

jongeren met **impact**

A man with short dark hair and sunglasses is sitting on a black fatbike. He is wearing a white t-shirt, black pants, and a black backpack. He is looking back over his shoulder towards the camera. The bike has large, thick tires and a black frame. The background is a modern building with large windows and concrete walls.

TeamAlert

JONGEREN EN FATBIKES

Actualiteitenonderzoek



Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Stan Alewijnse en Saar Hadders

Juni 2024

© 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

3

De fatbike is een veelbesproken fenomeen in het nieuws. Hoewel het eerder vaak ging over het vernieuwende en stoere karakter van dit type e-bike (Bright, 2019; Parool, 2021), kwamen fatbikegebruikers het laatste jaar veelal negatief in het nieuws. Zo zorgen ze voor veel “ergernis en overlast” (NOS, 2024) en zijn ze “bijna even verguisd als populair” (Parool, 2023). Ook is het aantal ongelukken met ernstig letsel onder fatbikers sterk toegenomen (VeiligheidNL, 2024). Middels vragenlijstonderzoek onderzocht TeamAlert hoe jonge fatbikegebruikers zich kenmerken en in hoeverre ze zich risicovol gedragen op de fatbike in het verkeer.

Bijna de helft van de jonge fatbikegebruikers rijdt harder dan is toegestaan

De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat, hoewel de meerderheid van de jonge fatbikegebruikers weet wat de maximumsnelheid is, meer dan de helft harder rijdt dan is toegestaan. De helft van deze jongeren geeft aan dat hun ouders weten dat hun fatbike harder kan rijden dan de maximum toegestane snelheid. Ruim één op de drie te snelle fatbikes was al zo snel bij aankoop, terwijl twee derde op een andere manier is opgevoerd.

Het imago van de fatbike in de sociale omgeving is positiever dan in het nieuws

De meeste jongeren vinden dat zowel hun vrienden als familie positief zijn over de fatbike. Hierbij geldt dat hoe jonger de fatbikegebruiker, hoe positiever hun sociale omgeving volgens hen is. Daarentegen vinden veel fatbikegebruikers dat het nieuws negatief is over de fatbike, en dat dit beeld niet klopt. Veel jongeren voelen zich niet verwant aan de groep roekeloze rijders die zo in de media wordt geschetst.

De meerderheid van jongeren vertoont risicogedrag op de fatbike

Risicovolle gedragingen die de jongeren in dit onderzoek het vaakst vertonen op de fatbike zijn muziek luisteren met twee oortjes of een koptelefoon, harder rijden dan is toegestaan en op de stoep rijden. Mannen vertonen vaker risicogedrag dan vrouwen. Daarnaast vertonen jongeren die op een opgevoerde fatbike rijden ook vaker ander risicogedrag dan jongeren die zich aan de toegestane snelheid houden.

De meerderheid van de jongeren ziet potentie in een minimumleeftijd van 16 jaar

Uit de toelichtingen van de jongeren in dit onderzoek komt naar voren dat ze vinden dat andere, met name jonge, fatbikegebruikers zich onveilig gedragen. Veel jongeren benoemen dat het rijgedrag van jongeren onder de 16 jaar op dit moment te gevaarlijk is. Jongeren onder de 16 jaar benoemen vaak dat zij zich niet identificeren met het onveilige gedrag van anderen en dat een leeftijdsgrens onnodig is.

Gedragsverandering kansrijk bij gebruik nieuw vervoersmiddel

Vanuit de literatuur weten we dat gedragsverandering een grotere kans van slagen heeft wanneer dit wordt geïmplementeerd bij het ontstaan van nieuwe gewoontes en gedrag (Verplanken et al., 2008). Dit maakt het kansrijk om jongeren, bij de aanschaf van een fatbike, voor te lichten over de wettelijke regels en gevaren omtrent fietsen op een fatbike.

Aanpak opgevoerde fatbikes noodzakelijk

Jongeren vormen een risicogroep op de fatbike door de combinatie van onervarenheid op een nieuw en snel vervoersmiddel en de jonge leeftijd (TeamAlert, 2020). Naar aanleiding van de stijgende cijfers van Spoedeisende Hulp behandelingen onder fatbikegebruikers (VeiligheidNL, 2024), is het belangrijk om snel maatregelen door te voeren. Het aanpakken van opgevoerde fatbikes kan voorkomen dat de jonge, onervaren doelgroep op een vervoersmiddel gaat rijden waarvan ze de snelheid lastig kunnen inschatten. Zolang een fatbike harder kan dan is toegestaan, zien wij deze fatbikes als bromfiets waarbij we een minimumleeftijd passend vinden.

Benieuwd naar het volledige overzicht van de resultaten, conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek naar jongeren en de fatbike? Lees dan verder!

INHOUD

1. Inleiding	5
Jongeren en de fatbike	6
2. Het onderzoek	8
Onderzoeksvragen	9
Werving	9
Representativiteit	10
Deelnemers	10
3. De resultaten	11
Gebruik	12
Motieven	14
Imago	15
Risicogedrag	16
(Bijna-)ongeval	17
Maatregelen	18
4. Conclusie	20
Conclusie	21
Aanbevelingen	22
5. Bronnen	23
6. Bijlage	25



01 | INLEIDING



01 | INLEIDING

De fatbike is een veelbesproken fenomeen in het nieuws. Hoewel het eerder vaak ging over het vernieuwende en stoere karakter van dit type e-bike (Bright, 2019; Parool, 2021), kwamen fatbikegebruikers het laatste jaar veelal negatief in het nieuws. Zo zorgen ze voor veel “ergernis en overlast” (NOS, 2024) en zijn ze “bijna even verguisd als populair” (Parool, 2023). Ook blijkt het aantal ongelukken met ernstig letsel onder fatbikers sterk toe te nemen (VeiligheidNL, 2024). Gezien de groeiende populariteit van de fatbike onder jongeren (de Gelderlander, 2023), is het belangrijk om te onderzoeken hoe jonge fatbikegebruikers zich kenmerken en in hoeverre het beeld dat de media schetsen overeenkomt met hun gedrag.

Jongeren en de elektrische fiets

In 2023 voerde TeamAlert uitgebreid onderzoek uit naar jongeren op de elektrische fiets. Hieruit blijkt dat de helft van de jongeren in het afgelopen half jaar een elektrische fiets gebruikte. De meerderheid van deze jongeren gaf aan zich wel eens risicovol te gedragen op de elektrische fiets. Omdat e-bike gebruik in het algemeen is uitgevraagd, is niet duidelijk of hetzelfde geldt voor jongeren die fatbikes gebruiken.

De fatbike verschilt van andere elektrische fietsen doordat het, door de dikke en brede banden, ontworpen is voor ruige paden. Hierdoor wordt dit vaak als een stoere variant van de elektrische fiets gezien (Radar, 2023). De fatbike is met name onder jongeren populair omdat er geen leeftijdsgrens aan zit, je geen rijbewijs nodig hebt om erop te rijden, en je geen helm op hoeft (VVN, 2023). Ook is deze fiets over het algemeen goedkoper dan andere elektrische fietsen. Door de combinatie van de hoge snelheid en de populariteit onder jongeren, roept dit de vraag op: hoe ziet de groep jonge fatbikegebruikers eruit en hoe gedragen zij zich op de fatbike?

Opvoeren

Jongeren op opgevoerde fatbikes komen vaak in het nieuws als dé boosdoener (AD, 2023). Een opgevoerde fatbike is een fatbike die sneller kan rijden dan de wettelijke

limiet van 25km/u. Doordat fatbikes relatief makkelijk zijn om op te voeren, kunnen eenvoudig snelheden worden behaald tot 45 km/u (VVN, 2023). Hoe hoger de snelheid in het verkeer, hoe minder tijd de bestuurder heeft om situaties juist in te schatten (TeamAlert, 2020). Het is daarom belangrijk om te onderzoeken in hoeverre jongeren hun fatbike opvoeren. Daarnaast onderzoeken we in welke mate deze jongeren vaker risicogedrag vertonen en (bijna-)ongevallen meemaken dan jongeren die niet op een opgevoerde fatbike rijden.

Jongeren als risicogroep

Vergeleken met volwassenen zijn jongeren meer geneigd tot het vertonen van gevaarlijk gedrag, gevoeliger voor groepsdruk en ze hebben minder zelfcontrole (SWOV, 2012; Twisk & Stelling, 2014). Daarbij geldt dat jongeren vaak onervaren zijn in het verkeer en op nieuwe vervoersmiddelen, zoals de fatbike. Uit focusgroepen van TeamAlert (2023) over de elektrische fiets kwam naar voren dat jongeren risico's vaak onderschatten en hun eigen rijvaardigheid overschatten. Met name jongens vertonen veel risicogedrag in het verkeer. Dit zien we terug in de ongevals cijfers; ze zijn oververtegenwoordigd in verkeersongevallen (CBS, 2023). Jongens reageren vaak impulsiever (Vlakveld, 2014), en hechten over het algemeen minder belang aan verkeersveiligheid dan meisjes (Twisk & Stelling, 2014). Gender en leeftijd spelen dus een belangrijke rol in het al dan niet vertonen van risicogedrag. Om een beter beeld te krijgen van de groep jonge fatbikegebruikers en hoe zij zich gedragen, is het belangrijk om rekening te houden met de invloed van gender en leeftijd.

Het huidige onderzoek

Om meer inzicht te krijgen in het gedrag van jongeren op de fatbike, heeft TeamAlert in het voorjaar van 2024 een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden in dit rapport beschreven.

01 | INLEIDING

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 *YoungInfluence*, 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 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.

Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met de opzet van het onderzoek. Vervolgens behandelen we in hoofdstuk 3 de resultaten van het vragenlijstonderzoek. Tot slot beschrijven we in hoofdstuk 4 de conclusies, evenals de aanbevelingen voor praktische toepassing van de resultaten en vervolgonderzoek.



02 | HET ONDERZOEK



02 | HET ONDERZOEK

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in het gedrag van jongeren op de fatbike. TeamAlert heeft een online vragenlijst uitgezet om dit te onderzoeken. Op deze pagina beschrijven we de opzet van dit onderzoek.

Onderzoeksvragen

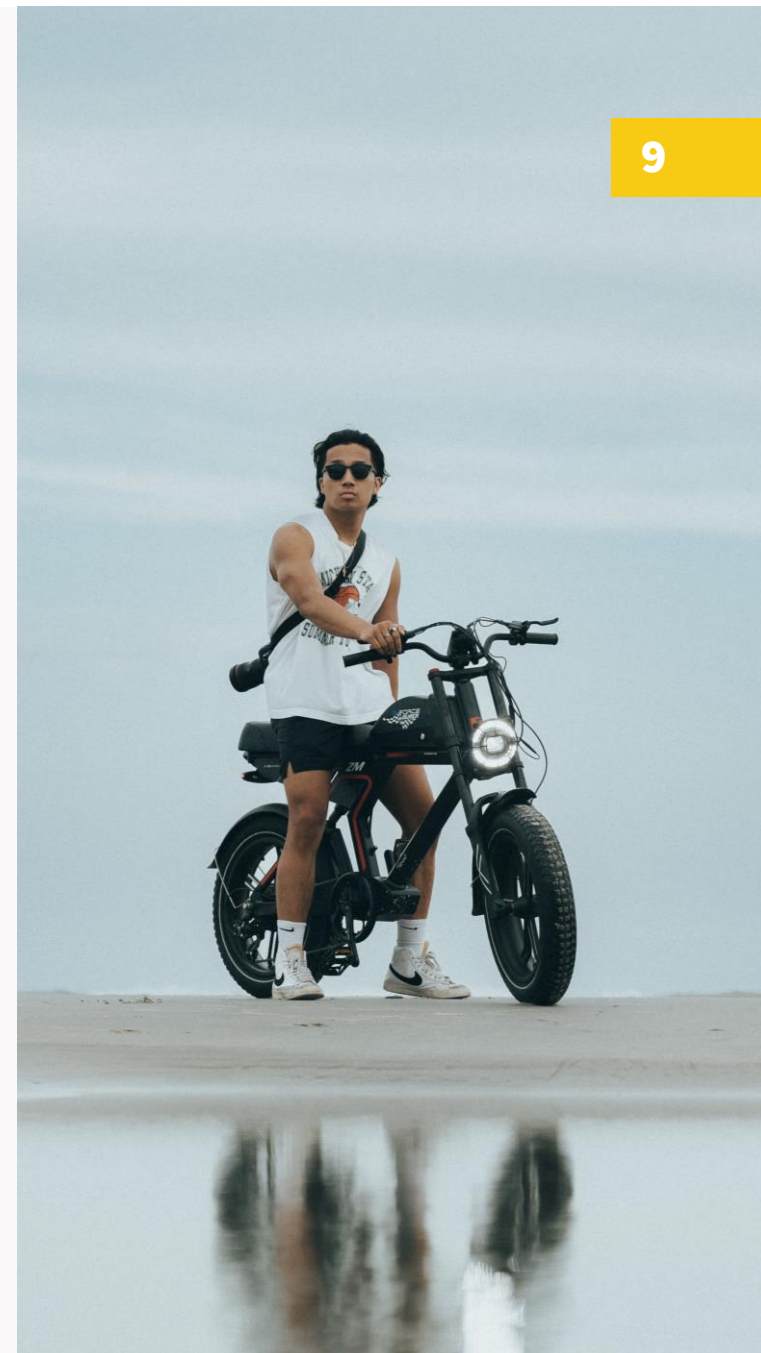
In het onderzoek staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- ♦ Hoe ziet de groep jonge fatbikegebruikers eruit?
- ♦ Hoe zien jonge fatbikegebruikers het imago van de fatbike?
- ♦ In welke mate vertonen jongeren op de fatbike risicovol gedrag?
- ♦ In welke mate hebben jonge fatbikegebruikers ongelukken of bijna-ongelukken ervaren?
- ♦ Hoe kijken jonge fatbikegebruikers naar potentiële maatregelen?

Werving

De werving van het onderzoek vond plaats tussen 13 mei en 3 juni 2024 via social media en via *YoungInfluence*, het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren die weleens op een fatbike rijden tussen de 12 en 24 jaar oud gevraagd werden om hun mening te delen over de fatbike. 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.



02 | HET ONDERZOEK

Deelnemers

In Tabel 1 staat de verdeling van de steekproef. In totaal hebben 184 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld met een gemiddelde leeftijd van 16.7 jaar. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs, vmbo, en mbo verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of mbo verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan.

Rapportage significante verschillen tussen groepen

In de analyse is gekeken naar significante verschillen op het gebied van geslacht, leeftijd en stedelijkheid. Met name op het gebied van geslacht zijn er verschillen gevonden, in verband met de leesbaarheid zijn deze gerapporteerd in Bijlage 2. Significante verschillen op het gebied van leeftijd en stedelijkheid hebben we, mits relevant, in de resultatensectie gerapporteerd.

Kenmerk			
	Man (N = 96)	Vrouw (N = 88)	Totaal (N = 184)
Leeftijd	M = 18.26	M = 18.10	M = 18.17
12 t/m 15 jaar	41%	39%	40%
16 en 17 jaar	29%	20%	25%
18 t/m 20 jaar	17%	27%	22%
21 t/m 24 jaar	15%	14%	14%
Opleiding			
Laag	37%	32%	34%
Middel	54%	53%	54%
Hoog	9%	13%	11%
Stedelijkheid			
(Zeer) sterk	54%	49%	52%
Matig	17%	26%	13%
Niet tot weinig	20%	34%	22%

Tabel 1.

03 | RESULTATEN



03 | RESULTATEN

GEBRUIK VAN DE FATBIKE

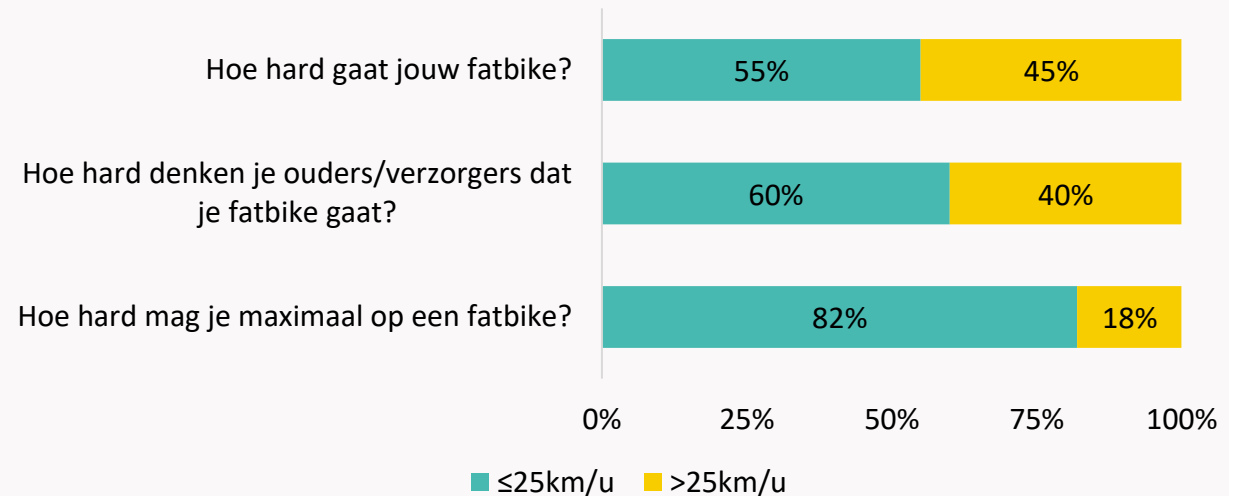
Bijna de helft van de jonge fatbikegebruikers in dit onderzoek rijdt harder dan is toegestaan op de fatbike, terwijl de meesten weten wat de maximale toegestane snelheid is.

We hebben de jongeren allereerst gevraagd naar het gebruik van hun fatbike. Van de ondervraagden rijdt 70% één of meerdere keren per week op een fatbike. Ruim de helft (57%) geeft aan een eigen fatbike te hebben, terwijl 41% een fatbike leent van, of deelt met, iemand anders. Van de jongeren die een eigen fatbike hebben ($N = 104$), heeft 45% het in de winkel gekocht, 25% het online gekocht, en 20% het gekregen van ouders/verzorgers.

De gemiddelde snelheid van de fatbikes is 32 km/u. In Figuur 1 is te zien dat bijna de helft van de jongeren in dit onderzoek (45%) aangeeft dat hun fatbike harder kan rijden dan de toegestane limiet (25km/u). Bijna drie op de tien jongeren van alle ondervraagde jongeren (29%) geeft aan dat hun fatbike 40km/u of harder kan.

Van de jongeren uit dit onderzoek is 82% ervan op de hoogte is dat je maximaal 25km/u op een fatbike mag rijden. Een kleiner deel, 16%, denkt dat de fatbike 30km/u of harder mag.

Snelheid fatbikes ($N = 184$)



Figuur 1.

03 | RESULTATEN

GEBRUIK: OPVOEREN

De helft van de jonge fatbikegebruikers die op een opgevoerde fatbike rijden, geeft aan dat hun ouders/verzorgers op de hoogte zijn van de hoge snelheid van hun fatbike.

Van de jongeren die op een opgevoerde fatbike rijden ($N = 83$) is de gemiddelde snelheid 41 km/u. Hiervan denkt 30% dat de maximumsnelheid ook hoger ligt dan 25km/u.

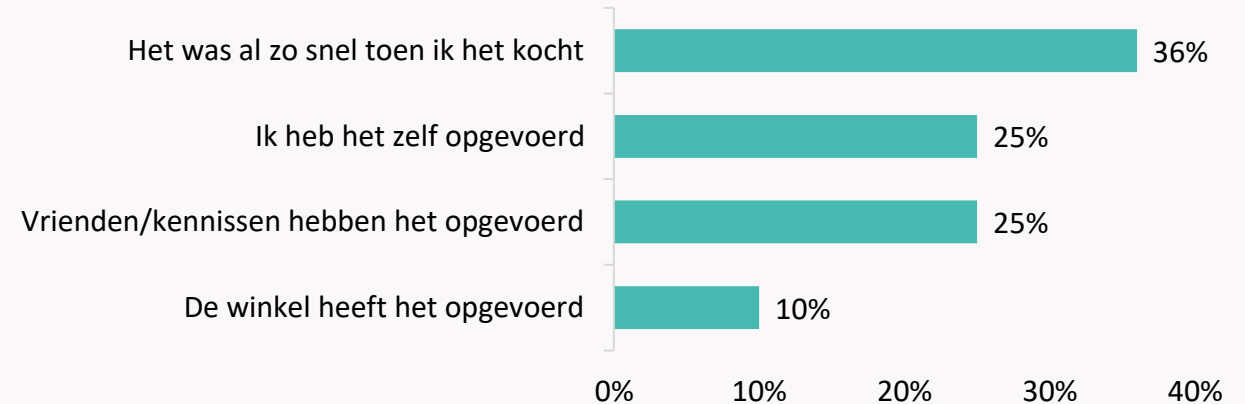
De helft van de ondervraagde jongeren met een opgevoerde fatbike (52%) geeft aan dat hun ouders/verzorgers weten hoe hard de fiets gaat. Daarentegen denkt 30% dat hun ouders/verzorgers de snelheid van de fatbike minimaal 10km/u lager inschatten dan de werkelijke snelheid.

Van de jongeren die op een opgevoerde fatbike rijden ($N = 83$), was de fatbike bij 36% al zo snel bij aanschaf, terwijl 60% de fatbike op een andere manier heeft opgevoerd of laten opvoeren. In Figuur 2 staat weergegeven hoe de jongeren aan een opgevoerde fatbike komen.

Demografische verschillen snelheid:

- Er zijn geen significante verschillen op het gebied van stedelijkheid, leeftijd, en gender.

Hoe heb je ervoor gezorgd dat je fatbike zo hard kan? ($N = 83$)



Figuur 2.

03 | RESULTATEN

MOTIEVEN

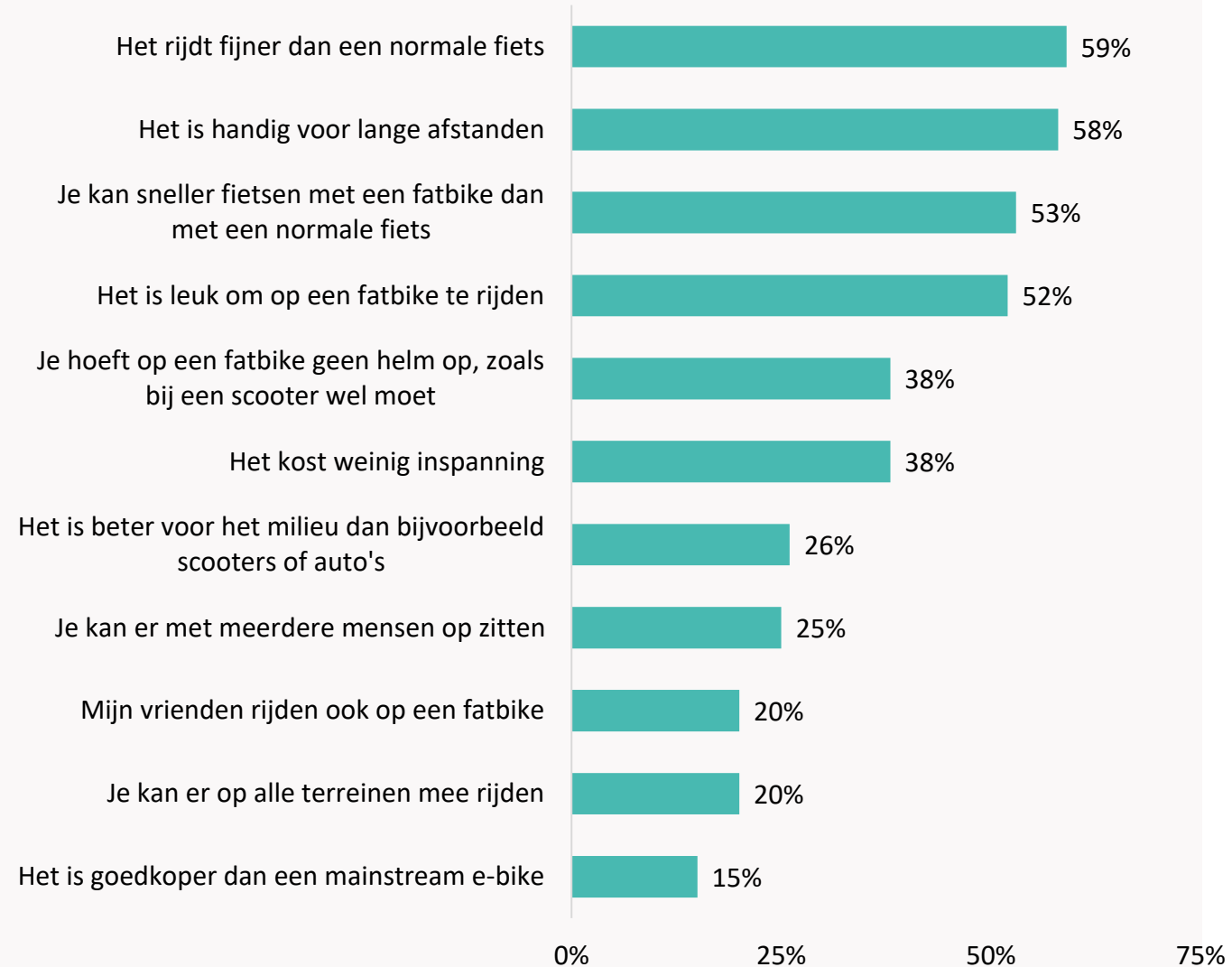
Jongeren die wel eens op de fatbike rijden doen dit met name omdat de fatbike fijner en sneller rijdt dan een normale fiets, en omdat het handig is voor lange afstanden.

We vroegen de jongeren in dit onderzoek ($N = 184$) wat voor hen redenen zijn om op een fatbike te rijden. In Figuur 4 is te zien dat de helft (59%) dit doet omdat de fatbike fijner rijdt dan een normale fiets. Ook doet ruim de helft (58%) dit omdat het handig is voor lange afstanden. Daarnaast rijdt ruim de helft van de jongeren op een fatbike omdat deze sneller gaat dan een normale fiets (53%) en omdat het leuk is om er op te rijden (52%).

Onder jongeren die op een opgevoerde fatbike rijden ($N = 83$), is de snelheid ook meest genoemde reden om op de fatbike te rijden (59%). De belangrijkste redenen onder de jongeren die wel de toegestane limiet rijden op hun fatbike ($N = 101$) zijn vooral dat de fatbike fijn rijdt (63%) en dat het handig is voor lange afstanden (62%).

Motieven voor rijden op de fatbike ($N = 184$)

14



Figuur 4.

03 | RESULTATEN

IMAGO

De sociale omgeving van de jonge fatbikegebruikers is veelal positief over de fatbike, terwijl jongeren vinden dat het nieuws er juist negatief over is.

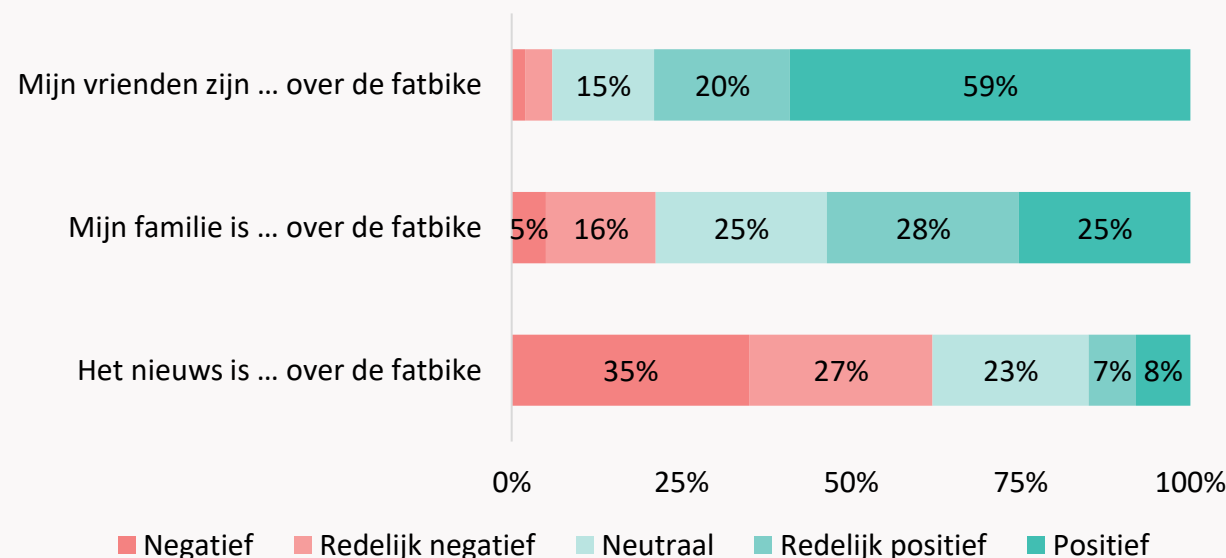
Van de jonge fatbikegebruikers ($N = 184$) geeft 79% aan dat hun vrienden positief zijn over de fatbike. Daarnaast vindt de helft (53%) van de ondervraagden dat de familie positief is over de fatbike.

Slechts 14% van de jongeren geeft aan dat het nieuws positief is over de fatbike, terwijl meer dan de helft (63%) het nieuws negatief vindt. Hiervan vindt 43% dat dit beeld niet klopt. Uit toelichtingen blijkt dat deze jongeren vinden dat het onveilige gedrag van fatbikegebruikers wel meevalt, of dat fatbikegebruikers onterecht over één kam worden geschoren. Daarentegen vindt 30% dat het negatieve beeld in het nieuws wel klopt, vaak omdat ze zich ergeren aan het asociale gedrag van andere fatbikegebruikers, zoals uit toelichtingen blijkt.

- ▶ *"Er zijn een heleboel jongeren die roekeloos rijden waardoor het beeld van de fatbike verpest wordt" (Man, 20)*
- ▶ *"Het ligt niet aan de fietsen zelf, maar aan de bestuurders" (Man, 15)*
- ▶ *"Het wordt overgebracht als heel negatief en daardoor gaan mensen op straat heel raar naar je kijken of soms serieus uitschelden als je niks verkeerd doet" (Man, 16)*
- ▶ *"Ze gaan wel te hard eigenlijk en ik kijk ook niet zo uit op de weg als ik 'r op rij" (Man, 20)*
- ▶ *"Ik denk dat mensen het erger maken dan dat het is" (Man, 23)*

15

Imago fatbikes ($N = 184$)



Figuur 5.

Demografische verschillen imago:

- ▶ Onder de fatbikegebruikers geldt dat hoe jonger ze zijn, hoe positiever het imago van zowel vrienden ($r = -.19, p < .05$) als van familie ($r = -.23, p < .05$) is. Er zijn geen verschillen binnen het imago van de omgeving in gender.

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

03 | RESULTATEN

RISICOGEDRAG

Hoewel de meerderheid van de jonge fatbikegebruikers zichzelf veiliger vindt rijden dan anderen, gedragen de meesten zich wel eens risicovol in het verkeer.

Van de jonge fatbikegebruikers ($N = 184$) heeft 77% zich in de afgelopen 4 weken risicovol gedragen. In Figuur 6 is te zien welke risicogedragingen het meest voorkwamen onder de jongeren in het onderzoek.

Van de jongeren vindt 83% van zichzelf dat ze veilig op de fatbike rijden. Over het gedrag van anderen zijn de meningen verdeeld. Ruim twee op de vijf jongeren (41%) vindt dat anderen zich onveilig op de fatbike gedragen, 38% is er neutraal over en 21% vindt anderen veilig op de fatbike. Ruim driekwart van de jongeren (76%) vindt het eigen gedrag op de fatbike veiliger dan dat van anderen.

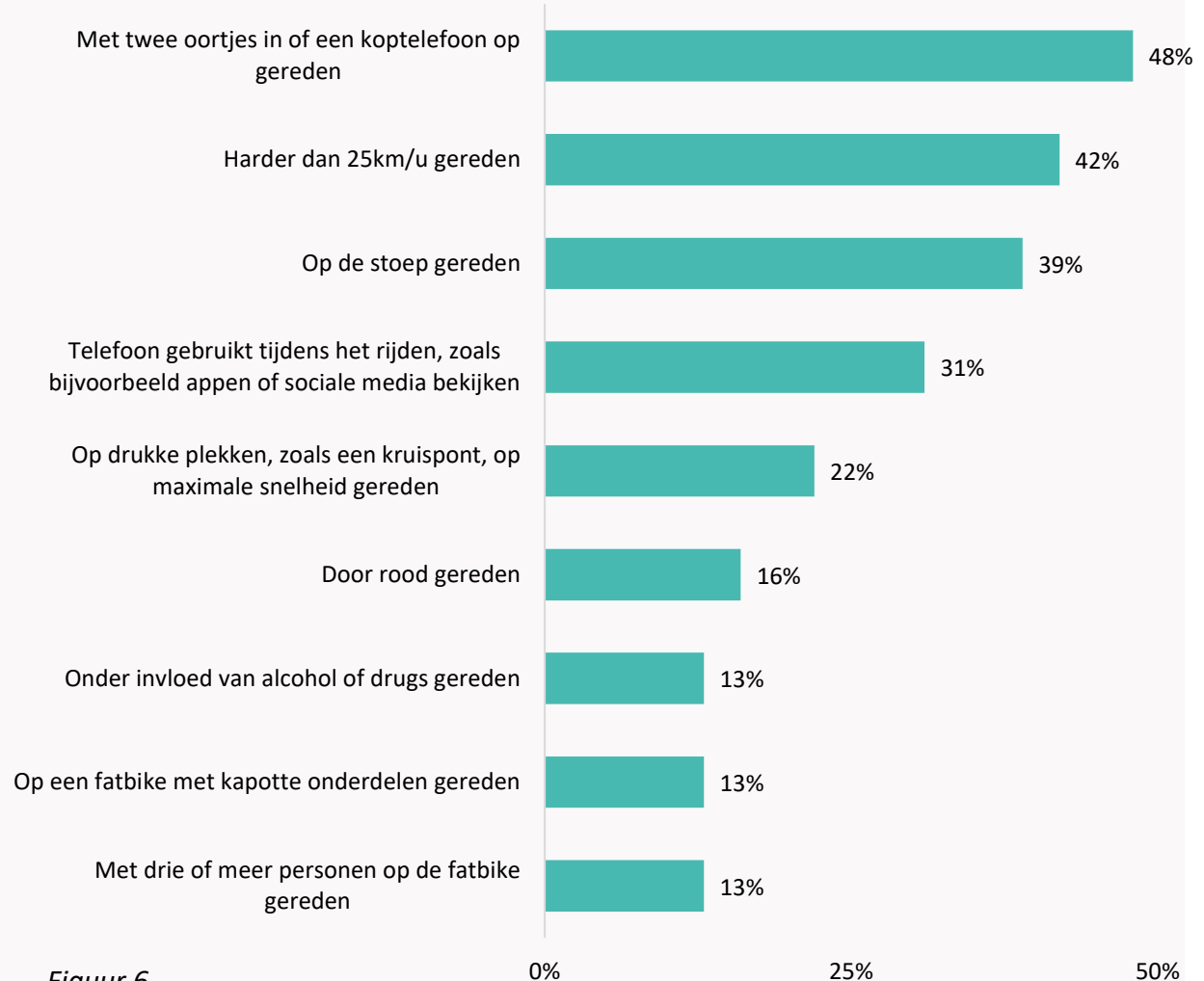
De kans dat de snelheid van fatbikes wordt gecontroleerd op de rollerbank schat 43% van de jongeren klein in, terwijl 57% de kans juist groot acht. Bij slechts 13% van de jongeren is de snelheid weleens gecheckt.

Demografische verschillen risicogedrag:

- Mannen ($M = 2.8$) geven vaker aan dat ze de afgelopen 4 weken risicovol gedrag hebben vertoond dan vrouwen ($M = 1.9$), $p < .001$
- Jongeren met opgevoerde fatbikes ($M = 2.5$) vertonen ook vaker ander risicogedrag dan jongeren die op een fatbike rijden die de toegestane snelheid gaat ($M = 1.5$), $p < .001$
- Er zijn geen relaties gevonden tussen leeftijd en bepaalde risicogedragingen op de fatbike.

16

Risicogedrag op de fatbike ($N = 184$)



Figuur 6.

03 | RESULTATEN

(BIJNA-)ONGEVAL

Meer dan de helft van de jonge fatbikegebruikers heeft de afgelopen maand een bijna-ongeval meegemaakt. Een klein deel geeft aan daadwerkelijk een verkeersongeval mee te hebben gemaakt.

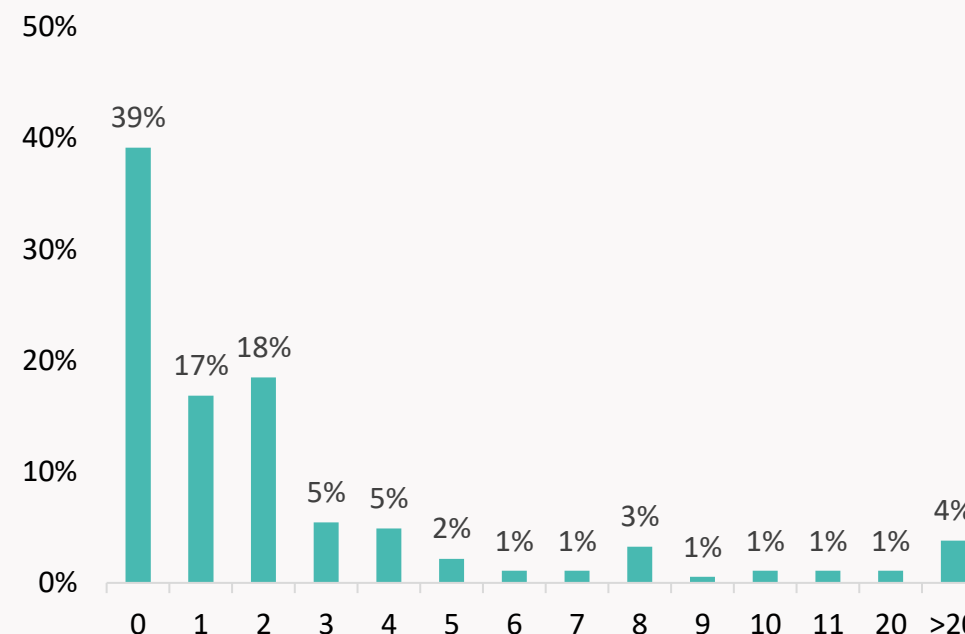
We vroegen de jongeren of ze de afgelopen 4 weken weleens hard hebben moeten remmen of hebben moeten uitwijken om een botsing te voorkomen. Hierbij gaf 61% aan dat ze dat één keer of vaker hebben gehad. Figuur 7 laat zien hoe het aantal bijna-ongevallen van de afgelopen 4 weken is verdeeld onder de jongeren uit dit onderzoek. De mediaan van het aantal bijna-ongelukken in de afgelopen 4 weken is 2.

Van de jonge fatbikegebruikers is 5% in de afgelopen 4 weken zelfs betrokken geweest bij een daadwerkelijk verkeersongeval.

Demografische verschillen (bijna-)ongevallen

- Er zijn geen significante verschillen in het aantal bijna-ongevallen op het gebied van leeftijd, gender, en opgevoerde fatbikes.
- Door het kleine percentage daadwerkelijke ongevallen zijn hier geen significantie analyses op uitgevoerd.

Aantal bijna-ongevallen (N = 184)



Figuur 7.

03 | RESULTATEN

MAATREGELEN

Meer dan de helft van de jonge fatbikegebruikers is het ermee eens dat een minimumleeftijd van 16 jaar op de fatbike de verkeersveiligheid kan verbeteren.

Figuur 8 laat zien dat ruim de helft (53%) van de fatbikegebruikers een minimumleeftijd van 16 jaar effectief lijkt in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Eén op de drie (33%) vindt dat geen van de maatregelen de verkeersveiligheid kan verbeteren. De volgende pagina laat het draagvlak voor maatregelen opgesplitst naar leeftijd zien.

Het merendeel van de jonge fatbikegebruikers ($N = 184$; 85%) rijdt liever op het fietspad dan op de autoweg. In open antwoorden geven deze jongeren voornamelijk aan dat dit voor hen rustiger is en minder gevaarlijk. Daarnaast geven veel jongeren in hun open antwoorden aan dat auto's veel harder rijden dan dat zij zelf doen, en dat de kwetsbaarheid op een fatbike het rijden op een autoweg voor hen gevaarlijk maakt.

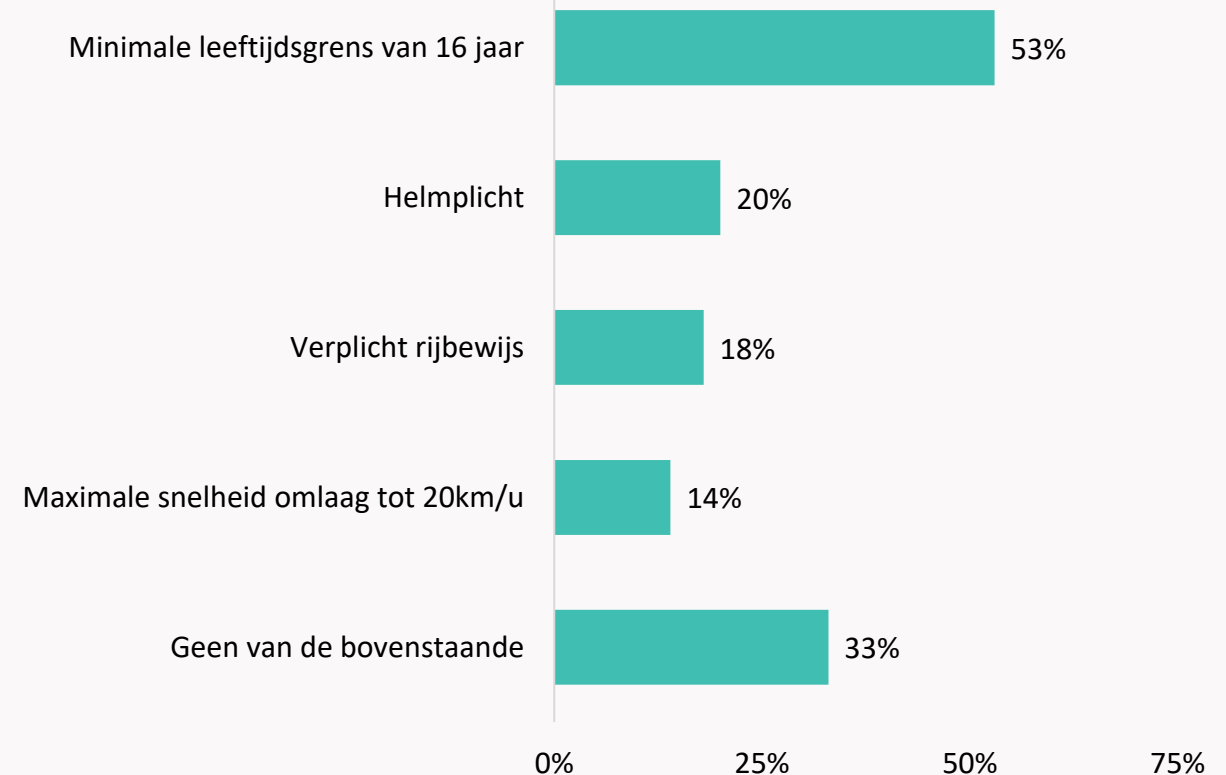
💡 *“Ik voel me veiliger op een fietspad dan op de autoweg omdat ik mij op de autoweg opgedrongen voel” (Vrouw, 13)*

In de open antwoorden geeft een klein aantal jongeren aan dat hun hoge snelheid veiliger is op de autobaan dan het fietspad

💡 *“Ik rij het liefst 50, en dan is dat natuurlijk veiliger op de autobaan ipv een fietspad” (Man, 16)*

Als de fatbike verboden zou worden, zou 35% kiezen om een andere elektrische fiets te gebruiken. Daarnaast zou 29% voor de scooter kiezen en 20% voor een reguliere fiets.

Draagvlak maatregelen ($N = 184$)



Figuur 8.

03 | RESULTATEN

MAATREGELEN: LEEFTIJDVERSCHILLEN

Oudere fatbikegebruikers zijn het vaker eens met voorgestelde maatregelen. Met name het idee van een minimumleeftijd is populair onder deze groep.

Van de fatbikegebruikers die 16 jaar of ouder zijn ($N = 111$), is 81% het eens dat een van de maatregelen effectief is. Figuur 9 laat zien dat in deze groep met name de minimale leeftijdsgrens van 16 jaar wordt gekozen als effectief in het verbeteren van de verkeersveiligheid (72%). In de open antwoorden beschrijven veel van deze jongeren dat ze zich ergeren aan het gedrag van andere, met name heel jonge, fatbikegebruikers.

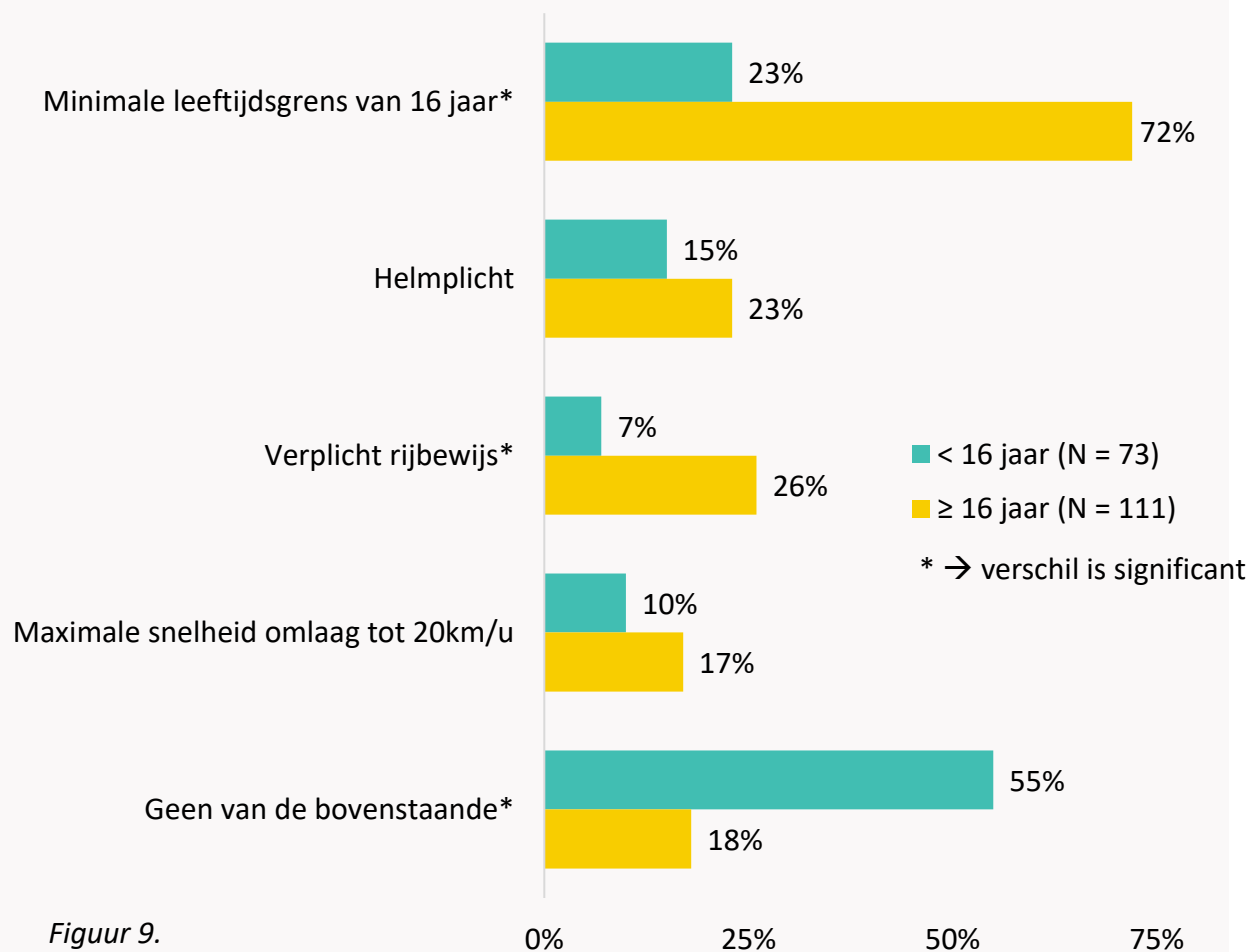
Onder fatbikegebruikers van jonger dan 16 jaar ($N = 73$) is er meer weerstand tegenover potentiële maatregelen. Ruim de helft (55%) vindt geen van de maatregelen effectief. Toch vindt 23% de leeftijdsgrens van 16 jaar een effectieve maatregel. Uit toelichtingen komt naar voren dat veel van deze jongeren zich niet identificeren met het onveilige gedrag van andere leeftijdsgenoten en dat een leeftijdsgrens daardoor onnodig is. Daarnaast vinden veel jongeren van elke leeftijdsgroep dat dezelfde regels zouden moeten gelden voor andere elektrische fietsen.

Andere maatregelen die zelf door jongeren worden genoemd in open antwoorden zijn een fatbike op naam zetten, het verzekeren van een fatbike, een valtoelichting, en meer regels en handhaving voor asociaal rijgedrag.

- 💡 "Ik zou me belazerd voelen als er maatregelen zouden komen voor fatbikes. Doordat anderen er te hard op rijden moet ik mij ook aanpassen?" (Man, 19)
- 💡 "Kinderen van 16 of hoger hebben een beter besef van wat ze aan het doen zijn op een fatbike." (Man, 14)

19

Leeftijdsverschillen draagvlak maatregelen



Figuur 9.

04 | CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN



04 | CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

CONCLUSIE

21

Middels dit onderzoek is het gedrag en de perceptie van jonge fatbikegebruikers in kaart gebracht. Hieronder wordt beschreven wat er op basis van de resultaten geconcludeerd kan worden.

Bijna de helft van de jonge fatbikegebruikers rijdt harder dan is toegestaan

De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat, hoewel de meerderheid van de jonge fatbikegebruikers weet wat de maximumsnelheid is, bijna de helft harder rijdt dan is toegestaan. De helft van deze jongeren geeft aan dat hun ouders weten dat hun fatbike harder kan rijden dan de maximum toegestane snelheid. Ruim één op de drie te snelle fatbikes was al zo snel bij aankoop, terwijl twee derde op een andere manier is opgevoerd.

Belangrijk om op te merken is dat in dit rapport alleen zelfgerapporteerd gedrag wordt beschreven. Jongeren kunnen daarom sociaal wenselijke antwoorden geven over bijvoorbeeld de snelheid van hun fatbikes. Het is daarom mogelijk dat het aandeel opgevoerde fatbikes nog hoger ligt dan uit dit onderzoek naar voren komt. Om een concreet beeld te krijgen van het probleem is het relevant om de resultaten uit dit onderzoek te vergelijken met objectieve metingen, bijvoorbeeld door middel van metingen op rollerbanken van de politie.

Het imago van de fatbike in de sociale omgeving is positiever dan in het nieuws

De meeste jongeren vinden dat zowel hun vrienden als familie positief zijn over de fatbike. Hierbij geldt dat hoe jonger de fatbikegebruiker, hoe positiever hun sociale omgeving volgens hen is. Echter vinden veel fatbikegebruikers dat het nieuws juist negatief is over de fatbike, en dat dit beeld niet klopt. Veel jongeren voelen zich niet verwant aan de groep roekeloze rijders die zo in de media wordt geschetst.

De meerderheid van jongeren vertoont risicogedrag op de fatbike

Risicovolle gedragingen die de jongeren in dit onderzoek het vaakst vertonen op de fatbike zijn muziek luisteren met twee oortjes of een koptelefoon, harder rijden dan is

toegestaan en op de stoep rijden. Mannen vertonen vaker risicogedrag dan vrouwen. Daarnaast vertonen jongeren die op een opgevoerde fatbike rijden ook vaker ander risicogedrag dan jongeren die zich aan de toegestane snelheid houden.

Dat veel jongeren zich risicovol gedragen op de fatbike kunnen we verklaren aan de hand van hersenonderzoek. Jongeren hebben doorgaans meer moeite met het overzien en afwegen van directe beloningen van gedrag en van de mogelijke gevolgen van gedrag op langere termijn. Dit maakt het voor hen moeilijk om de verleiding tot risicogedrag, zoals te hard rijden op een fatbike, te weerstaan (Steinberg et al., 2008; Twisk & Stelling, 2014; Vlakveld, 2014).

Jongeren overschatten hun eigen rijvaardigheid op de fatbike

In dit onderzoek zien we dat de meeste jongeren zichzelf veilig vinden rijden op de fatbike rijden en vinden dat anderen zich onveiliger gedragen dan zichzelf. Uit de toelichtingen blijkt ook dat veel jongeren zich zelfs ergeren aan het gedrag van andere fatbikegebruikers. Echter blijkt ook dat de meerderheid van de ondervraagde jongeren risicogedrag op de fatbike vertoont. Er lijkt dus een bepaalde mate van overschatting van veilig gedrag te zijn onder fatbikegebruikers. Uit andere onderzoeken van TeamAlert (2023) merken ook we herhaaldelijk dat jongeren hun eigen rijvaardigheid op de (elektrische) fiets overschatten.

De meerderheid van de jongeren ziet potentie in een minimumleeftijd van 16 jaar

Uit veel toelichtingen van open antwoorden komt naar voren dat jongeren vinden dat andere, met name jonge, fatbikegebruikers zich onveilig gedragen. Veel jongeren benoemen dat het rijgedrag van jongeren onder de 16 jaar op dit moment te gevaarlijk is. Jongeren onder de 16 jaar benoemen vaak dat zij zich niet identificeren met het onveilige gedrag van anderen en dat een leeftijdsgrens daardoor onnodig is.

04 | CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

AANBEVELINGEN

22

Gedagsverandering kansrijk bij gebruik nieuw vervoersmiddel

Gedagsverandering heeft een grotere kans van slagen wanneer dit wordt gedaan bij het ontstaan van nieuwe gewoontes en gedrag (Verplanken et al., 2008), zoals het gebruiken van een nieuw vervoersmiddel. Jongeren moeten bewust gemaakt worden van de risico's van het rijden op een te snelle fatbike. Dit is met name belangrijk omdat veel jongeren vinden dat ze zelf veilig rijden op een opgevoerde fatbike. Het wordt aanbevolen om na te denken over een preventieve aanpak, waarbij jongeren bij de aanschaf van fatbike worden voorgelicht over de wettelijke regels omtrent fietsen op een fatbike en de negatieve consequenties, zoals boetebedragen.

Aanpak opgevoerde fatbikes noodzakelijk

Jongeren vormen een risicogroep op de fatbike door de combinatie van onervarenheid op een nieuw en snel vervoersmiddel en de jonge leeftijd (TeamAlert, 2020). Naar aanleiding van de stijgende cijfers van Spoedeisende Hulp behandelingen onder fatbikegebruikers (VeiligheidNL, 2024), is het belangrijk om snel maatregelen door te voeren. Het aanpakken van opgevoerde fatbikes kan voorkomen dat de jonge, onervaren doelgroep op een vervoersmiddel gaat rijden waarvan ze de snelheid lastig kunnen inschatten. Zolang een fatbike harder kan dan is toegestaan, zien wij deze fatbikes als bromfiets waarbij we een minimumleeftijd passend vinden.

Verhogen van politiecontrole

Dit onderzoek laat zien dat jongeren op opgevoerde fatbikes ook vaker ander risicogedrag vertonen. Hoewel ze niet vaker in een bijna-ongeval zijn gekomen, kunnen deze snelheden veel gevaarlijke situaties veroorzaken. Het is daarom van belang om meer in te zetten op het aanpakken van opgevoerde fatbikes door middel van rollerbanken en politiecontroles. Daarnaast zien we in dit onderzoek dat de pakkans bij bijna de helft van de jongeren als klein wordt geacht. Meer politie inzet kan deze subjectieve pakkans vergroten.

Inzet van gedragscampagnes

Dit onderzoek heeft een beeld kunnen schetsen van zowel het gedrag als het perspectief van jonge fatbikegebruikers. Hoewel we zien dat veel jongeren zich op de fatbike risicovol gedragen en ook in bijna-ongelukken komen, zien we ook dat deze jongeren zich niet identificeren met de groep die zich in hun ogen roekeloos gedraagt. Ook zien we dat de meerderheid van de jongeren uit ons onderzoek vindt dat ze zich veiliger gedragen dan andere fatbikegebruikers. Een campagne kan hier op aansluiten door deze zelfoverschatting van veilig verkeergedrag aan te pakken.

Richt aanpak op specifieke doelgroep

Uit dit onderzoek blijkt dat veel jongeren die zelf op een fatbike rijden zich ergeren aan het gedrag van andere jongeren op de fatbike. Daarnaast blijkt dat veel jonge fatbikegebruikers zowel risicogedrag vertonen als in bijna-ongelukken komen. Het is daarom aanbevolen om bij deze jonge doelgroep met name in te zetten op zowel veilig en sociaal fietsgedrag, zoals bij het project [Kruispunt](#), waar we met jongeren in gesprek gaan over veilig en sociaal fietsgedrag. Ook is het aanbevolen om in te zetten op het verbeteren van gevaarherkenning, zoals bij het project [Blikveld](#), waar we jongeren training in het herkennen van gevaren in verschillende verkeerssituaties en hoe ze hier op moeten anticiperen. Beide projecten richten zich sinds het voorjaar van 2024 ook specifiek op e-bikes en fatbikes, om zo het gedrag nog gericht aan te pakken.

05 | BRONNEN

23



05 | BRONNEN

24

- AD (2023). Politie opent jacht op opgevoerde fatbikes: tientallen rollerbanken aangeschaft. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/binnenland/politie-opent-jacht-op-opgevoerde-fatbikes-tientallen-rollerbanken-aangeschaft~a6f0816e/>
- ANWB. De fatbike: fietsfenomeen in opmars. Geraadpleegd via: <https://www.anwb.nl/fiets/soorten-fietsen/elektrische-fietsen/fatbike-fietsfenomeen-in-opmars/> [op 15 mei 2024]
- Bright (2019). TEST: Welke stoere e-fatbike moet je kopen? [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=GnjFTKeAikI&t=0s>
- CBS (2023). Maatwerktabellen TeamAlert.
- De Gelderlander (2023). Fatbikes razend populair nu je op een snorfiets verplicht een helm op moet. Geraadpleegd via: <https://www.gelderlander.nl/doetinchem/fatbikes-razend-populair-nu-je-op-een-snorfiets-verplicht-een-helm-op-moet~ade453c6/>
- Het Parool (2021). De fatbike rukt op in de Amsterdamse straten: 'Die dikke banden, prachtig!' Geraadpleegd via: <https://www.parool.nl/ps/de-fatbike-rukt-op-in-de-amsterdamse-straten-die-dikke-banden-prachtig~bb908cfc0/>
- Het Parool (2023). Na VanMoof is nu de fatbike de zondebok van het Amsterdamse fietspad: 'Pas op: verwende kinderen!'. Geraadpleegd via: <https://www.parool.nl/amsterdam/na-vanmoof-is-nu-de-fatbike-de-zondebok-van-het-amsterdamse-fietspad-pas-op-verwende-kinderen~baf1bb52/>
- NOS (2024). Bekritiseerde fatbike-fabrikanten proberen met plan overlast tegen te gaan. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2512445-bekritiseerde-fatbike-fabrikanten-proberen-met-plan-overlast-tegen-te-gaan>
- RADAR (2023). Wat is het verschil tussen een elektrische fiets en een fatbike? Geraadpleegd via: <https://radar.avrotros.nl/artikel/wat-is-het-verschil-tussen-een-elektrische-fiets-en-een-fatbike-54608>
- SWOV (2012). Riskant verkeersgedrag onder pubers. SWOV-factsheet. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- TeamAlert (2020). Jongeren als beginnende scooterrijders. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/jongeren-als-beginnende-scooterrijders/>
- TeamAlert (2023). Jongeren op de elektrische fiets. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/jongeren-op-de-elektrische-fiets/>
- Twisk, D. A. M., & Stelling, A. (2014). Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak.
- 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>

06 | BIJLAGEN



BIJLAGE 2: SIGNIFICANTE VERSCHILLEN

27

GESLACHT

Snelheid

- ▶ Mannen ($M = 33,47$, $SD = 11,81$) hebben niet significant een snellere fatbike dan vrouwen ($M = 30,53$, $SD = 9,47$), $t(183) = 1,87$, $p = .064$.
- ▶ Snelheid en leeftijd zijn niet aan elkaar gecorreleerd, $r(183) = .03$, $p = .712$.
- ▶ Snelheid en stedelijkheid zijn niet aan elkaar gecorreleerd, $r(183) = .11$, $p = .154$.

Imago

- ▶ Imago van vrienden is negatief gecorreleerd aan leeftijd, $r(183) = -.19$, $p < .01$.
- ▶ Imago van familie is negatief gecorreleerd aan leeftijd, $r(183) = -.23$, $p < .01$.
- ▶ Het imago van vrienden is bij mannen ($M = 4.21$, $SD = 1.09$) niet significant hoger dan bij vrouwen ($M = 4.40$, $SD = .94$), $t(183) = -1.26$, $p = .209$.
- ▶ Het imago van familie is bij mannen ($M = 3.60$, $SD = 1.16$) niet significant hoger dan bij vrouwen ($M = 3.35$, $SD = 1.26$), $t(183) = 1.41$, $p = .159$.

Risicogedrag

- ▶ Het risicogedrag is bij mannen ($M = 2.79$, $SD = 2.43$) significant hoger dan bij vrouwen ($M = 1.91$, $SD = 1.83$), $t(175,49) = 2.80$, $p < .01$.
- ▶ Het risicogedrag zonder te hard rijden is bij jongeren op een opgevoerde fatbike ($M = 2.49$, $SD = 2.11$) significant hoger dan bij jongeren op een niet-opgevoerde fatbike ($M = 1.51$, $SD = 1.71$), $t(156,84) = 3.44$, $p < .001$.
- ▶ Risicogedrag en leeftijd zijn niet aan elkaar gecorreleerd, $r(183) = -.03$, $p = .689$.

(Bijna-)ongevallen

- ▶ Het aantal bijna-ongevallen is bij jongeren op een opgevoerde fatbike ($M = 5,59$, $SD = 16,67$) niet significant hoger dan bij jongeren op een niet-opgevoerde fatbike ($M = 3.39$, $SD = 11.32$), $t(182) = 1.06$, $p = .289$.
- ▶ Het aantal bijna-ongevallen is bij mannen ($M = 5.36$, $SD = 16.57$) niet significant hoger dan bij vrouwen ($M = 3.31$, $SD = 10.48$), $t(182) = .996$, $p = .320$.
- ▶ Bijna-ongevallen en leeftijd zijn niet aan elkaar gecorreleerd, $r(183) = -.011$, $p = .879$.

Maatregelen

- ▶ Er was geen significant verband tussen jonger dan 16 jaar of 16 jaar en ouder zijn en kiezen voor de helmplicht, $X^2(1, N = 184) = 1.56$, $p = .212$.
- ▶ Er was geen significant verband tussen jonger dan 16 jaar of 16 jaar en ouder zijn en kiezen voor de maximale snelheid omlaag tot 20km/u, $X^2(1, N = 184) = 2.06$, $p = .152$.
- ▶ Jongeren van 16 jaar en ouder kiezen vaker voor een minimale leeftijdsgrens van 16 jaar dan jongeren jonger dan 16 jaar, $X^2(1, N = 184) = 42.05$, $p < .001$.
- ▶ Jongeren van 16 jaar en ouder kiezen vaker voor een verplicht rijbewijs dan jongeren jonger dan 16 jaar, $X^2(1, N = 184) = 10.10$, $p < .01$.
- ▶ Jongeren van jonger dan 16 jaar kiezen vaker voor geen van de bovenstaande dan jongeren van 16 jaar en ouder, $X^2(1, N = 184) = 25.58$, $p < .001$.

jongeren met impact

