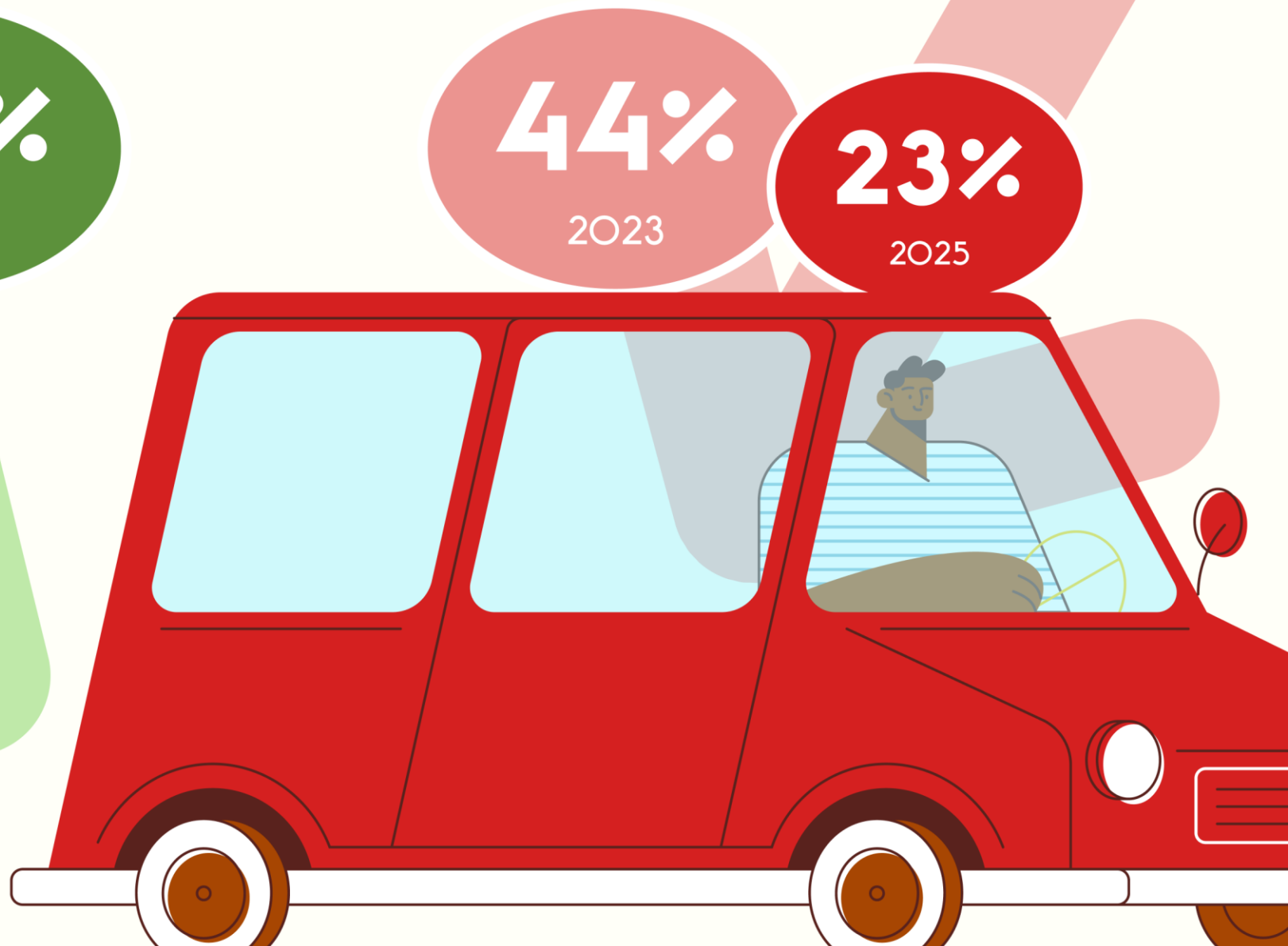


Laagdrempelig zijn

Steeds meer jongeren gebruiken een elektrische fiets



Minder jongeren gebruiken deelvervoer



jongeren met **impact**



TeamAlert

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:
Stan Alewijnse
Sjoerd van Halem

Oktober 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 beleavingswereld. 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, publiciteit vrijgeven of uitvoeren van deze rapportage wordt TeamAlert graag op de hoogte gesteld.

INHOUD

Inleiding	6
Jongeren en duurzaamheid	7
Het onderzoek	8
Onderzoeksvragen	9
Werving	9
Representativiteit	10
Deelnemers	10
De resultaten	11
Trends duurzaamheid	11
Verkeer en klimaat	16
Elektrisch vervoer	20
Deelvervoer	22
De toekomst	25
Conclusies & Aanbevelingen	28
Conclusies	29
Aanbevelingen	30
Bijlagen	31
Bronnen	32
Statistische Analyses	33
Weging	34
Vragenlijst	35

INLEIDING



01 | INLEIDING

Jongeren lijken zich steeds meer zorgen te maken over het klimaat. Uit een peiling van EenVandaag (2020) blijkt dat ruim zes op de tien jongeren zich zorgen maakt over het klimaat, en meer dan de helft vindt dat Nederland in 2025 energieneutraal moet zijn. Klimaat en duurzaamheid raken jongeren in het bijzonder, omdat de gevolgen van klimaatverandering vooral hun generatie treffen (O'Brien et al., 2018). Ook in het verkeer kunnen duurzame keuzes hieraan bijdragen. Het is daarom belangrijk om de trends rondom duurzaamheid te signaleren en te onderzoeken in hoeverre jongeren duurzame keuzes maken in het verkeer.

Verkeer en klimaat

Duurzaamheid is niet alleen een maatschappelijk vraagstuk, maar ook sterk verbonden met verkeer en mobiliteit. Fietsen of reizen met het openbaar vervoer is doorgaans milieuvriendelijker dan de auto, en jongeren maken relatief vaak gebruik van deze alternatieven (CBS, 2021). Echter is niet duidelijk of deze keuzes worden gedreven door klimaatmotieven, of doordat er simpelweg weinig (betaalbare) alternatieven zijn. Omdat verkeer een belangrijke bron van CO₂-uitstoot vormt, is het belangrijk om te begrijpen in hoeverre jongeren duurzaamheid betrekken bij hun mobiliteitskeuzes.

Elektrisch vervoer

De opkomst van elektrische fietsen, scooters en auto's biedt jongeren nieuwe mogelijkheden om duurzamer te reizen. Vooral de e-bike is steeds populairder geworden, ook onder jongeren (RIVM, 2021; TeamAlert, 2020). Elektrisch vervoer kan bijdragen aan het verminderen van uitstoot, maar roept ook vragen op over de mate waarin jongeren deze keuzes maken vanuit duurzaamheid of juist vanuit gemak en snelheid. Bovendien brengt elektrisch vervoer nieuwe uitdagingen voor de verkeersveiligheid met zich mee, zoals hogere snelheden en een grotere kans op ongelukken (SWOV, 2022).

Deelvervoer

Naast elektrisch vervoer groeit ook de beschikbaarheid en populariteit van deelmobiliteit. Denk hierbij aan deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Deelvervoer kan bijdragen aan minder autobezit, minder uitstoot en efficiënter gebruik van vervoersmiddelen (CROW, 2021). Toch is nog weinig bekend over de bereidheid van jongeren om deelmobiliteit structureel te gebruiken en in hoeverre klimaatoverwegingen hierin doorslaggevend zijn. Ook hier spelen vragen over verkeersveiligheid een rol, bijvoorbeeld door het rijden op onbekende voertuigen of zonder beschermingsmiddelen. Sinds 2022 loopt bovendien het programma *Natuurlijk!Deelmobiliteit*, waarin overheden, bedrijfsleven en onderzoeksinstituten samenwerken om deelmobiliteit aantrekkelijker en toegankelijker te maken. De inzichten uit dit onderzoek kunnen bijdragen aan dit programma door te laten zien hoe jongeren deelvervoer gebruiken en wat hen stimuleert om duurzame mobiliteitskeuzes te maken.

Toekomst

Jongeren worden vaak gezien als *early adapters* van technologische innovaties en maatschappelijke veranderingen. Hun houding en gedrag rond thema's als de autoloze generatie zijn daarom richtinggevend voor toekomstige ontwikkelingen in de samenleving en in het verkeer.

Het huidige onderzoek

Om inzicht te krijgen in hoe jongeren duurzaamheid beleven en welke keuzes zij maken, heeft TeamAlert in het voorjaar van 2025 een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden vergeleken met eerdere metingen uit 2023 en 2021, zodat trends zichtbaar worden. Deze bevindingen worden in dit rapport beschreven.



HET ONDERZOEK

02 | HET ONDERZOEK

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in hoeverre jongeren bezig zijn met duurzaamheid. Het huidige onderzoek in dit rapport is een 2-jaarlijkse meting. In een aantal analyses worden de resultaten tussen de verschillende metingen uit 2021, 2023, en 2025 met elkaar vergeleken.

Onderzoeksvragen

In het onderzoek staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- Hoe ervaren jongeren klimaatverandering?
- Welke duurzame keuzes zijn jongeren bereid te maken?
- In hoeverre worden de keuzes die jongeren in het verkeer maken gedreven door klimaatverandering?
- In hoeverre zijn jongeren bereid om gebruik te maken van duurzame oplossingen in het verkeer zoals elektrisch- of deelfervoer?

Werving

De werving van dit onderzoek vond plaats tussen 28 april en 2 juni 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 om hun mening te delen over duurzaamheid. In de wervingstekst stond vermeld dat deelnemers kans maken op een cadeaubon van €50.

Op de volgende pagina geven we een overzicht van de deelnemers.

Data-analyse

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

02 | HET ONDERZOEK

Deelnemers

In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. In totaal hebben 1205 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld met een gemiddelde leeftijd van 16.7 jaar. In 2021 hebben 742 jongeren deelgenomen aan de vragenlijst en in 2023 waren dat er 909. 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.

Onder de steekgroep van 2025 gaat 64% naar de middelbare school, volgt 30% een studie/opleiding, en heeft 5% een baan of gaat niet meer naar school/studie. Van de jongeren die naar school of studie gaan (N = 1142), heeft 61% een bijbaan.

Weging

Om de analyses te kunnen spiegelen aan de Nederlandse populatie jongeren, hebben we beide steekproeven gewogen op geslacht en leeftijd. In Bijlage 3 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 2.

Kenmerk			
	2021 (N = 742)	2023 (N = 909)	2025 (N = 1205)
Leeftijd			
	gem. = 17.70	gem. = 17.50	gem. = 16.30
12 t/m 15 jaar	24%	23%	47%
16 en 17 jaar	26%	25%	25%
18 t/m 20 jaar	34%	39%	17%
21 t/m 24 jaar	17%	13%	11%
Geslacht			
Man	36%	46,2%	20%
Vrouw	64%	53,8%	77%
Anders	-	-	3%
Opleiding			
Laag	15%	29%	19%
Middel	58%	60%	64%
Hoog	27%	11%	17%

Tabel 1.

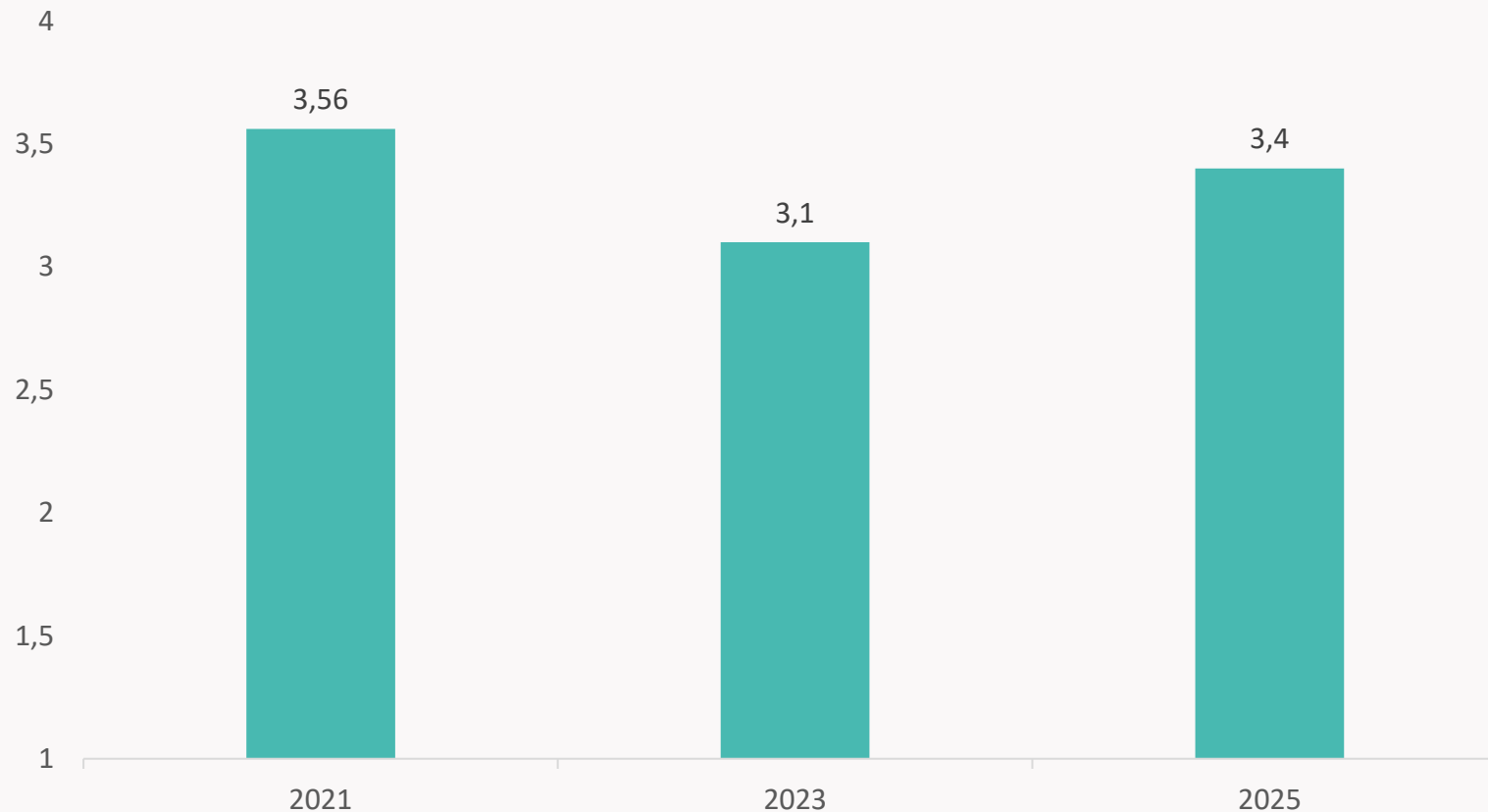
TRENDS DUURZAAMHEID

DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

12

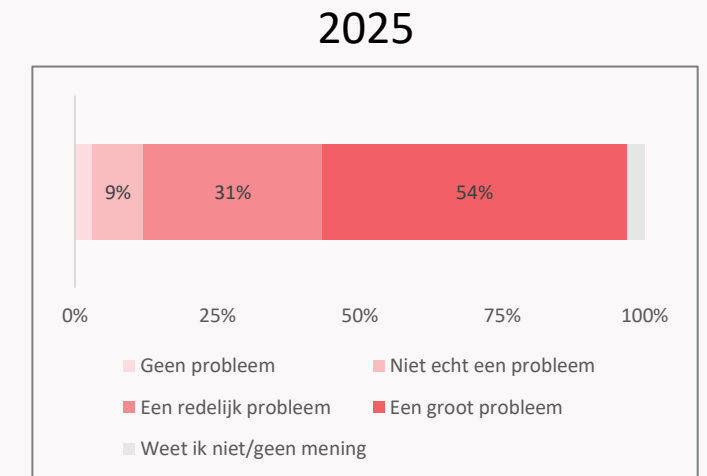
In hoeverre vinden jongeren klimaatverandering een probleem?



Figuur 1a: In hoeverre is wereldwijde klimaatverandering volgens jou een probleem?

Allereerst vroegen we de jongeren naar hun opvatting over de wereldwijde klimaatverandering. Figuur 1b laat zien dat in 2025 de meeste jongeren klimaatverandering een probleem vinden ($M = 3.40$). Van alle jongeren geeft 85% aan de klimaatverandering een groot probleem of een redelijk probleem te vinden.

Dit is significant **meer dan 2023** ($M = 3.10$), maar significant **minder dan in 2021** ($M = 3.56$, $\eta^2 = .05$, Figuur 1a).

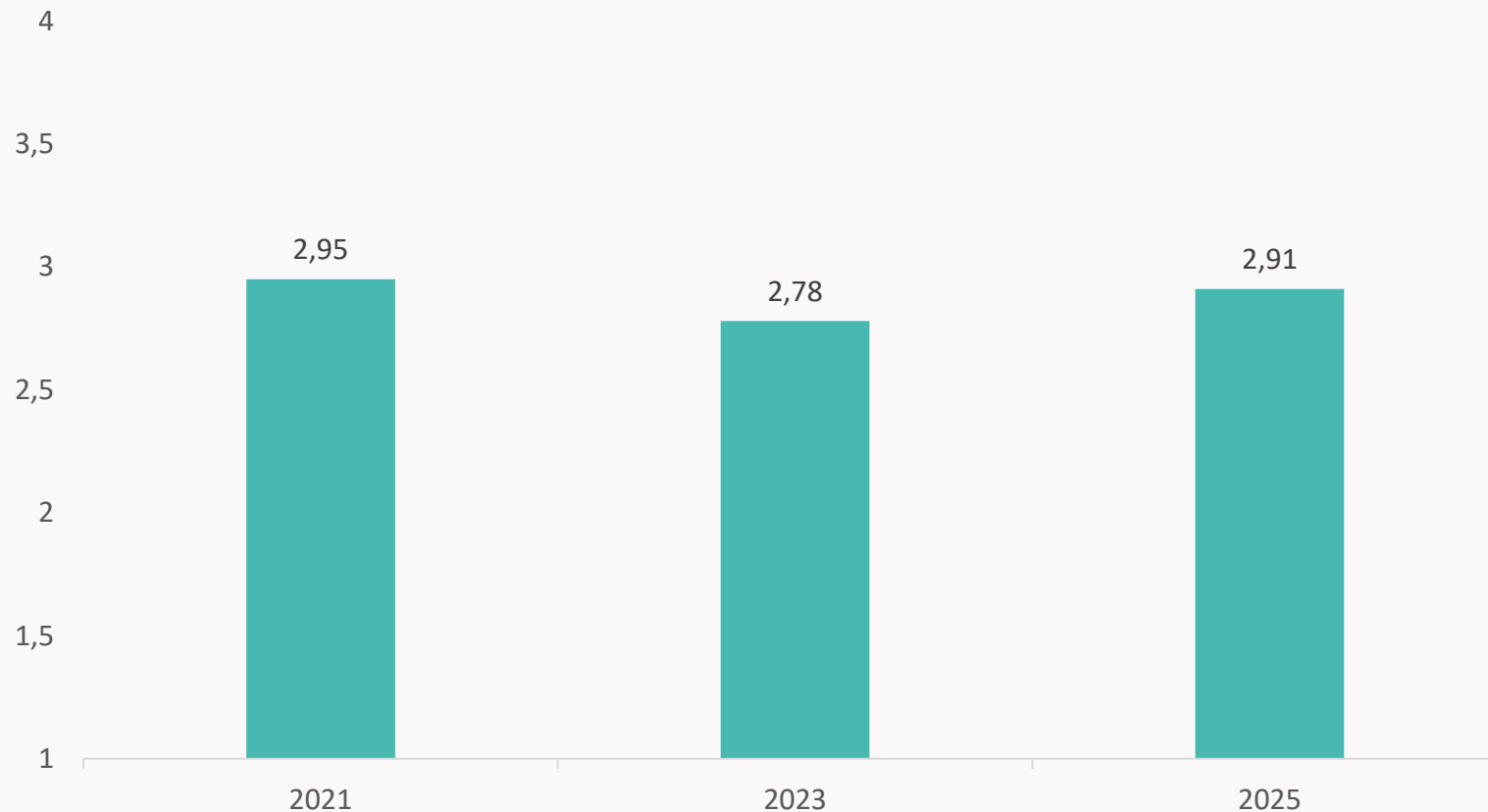


Figuur 1b: Resultaten uit 2025

03 | RESULTATEN

13

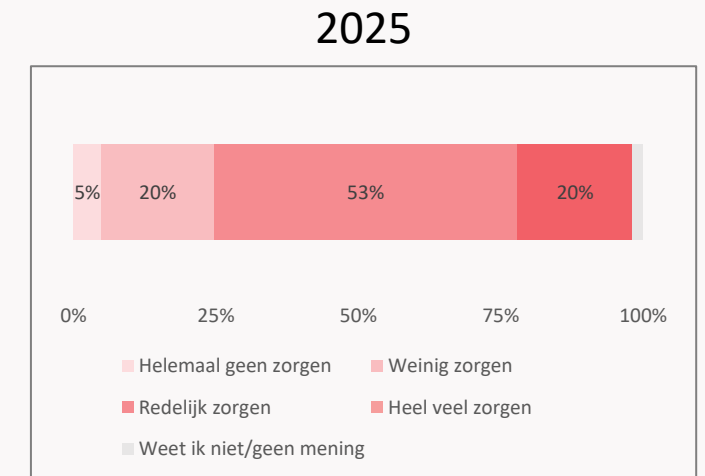
Maken jongeren zich **zorgen** om klimaatverandering?



Figuur 2a: In hoeverre maak jij je zorgen om wereldwijde klimaatverandering?

Daarnaast blijken jongeren zich ook daadwerkelijk zorgen te maken over klimaatverandering. Uit Figuur 2b blijkt dat in 2025 een ruime meerderheid (73%, $M = 2.91$) zich zorgen maakt over de wereldwijde klimaatverandering. Slechts 5% geeft aan zich hier helemaal geen zorgen over te maken.

Als we dit vergelijken met voorgaande jaren, is de trend relatief stabiel. Het is significant **minder dan in 2021** ($M = 2.95$), maar niet meer of minder dan in 2023 ($M = 2.78$, $\eta^2 = .01$).

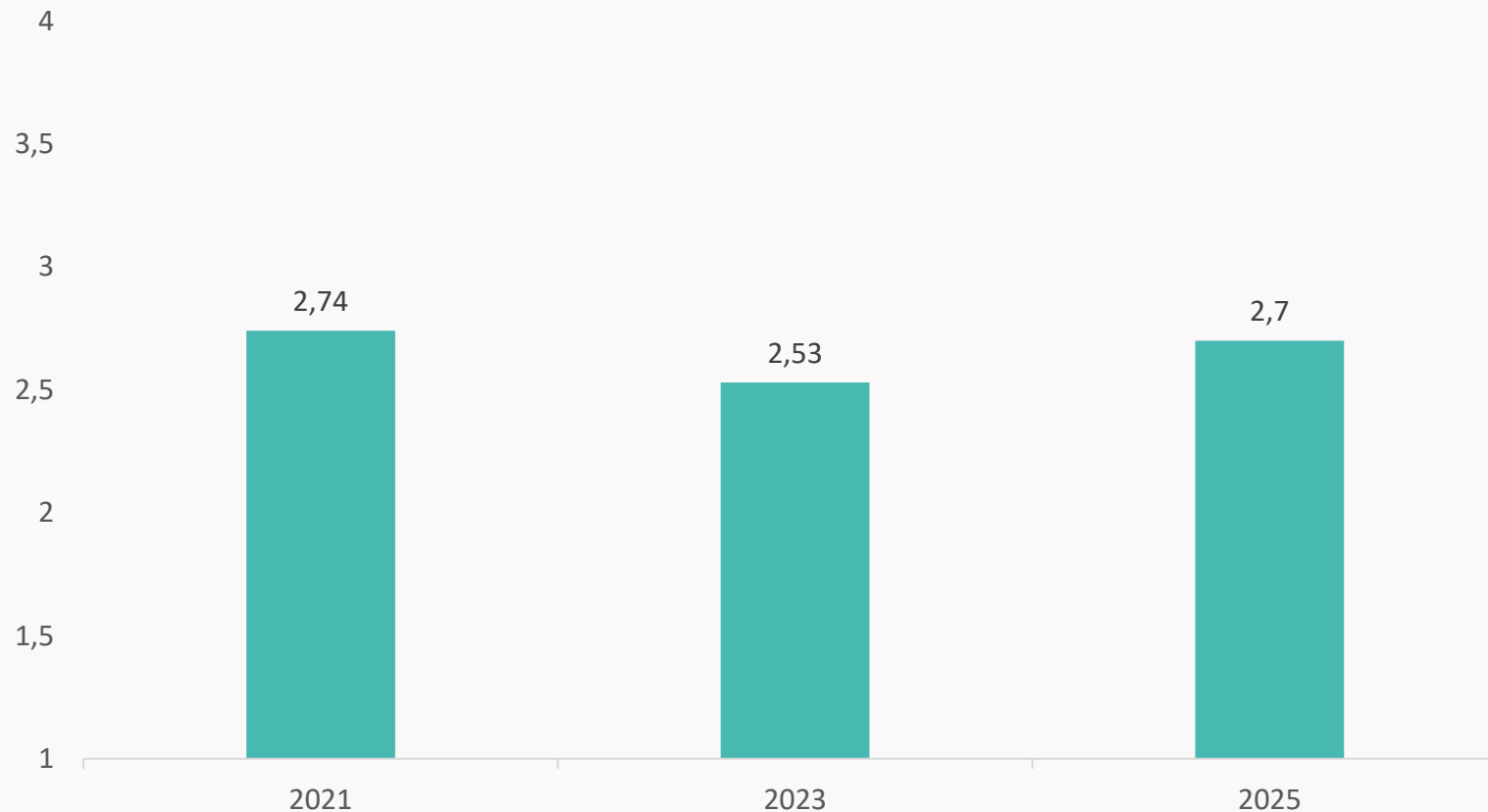


Figuur 2b: Resultaten uit 2025

03 | RESULTATEN

14

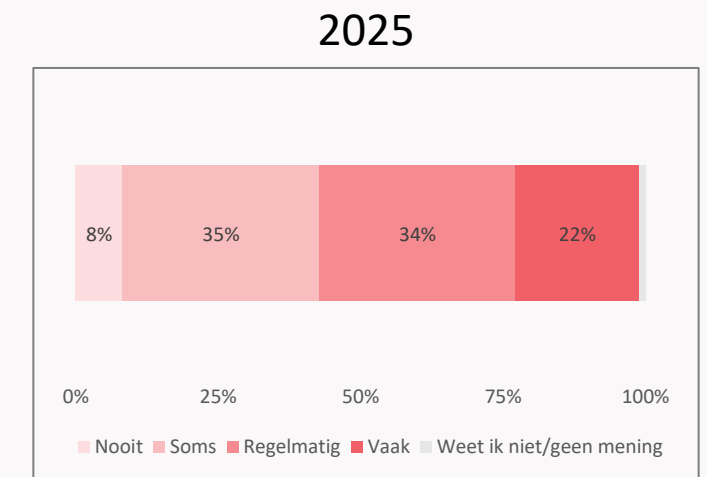
Denken jongeren aan het klimaat bij de keuzes die ze maken in het dagelijks leven?



Figuur 3a: Denk jij weleens aan het klimaat bij de keuzes die je maakt in je dagelijks leven?

De resultaten laten zien dat de meeste jongeren in 2025 bij hun dagelijkse keuzes weleens rekening houden met het klimaat. Zo blijkt uit Figuur 3b dat slechts 8% aangeeft hier nooit bij stil te staan.

We zien zelfs een kleine **stijging ten opzichte van 2023**. Jongeren in 2023 ($M = 2,53$) hielden relatief minder rekening met het klimaat in hun dagelijkse keuzes. Het verschil is niet significant anders dan in 2021 ($M = 2,74$, $\eta^2 = .01$).



Figuur 3b: Resultaten uit 2025

03 | RESULTATEN

15

Klimaatkeuzes

We vroegen jongeren welke factor voor hen het zwaarst weegt bij het maken van een klimaatbewuste keuze. Figuur 4a laat zien dat voor ongeveer een derde (32%) de belangrijkste reden is dat de keuze daadwerkelijk impact heeft op het klimaat. Voor een kwart van de jongeren (25%) speelt vooral de financiële kant een doorslaggevende rol, terwijl voor een even groot deel het behoud van hun dagelijkse routine het belangrijkste is.

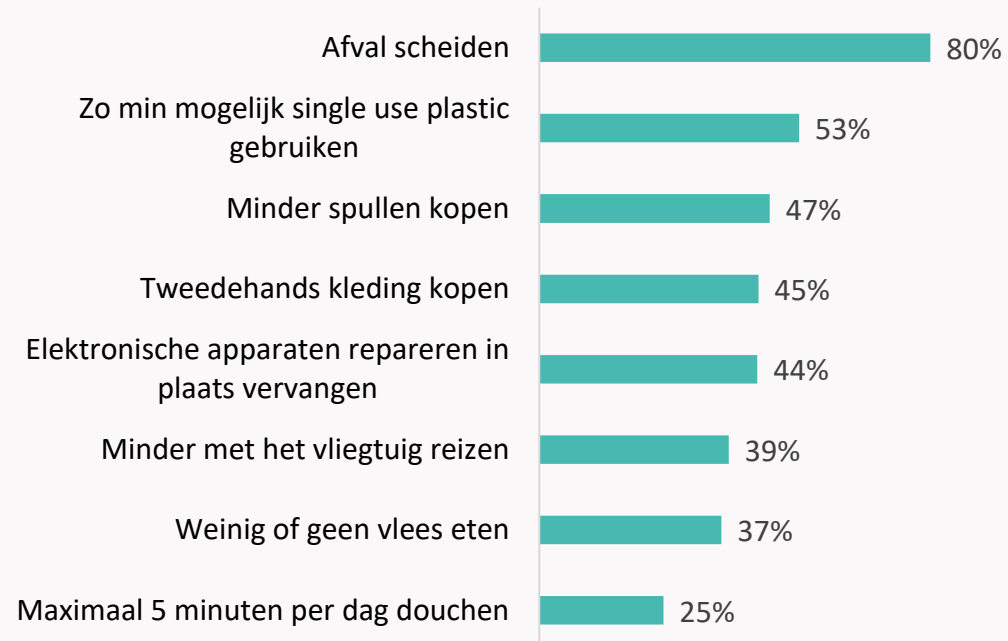
Jongeren maken klimaatkeuzes in 2025 die...



Figuur 4a: Wat speelt voor jou de grootste rol bij het maken van klimaatvriendelijke keuzes?

De meeste jongeren maken al duurzame keuzes (Figuur 4b). Zo is 80% bezig met afval scheiden, en geeft de helft aan zo min mogelijk *single use* plastic te gebruiken (53%) of minder spullen te kopen (47%). Minder vaak noemen jongeren dat zij weinig of geen vlees eten (37%) of kort douchen (25%).

Wat doen jongeren al voor het klimaat in het dagelijks leven in 2025?



Figuur 4b: Op welke manier(en) let jij op de invloed van je gedrag op het klimaat?

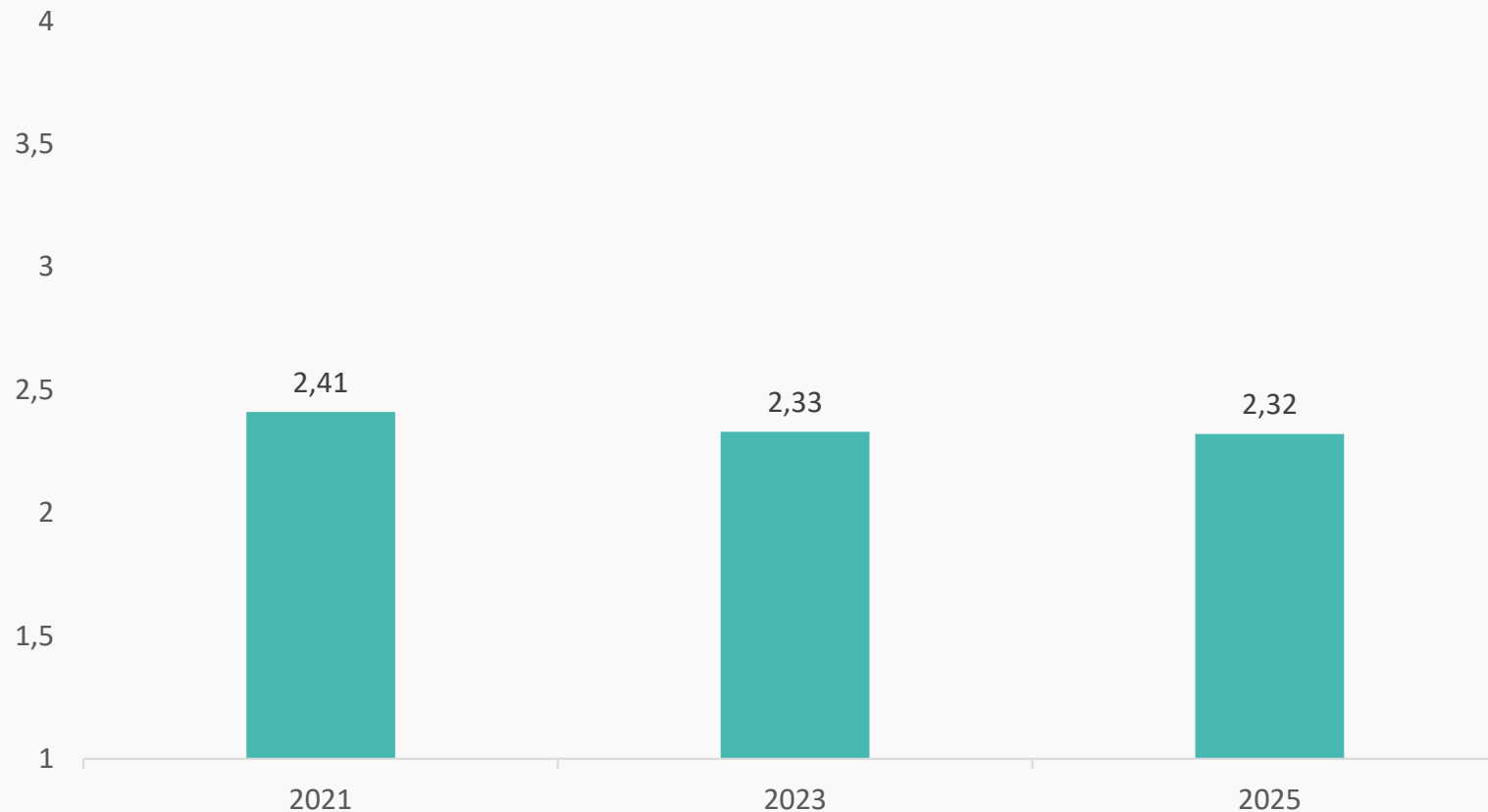
VERKEER EN KLIMAAT

DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

17

Denken jongeren aan het klimaat bij de keuzes in het **verkeer**?

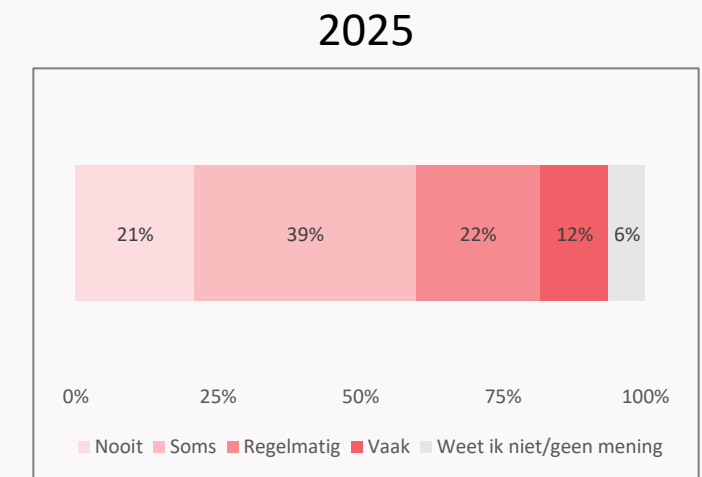


Figuur 5a: Denk jij weleens aan het klimaat in de keuzes die je maakt rondom verkeer?

Jongeren werden gevraagd of ze weleens aan het klimaat denken in de keuzes die ze maken rondom het verkeer.

Figuur 5b laat zien dat een derde van de jongeren in 2025 (34%, $M = 2.32$) weleens aan het klimaat denkt bij hun keuzes rondom verkeer. Een groot deel (39%) denkt hier soms aan, en een vijfde (21%) geeft aan hier nooit aan te denken.

In vergelijking met 2021 ($M = 2.33$) en 2023 zijn deze uitkomsten vergelijkbaar en we observeren dan ook geen statistische verschillen ($M = 2.41$, $\eta^2 = .00$, Figuur 5a)



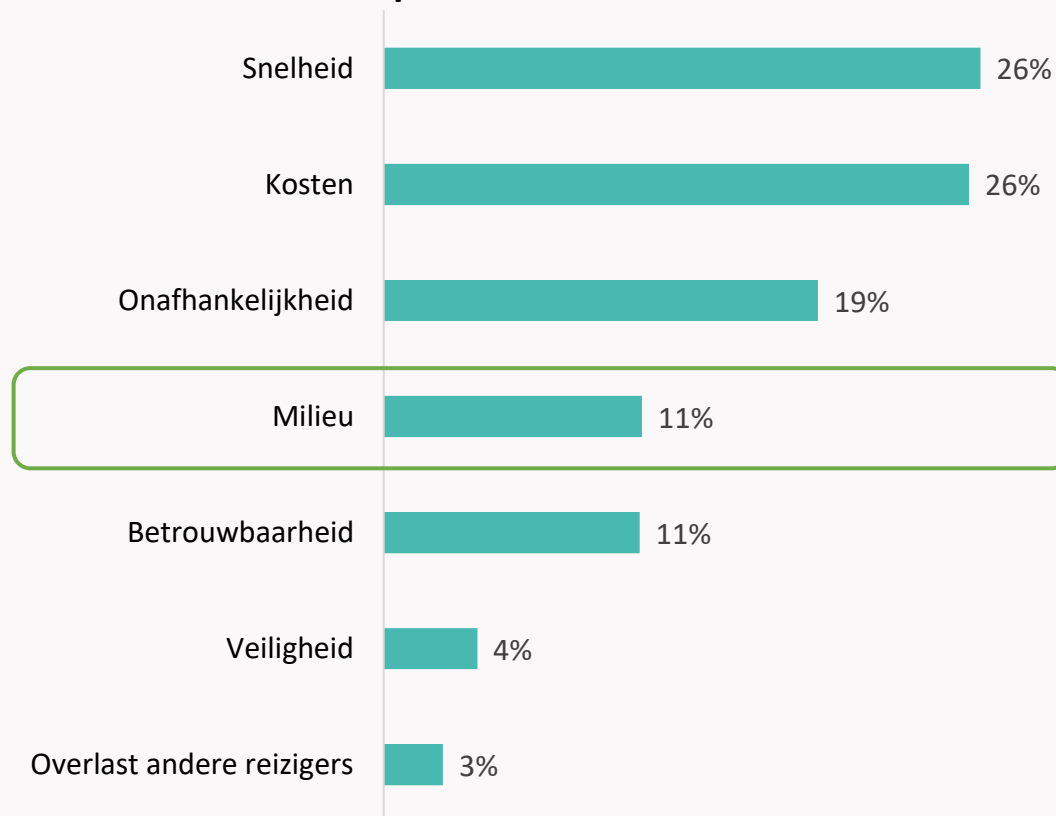
Figuur 5b: Resultaten uit 2025

03 | RESULTATEN

ROL OMGEVING EN FACTOREN STRESS OF DRUK

18

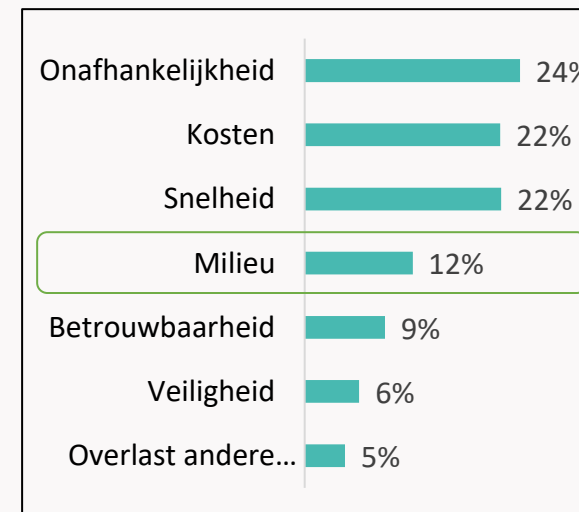
Wat is voor jongeren de belangrijkste reden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen?



Figuur 6a laat zien dat de belangrijkste redenen voor jongeren in 2025 om te kiezen voor een bepaald vervoersmiddel (bijvoorbeeld auto, fiets, scooter, ov) snelheid (26%), kosten (26%), en onafhankelijkheid (19%) zijn. Slechts 11% geeft het milieu als belangrijkste redenen, terwijl in 2023 nog 17% dit als reden gaf (Figuur 6c).

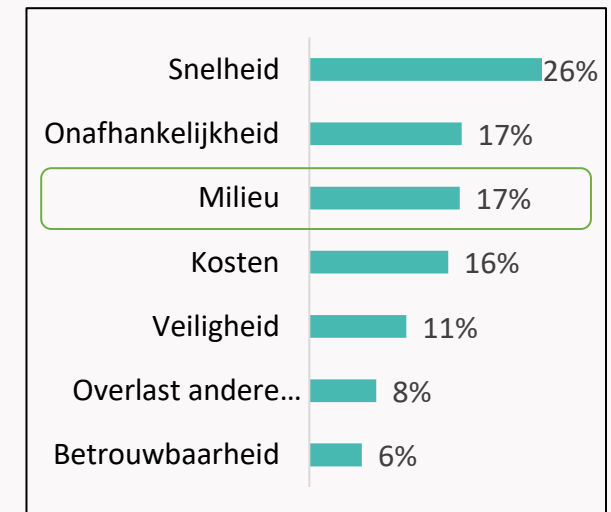
Ook opvallend is dat de kosten en betrouwbaarheid voor meer jongeren in 2025 de belangrijkste reden is dan in 2023. Veiligheid is juist een minder populaire optie geworden dan twee jaar geleden. Deze uitkomsten zijn echter vergelijkbaar met de resultaten uit 2021 (Figuur 6b).

2021



Figuur 6b: Resultaten uit 2021

2023



Figuur 6c: Resultaten uit 2022

Figuur 6a: Wat is voor jou de belangrijkste reden om voor een bepaald vervoersmiddel (bijv. auto, fiets, scooter, OV) te kiezen?

03 | RESULTATEN

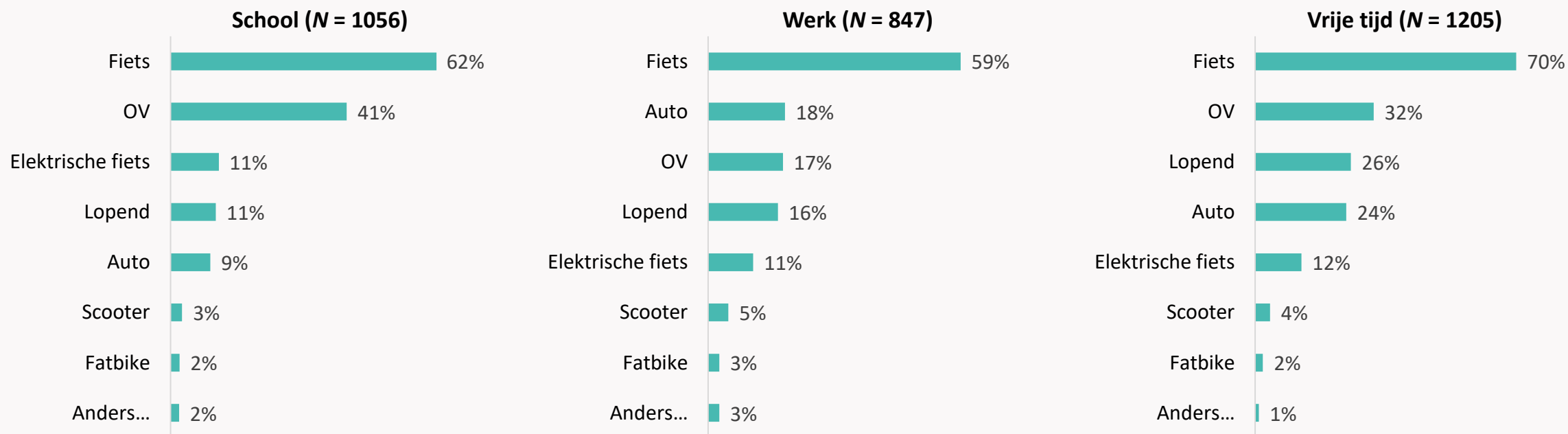
19

Vervoersmiddelen

Om te zien in hoeverre jongeren al milieuvriendelijke vervoersmiddelen gebruiken, kregen jongeren de vraag hoe ze meestal naar hun school, werk, en vrije tijd reizen. Figuur 7 laat zien dat de reguliere fiets het meest gebruikte vervoersmiddel onder jongeren blijft. Het merendeel reist met de fiets naar school (62%), werk (59%) en in hun vrije tijd (70%).

Bij middelbare scholieren (N = 771) gebruikt de meerderheid (77%) de reguliere fiets voor hun schoolrit, terwijl 20% kiest voor een elektrische fiets of fatbike. Onder studenten (N = 362) is het beeld anders: ongeveer de helft (50%) fietst met een gewone fiets, en slechts 7% gebruikt een elektrische fiets. Het openbaar vervoer is vooral bij studenten populair; 63% van hen reist hiermee naar hun studie, vergeleken met slechts 14% van de middelbare scholieren.

Hoe reizen jongeren in 2025 meestal naar...



Figuur 7: Hoe reis jij meestal naar [school], [werk], [vrienden/hobby's]?

ELEKTRISCH VERVOER

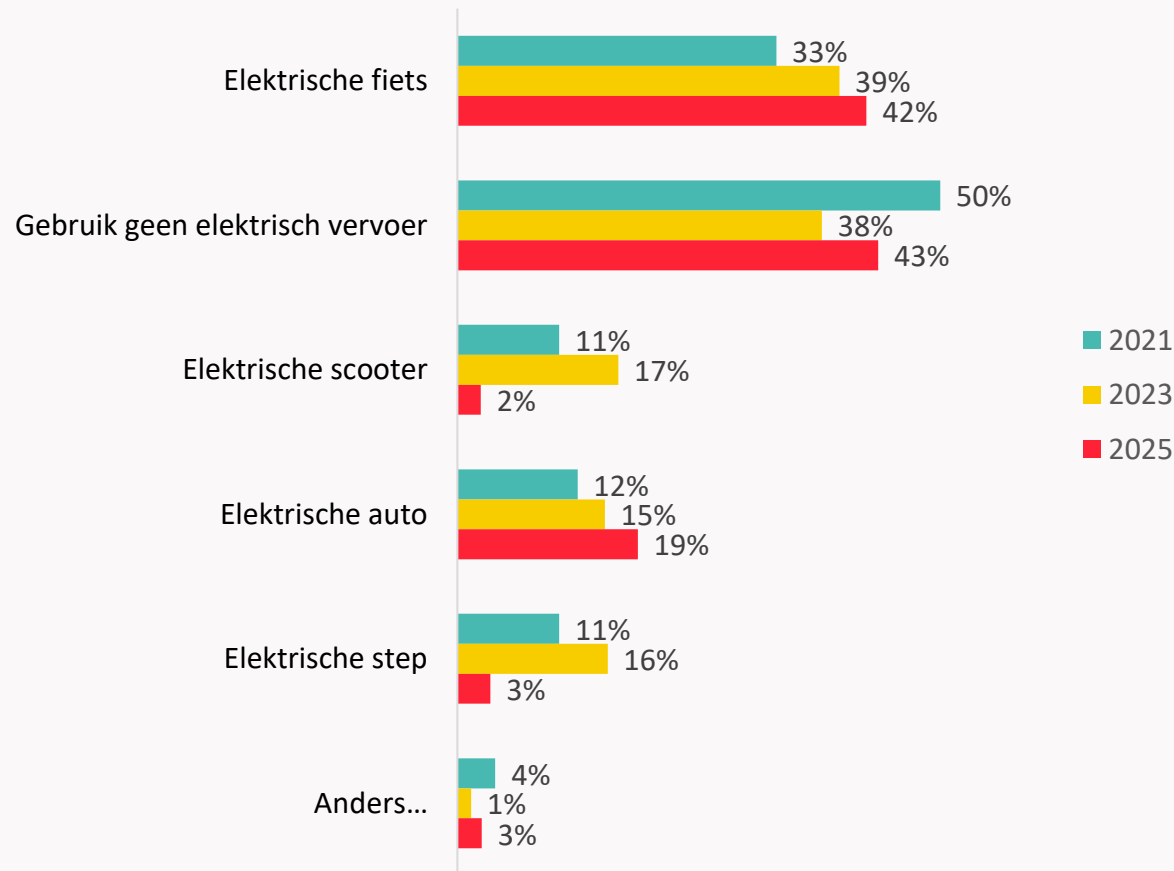
DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

Elektrisch vervoer

21

WELKE ELEKTRISCHE VERVOERSMIDDELEN GEBRUIKEN JONGEREN IN 2021, 2023, EN 2025?



Figuur 8: Maak je weleens gebruik van een elektrisch vervoersmiddel?

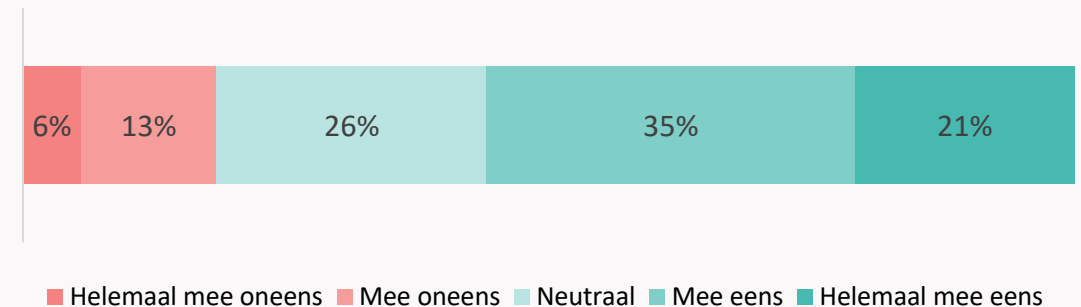
*In 2025 is zowel de elektrische fiets als de fatbike uitgevraagd. Als een respondent één of beide had aangevinkt, viel dat onder 'elektrische fiets'. In 2023 en 2021 is alleen de elektrische fiets uitgevraagd

Figuur 8 laat zien van welke elektrische voertuigen jongeren in 2021, 2023, en 2025 gebruik maken. We zien significante verschillen ten opzichte van vorige jaren.

Zo maken steeds meer jongeren gebruik van een elektrische fiets ($V = .08$, $p < .001$). In 2025 maakt 39% weleens gebruik van een elektrische fiets, en 6% weleens van een fatbike*. Opvallend is dat significant minder jongeren in 2025 een elektrische scooter gebruiken (2%) dan in 2023 (17%) en 2021 (11%, $V = .21$, $p < .001$). Ook de elektrische step wordt in 2025 (3%) door significant minder jongeren gebruikt dan in 2023 (16%) en 2021 (11%). Jongeren gebruiken wel steeds vaker een elektrische auto ($V = .07$, $p = .002$). In 2025 maakt 19% weleens gebruik van een elektrische auto, terwijl dit in 2021 slechts 12% was.

Van alle jongeren uit de steekproef van 2025 geeft 43% geen gebruik te maken van elektrisch vervoer. Toch blijkt uit Figuur 9 dat jongeren positief staan tegenover elektrisch rijden: 56% zou later liever elektrisch rijden dan op benzine, tegenover 19% die dat juist niet wilt.

Ik zou later liever elektrisch willen rijden dan op benzine



Figuur 9: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

DEELVERVOER

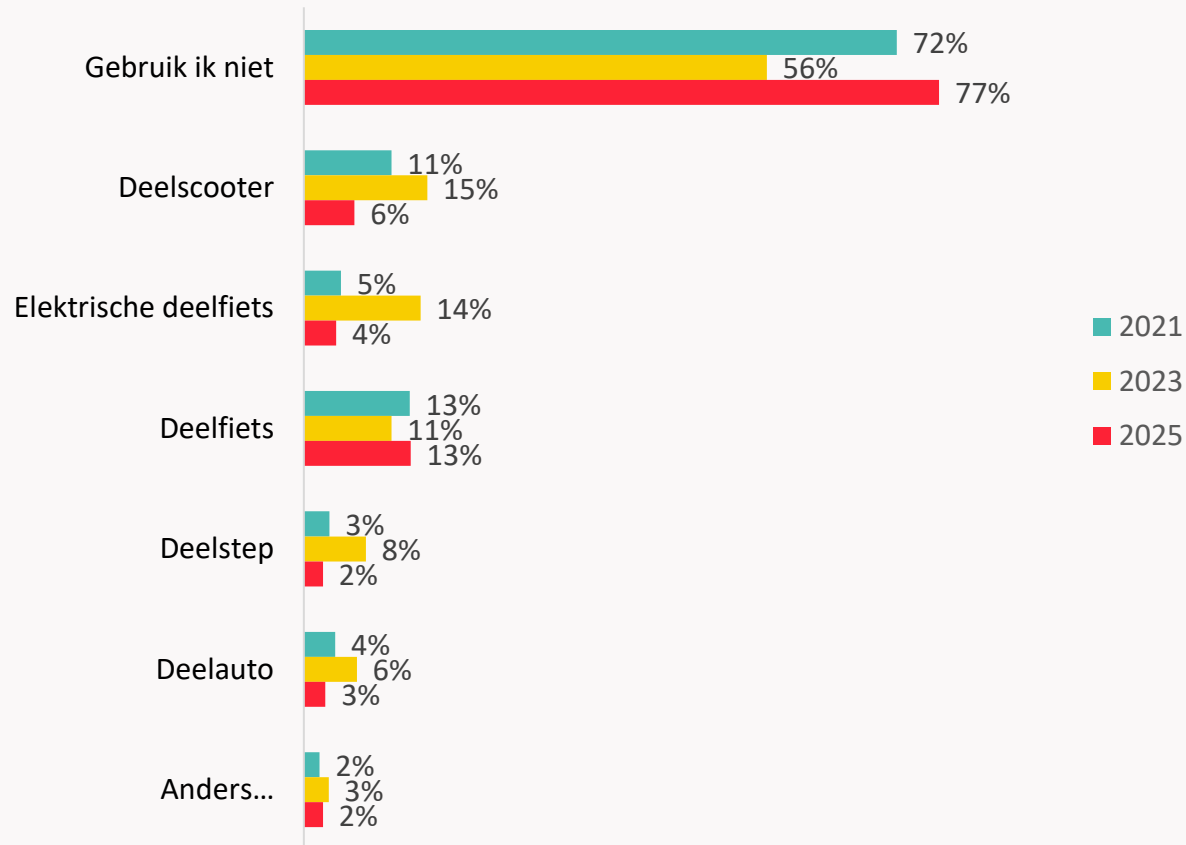
DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

Deelvervoer

23

WELK DEELVERVOER GEBRUIKEN JONGEREN IN 2021, 2023, EN 2025?



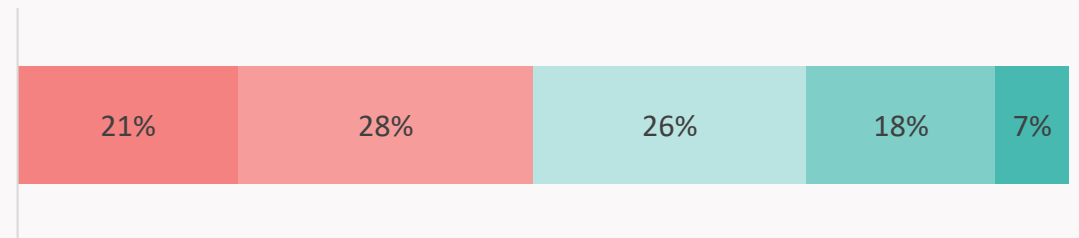
Figuur 10: Maak je weleens gebruik van een vervoersmiddel wat je deelt met anderen (denk aan de OV-fiets, deelscooter, Greenwheels etc.?)

In Figuur 9 staat weergegeven in hoeverre jongeren gebruik maken van deelvervoer. In 2025 gebruikt de meerderheid (77%) geen deelvervoer. Dit is significant meer dan in 2023 (56%) en in 2021 (72%, $V = .194$, $p < .001$), wat betekent dat minder jongeren weleens gebruik maken van deelvervoer dan de jaren hiervoor.

Sinds 2023 is het gebruik van zowel de deelscooter ($V = .125$, $p < .001$) als de elektrische deelfiets afgenomen ($V = .179$, $p < .001$). Ook het aantal jongeren dat weleens een deelstep ($V = .116$, $p < .001$) of een deelauto ($V = .083$, $p < .001$) gebruikt is sinds 2023 gedaald. Het gebruik van de deelfiets is over de jaren juist stabiel gebleven ($p = .255$).

Kijken we naar de toekomst, dan blijkt uit Figuur 11 dat een kwart van de jongeren (25%) overweegt een deelauto te gebruiken, terwijl bijna de helft (49%) dit juist niet ziet zitten.

Ik zou in de toekomst best een deelauto willen gebruiken



Helemaal mee oneens Mee oneens Neutraal Mee eens Helemaal mee eens

Figuur 11: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

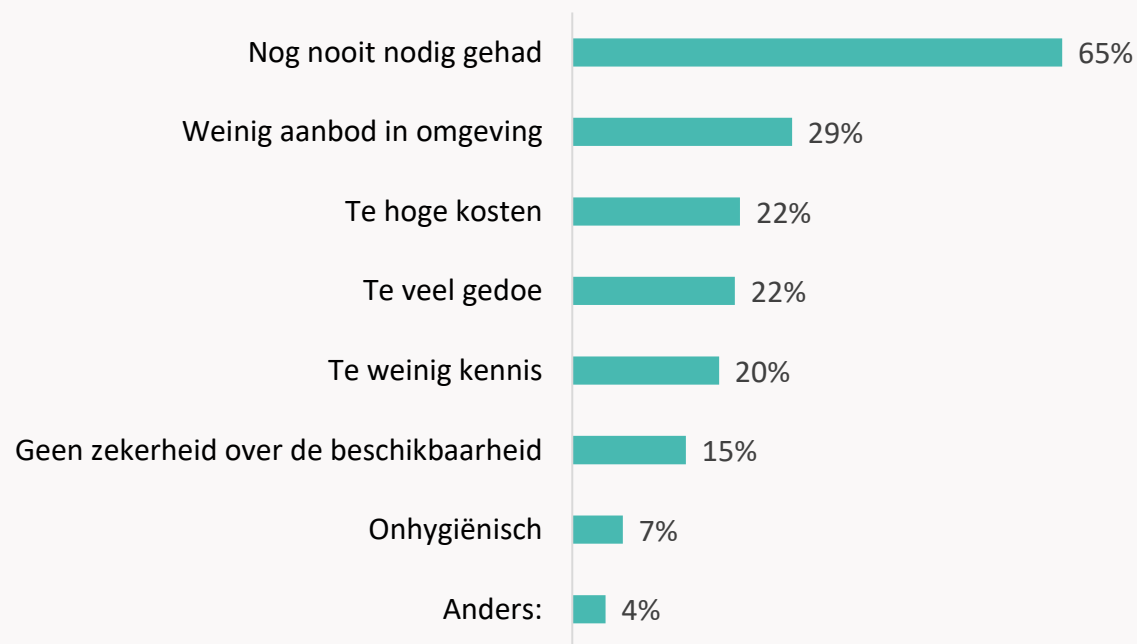
03 | RESULTATEN

Deelvervoer

24

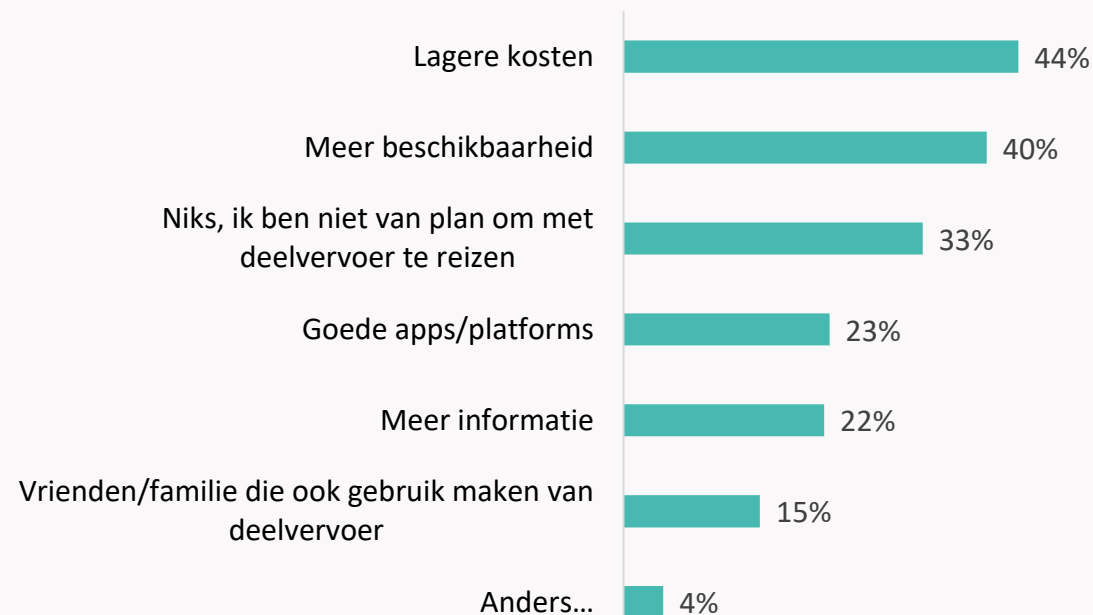
Onder de jongeren die geen gebruik maken van deelvervoer (N = 924), is gevraagd wat daarvoor hun redenen zijn. Figuur 12 laat zien dat de meesten (65%) aangeven dat ze het simpelweg nog nooit nodig hebben gehad. Daarnaast noemt 29% een beperkt aanbod in de omgeving, vindt 22% deelvervoer te duur en eenzelfde percentage het teveel gedoe.

Waarom maken jongeren geen gebruik van deelvervoer? (N = 924)



We hebben jongeren ook gevraagd wat hen zou helpen om juist vaker gebruik te maken van deelvervoer. In Figuur 13 is te zien dat voor slechts een derde van de jongeren (33%) niets zou helpen, omdat ze toch niet van plan zijn om met deelvervoer te reizen. Anderen geven aan dat vooral lagere kosten (44%) en meer beschikbaarheid (40%) ervoor kan zorgen dat ze (meer) met deelvervoer gaan reizen.

Wat zou jongeren helpen om meer met deelvervoer te reizen? (N = 1205)



Figuur 12: Waarom gebruik je geen deelvervoer?

Figuur 13 Wat zou je helpen om meer met deelvervoer te reizen?

DE TOEKOMST



DE RESULTATEN

03 | RESULTATEN

Drukke op de weg

Om te zien wat de houding van jongeren in 2025 is ten opzichte van de toekomst van duurzaam reizen, hebben we aan hen een aantal stellingen voorgelegd. De volgende stellingen gaan de houding van jongeren tegenover rijgedrag en drukte op de weg.

Figuur 14b en 14c laat zien dat jongeren in 2025 overwegend positief staan tegenover maatregelen die de drukte op de weg kunnen verminderen. Zo geeft een ruime meerderheid (72%) aan bereid te zijn buiten de spits te reizen als hun rooster dat toelaat, terwijl slechts 9% dit afwijst. Ook staat de helft van de jongeren (52%) open voor carpoolen in de toekomst, tegenover een kwart die dit niet ziet zitten.

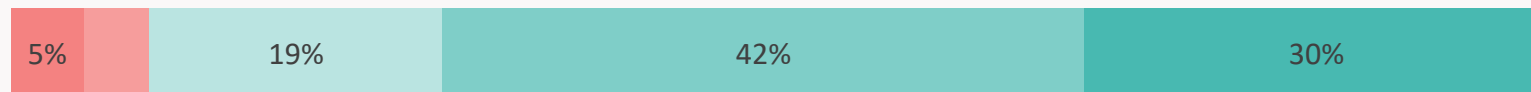
Over snelheidslimieten zijn jongeren daarentegen verdeeld. Twee op de vijf (43%) vindt het goed dat op sommige wegen weer 130 km/u gereden mag worden, terwijl ruim een kwart (27%) dit juist geen positieve ontwikkeling vindt (Figuur 14a)

Ik vind het goed dat je op sommige wegen weer 130km/u mag rijden



Figuur 14a: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Als mijn rooster het toelaat, ben ik best bereid om buiten de spits naar school of werk te reizen



Figuur 14b: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Ik zou in de toekomst best willen carpoolen om naar studie of werk te gaan



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

Figuur 14c: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

* Percentages kleiner dan 5% worden voor de leesbaarheid niet weergegeven in het figuur.

03 | RESULTATEN

De autoloze generatie

Naast stellingen over rijgedrag en drukte op de weg, hebben we jongeren ook gevraagd naar hun houding tegenover een autoloze toekomst.

Jongeren staan positief tegenover duurzamere keuzes bij langere afstanden. Meer dan de helft (56%) zegt in de toekomst liever met de trein of bus te willen reizen dan met het vliegtuig, terwijl slechts een vijfde (19%) dit niet ziet zitten (Figuur 15a).

Wanneer het gaat om een toekomst waarin de auto minder centraal staat, lopen de meningen uiteen. In Figuur 15b is te zien dat bijna de helft van de jongeren (46%) het goed vindt dat er nieuwe autovrije woonwijken worden gebouwd, terwijl een kwart (25%) hier juist afwijzend tegenover staat.

Ook de voorkeur voor de auto of het openbaar vervoer verschilt sterk: een kwart (26%) reist in de toekomst liever met het OV, maar bijna de helft (47%) kiest liever voor de auto (Figuur 15c).

27

Ik wil in de toekomst vaker reizen met de trein of bus dan met het vliegtuig



Figuur 15a: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Ik vind het goed dat er nieuwe wijken worden gebouwd waar geen auto's mogen komen



Figuur 15b: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Ik zou later liever met het OV willen reizen dan met de auto



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

Figuur 15c: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN



CONCLUSIES

Dit onderzoek had als doel om inzicht te krijgen in hoe jongeren duurzaamheid beleven en welke keuzes zijn maken. Hieronder volgen enkele conclusies die volgen uit de resultaten van het onderzoek.

Jongeren maken zich zorgen om klimaatverandering

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat de meerderheid van de jongeren vindt dat klimaatverandering een probleem is en zich hierover zorgen maakt. Daarnaast zien we dat deze zorgen over de jaren heen vrij constant blijven. Veel jongeren maken al dagelijks keuzes met het klimaat in hun achterhoofd, zoals afval scheiden, weinig plastic verpakkingen gebruiken, en minder spullen kopen. Het is voor hen vooral belangrijk dat de keuzes die ze maken ook écht impact hebben op het milieu. Dit laat zien dat jongeren welwillend zijn om duurzame keuzes te maken, maar hierbij wel willen zien wat het effect is van deze keuzes.

Klimaat speelt voor jongeren geen grote rol bij mobiliteitskeuzes

Slechts een derde van de jongeren denkt weleens aan het klimaat bij de keuzes die ze in het verkeer maken, en voor een klein deel van de jongeren is het milieu de belangrijkste reden om een vervoersmiddel te kiezen. Voor jongeren spelen redenen als snelheid, kosten, en onafhankelijkheid een grotere rol. Echter maken veel jongeren al duurzame mobiliteitskeuzes, vaak doordat een alternatief minder snel, duurder, of niet beschikbaar is.

Steeds meer jongeren gebruiken een elektrische fiets

Het gebruik van elektrische vervoersmiddelen is duidelijk in beweging. Steeds meer jongeren gebruiken een elektrische fiets en de elektrische auto wordt ook steeds populairder. Echter is de stijging van zowel de elektrische scooter als e-step juist gekelderde. De groei aan populariteit van de fatbike als alternatief voor de scooter en strengere regelgeving rondom licht elektrische voertuigen (waaronder de e-step) zou dit mogelijk kunnen verklaren. Toekomstige regelgeving zoals de helmplicht op elektrische fietsen kan

invloed hebben op de stijgende populariteit van de e-bikes.

Minder jongeren maken gebruik van deelvervoer

Hoewel deelmobiliteit in 2023 populariteit leek te winnen, gebruikt in 2025 de meerderheid van de jongeren geen deelvervoer. Vooral de deelscooter, elektrische deelfiets, en deelstep worden aanzienlijk minder gebruikt dan voorheen. Dit komt volgens jongeren met name omdat ze nog nooit deelvervoer nodig hebben gehad. Echter zien we dat de meerderheid van de jongeren wel bereid is om met deelvervoer te reizen. Een kwart van de jongeren zou in de toekomst zelfs een deelauto willen gebruiken. Hierbij help het volgens hen vooral als de kosten lager zijn en het vervoer meer beschikbaar is.

Jongeren zijn overwegend bereid om in de toekomst duurzame mobiliteitskeuzes te maken, maar de auto blijft aantrekkelijk

Jongeren staan open voor duurzame reisoptyes, maar zijn hier wel in verdeeld. Zo zijn ze bereid om in de toekomst de drukte op de weg te verlichten, bijvoorbeeld door buiten de spits te reizen of te carpoolen. Ook zijn veel jongeren bereid om te kiezen voor een vliegtuig-vrije vakantie, en staan ze positief tegenover autovrije wijken. Tegelijkertijd blijft de auto voor veel jongeren aantrekkelijker dan het OV. De overstap naar een autoloze generatie is voor jongeren zelf dus nog niet vanzelfsprekend.

AANBEVELINGEN

30

1. Maak duurzaamheid concreet en zichtbaar

Jongeren willen dat hun keuzes écht verschil maken. Door te laten zien hoeveel CO₂ kleine keuzes, zoals het gebruiken van minder plastic of het pakken van een reguliere fiets, al besparen, worden jongeren gestimuleerd om haalbare duurzame opties te kiezen. Gemeenten en scholen kunnen hierop inspelen door toegankelijke hulpmiddelen te ontwikkelen, zoals CO₂ calculators of posters in de klas. Ook kunnen scholen en universiteiten hun leerlingen aanmoedigen om de fiets te pakken door de milieu-impact te vergelijken met andere vervoersmiddelen. Zo wordt duurzaamheid tastbaar en ervaren jongeren dat hun gedrag ook écht impact kan hebben.

2. Benadruk de voordelen van duurzame mobiliteitsopties

Snelheid, kosten en onafhankelijkheid zijn voor jongeren vaak belangrijker dan het idee dat iets 'goed voor het klimaat' is. Duurzame mobiliteit kan daarom beter worden gepositioneerd als een goedkoper, sneller, en flexibeler alternatief. Zo kunnen partijen in het landelijk programma *Natuurlijk!Deelmobiliteit* campagnes en voorlichting inzetten die laten zien hoe een treinrit gecombineerd met een deelfiets vaak sneller en goedkoper is dan de auto, bijvoorbeeld door prijs- en tijdvergelijkingen te laten zien.

3. Maak deelvervoer aantrekkelijker en toegankelijker

Veel jongeren geven aan dat ze deelvervoer nog nooit nodig hebben gehad, maar staan er wel voor open als het goedkoper en breder beschikbaar wordt. Dit vraagt om zichtbare, laagdrempelige opties die aansluiten bij hun leefwereld. Denk aan deelauto's of deelfietsen op logische plekken zoals bij scholen, sportclubs of uitgaansgebieden. Door de kosten te verlagen, de beschikbaarheid te vergroten en de voordelen actief te communiceren, kan deelmobiliteit een realistisch alternatief worden voor jongeren zonder eigen auto.

4. Blijf jongeren betrekken bij beleidsvorming

Jongeren staan open voor maatregelen zoals autovrije wijken en spitsmijden, maar zien de auto nog vaak als aantrekkelijker dan het OV. Dit laat zien dat jongeren wel willen meedenken, maar dat er spanning blijft tussen kiezen voor duurzaamheid en hun behoefte aan gemak. Het is daarom waardevol om jongeren actief te betrekken bij pilots en beleidskeuzes rondom duurzame mobiliteit, zowel landelijk als regionaal. Dit kan bijvoorbeeld door jongerenpanels in te zetten of door middel van co-creatieprojecten, zodat toekomstige maatregelen beter aansluiten bij hun leefwereld.

5. Meer onderzoek naar jongeren als autoloze generatie

Hoewel jongeren bereid zijn om later duurzame opties te kiezen, blijft de auto centraal staan. Dit roept de vraag op of jongeren de eerste 'autoloze generatie' zullen zijn, of dat de auto te aantrekkelijk blijft. Meer onderzoek is nodig naar hoe jongeren hun toekomstige mobiliteit voor zich zien, welke rol de auto daarin speelt, en welke voorwaarden nodig zijn om duurzame alternatieven structureel aantrekkelijker te maken. Daarbij is het relevant om te onderzoeken in hoeverre investeringen in een goedlopend openbaar vervoersnetwerk voldoende zijn, of dat andere maatregelen, zoals het beperken van autogebruik in binnensteden, hier ook een rol in kunnen spelen.

BIJLAGEN



BIJLAGE 1: BRONNEN

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>

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

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

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>

SWOV (2022). Elektrische fietsen en speed-pedelecs. SWOV-factsheet, mei 2022. SWOV, Den Haag.

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

BIJLAGE 2: Statistische Analyses

Om te onderzoeken of er significante verschillen waren tussen de cohorten 2021, 2023, en 2025 in klimaatverandering als probleem, zorgen om klimaat, keuzes dagelijks leven, en keuzes verkeer, is er een multivariate variantie-analyse (MANOVA) uitgevoerd. Hierbij is antwoord '5' (Weet ik niet/geen mening) niet meegenomen. Volgende zijn de resultaten.

- **Klimaatverandering als probleem:** $F(2, 2764) = 67.42$, $\eta^2 = .047$, $p < .001$. De post-hoc-Tukey toets toont significante verschillen tussen 2021 ($M = 3.56 \pm 0.7$) en 2023 ($M = 3.10 \pm 0.9$, $p < .001$), 2021 en 2025 ($M = 3.40 \pm 0.8$, $p < .001$), en tussen 2023 en 2025 ($p < .001$).
- **Zorgen om klimaat:** $F(2, 2797) = 10.71$, $\eta^2 = .008$, $p < .001$. De post-hoc-Tukey toets toont significante verschillen tussen 2021 ($M = 2.95 \pm 0.7$) en 2023 ($M = 2.78 \pm 0.8$, $p < .001$) en 2023 en 2025 ($M = 2.91 \pm 0.8$, $p < .001$). Er is geen significant verschil in ervaren druk succesvol leven tussen 2021 en 2025 ($p = .487$).
- **Keuzes dagelijks leven:** $F(2, 2823) = 12.67$, $\eta^2 = .009$, $p < .001$. De post-hoc-Tukey toets toont significante verschillen tussen 2021 ($M = 2.74 \pm 0.7$) en 2023 ($M = 2.78 \pm 0.8$, $p < .001$) en 2023 en 2025 ($M = 2.91 \pm 0.8$, $p < .001$). Er is geen significant verschil in ervaren druk succesvol leven tussen 2021 en 2025 ($p = .716$).
- **Keuzes verkeer:** $F(2, 2694) = 4.62$, $\eta^2 = .003$, $p = .010$

Om te zien of het percentage jongeren dat weleens een elektrisch vervoersmiddel gebruikt verschilt tussen 2021, 2023, en 2025, is een chi-kwadraatstoets uitgevoerd per elektrisch vervoersmiddel. Volgende zijn de

resultaten.

- **Elektrische fiets:** $\chi^2(2, 2855) = 16.630$, $p < .001$, $V = .076$.
- **Elektrische scooter:** $\chi^2(2, 2856) = 128.398$, $p < .001$, $V = .212$.
- **Elektrische auto:** $\chi^2(2, 2856) = 12.843$, $p = .002$, $V = .067$.
- **Elektrische step:** $\chi^2(2, 2856) = 94.243$, $p < .001$, $V = .182$.
- **Anders:** $\chi^2(2, 2856) = 10.218$, $p = .006$, $V = .060$.
- **Gebruik geen elektrisch vervoersmiddel:** $\chi^2(2, 2856) = 24.434$, $p < .001$, $V = .092$

Om te zien of het percentage jongeren dat weleens deelvervoer gebruikt verschilt tussen 2021, 2023, en 2025, is een chi-kwadraatstoets uitgevoerd per elektrisch vervoersmiddel. Volgende zijn de resultaten.

- **Deelfiets:** $\chi^2(2, 2856) = 2.733$, $p = .255$, $V = .031$.
- **Elektrische deelfiets:** $\chi^2(2, 2856) = 91.471$, $p < .001$, $V = .179$.
- **Deelscooter:** $\chi^2(2, 2856) = 44.732$, $p < .001$, $V = .125$.
- **Deelauto:** $\chi^2(2, 2856) = 19.472$, $p < .001$, $V = .083$.
- **Deelstep:** $\chi^2(2, 2856) = 38.614$, $p < .001$, $V = .116$.
- **Anders.:** $\chi^2(2, 2856) = 2.240$, $p = .326$, $V = .028$.
- **Gebruik ik niet:** $\chi^2(2, 2856) = 107.995$, $p < .001$, $V = .194$.

BIJLAGE 3: 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	9	1.61	10	1.47	11	1.26
Man	16-17 jaar	201,859	7	9	0.79	11	0.67	4	1.62
Man	18-20 jaar	337,259	12	12	1.01	19	0.64	3	3.65
Man	21-24 jaar	480,925	17	6	2.91	7	2.57	2	7.18
Vrouw	12-15 jaar	379,907	13	15	0.94	13	1.03	35	0.39
Vrouw	16-17 jaar	190,257	7	17	0.40	14	0.49	22	0.32
Vrouw	18-20 jaar	325,566	12	22	0.54	20	0.57	13	0.89
Vrouw	21-24 jaar	469,104	17	11	1.58	6	2.69	8	1.99

BIJLAGE 4: Vragenlijst

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 **17 juli** 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. Ik...

- zit op de basisschool
- ga naar de middelbare school
- volg een studie/opleiding
- heb een baan en ga niet meer naar school/studie

3. Heb je naast school/studie een bijbaan?

- Ja
- Nee

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. Op welke manier(en) let jij op de invloed van je gedrag op het klimaat?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Weinig of geen vlees eten
- Maximaal 5 minuten per dag douchen
- Tweedehands kleding kopen
- 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
- Anders, namelijk...

8. Wat speelt voor jou de grootste rol bij het maken van klimaatvriendelijke keuzes?

- Het moet weinig moeite kosten
- Het moet weinig tijd kosten
- Het moet weinig geld kosten
- Het moet echt impact hebben op het milieu
- Het moet mijn dagelijks leven niet teveel beïnvloeden
- Anders, namelijk...

9. Tussenpagina: de volgende vragen gaan over duurzaamheid in het verkeer

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

(Nooit – Soms – Regelmatig – Vaak - Weet ik niet/geen mening)

11. 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

BIJLAGE 4: Vragenlijst

12. Hoe reis jij meestal naar school?

als V2 is niet 'heb een baan en ga niet meer naar school/studie'

- Lopen
- Fiets
- Elektrische fiets
- Fatbike
- Scooter
- Mini-auto (zoals een Canta)
- Auto
- OV
- Anders, namelijk...

13. Hoe reis jij meestal naar werk?

Als V2 is 'heb een baan en ga niet meer naar school/studie' of V3 is 'ja'

- Lopen
- Fiets
- Elektrische fiets
- Fatbike
- Scooter
- Mini-auto (zoals een Canta)
- Auto
- OV
- Anders, namelijk...

14. Hoe reis jij meestal naar vrienden/hobby's?

- Lopen
- Fiets
- Elektrische fiets
- Fatbike
- Scooter
- Mini-auto (zoals een Canta)
- Auto
- OV
- Anders, namelijk...

15. Je gaf aan dat je naar school, werk, of vrije tijd in een mini-auto rijdt. Moet je voor die mini-auto een rijbewijs hebben?

'Als V12, V13, of V14 is 'Mini-auto (zoals een Canta)'

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

16. Is het voertuig dat je gebruikt officieel een gehandicaptenvoertuig?

'Als V12, V13, of V14 is 'Mini-auto (zoals een Canta)'

- Je, en ik gebruik het omdat ik een lichamelijke beperking heb
- Ja, maar ik heb zelf geen lichamelijke beperking
- Nee
- Weet ik niet

17. In hoeverre heb je het gevoel dat je zelf kan kiezen welk vervoersmiddel je gebruikt?

(Helemaal geen keuze – weinig keuze – een beetje keuze – veel keuze – volledige keuze)

18. Maak jij weleens gebruik van een elektrisch vervoersmiddel?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Elektrische fiets
- Fatbike
- Elektrische scooter
- Elektrisch brommobiel (zoals een Biro)
- Elektrische auto
- Elektrische step, skateboard, hoverboard, eenwieler, etc.
- Anders, namelijk...
- Ik maak geen gebruik van elektrische vervoersmiddelen

19. 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.

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Deelfiets (niet elektrisch)
- Elektrische deelfiets
- Deelscooter
- Deelauto
- Deelstep
- Anders, namelijk...
- Gebruik ik niet

BIJLAGE 4: Vragenlijst

20. Waarom gebruik je geen deelvervoer?

Als V15 is 'Gebruik ik niet'

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik heb het nooit nodig gehad
- Ik vind het te veel gedoe
- Er is hier in mijn omgeving geen aanbod van
- Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelvervoer
- Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid
- De kosten zijn te hoog
- Ik vind het onhygiënisch
- Anders, namelijk...

21. Wat zou je helpen om meer met deelvervoer te reizen?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Lagere kosten
- Meer beschikbaarheid
- Meer informatie over het gebruik
- Goede apps of platforms om deelvervoer te plannen
- Vrienden of familie die ook gebruik maken van deelvervoer
- Niks, ik ben niet van plan om met deelvervoer te reizen
- Anders, namelijk...

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

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

- Als mijn rooster het toelaat, ben ik best bereid om buiten de spits naar school of werk te reizen
- De spits is het drukste moment van de dag op de weg en in het openbaar vervoer*
- Ik vind het goed dat er nieuwe wijken worden gebouwd waar geen auto's mogen komen
- Ik vind het goed dat je op sommige wegen weer 130 km/u mag rijden
- Ik zou later liever met het OV willen reizen dan met de auto

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

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

- Ik wil in de toekomst vaker reizen met de trein of bus dan met het vliegtuig
- Ik zou later liever elektrisch willen rijden dan op benzine
- Ik zou in de toekomst best een deelauto willen gebruiken
- Ik zou in de toekomst best willen carpoolen om naar studie of werk te gaan

Carpoolen betekent dat je samen met anderen in één auto reist om naar dezelfde plek te gaan, zoals school of werk. Je deelt de autorit met anderen die dezelfde kant op moeten.

24. Je bent bijna klaar ! We hebben nog een paar algemene vragen over jou.

25. Ik ben...

- Man
- Vrouw
- Non-binair/genderfluide
- Anders, namelijk...

26. 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

27. Wil je kans maken op een cadeaubon t.w.v. €50?

- Ja, dit is mijn mailadres:
- Nee, bedankt

28. Nadat een onderzoek van TeamAlert is afgerond en de resultaten bekend zijn, is het mogelijk dat de pers het interessant vindt om jongeren hierover te spreken. Lijkt het jou leuk om jouw mening ook met de pers te delen, als de pers ons benadert voor een interview?

- Ja, dit is mijn mailadres:
- Nee, liever niet

29. Heb jij DE tip?

Wat vond jij van deze vragenlijst? Geef je mening over de vormgeving, e-mail, vraagstelling, etc. En help ons nog leukere vragenlijsten uit te zetten!

30. Dit is het einde van de vragenlijst! Super bedankt voor het invullen!

TeamAlert

jongeren met **impact**

