



# Fatbikes en jongeren: imago en impact

Kwalitatief en kwantitatief onderzoek



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## **Stichting TeamAlert**

Jongeren met impact

Nijverheidsweg 25  
3534 AM Utrecht  
Tel: 030-2232893  
[info@teamalert.nl](mailto:info@teamalert.nl)  
[www.teamalert.nl](http://www.teamalert.nl)

Onderzoek en rapportage:  
Sanne Haanen  
Benthe Schuurman  
Stan Alewijnse  
Sjoerd van Halem

© 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

### Onderzoek

Het gebruik van fatbikes onder jongeren is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Ze rijden vaak (te) hard, zonder helm, en er zijn veel opgevoerde modellen in omloop. Een stijging van ongevallen onder jongeren, vaak met ernstig letsel, is daarmee niet verrassend. Om inzicht te krijgen in het gebruik van fatbikes door jongeren en de factoren die hun rijgedrag beïnvloeden, voerde TeamAlert in 2025 een combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek uit. Dit bestond uit 14 diepte-interviews en een enquête onder 892 fatbikegebruikers met een gemiddelde leeftijd van 15 jaar.

Het onderzoek richt zich op factoren die mogelijk invloed hebben op het rijgedrag van jongeren: mediaberichtgeving, sociale invloed (zoals groepsdruk en ouderbetrokkenheid), persoonlijke ervaringen zoals bijna-ongevallen, de subjectieve pakkans, mogelijke verkeersmaatregelen en technische problemen met de fietsen.

### Belangrijkste resultaten

- **Snelheid en opvoeren:** Ongeveer een kwart van de jongeren rijdt harder dan de snelheidslimiet waarvan de helft de fatbike zelf heeft opgevoerd. Bij de andere helft gaat de fiets bij aankoop al sneller.
- **Redenen voor te hard rijden:** Jongeren rijden te snel en voeren hun fatbike op omdat het makkelijk is, veel leeftijdsgenoten het ook doen en omdat ze druk voelen vanuit hun vrienden. Ouders kunnen jongeren hiervan weerhouden.
- **Effect van bijna-ongevallen:** Bijna-ongevallen zorgen bij de helft van de jongeren tot veiliger of voorzichtiger rijgedrag.
- **Subjectieve pakkans:** Politiecontroles gebeuren wel, maar jongeren ervaren de kans om gepakt te worden nog steeds laag in.
- **Maatregelen voor veiligheid:** Meer handhaving, hogere boetes en persoonlijke verhalen bevorderen volgens jongeren veiliger rijgedrag, terwijl campagnes vooral tijdelijk effect hebben.
- **Houding tegenover nieuwe regels:** Jongeren staan wisselend tegenover nieuwe maatregelen; ongeveer de helft zou hun fatbike verkopen bij een helmplicht.
- **Technische problemen:** Vooral remproblemen en slijtage aan remblokken komen veel voor. Deze treden het vaakst op bij jongeren die harder rijden en hun fatbike intensief gebruiken.

### Opweg naar veilig fatbikegebruik

Veilig fatbikegebruik vraagt om een integrale aanpak waarin alle betrokken partijen hun rol vervullen en elkaar versterken. Ouders kunnen een cruciale rol spelen door duidelijke grenzen te stellen, regelmatig met jongeren te praten over snelheidslimieten en risico's, en actief positief voorbeeldgedrag te tonen. Scholen en preventieprofessionals kunnen met ervaringsgerichte educatie en peer-to-peer programma's sociale normen rondom veilig rijgedrag versterken. Fabrikanten dragen bij door technische barrières tegen opvoeren in te bouwen. Tot slot verhogen handhaving en structurele communicatiecampagnes de subjectieve pakkans en zorgen dat jongeren zich bewust zijn van de consequenties van risicogedrag.

## INHOUD

|                                                                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1: Aanleiding .....</b>                                                                      | <b>6</b>  |
| 1.1 Huidige onderzoek .....                                                                               | 6         |
| 1.2 Over TeamAlert.....                                                                                   | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2: Achtergrondinformatie.....</b>                                                            | <b>8</b>  |
| 2.1 Zorgen om verkeersveiligheid bij fatbike-gebruik onder jongeren .....                                 | 8         |
| 2.2. Aanpak van overlast en veiligheid rondom fatbikes .....                                              | 8         |
| 2.3 Conclusie.....                                                                                        | 9         |
| <b>Hoofdstuk 3: Het onderzoek.....</b>                                                                    | <b>11</b> |
| 3.1 Doel onderzoek.....                                                                                   | 11        |
| 3.2 Onderzoeksvragen .....                                                                                | 11        |
| 3.3 kwalitatief onderzoek .....                                                                           | 11        |
| 3.4 Kwantitatief onderzoek Werving kwantitatieve toetsing .....                                           | 11        |
| <b>Hoofdstuk 4: Resultaten kwalitatief en kwantitatief onderzoek .....</b>                                | <b>14</b> |
| 4.1 Imago van fatbikegebruikers: negatiever dan hun eigen ervaring.....                                   | 14        |
| 4.2 Opgevoerde fatbikes: vrienden het gaspedaal, ouders de rem .....                                      | 14        |
| 4.3 Bijna-ongevallen zorgen in de helft van de gevallen voor veranderingen in rijgedrag .....             | 17        |
| 4.4 Jongeren kunnen hun fatbike tijdelijk terugzetten naar 25km per uur bij politiecontroles .....        | 17        |
| 4.5 Jongeren staan wisselend tegenover nieuwe maatregelen.....                                            | 18        |
| 4.6 Meer handhaving, hogere boetes en persoonlijke verhalen stimuleren verkeersveilig gedrag .....        | 18        |
| 4.7 Technische problemen en onderhoud van de fatbike .....                                                | 19        |
| <b>Hoofdstuk 6: Conclusie en aanbevelingen .....</b>                                                      | <b>21</b> |
| 5.1 Mediaberichtgeving heeft tegengestelde effecten op het risicogedrag bij jongeren met een fatbike..... | 21        |
| 5.2 Expliciete ouderlijke grenzen bieden mogelijk weerstand aan groepsdruk.....                           | 21        |
| 5.3 Bijna-ongevallen leiden niet altijd tot blijvende gedragsverandering .....                            | 21        |
| 5.4 Lage subjectieve pakkans en zelfoverschatting zorgen voor onderschatting van de risico's.....         | 21        |
| 5.6 Problemen met remmen komen het meest voor .....                                                       | 22        |
| 5.7 Weerstand tegen maatregelen die de rijervaring en het sociale imago beïnvloeden .....                 | 22        |
| 5.8 Aanbevelingen .....                                                                                   | 22        |
| <b>Bronnen .....</b>                                                                                      | <b>25</b> |
| <b>Bijlage: Vragenlijst .....</b>                                                                         | <b>28</b> |



# Aanleiding



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## Hoofdstuk 1: Aanleiding

Het gebruik van fatbikes op Nederlandse fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen, vooral onder jongeren. Deze voertuigen mogen worden gebruikt zonder rijbewijs, minimumleeftijd of helm, mits de snelheid onder de 25 km/u blijft. De populariteit van fatbikes leidt tot zorgen over verkeersveiligheid, mede door een stijging in incidenten en het gebruik van opgevoerde modellen. Deze zorgen vormen de basis voor een brede discussie over strengere regelgeving, zoals het invoeren van een minimumleeftijd, een helmplicht, keurmerken en zelfs een verbod in bepaalde gebieden, zoals wordt verkend voor de binnenstad van Enschede (Het Parool, 2025; Rijksoverheid, 2025; VVN, 2024a).

De bezorgdheid over het gebruik van fatbikes groeit, vooral vanwege het toenemende aantal ongevallen onder jongeren. In oktober 2024 werden binnen één week maar liefst 96 fatbikegebruikers behandeld op de Spoedeisende Hulp (SEH), terwijl nog eens 31 mensen waren aangereden door een fatbike (VeiligheidNL, 2024a). Van alle slachtoffers moest 22% worden opgenomen, wat wijst op ernstigere verwondingen dan bij andere fietsongevallen. Jongeren van 12 tot 15 jaar bleken extra kwetsbaar; 24% van hen liep hersenletsel op. Het opvoeren van fatbikes verhoogt niet alleen de kans op ongevallen, maar ook op ernstig letsel<sup>1</sup> (VeiligheidNL, 2024b; VVN, 2024b). Toch blijkt bijna de helft van de jongeren in 2024 op een opgevoerd model te rijden (TeamAlert, 2024).

In de media worden fatbikegebruikers vaak geassocieerd met risicogedrag en het overtreden van verkeersregels (NOS, 2024b). Koppen zoals “Fatbike ook risicovoller door bestuurder: ‘Tieners overzien gevolgen niet’” en “Jonge tieners op fatbikes zien risico’s niet: ‘Ik heb gewoon haast’” (Nu.nl, 2024; Telegraaf, 2024) dragen bij aan dit imago. Jongeren herkennen zich vaak niet in het negatieve mediabeeld van fatbikegebruikers (TeamAlert, 2024) en ervaren fatbikes juist meestal positiever.

### 1.1 Huidige onderzoek

De fatbike is inmiddels een belangrijk onderwerp binnen de verkeersveiligheid. Door de actuele ontwikkelingen rondom dit vervoersmiddel is er behoefte aan diepgaand onderzoek en recente informatie over jongeren en hun (risicogedrag met) fatbikes. Dit onderzoek is opgezet om aan deze behoeften te voldoen.

Met behulp van kwalitatieve interviews en een online vragenlijst is onderzocht welke factoren het rijgedrag van jongeren met fatbikes beïnvloeden. Hierbij wordt gekeken naar de rol van mediaberichtgeving (zoals nieuws en social media), groepsdruk, en persoonlijke ervaringen, zoals bijna-ongevallen. Ook wordt onderzocht hoe jongeren omgaan met, en aankijken tegen, het opvoeren van fatbikes. Daarnaast wordt de invloed van ouders meegenomen en wordt er gekeken naar de perceptie van jongeren over bestaande campagnes, zoals de landelijke campagne *‘t kan hard gaan*. Tot slot vragen we jongeren naar hun mening over mogelijke maatregelen, waaronder geofencing en keurmerken.

### 1.2 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 zestig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

---

<sup>1</sup> Ter nuancering: dit speelt ook onder jongeren op de elektrische fiets (VeiligheidNL, 2025).



## Achtergrond



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## Hoofdstuk 2: Achtergrondinformatie

De fatbike wint snel aan populariteit in Nederland, vooral onder jongeren. Dit komt mede door het stoere imago en het gemak waarmee lange afstanden snel kunnen worden afgelegd (TeamAlert, 2024). In 2024 werd het aantal fatbikes op de weg geschat op ruim 100.000 (Van den Brink, 2024). Fatbikes mogen maximaal 25 km/u rijden. Overschrijden ze deze snelheid met trapondersteuning, of halen ze meer dan 6 km/u zonder trappen via een gashendel, dan worden ze als illegaal beschouwd. In dat geval gelden de regels voor speedpedelecs of bromfietsen: rijbewijs, kenteken en helm zijn dan verplicht. Sommige modellen worden verkocht met een te krachtige motor en zijn daarmee standaard illegaal. Ook legale fatbikes kunnen illegaal worden gemaakt door de snelheidsbegrenzer te verwijderen (ILT, 2024).

### 2.1 Zorgen om verkeersveiligheid bij fatbike-gebruik onder jongeren

De toename van fatbike-gebruik onder jongeren heeft geleid tot een stijging van incidenten en letsel (VVN, 2024b). Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid, vooral omdat jongeren tussen de 12 en 17 jaar vaker het slachtoffer zijn van ongevallen. Volgens VeiligheidNL (2022) komen jongeren tussen de 12 en 17 jaar 2,6 keer vaker op de spoedeisende hulp na een ongeluk met een elektrische fiets dan met een gewone fiets. Bij fatbike-ongevallen is de helft van de slachtoffers jonger dan 16 jaar (VeiligheidNL, 2024a; VeiligheidNL, 2024b). De zorgen omtrent de verkeersveiligheid van jongeren op fatbikes zijn drieledig:

- **Kwetsbaarheid door beperkte ervaring:** Jongeren hebben relatief weinig ervaring in het verkeer, wat hen vatbaarder maakt voor ongevallen (TeamAlert, 2022). Dit gaat vaak gepaard met een lage risicoperceptie, waardoor jongeren sneller risicovolle keuzes maken, zoals harder rijden of verkeersregels negeren.
- **Sociale omgeving en groepsdruk:** Jongeren vertonen vaker risicogedrag, zijn gevoeliger voor groepsdruk en hebben minder zelfcontrole dan volwassenen (Twisk & Stelling, 2014), wat kan leiden tot het negeren van verkeersregels en een hoger ongevalsrisico (TeamAlert, 2022). De fatbike lijkt dit gedrag te versterken, doordat deze als statussymbool wordt gezien en snelheid wordt geassocieerd met een stoer imago (Metronieuws, 2024). Jongeren rijden daardoor soms op hoge snelheid, ook op drukke plekken (TeamAlert, 2024). Daarnaast bestaat er binnen vriendengroepen soms groepsdruk om fatbikes op te voeren – bijvoorbeeld met opvoersetjes of apps die de snelheidsbegrenzer omzeilen – wat de snelheid en daarmee het risico op een ongeval verder kan vergroten (Politie.nl, 2024).
- **Illegaal opvoeren van fatbikes:** Ongeveer 42% van de jongeren rijdt op een illegaal opgevoerde fatbike, waardoor de snelheid de toegestane limiet van 25 km/u overschrijdt (TeamAlert, 2024). Aangezien de remmen en het frame van de fatbike niet zijn ontworpen voor dergelijke snelheden, neemt dit niet alleen de kans op ongevallen toe, maar ook de ernst van verwondingen bij een ongeluk (ILT, 2024; VeiligheidNL, 2024a; VeiligheidNL, 2024b).

Persoonlijke ervaringen en media hebben mogelijk invloed op rijgedrag. Verandermomenten, zoals (bijna-)ongevallen, maken jongeren bewust van de gevaren van risicovol gedrag, zoals het opvoeren van een fatbike (TeamAlert, 2022). Media spelen hierin een dubbele rol: ze kunnen risico's belichten, maar ook risicogedrag als stoer of normaal neerzetten, wat imitatie stimuleert (Junger et al., 2005; TeamAlert, 2024).

### 2.2. Aanpak van overlast en veiligheid rondom fatbikes

In reactie op de zorgen over de verkeersveiligheid zijn er verschillende maatregelen getroffen. Sinds februari 2024 worden fatbikes door de politie gecontroleerd met rollerbanken om te handhaven op snelheidsovertredingen.

Bij rollerbankmetingen geldt in de praktijk een marge van 6 km/u, waardoor een fatbike tot 31 km/u wordt toegestaan (Rijksoverheid, 2025). Verder lanceerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in augustus 2024 de campagne *'t kan hard gaan*, die jongeren en hun verzorgers waarschuwt voor de gevaren van het op-

voeren van fatbikes, met aandacht voor boetes van €320 en inbeslagname van de fiets bij herhaalde overtredingen. Daarnaast heeft het Openbaar Ministerie een leskaart ontwikkeld voor scholen die zich richt op fatbikes, scooters en risicovol gedrag. De leskaart helpt jongeren bewust te worden van verschillende risico's en hun eigen verantwoordelijkheid in het verkeer (OM, 2025).

De overheid werkt daarnaast aan verschillende initiatieven om de handhaving en regulering van fatbikes verder te verbeteren, waaronder:

- **Helmplicht en minimumleeftijd:** In september 2024 is een motie aangenomen voor het invoeren van een helmplicht en een minimumleeftijd van 14 jaar voor fatbikes. Onder jongeren met een elektrische fiets steunt 67% de minimumleeftijd, terwijl 54% tegen de helmplicht is (TeamAlert, 2025). De uitvoering van de motie is echter afgeraden, omdat fatbikes als reguliere e-bikes worden geclassificeerd, wat aparte regelgeving bemoeilijkt (DTV, 2024). In opvolging daarvan is in februari 2025 een nieuwe motie ingediend om de fatbike te classificeren als een zware e-bike, waar ook elektrische bakfietsen onder vallen (Overheid.nl, 2025). Deze motie bleek onuitvoerbaar en is eveneens afgewezen (Kamerbrief, 2025).
- **Versterkte handhaving:** Er wordt momenteel gewerkt met versterkte handhaving, waarbij handhavers bevoegd zijn om het instellingenmenu van fatbikes te controleren en overtredingen direct te sanctioneren (Ministerie van Justitie en Veiligheid & Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025; Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2024).
- **Geofencing voor snelheidsbeperkingen:** Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt sinds begin 2025 de bijdrage van geofencing-technologie om de snelheid van fatbikes in bepaalde gebieden te beperken (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2025). Geofencing is een technologie waarbij een virtuele grens rond een bepaald gebied wordt ingesteld, waardoor een apparaat automatisch bepaalde instellingen kan aanpassen zodra het gebied wordt betreden.
- **Verbod op aanwezigheid hard- en software waarmee controles worden bemoeilijkt of beïnvloed:** Een motie is ingediend voor een verbod op techniek waarmee controles worden bemoeilijkt of beïnvloed. Het terugzetten van de snelheid bij een opgevoerde fiets tot de toegestane 25 km/u zou hiermee verboden worden, met een ingangsdatum van 1 juli 2025 (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2025).
- **Typegoedkeuring voor fatbikes:** Er is een motie aangenomen om een typegoedkeuring voor fatbikes in te voeren, waarbij fabrikanten moeten aantonen dat hun modellen de maximumsnelheid van 25 km/u niet overschrijden, bijvoorbeeld met een keurmerk (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2024). De RAI Vereniging werkt aan een nationaal keurmerk en daarnaast gaf (demissionair) minister Madlener aan te willen verkennen hoe een Europese aanpak op beter controleerbare CE-keurmerken mogelijk kan worden gemaakt (Commissiedebat Verkeersveiligheid, 11 februari 2025).

## 2.3 Conclusie

Hoewel de fatbike makkelijk in gebruik kan worden genomen door jongeren, door het ontbreken van een rijbewijs- en helmplicht, leidt het toenemende gebruik van opgevoerde fatbikes en de beperkte ervaring van jongeren tot meer verkeersongevallen. Groepsdruk en media die risicogedrag normaliseren, vergroten dit risico. Verandermomenten kunnen het risicogedrag verminderen. De overheid heeft maatregelen getroffen, zoals snelheidsmetingen en campagnes, maar handhaving blijft lastig. Effectieve maatregelen vereisen samenwerking tussen onder andere verschillende disciplines van de overheid, fabrikanten, zouders en jongeren zelf. Toekomstige initiatieven, zoals het verbod op snelheidsbegrenzers en geofencing, bieden potentieel voor betere regulering. Tegelijkertijd is doorlopend onderzoek naar maatschappelijke bezorgdheid, mediabeïnvloeding, persoonlijke ervaringen en groepsdruk noodzakelijk voor een beter begrip van jongeren op de fatbike en efficiëntere interventies.



## Het onderzoek



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## Hoofdstuk 3: Het onderzoek

Om inzicht te krijgen in de factoren die het risicogedrag van jongeren met een fatbike beïnvloeden – zoals mediaberichtgeving, imago, sociale omgeving, persoonlijke ervaringen en kennis over regelgeving – heeft TeamAlert zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek uitgevoerd. In het onderstaande gaan we dieper in op de onderzoeksvragen, de wervingsmethode, de deelnemers en de gebruikte meetinstrumenten.

### 3.1 Doel onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de risicogedragingen die jongeren vertonen op een fatbike, en de onderliggende redenen daarvoor. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre jongeren zich bewust zijn van de maatschappelijke bezorgdheid rondom fatbikes en zich hierin herkennen. Ten slotte richt het onderzoek zich op het identificeren van manieren waarop jongeren gemotiveerd kunnen worden om hun risicogedrag te verminderen, en welke aanpak volgens henzelf het meest effectief is.

### 3.2 Onderzoeksvragen

Dit onderzoek behandelt de volgende onderzoeksvragen:

1. Welke rol speelt mediaberichtgeving (zoals nieuws en social media) in het risicogedrag van jongeren met een fatbike, en in hoeverre beïnvloedt of weerspiegelt deze berichtgeving het imago waarmee jongeren zich identificeren?
2. In hoeverre speelt de sociale omgeving een rol in het risicogedrag van jongeren met een fatbike?
3. Hoe beïnvloeden persoonlijke ervaringen, zoals bijna-ongevallen, het risicobewustzijn en rijgedrag van jongeren met een fatbike?
4. Wat zijn de belangrijkste motieven voor jongeren om hun fatbike op te voeren, en welke weerstanden ervaren ze hierbij?
5. Wat weten jongeren over het opvoeren van fatbikes, de bijbehorende risico's, en hoe beïnvloedt deze kennis hun gedrag?
6. Wat vinden jongeren van de campagne *'t kan hard gaan* en hoe staan ze tegenover mogelijke maatregelen zoals de helmplicht, geofencing of inzicht in snelheidsbegrenzers?

### 3.3 kwalitatief onderzoek

#### Deelnemers interviews

In totaal hebben 14 jongeren deelgenomen aan de online diepte-interviews. De deelnemers waren tussen de 14 en 21 jaar oud, waarvan 8 vrouw en 6 man. Er is gekozen voor individuele online interviews van 45 minuten met jongeren die een fatbike bezitten om voldoende diepgang te bieden. De respondenten zijn geselecteerd op basis van hun antwoorden op de wervingsvragenlijst, die verspreid werd via het TeamAlert-jongerenpanel en sociale media, en vervolgens persoonlijk benaderd via WhatsApp.

#### Onderzoeksprocedure en interviewschema

Het interviewschema bevatte een vaste opzet, met een leidraad waarin de interviewvragen waren opgenomen. Tijdens de sessies werden projectieve technieken toegepast om dieper inzicht te krijgen in de beleving van de deelnemers. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen. Voorbeelden van deze technieken zijn hypothetische vragen, die starten met 'stel je voor dat...' en vragen op een 10-puntsschaal. De interviews zijn opgenomen, getranscribeerd en vervolgens thematisch gecodeerd om patronen en inzichten systematisch te analyseren.

### 3.4 Kwantitatief onderzoek

#### Werving kwantitatieve toetsing

De vragenlijst bestaat uit 34 vragen over mediaberichtgeving, snelheid en opvoeren, sociale omgeving, persoonlijke ervaringen (zoals bijna-ongevallen), pakkans en politiecontrole, mogelijke maatregelen, vervangend vervoer en technische problemen met de fatbike. De vragenlijst is verspreid via het Jongerenpanel van TeamAlert en via de sociale-mediakanalen Instagram en Snapchat.

### Deelnemers kwantitatieve toetsing

In totaal hebben 892 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. Daarnaast is de gebruiksfrequentie van de fatbikes benoemd. Gemiddelde leeftijd van de respondenten is 15,09 jaar met een minimumleeftijd van 12 en een maximumleeftijd van 25.

| Kenmerk                            | Man (N=541) | Vrouw (N=332) | Non-binair/Genderfluïde (N=19) |
|------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|
| Leeftijd                           |             |               |                                |
| 12 t/m 15 jaar                     | 40%         | 24%           | 1%                             |
| 16 en 17 jaar                      | 15%         | 10%           | 1%                             |
| 18 t/m 24 jaar                     | 6%          | 3%            | < 0%                           |
| Gebruiksfrequentie                 |             |               |                                |
| Elke dag                           | 53%         | 30%           | 2%                             |
| Elke week                          | 7%          | 5%            | < 0%                           |
| Elke maand/minder dan 1x per maand | 1%          | 2%            | < 0%                           |

### Meetinstrument kwantitatieve toetsing

Het meetinstrument, uitgevoerd als vragenlijst, is ontwikkeld om het gedrag, de ervaringen en risicofactoren van jongeren op de fatbike kwantitatief te toetsen. De vragenlijst (zie Bijlage: Vragenlijst) bestrijkt diverse thema's, waaronder rijnsnelheid, mediaberichtgeving, groepsdruk, ouderbetrokkenheid, motieven voor het al dan niet opvoeren, persoonlijke ervaringen zoals bijna-ongevallen, subjectieve pakkans, genomen maatregelen, mogelijke interventies, gebruiksfrequentie, aankooplocatie, technische problemen en onderhoud van fatbikes. Sommige vragen en stellingen zijn uitgevraagd op een Likertschaal van 1–5, daarnaast zijn er open en gesloten vragen opgenomen. Voorbeelden van items zijn: *“Hoe hard kan jouw fatbike rijden op een recht stuk?”* (snelheid) en *“Ik ervaar druk van mijn vrienden om mijn fatbike op te voeren”* (groepsdruk). Een volledig overzicht van de vragenlijst is opgenomen in de bijlage.

### Analytische strategie

Om de verbanden tussen variabelen te onderzoeken, zijn meerdere Chi-kwadraattoetsen uitgevoerd om te toetsen of de waargenomen verschillen significant waren. Met behulp van kruistabellen (cross-tabs) zijn de percentages binnen de verschillende groepen berekend. Voor uitkomsten met twee categorieën, zoals de kans op bewust opvoeren bij lage ouderlijke invloed en de kans op technische problemen, is een binaire logistische regressie toegepast. Hierdoor konden verschillen tussen groepen nauwkeuriger worden gemeten en werd de sterkte van de associaties weergegeven via de Odds Ratio (OR).



## Resultaten



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

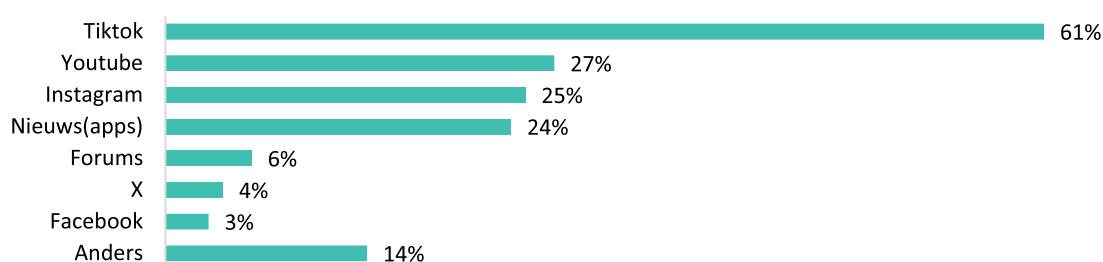
## Hoofdstuk 4: Resultaten kwalitatief en kwantitatief onderzoek

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het huidige onderzoek besproken en met behulp van grafieken gevisualiseerd. De resultaten van zowel de diepte-interviews als het vragenlijstonderzoek worden per thema weergegeven.

### 4.1 Imago van fatbikegebruikers: negatiever dan hun eigen ervaring

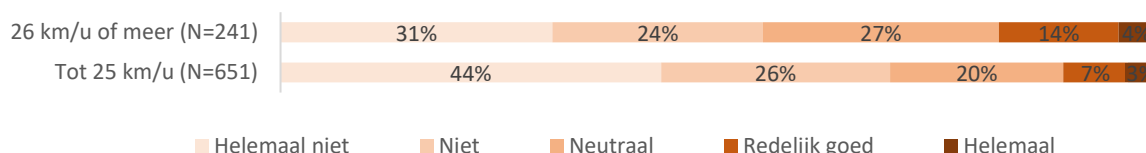
Uit de interviews komt naar voren dat jongeren zien dat mediaberichten over fatbikes vooral gaan over diefstal van fatbikes, onveiligheid en roekeloos rijgedrag. De fatbikegebruikers herkennen zichzelf daar niet in. Veel jongeren proberen dat beeld actief te corrigeren: ze glimlachen, geven extra vaak voorrang en benadrukken dat een fatbike in hun ogen gewoon een elektrische fiets is zolang je er verantwoord mee omgaat. Een kleine groep is het stigma zo zat dat zij de fatbike verkoopt en overstapt op een scooter, omdat die minder reacties oproept. Tegelijk wijzen jongeren op de voordelen die voor hen zwaarder wegen. Met een fatbike kunnen zij, ten opzichte van de fiets, grotere afstanden afleggen, vaker naar buiten gaan en gemakkelijk vrienden opzoeken. Ze nodigen sceptici uit om het eerst zelf te ervaren, voordat er conclusies worden getrokken: *“Mensen hebben heel veel vooroordelen over fatbikes, maar als ze het zelf zouden hebben zouden ze het ook gewoon heel erg geweldig vinden.”*

Zoals in Figuur 1 is weergegeven blijkt dat de meeste jongeren informatie over fatbikes via social media krijgen, vooral via TikTok (61%), Youtube (27%), Instagram (25%) en nieuwsapps (24%). Onder Anders (14%) worden vooral informatiebronnen zoals ChatGPT en Marktplaats genoemd.



Figuur 1. Waar halen jongeren hun informatie over fatbikes vandaan?

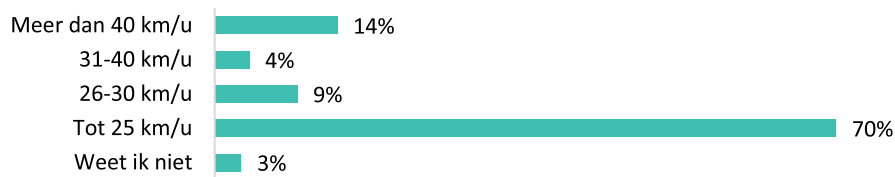
Tweederde van de jongeren (66%) herkent zich niet in het mediabeeld dat geschetst wordt. Jongeren die sneller rijden, geven significant vaker aan zichzelf te herkennen in de berichtgeving van de media ( $\chi^2(16) = 32.14$ ,  $p = .010$ ), met een sterke lineaire trend ( $p < .001$ ). Dit wijst erop dat jongeren die sneller rijden, zich meer identificeren met het heersende imago van fatbikes in media zoals weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2. In hoeverre herkennen jongeren zich in hoe de media over fatbikes praten?

### 4.2 Opgevoerde fatbikes: vrienden het gaspedaal, ouders de rem

Uit de vragenlijst blijkt dat 70% van de jongeren zich houdt aan de snelheidslimiet van 25 km/u, terwijl 27% van de jongeren op een fatbike rijdt die standaard harder gaat dan 26 km/u. Van hen (N=113) heeft 47% de fatbike bewust opgevoerd, bij 53% ging de fatbike bij aankoop al sneller.

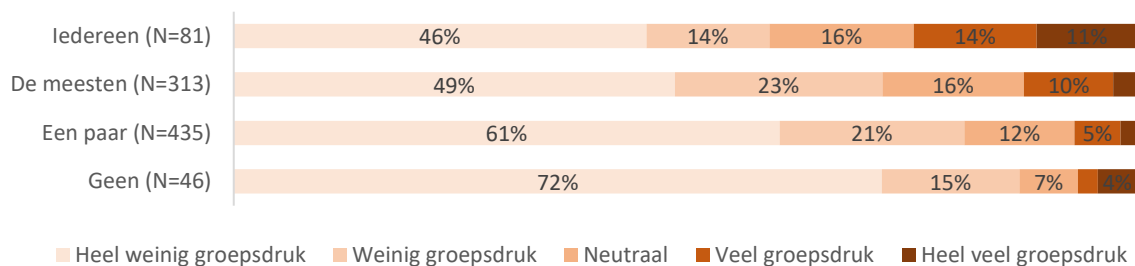


Figuur 3. Hoe snel gaan jongeren op de fatbike?

In interviews geven jongeren aan dat opvoeren technisch erg eenvoudig is: *“Twee keer drukken op de knop, een code invoeren, en je rijdt 50 km/u.”* In sommige vriendengroepen is opvoeren zo alledaags dat jongeren denken dat tot 90% het doet; gesprekken gaan dan over hoe je sneller kunt rijden of wat daarvan de risico's zijn. Dit versterkt het idee dat opvoeren 'normaal' is en verlaagt de drempel om mee te doen.

Binnen de statistische analyse wordt dit ondersteund: Hoe meer vrienden met een fatbike, hoe hoger de kans op risicogedrag zoals opvoeren en sneller rijden. Jongeren die aangeven dat *iedereen* of de *meeste* van hun vrienden een fatbike hebben, behoren aanzienlijk vaker tot de hogere snelheidsklassen dan jongeren die zeggen dat *weinig* of *geen* van hun vrienden er een hebben ( $\chi^2(16) = 47.997$ ,  $p < .001$ ), met een duidelijke lineaire trend ( $p = .006$ ). Dit betekent dat hoe meer vrienden met een fatbike een jongere heeft, hoe hoger de rijsheden doorgaans liggen.

Figuur 4 laat zien dat ook de ervaren groepsdruk om de fatbike op te voeren sterk gerelateerd is aan het aantal vrienden met een fatbike ( $\chi^2(16) = 48.90$ ,  $p < .001$ ), en deze druk nam lineair toe met het aantal fatbike-bezitende vrienden ( $p < .001$ ). Zoals één jongere zegt: *“Ik wil wel een beetje meegaan in de groep, maar voor mijn eigen veiligheid is het niet zo slim.”*

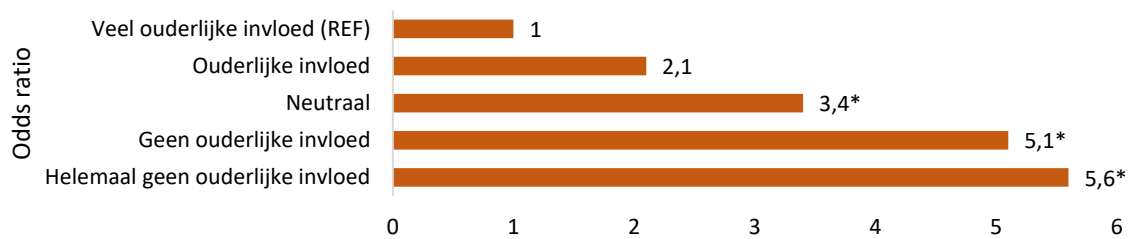


Figuur 4. Aantal vrienden met een fatbike en ervaren groepsdruk om op te voeren.<sup>2</sup>

Toch zijn er ook jongeren die er bewust voor kiezen om hun fatbike niet op te voeren. Vaak komt dit doordat hun ouders duidelijke grenzen stellen of omdat zij hun eigen veiligheid belangrijk vinden. Dit sluit aan bij de statistische analyses. Uit de data blijkt dat de ervaren ouderlijke invloed afneemt naarmate jongeren met hogere snelheden rijden ( $\chi^2(16) = 39.81$ ,  $p < .001$ ): jongeren die minder ouderlijke sturing ervaren, rijden gemiddeld harder. Daarnaast zijn ouders van deze sneller rijdende jongeren minder goed op de hoogte van de werkelijke maximale snelheid van de fatbike ( $\chi^2(8) = 157.21$ ,  $p < .001$ ). In totaal zegt 85% van de jongeren dat hun ouders wél weten hoe hard de fiets kan, terwijl 8% aangeeft dat hun ouders dit niet weten en 7% hier zelf geen duidelijkheid over heeft.

In Figuur 5 is te zien hoe de kans op bewust opvoeren verandert naarmate de ouderlijke invloed afneemt. Jongeren die weinig ouderlijke invloed ervaren, hebben een 5,1 keer grotere kans om hun fatbike bewust op te voeren. Voor jongeren die helemaal geen ouderlijke invloed ervaren, loopt dit op tot een 5,6 keer hogere kans. Deze uitkomst moet echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat bewust opvoeren alleen is uitgevraagd bij jongeren van wie de fatbike daadwerkelijk sneller ging dan de toegestane snelheid ( $N=241$ ).

<sup>2</sup> Jongeren die *“Ik weet het niet”* hebben aangegeven bij de vraag naar het aantal vrienden met een fatbike ( $N=17$ ), zijn niet meegenomen in de weergave van de grafiek.



Figuur 5. Ouderlijke invloed en de kans om de fatbike bewust op te voeren (N = 241).

### Motieven voor het opvoeren van de fatbike

Van de jongeren die hun fatbike bewust hebben opgevoerd (N=113), noemt de meerderheid (73%) als belangrijkste reden dat ze sneller willen rijden. Jongeren beschrijven dit als een gevoel van adrenaline en plezier; 25 km/u voelt voor hen *“te langzaam”*. Sommigen geven aan dat ze, eenmaal gewend aan hogere snelheden, niet meer willen terugschakelen: *“Ik ga gewoon vijftig en dan voelt 25 weer heel sloom, dus dan ga je nooit meer terug.”*

Daarnaast noemen jongeren dat opvoeren leuk of stoer is (18%), dat ze het doen omdat vrienden het ook doen (7%), of uit haast (3%); bijvoorbeeld om sneller op hun bestemming te komen wanneer ze te laat zijn.

### Weerstand tegen het opvoeren van de fatbike

Van de respondenten die hun fatbike niet hebben opgevoerd (N=624), noemt 40% angst voor boetes als reden. Uit de interviews blijkt dat deze angst vooral samenhangt met vrees voor politiecontroles, inbeslagname van de fatbike en juridische gevolgen zoals een strafblad. Ook speelt mee dat sommige jongeren bang zijn dat hun ouders de boete onder ogen krijgen.

Een tweede veelgenoemde reden is dat de fatbike al hard genoeg gaat (35%), gevolgd door dat het te gevaarlijk is (35%). In de interviews benadrukken jongeren dat opvoeren de kans op ongelukken vergroot. Ze noemen het *“gevaarlijk”* of *“dom”*. Daarnaast noemt 34% het ontbreken van ouderlijke toestemming als reden om niet op te voeren. Jongeren geven aan dat wanneer ouders opvoeren expliciet verbieden, dit hen daadwerkelijk weerhoudt om het te doen. Tot slot worden technische belemmeringen genoemd, zoals gebrek aan kennis (9%) of het hebben van nieuwe schermen met witte stickers die opvoeren bemoeilijken (3%).

De respondenten zonder opgevoerde fatbike is verder gevraagd hoe groot zij de kans achten dat ze hun fatbike binnen een jaar alsnog zouden opvoeren. Van hen geeft 8% aan dat de kans groot tot heel groot was, 17% is neutraal en 75% geeft aan dat de kans klein tot heel klein was. Drie redenen blijken significant samen te hangen met een lagere kans om dit te doen: ‘hij gaat al hard genoeg’ ( $\chi^2_{(4)} = 24.39, p < .001$ ), ‘te gevaarlijk’ ( $\chi^2_{(4)} = 37.83, p < .001$ ), en ‘angst voor boetes’ ( $\chi^2_{(4)} = 10.47, p = .033$ ). Jongeren die deze redenen geven zijn dus minder vaak van plan om hun fatbike komend jaar alsnog op te voeren dan jongeren die andere redenen geven.

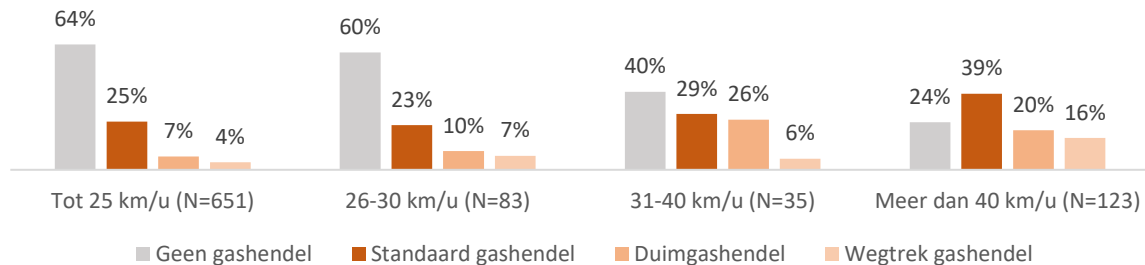
### Verschillende soorten gashendels

Als je een niet-opgevoerde fatbike voorziet van een gashendel, blijft de snelheid meestal beperkt tot 6 km/u vanwege softwarematige begrenzing. Na opvoeren (zoals het verwijderen van de snelheidsbegrenzer) kan de snelheid oplopen tot 50 km/u, afhankelijk van het type motor en fiets.

Uit gesprekken met jongeren en aanvullend deskresearch kwamen drie typen gashendels naar voren:

- **Standaard gashendel:** Dit is de meest gangbare versie, waarmee de snelheid kan worden geregeld door het draaien van de gashendel.
- **Duimgashendel:** Dit type gashendel wordt bediend met de duim, wat het makkelijker maakt om de snelheid aan te passen zonder de hand van het stuur te halen.
- **Wegtrekgashendel:** Deze gashendel kan snel van het stuur worden verwijderd, waardoor het lijkt alsof de fatbike geen gashendel heeft.

Bijna de helft van de respondenten uit de vragenlijst geeft aan een gashendel te hebben. Van hen ( $N=384$ ) heeft 63% een standaardgashendel, 23% heeft een duimgashendel en 15% heeft een wegtrekgashendel. Er is een sterk significant verband tussen type gashendel en snelheid ( $\chi^2_{(12)} = 100.03$ ,  $p < .001$ ). Vooral jongeren die sneller rijden (meer dan 40 km/u) hebben vaker een duimgashendel of wegtrek-gashendel, terwijl jongeren in de lagere snelheidsklassen vaker zonder gashendel rijden (Figuur 6).



Figuur 6. Snelheid op de fatbike en het hebben van een gashendel.

#### 4.3 Bijna-ongevallen zorgen in de helft van de gevallen voor veranderingen in rijgedrag

Een aanzienlijk deel van de jongeren (74%) geeft aan in de afgelopen 4 weken wel eens een bijna-ongeval meegemaakt te hebben. Van hen ( $N=656$ ) rapporteert 36% dit bij sommige ritten, (7%) bij bijna elke rit en (3%) zelfs bij elke rit. Deze ervaringen hangen samen met snelheid: jongeren in hogere snelheidsklassen rapporteren significant vaker een bijna-ongeval ( $\chi^2_{(4)} = 11.31$ ,  $p = .023$ ).

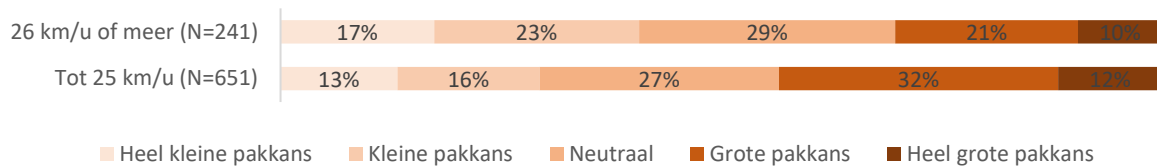
Bijna de helft van de jongeren die in de afgelopen 4 weken een bijna-ongeval meemaakte (42%) geeft aan dat deze ervaring leidt tot blijvende gedragsverandering: 27% van hen geeft aan voorzichtiger te zijn geworden en 15% houdt zich beter aan de regels. Een kleine groep (8%) geeft aan dat hun gedrag tijdelijk is veranderd. Toch zegt ook een grotere groep (40%) dat hun gedrag niet is aangepast en 2% van de jongeren geeft aan minder voorzichtig te rijden dan voorheen. Een chi-kwadraattoets toonde een sterk significant verband tussen de frequentie van bijna-ongevallen en gedragsverandering ( $\chi^2_{(24)} = 1034.96$ ,  $p < .001$ ), wat erop wijst dat jongeren die vaker een bijna-ongeval meemaakten, ook vaker hun gedrag aanpasten. De interviews laten zien dat wanneer jongeren schrikken van bijna-ongevallen ze hun rijgedrag tijdelijk of blijvend aanpassen om herhaling te voorkomen.

#### 4.4 Jongeren kunnen hun fatbike tijdelijk terugzetten naar 25km per uur bij politiecontroles

Bijna alle jongeren weten dat politiecontroles met rollerbanken bestaan, via nieuws, sociale media of via hun omgeving. Toch ervaren de geïnterviewde jongeren de pakkans als laag: slechts enkelen zijn gecontroleerd, vaak zonder gevolgen. Uit de vragenlijst blijkt 32% wel eens gecontroleerd is door de politie. Ook hier blijkt er geen direct verband tussen de ervaring van een politiecontrole en de inschatting van de pakkans ( $\chi^2_{(4)} = 7.99$ ,  $p = .092$ ), noch tussen gebruiksfrequentie en pakkans ( $\chi^2_{(12)} = 11.64$ ,  $p = .475$ ). Jongeren die vaker een politiecontrole hebben meegemaakt of hun fatbike vaker gebruiken, schatten de kans dat ze gecontroleerd worden niet minder of meer in.

Veel jongeren weten hoe ze hun fatbike tijdelijk kunnen terugzetten naar 25 km/u – bijvoorbeeld door twee keer op een knop te drukken of de gashendel te verwijderen. Instructievideo's op sociale media maken deze handelingen eenvoudig en breed toegankelijk bleek uit gesprekken. Eén deelnemer noemde een whatsapp-groep met meer dan 300 jongeren op scooters en fatbikes waarin actief wordt gewaarschuwd voor controle-posten. Uit de vragenlijst blijkt ook dat jongeren die voornamelijk via nieuws(apps) hun informatie halen over fatbikes, de pakkans juist hoger inschatten ( $\chi^2_{(4)} = 14.03$ ,  $p = .007$ ).

Hoe hoog de subjectieve pakkans is, wisselt in de statistische analyse: 40% schat de subjectieve pakkans groot tot heel groot in, terwijl 32% de subjectieve pakkans juist klein tot heel klein inschat. Daarnaast is gekeken naar de invloed van snelheid op de pakkans:



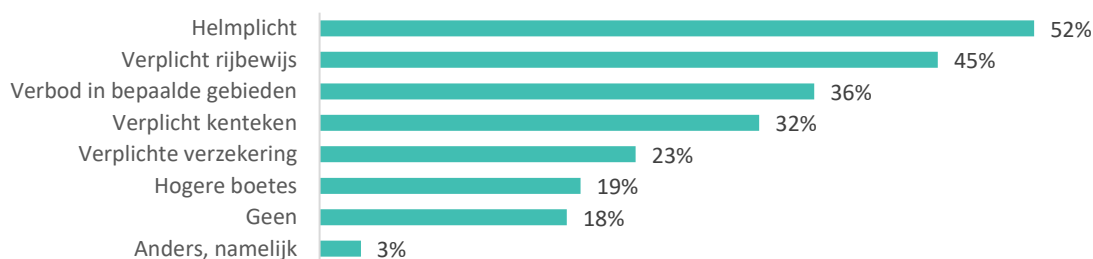
Figuur 7. Snelheid en de subjectieve pakkans.

Jongeren die sneller rijden, schatten de subjectieve pakkans significant lager in ( $\chi^2_{(4)} = 15.29$ ,  $p = .004$ ), met een lineaire trend: hoe hoger de snelheid, hoe lager men de subjectieve pakkans inschat. Jongeren die bewust opvoeren hebben gemiddeld ook een lagere inschatting van de pakkans ( $\chi^2_{(4)} = 16.38$ ,  $p = .003$ ), wat erop wijst dat subjectieve pakkans een belangrijke gedragsbepaler is.

#### 4.5 Jongeren staan wisselend tegenover nieuwe maatregelen

Uit de interviews blijkt dat de meeste jongeren geo-fencing een goed idee vinden, vooral op drukke locaties zoals stadscentra, scholen en parken. Ze waarderen het omdat het de veiligheid vergroot en snelheidslimieten afdwingt. Ook jongeren met opgevoerde fatbikes zien voordelen: binnen risicogebieden rijden ze automatisch een veilige snelheid, terwijl ze daarbuiten harder kunnen gaan. Een kleine groep jongeren uitte echter zorgen over plotselinge snelheidsbeperkingen, omdat abrupt remmen onverwachte risico's kan veroorzaken. Over snelheidsbegrenzers zijn de meningen verdeeld: sommigen zien ze als stimulans voor verantwoord rijden, anderen ervaren ze als inbreuk op privacy en persoonlijke vrijheid.

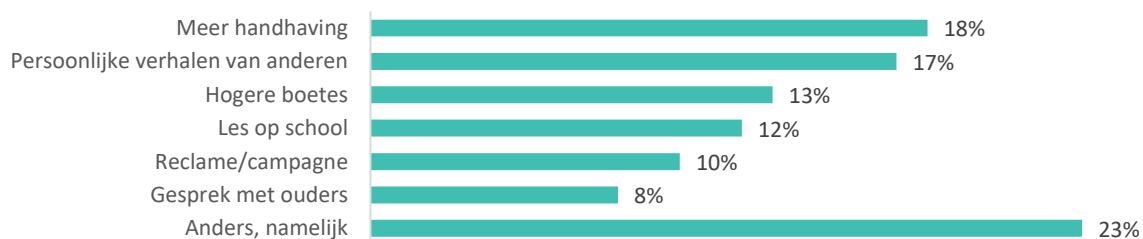
In de vragenlijst is gevraagd wat voor jongeren de maatregel zou zijn die ertoe leidt dat ze hun fatbike zouden verkopen. Meer dan de helft (52%) zegt dat ze hun fatbike zouden verkopen wanneer de helmplicht wordt ingevoerd en bijna de helft (45%) bij het invoeren van een verplicht rijbewijs (Figuur 9). Daarna volgt een verbod in bepaalde gebieden en het hebben van een verplicht kenteken waarbij 36% en respectievelijk 32% hun fatbike zouden verkopen. In plaats van de fatbike kiezen jongeren het vaakst voor de scooter (34%), gevolgd door de reguliere e-bike (16%).



Figuur 8. Welke maatregelen leiden tot de verkoop van fatbikes onder jongeren?

#### 4.6 Meer handhaving, hogere boetes en persoonlijke verhalen stimuleren verkeersveilig gedrag

Een aantal jongeren (18%) gaf in de vragenlijst aan dat meer handhaving hen het meest stimuleert om zich veiliger in het verkeer te gedragen. Figuur 10 geeft weer dat het gevolgd wordt door persoonlijke verhalen van anderen (17%) en hogere boetes (13%).



Figuur 9. Belangrijkste maatregelen voor veiliger verkeersgedrag.

De categorie 'Anders, namelijk' bestaat voornamelijk uit jongeren die zeggen dat niets hen veiliger door het verkeer zou laten gaan omdat ze al veilig genoeg rijden, een enkeling noemt een leeftijdsgrens.

In de interviews kwamen verschillende concrete maatregelen naar voren om jongeren in het algemeen veiliger op de fatbike te laten rijden:

- **Meer handhaving en hogere boetes:** Voor jongeren geven strengere en frequentere controles hen het gevoel geven dat overtredingen daadwerkelijk bestraft worden. Boetes zouden volgens hen hoger kunnen zijn, bijvoorbeeld tot het bedrag van de fatbike zelf, om de pakkans en het afschrikwekkende effect te vergroten.
- **Voorlichting op scholen:** Het is volgens jongeren belangrijk dat scholen betere voorlichting geven over de risico's en gevolgen van het opvoeren van fatbikes. Dit gaat zowel over de kans op ongevallen als over de mogelijke boetes en straffen, zodat jongeren bewustere keuzes kunnen maken.
- **Flitsers:** Enkele jongeren noemden flitsers die snelheid meten en overtreders beboeten. Ze zien dit als effectief, mits een koppeling mogelijk is met een ID-systeem voor de fatbike.
- **Helmplicht:** Een jongere die in de interviews aangaf zelf een helm te dragen, vindt dat helmgebruik op de fatbike verplicht moet worden. Over het algemeen dragen jongeren een helm eerder op een scooter dan op een fatbike, omdat scooters zwaarder, moeilijker bestuurbaar en sneller zijn.
- **Campagnes:** Campagnes zoals *'t kan hard gaan* worden vooral tijdelijk als effectief gezien: de boodschap is duidelijk en *"kort maar krachtig"*, maar zodra de campagne minder zichtbaar is, kan het gedrag terugkeren. Jongeren vinden dat campagnes goed via scholen kunnen worden ingezet en noemen posters in bushokjes als een effectieve manier om de doelgroep te bereiken.
- **Maatregelen voor fabrikanten:** Fabrikanten zouden fatbikes zo moeten ontwerpen dat opvoeren technisch onmogelijk wordt. Als dat technisch toch eenvoudig blijft, vinden jongeren dat fabrikanten hiervoor verantwoordelijk moeten worden gehouden.

#### 4.7 Technische problemen en onderhoud van de fatbike

Een derde van de jongeren heeft wel eens technische problemen gehad met hun fatbike. Jongeren die hun fiets tweedehands of online kochten, meldden vaker problemen. Het gaat dan voornamelijk om problemen met de remmen (35%). De aankooplocatie hing significant samen met het voorkomen van technische problemen ( $\chi^2_{(4)} = 11.33$ ,  $p = .023$ ), waarbij de hoogste percentages voorkwamen bij tweedehands (46%) en online aankopen (40%). Onderstaande percentages zijn gecontroleerd voor het aantal jongeren dat op die fiets fietst (groeps-grootte).



Figuur 10. Aankooplocatie en technische problemen.

Daarnaast zijn ervaren technische problemen gerelateerd aan snelheid en gebruiksfrequentie. Jongeren in de hoogste snelheidsklasse (meer dan 40 km/u) hebben significant vaker last van een technisch probleem (OR = 2.34;  $p = .064$ ), net als jongeren die hun fatbike dagelijks gebruiken (OR = 2.93;  $p = .171$ ).

Onderhoud wordt op verschillende manieren geregeld: 41% van de jongeren brengt hun fatbike naar de fietmaker, terwijl 33% zelf het onderhoud doet. Dit wordt gevolgd door ouders (16%), vrienden (5%) en een kleine groep die helemaal niets aan onderhoud doet (5%).



## Conclusie



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## Hoofdstuk 6: Conclusie en aanbevelingen

Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen in het risicogedrag wat jongeren vertonen op de fatbike, en de achterliggende factoren daarvoor. In dit hoofdstuk wordt op basis van de onderzoeksresultaten een conclusie geformuleerd en er worden aanbevelingen gedaan om in te spelen op de onderliggende redenen die jongeren aanzetten tot risicogedrag.

### 5.1 Mediaberichtgeving heeft tegengestelde effecten op het risicogedrag bij jongeren met een fatbike

Mediaberichtgeving over fatbikes heeft twee tegengestelde effecten op jongeren. Bij de meeste jongeren roept deze berichtgeving afwijzing op en bij sommigen stimuleert zij juist bewust en verantwoord gebruik. Volgens jongeren richt de media-aandacht rond fatbikes zich vooral op negatieve thema's, zoals onveiligheid, diefstal en roekeloos rijgedrag. De meesten herkennen zich daar niet in en nemen zelfs afstand van dat imago, wat erop wijst dat de berichtgeving hen niet aanzet tot risicogedrag, maar juist het tegenovergestelde effect heeft. Tegelijkertijd is er een kleinere groep jongeren, met name degenen die sneller rijden, die zich wél herkent in het negatieve beeld. Volgens de theorie draagt negatieve framing bij aan de normalisatie van negatief gedrag, wat de identificatie van risicovolle rijders met dit gedrag kan versterken. Mediaberichtgeving kan dus zowel afwijzing oproepen bij jongeren die zich er niet in herkennen, als identificatie versterken bij jongeren die het risicogedrag juist vertonen.

### 5.2 Expliciete ouderlijke grenzen bieden mogelijk weerstand aan groepsdruk

De sociale omgeving speelt een grote rol in het risicogedrag van jongeren met een fatbike: vrienden kunnen risicogedrag stimuleren, terwijl ouderlijke betrokkenheid dit juist afremt. Jongeren met meer vrienden die een fatbike hebben, rijden vaker harder of voeren hun fiets vaker op, vooral wanneer ze groepsdruk ervaren om dat te doen. Deze subjectieve sociale norm binnen vriendengroepen kan jongeren het gevoel geven dat sneller rijden acceptabel is, waardoor zij eerder geneigd zijn dit gedrag over te nemen. Daartegenover staat dat ouderlijke betrokkenheid een belangrijke beschermende factor vormt. Hoe meer ouderlijke invloed jongeren ervaren hoe vaker zij zich aan de snelheidslimiet houden. Zelfs wanneer ouders alleen geïnformeerd zijn over de maximale snelheid, blijven jongeren vaker binnen de toegestane limiet. Daarnaast hebben jongeren die helemaal geen ouderlijke invloed ervaren 5,6 keer meer kans om hun fatbike bewust op te voeren<sup>3</sup>. Door grenzen te stellen en aandacht te besteden aan veiligheid, verkleinen ouders mogelijk de kans op risicogedrag. Zo kan ouderbetrokkenheid helpen weerstand te bieden aan groepsdruk.

### 5.3 Bijna-ongevallen leiden niet altijd tot blijvende gedragsverandering

Persoonlijke ervaringen met bijna-ongevallen vergroten het risicobewustzijn bij jongeren, maar leiden niet altijd tot blijvende gedragsverandering. Jongeren die vaker een bijna-ongeval meemaken, passen hun rijgedrag vaak aan, bijvoorbeeld door voorzichtiger te rijden of zich beter aan de regels te houden. Deze verandering kan tijdelijk of blijvend zijn, afhankelijk van de intensiteit van de ervaring. Tegelijkertijd past een groot deel van deze jongeren hun gedrag niet aan. Een bijna-ongeval impliceert dat het nog net goed ging; jongeren kunnen dit interpreteren als bewijs van hun eigen vaardigheden, waardoor ze zichzelf overschatten en het risico op een daadwerkelijk ongeval onderschatten. Hoe persoonlijke ervaringen gedrag beïnvloeden, verschilt sterk per individu; negatieve ervaringen leiden bij sommige jongeren tot veiliger rijden, maar dit effect is niet universeel.

### 5.4 Lage subjectieve pakkans en zelfoverschatting zorgen voor onderschatting van de risico's

Het gedrag van jongeren op de fatbike wordt bepaald door een spanningsveld tussen risico en beloning. Aan de ene kant remmen factoren zoals angst voor boetes en politiecontroles, zorgen over veiligheid, ouderlijke afkeuring, waardoor de meeste jongeren zich aan de snelheidslimiet houden. Aan de andere kant zijn er jongeren die hun fatbike wel opvoeren om harder te kunnen rijden en de bijbehorende adrenaline en snelheid te ervaren. Bij deze jongeren vertaalt kennis over risico's zich niet automatisch in veiliger gedrag. Het technische gebruiks-

---

<sup>3</sup> Dit resultaat moet voorzichtig worden geïnterpreteerd omdat het 'bewust opvoeren' alleen is uitgevraagd onder jongeren van wie de fatbike al harder ging dan de toegestane snelheid.

gemak en de lage subjectieve pakkans spelen hierin mee. De eenvoud waarmee de fatbike kan worden opgevoerd nodigt jongeren uit hiermee te experimenteren. Vaak weten deze jongeren hoe ze de fatbike tijdelijk terug kunnen zetten naar 25 km/u om negatieve gevolgen zoals controles en boetes te vermijden<sup>4</sup>. Ook gebruiken zij vaker een wegtrekgashendel, die eenvoudig van het stuur kan worden verwijderd of verborgen. Dit maakt dat de subjectieve pakkans verder verlaagd wordt. De politie is bezig met passende controles hiervoor. Daarnaast speelt zelfoverschatting een rol: sommige jongeren denken dat zij risico's beter kunnen inschatten of vermijden dan anderen, waardoor ze hun kans op ongelukken te laag inschatten. Een lage subjectieve pakkans, technisch gemak en zelfoverschatting, zorgen ervoor dat jongeren de risico's van te hard rijden op de fatbike onderschatten.

### 5.6 Problemen met remmen komen het meest voor

Frequent gebruik en hoge snelheid verhoogt het risico op technische problemen, voornamelijk bij de remmen en remblokken. Jongeren die hoge snelheden rijden (meer dan 40 km/u) hebben tot 2,3 keer meer kans op dergelijke problemen. Veel fatbikes zijn eenvoudig op te voeren en sommigen zijn bij aankoop al sneller dan toegestaan. Dagelijks gebruik verhoogt het risico op technische problemen zelfs met 2,9 keer ten opzichte van maandelijks gebruik. Intensief gebruik in combinatie met het opvoeren van de fiets verhoogd niet alleen de kans op technische defecten, maar ook het risico op ernstig letsel bij ongevallen wanneer de remmen niet goed functioneren. Het is daarom van groot belang bij aankoop de staat van de fiets en de snelheid te checken, de remmen regelmatig te controleren en waar nodig te onderhouden.

### 5.7 Weerstand tegen maatregelen die de rijervaring en het sociale imago beïnvloeden

Jongeren accepteren veiligheidsmaatregelen vooral wanneer zij het gevoel hebben dat hun autonomie zo min mogelijk wordt beperkt. Hoewel geofencing op drukke locaties ook leidt tot lagere snelheid, ervaren jongeren deze maatregel als relatief acceptabel omdat de beperking plaatsgebonden is en de rijvrijheid daarbuiten behouden blijft. Een permanente snelheidsbegrenzer beïnvloedt daarentegen continu hun rijervaring en wordt daarom als veel restrictiever gezien. Het controleren van snelheidsbegrenzers door de politie roept bovendien zorgen op over privacy. Een helmplicht wordt eveneens als een directe inperking van vrijheid en rijbeleving ervaren; bijna de helft van de jongeren zegt hun fatbike te zullen verkopen als een helmplicht wordt ingevoerd, wat laat zien dat het sociale imago van de fiets zwaarder weegt dan het bezit zelf. Beleidsmakers kunnen een helmplicht effectief inzetten om ernstig hoofd- en hersenletsel te verminderen, maar moeten rekening houden met mogelijke weerstand en verschuiving naar andere vervoersmiddelen, zoals scooters, waarvoor ook een helmplicht geldt.

### 5.8 Aanbevelingen

- **Verhoog de subjectieve pakkans:** Naast technische barrières is het belangrijk om de subjectieve pakkans te verhogen, zodat jongeren beseffen dat te hard rijden daadwerkelijk consequenties kan hebben. Dit kan bijvoorbeeld door zichtbare en consequente handhaving, gerichte verkeerscontroles, preventieve gesprekken op school en duidelijke communicatie over risico's en mogelijke boetes. Omdat jongeren aangeven dat campagnes vaak slechts een tijdelijk effect hebben, is het belangrijk om campagnematerialen structureel en doorlopend in te zetten. Zo blijft de subjectieve pakkans consistent hoger en wordt het effect van de campagne langduriger. Een hogere en blijvende subjectieve pakkans maakt risicogedrag minder aantrekkelijk en vergroot de kans dat jongeren zich aan de toegestane snelheden houden.
- **Communicatiestrategie benadrukt het gewenste gedrag:** Een communicatiestrategie die uitsluitend de risico's benadrukt, kan onbedoeld risicogedrag versterken. Vermijd daarom negatieve framing die risicovol gedrag expliciet laat zien of sensationeel maakt, aangezien jongeren die zich met dit gedrag identificeren hierdoor extra worden gestimuleerd. Een aanvulling op de boodschap over boetebragen is om beter aan te sluiten op de leefwereld van jongeren en te focussen op veilig gebruik. Zo wordt de

---

<sup>4</sup> Handhaving is binnenkort bevoegd in het instellingenmenu te kijken om te zien of de fatbike harder kan dan 25 km/u (Ministerie van Justitie en Veiligheid & Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025).

juiste sociale norm uitgedragen en herkennen de meeste jongeren zich in de boodschap. Een effectieve communicatiestrategie erkent de voordelen van de fatbike en verbindt deze aan gewenst en verantwoord gedrag.

- ▶ **Vergroot ouderbetrokkenheid:** Ouders kunnen een belangrijke rol spelen door in gesprek te gaan met hun kinderen over veilig fatbikegebruik, snelheidslimieten en veelvoorkomende risico's. Om dit te ondersteunen, is het nuttig hen te voorzien van toegankelijke informatie en praktische tools, zoals gesprekskaarten, voorbeeldvragen en richtlijnen voor afspraken, zodat zij hun voorbeeldrol effectief kunnen vervullen. Tot slot kan een integrale aanpak; samenwerking tussen scholen, gemeenten en ouders bijdragen aan een gedeelde verantwoordelijkheid en een consistente boodschap over veilig fatbikegebruik, waardoor zowel thuis als in de sociale omgeving dezelfde positieve norm wordt uitgedragen.
- ▶ **Koppel bijna-ongevallen aan gerichte educatie:** Omdat bijna-ongevallen het risicobewustzijn vergroten maar niet automatisch leiden tot blijvende gedragsverandering, is het belangrijk deze ervaringen te ondersteunen met gerichte educatie. Een belangrijk onderdeel is het aanbieden van ervaringsgerichte elementen in een veilige omgeving, zodat jongeren risicovolle situaties concreet kunnen ervaren zonder daadwerkelijk gevaar te lopen. Hierdoor worden ze geconfronteerd met de mogelijke gevolgen van hun gedrag. Tegelijkertijd kan het bevorderen van positieve sociale normen, bijvoorbeeld via peer-to-peer educatie, gewenst gedrag bevestigen en risicovol gedrag minder aantrekkelijk maken. Door persoonlijke ervaringen te combineren met gerichte oefening en sociale ondersteuning, kan tijdelijk bewustzijn worden vertaald naar duurzaam verantwoord rijgedrag.
- ▶ **Fabrikanten moeten opvoeren onmogelijk maken:** Om risicogedrag te beperken en jongeren te beschermen tegen het onbewust gebruiken van een juridisch illegale fatbike, zouden fabrikanten maatregelen moeten nemen om het technisch opvoeren van fatbikes onmogelijk of aanzienlijk lastiger te maken. Omdat de rechtspraak uitgaat van de enkele mogelijkheid om harder dan 25 km/u te kunnen rijden, lopen jongeren nu het risico op sancties zonder dat zij weten dat hun voertuig technisch aanpasbaar is. Een goede technische beveiliging voorkomt bovendien dat jongeren de snelheid tijdelijk kunnen terugzetten bij controles om boetes te vermijden. Mogelijke maatregelen zijn gesloten softwaresystemen, niet-te-verwijderen gashendels en verbeterde beveiliging tegen manipulatie.
- ▶ **Controle op kwaliteit en onderhoud:** Controle van kwaliteit en onderhoud moet worden gestimuleerd, vooral bij tweedehands of online aangekochte fatbikes. Jongeren en ouders moeten zich bewust worden van veelvoorkomende technische problemen, met name remproblemen, en van het belang van regelmatige checks en onderhoud. Daarnaast is het wenselijk om bij aankoop, zowel nieuw als tweedehands, een technische veiligheidscheck te laten uitvoeren, zodat fatbikes die al harder rijden of defecte onderdelen hebben tijdig worden hersteld. Door technische keuringen te stimuleren en kennis over onderhoud te vergroten, wordt de kans op defecten kleiner en de veiligheid verbeterd.

Veilig fatbikegebruik vraagt om een integrale aanpak, waarbij handhaving, structurele campagnes, educatie, betrokken ouders en veilige productontwerpen elkaar versterken om jongeren te helpen veilig rijgedrag te ontwikkelen binnen een sociale norm waarin beheerst en snelheidsbewust rijden de standaard is.



## Bronnen



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## Bronnen

- Algemeen Dagblad (2024). EU verklaart populaire Ouxi-fatbike illegaal, groot risico op ongevallen en verwondingen. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/binnenland/eu-verklaart-populaire-ouxi-fatbike-illegaal-groot-risico-op-ongevallen-en-verwondingen~ae84c2b9/>
- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior*. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action-control: From cognition to behavior* (pp. 11–39). Springer.
- BNR (2024). RAI-vereniging introduceert keurmerk voor veilige e-bikes. Geraadpleegd via: <https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10561071/rai-vereniging-introduceert-keurmerk-voor-veilige-e-bikes>
- Bright (2024). Keurmerk voor veilige e-bike en dus ook fatbike in de maak. Geraadpleegd via: <https://www.bright.nl/nieuws/1238416/keurmerk-voor-veilige-e-bike-en-dus-ook-fatbike-in-de-maak.html>
- DTV (2024). Geraadpleegd via: Maatregelen verkeersveiligheid | Tweede Kamer der Staten-Generaal.
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (2024). ILT legt beslag op ruim 16.500 fatbikes. <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2024/09/12/ilt-legt-beslag-op-ruim-16.500-fatbikes>
- Kamerbrief (2025). Verkeersveiligheid elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/08/28/verkeersveiligheid-elektrische-fietsen-en-lichte-elektrische-voertuigen>
- Junger, M., West, R., & Timman, R. (2005). *Crime and risky behavior in young people*. International Journal of Behavioral Development, 29(6), 540–550.
- Letselschade.nu (2025). Campagne tegen opgevoerde fatbikes moet zorgen voor bewustwording onder jongeren van risico's op ernstige ongevallen. Geraadpleegd via: [https://www.letselschade.nu/verkeer-verkeersaansprakelijkheid/campagne-tegen-opgevoerde-fatbikes-moet-zorgen-voor-bewustwording-onder-jongeren-van-risicos-op-ernstige-ongevallen/#google\\_vignette](https://www.letselschade.nu/verkeer-verkeersaansprakelijkheid/campagne-tegen-opgevoerde-fatbikes-moet-zorgen-voor-bewustwording-onder-jongeren-van-risicos-op-ernstige-ongevallen/#google_vignette)
- Ministerie van Justitie en Veiligheid & Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2025). *Antwoorden Kamer vragen over de handhaving van opgevoerde fatbikes*. Geraadpleegd van [Antwoorden Kamervragen over de handhaving van opgevoerde fatbikes | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)
- NOS (2024a). Ziekenhuizen registreren een week lang alle fatbike ongelukken. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2539012-ziekenhuizen-registreren-een-week-lang-alle-fatbike-ongelukken>
- NOS (2024c). Meerderheid tweede kamer stemt voor helmplicht en verbod op fatbike onder de 14. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2538348-meerderheid-tweede-kamer-stemt-voor-helmplicht-en-verbod-op-fatbike-onder-de-14>
- Openbaar Ministerie (2025). Leskaart Fatbikes, scooters en risicovol gedrag in het verkeer. Geraadpleegd via: <https://www.om.nl/documenten/publicaties/om-onderdelen/om-spaces/map/leskaart-fatbikes-scooters-en-risicovol-gedrag-in-het-verkeer>
- Overheid.nl (2025). Maatregelen verkeersveiligheid: motie van leden Olger, Van Dijk en Veltman. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-1162.html>
- Het Parool (2025). Enschede verbant als eerste stad de fatbike: 'Zijn scooters vermomd als fietsen'.

Geraadpleegd via: [Enschede verbant als eerste stad de fatbike: 'Zijn scooters vermomd als fietsen' | Het Parool](#)

Politie.nl (2024). Politie pleit voor gezamenlijke aanpak opgevoerde e-bikes. Geraadpleegd via: <https://www.politie.nl/nieuws/2024/september/5/00-politie-pleit-voor-gezamenlijke-aanpak-opgevoerde-e-bikes.html>

Rijksoverheid (2024). Vraag en antwoord: welke regels gelden voor mijn elektrische fiets. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-mijn-elektrische-fiets-e-bike>

Rijksoverheid (2025). Minister Tieman neemt maatregelen tegen gevaarlijke situaties met fatbikes en andere e-bikes. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2025/08/28/minister-tieman-neemt-maatregelen-tegen-gevaarlijke-situaties-met-fatbikes-en-andere-e-bikes>

Rozendaal, E. (2020). Media-empowerment: Een gedragsverandering benadering van media-educatie. Geraadpleegd via: [https://www.nationaalmediapaspoort.nl/images/pdf/Media-empowerment\\_NL.pdf](https://www.nationaalmediapaspoort.nl/images/pdf/Media-empowerment_NL.pdf)

RTL (2024). Bijna iedereen wil dat fatbike onder de 16 jaar wordt verboden. Geraadpleegd via: <https://www.rtl.nl/nieuws/artikel/5468035/fatbike-onderzoek-rtl-nieuwspanel-peiling-overlast-verbieden-elektrische>

TeamAlert (2024). Jongeren en de fatbike. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/jongeren-en-de-fatbike/>

Tweede kamer der Staten-Generaal (2025). Plenair verslag 97<sup>e</sup> vergadering. Geraadpleegd via: [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire\\_verslagen/detail/2023-2024/97](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail/2023-2024/97)

VeiligheidNL (2024a). Bijna honderd fatbikers op spoedeisende hulp in één week tijd. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/actueel/bijna-honderd-fatbikers-op-spoedeisende-hulp-een-week-tijd>

VeiligheidNL (2024b). E-bike en fatbike zorgen voor relatief veel hersenletsel. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/actueel/e-bike-en-fatbike-zorgen-voor-relatief-veel-hersenletsel>

VeiligheidNL (2025). Aantal SEH-bezoeken door ongeval met e-bike in vijf jaar tijd fors toegenomen. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/actueel/aantal-seh-bezoeken-door-ongeval-met-e-bike-vijf-jaar-tijd-fors-toegenomen>

VVN (2023). Aantal Fatbikes groeit in rap tempo sinds ingang van de helmplicht voor snorfietsen. Geraadpleegd via: <https://vvn.nl/nieuws/aantal-fatbikes-groeit-in-rap-tempo>

VVN (2024a). Onderzoek Veilig Verkeer Nederland: brede steun voor nieuwe regelgeving rondom fatbikes. Geraadpleegd via: <https://vvn.nl/nieuws/onderzoek-veilig-verkeer-nederland-brede-steun-voor-nieuwe-regelgeving-rondom-fatbikes>

VVN (2024b). 'Bijna dagelijks zien we patiënten die een ongeluk hebben gekregen met hun elektrische fiets'. Geraadpleegd via: <https://vvn.nl/nieuws/bijna-dagelijks-zien-we-patiënten-die-een-ongeluk-hebben-gekregen-met-hun-elektrische-fiets>



## Bijlage



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## Bijlage: Vragenlijst

Hey! ✨ Heb jij een Fatbike & ben je tussen de 12-25 jaar?

👤 Vul in & maak kans op €50! ⚡ Duurt max 6-7 minuutjes! 🎁 De winnaar wordt 4 november bekend gemaakt op @younginfluencenl.

*We gebruiken je antwoorden alleen voor dit onderzoek. Alle data wordt anoniem gebruikt en na het onderzoek verwijderd. Voor meer check: <https://teamalert.nl/privacyverklaring/>*

### Demografische gegevens

1. Hoe oud ben jij? [invulveld cijfer] → Exit als <12 of >25
2. Ik ben...
  - Man
  - Vrouw
  - Non-binair / genderfluïde
  - Anders, namelijk... [invulveld]

### Fatbikegebruik, technische problemen en onderhoud

3. Wat voor soort fatbike heb je?  
[invulveld]
4. Hoe vaak rijd je op een fatbike?
  - Elke dag
  - Elke week
  - Elke maandag
  - Minder dan 1 keer per maandag
  - Ik rijd nooit op een fatbike → Exit
5. Hoe vaak check jij jouw fatbike op slijtage of iets dat niet werkt?
  - Nooit
  - Soms
  - Regelmatig
  - Vaak
  - Elke dag
6. Heb je ooit een technisch probleem gehad bij jouw fatbike?
  - Ja, namelijk [invulveld]
  - Nee
7. Wie doet het onderhoud aan jouw fatbike?
  - Ikzelf
  - Vrienden/bekenden
  - Mijn ouder(s)
  - Fietsenmaker
  - Niemand

**8. Waar is jouw fatbike gekocht?**

- Winkel
- Online
- Tweedehands
- Via-via
- Ik weet het niet/ik heb hem gekregen

**9. Heeft jouw fatbike een gashendel?**

*Duim = op het stuur met duim te bedienen*

*Wegtrek = van het stuur af te halen in 1 seconde*

*Standaard = een handvat die je naar achteren kan draaien*

- Ja, een duimgashendel
- Ja, een wegtrek gashendel
- Ja, een standaard gashendel
- Nee → **doorsturen naar vraag 11**

**10. Waar heb je deze gashendel gekocht?**

- Winkel
- Online
- Tweedehands
- Via-via
- Weet ik niet

**Snelheid en opvoeren**

**11. Hoe hard kan jouw fatbike rijden op een recht stuk?**

- Tot 25km/u
- 26-30 km/u → **doorsturen naar vraag 14**
- 31-40 km/u → **doorsturen naar vraag 14**
- Meer dan 40 km/u → **doorsturen naar vraag 14**
- Weet ik niet → **doorsturen naar vraag 14**

**12. Waarom heb je hem nu niet opgevoerd?**

- Hij gaat al hard genoeg
- Te gevaarlijk
- Angst voor boetes
- Ouders willen het niet
- Ik weet niet hoe het moet
- Het is te moeilijk
- Anders, namelijk... **[invulveld] [Exclusief antwoord]**

**13. Hoe groot is de kans dat je jouw fatbike opvoert binnen een jaar?**

- Helemaal niet groot → **doorsturen naar vraag 16**
- Niet groot → **doorsturen naar vraag 16**
- Neutraal → **doorsturen naar vraag 16**
- Groot → **doorsturen naar vraag 16**
- Heel groot → **doorsturen naar vraag 16**

**14. Ging jouw fatbike al zo snel toen je hem kocht?**

- Ja → **doorsturen naar vraag 16**

- Nee, ik heb hem opgevoerd

**15. Waarom heb je jouw fatbike opgevoerd?** *(Meerdere opties mogelijk)*

- Sneller zijn
- Stoer of leuk
- Omdat vrienden het doen
- Anders, namelijk... [invulveld] [Exclusief antwoord]

### Pakkans, politiecontrole en gevolgen

**16. Hoe groot is volgens jou de kans dat je een boete krijgt als je op een opgevoerde fatbike rijdt?**

- Heel klein
- Klein
- Neutraal
- Groot
- Heel groot

**17. Ben je zelf al eens door de politie gecontroleerd terwijl je op de fatbike reed?**

- Ja
- Nee → doorsturen naar vraag 19

**18. Wat gebeurde er toen?**

[Invulveld]

**19. Wat denk je dat er allemaal kan gebeuren als iemand gepakt wordt met een opgevoerde fatbike?**

*(Meerdere antwoorden mogelijk)*

- Boete krijgen
- Fatbike wordt in beslag genomen
- Verplichte technische keuring
- Waarschuwing van de politie
- Problemen met de verzekering/niet verzekerd zijn
- Een aantekening op het strafblad
- Geen idee wat de gevolgen zijn [Exclusief antwoord]
- Niks, de politie doet hier meestal niks aan [Exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

### Mediaberichtgeving

**20. Waar kijk jij vooral als je iets over fatbikes wilt weten?** *(Meerdere antwoorden mogelijk)*

- Nieuwsapps of nieuws via tv (NOS, NU.nl etc)
- Instagram
- Tiktok
- X
- Facebook
- Forums (voorbeeld: Reddit)
- Youtube
- Anders, namelijk... [Invulveld]

**21. In hoeverre herken jij jezelf in hoe de media over fatbikes praat?** *(Leg kort uit hoe dat komt)*

- Helemaal niet [invulveld]
- Niet [invulveld]

- Neutraal [invulveld]
- Redelijk goed [invulveld]
- Heel goed [invulveld]

### Sociale omgeving

**22. Hoeveel van jouw vrienden hebben een fatbike?**

- Geen
- Een paar
- De meesten
- Iedereen
- Weet ik niet

**23. Ik ervaar druk vanuit mijn vrienden om mijn fatbike op te voeren**

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

**24. Weten jouw ouders hoe hard jouw fatbike kan rijden?**

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

**25. Mijn ouders hebben invloed op mijn keuze om mijn fatbike wel of niet op te voeren**

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

### Bijna-ongevallen

**26. Hoe vaak heb je in de afgelopen 4 weken tijdens het rijden van de fatbike gedacht: "Dat ging maar net goed!"**

- Nooit
- Bijna nooit
- Tijdens sommige ritten
- Tijdens bijna elke rit
- Tijdens elke rit

**27. Heeft die ervaring je rijgedrag veranderd? (Leg kort uit hoe)**

- Ik ben voorzichtiger geworden [invulveld]
- Ik houd me beter aan de regels [invulveld]
- Mijn gedrag is tijdelijk veranderd, maar nu weer zoals eerst [invulveld]
- Nee, ik rijd nog steeds zoals altijd [invulveld]
- Ik rijd juist minder voorzichtig dan eerst [invulveld]
- Weet ik niet [invulveld]

## Maatregelen en vervangend vervoer

**28. Welke strengere regels zouden voor jou een reden zijn om je fatbike te verkopen?** *(Meerdere antwoorden mogelijk)*

- Helmplicht
- Verbod in bepaalde gebieden (zoals binnenstad/schoolomgeving)
- Hogere boetes
- Verplichte verzekering
- Meer politiecontroles
- Verplicht kenteken
- Verplicht rijbewijs
- Geen van de bovenstaande **[Exclusief antwoord]**
- Anders, namelijk... **[Exclusief antwoord]**

**29. Welk vervoermiddel zou je dan kiezen?**

- **[invulveld]**

**30. Wat zou ervoor zorgen dat je nóg veiliger rijdt?**

- Hogere boetes
- Persoonlijke verhalen van anderen
- Les op school
- Gesprek met ouders
- Meer handhaving
- Reclame/campagne
- Anders, namelijk... **[invulveld]**

## Afsluiting vragenlijst

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

- Ja natuurlijk, dit is mijn mail: **[invulveld]**
- Nee, liever niet

**32. Zouden we jou over dit onderwerp mogen benaderen, wanneer nodig?**

- Je mag mij benaderen voor vervolgonderzoek
- Je mag mij benaderen voor een interview met de pers
- Nee, liever niet **[Exclusief antwoord]**

**33. Heb je nog vragen, opmerkingen of wil je nog iets extra's vertellen? Hieronder kan je alles kwijt!**

- **[invulveld]**

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