

jongeren met **impact**

TeamAlert

JONGEREN EN DE ELEKSTRISCHE FIETS

Rapportage focusgroepen



Afbeelding van [Freepik](#)

Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Florien Huizinga
Suzanne Van der Geest
Gea-Marit Dekker

Oktober 2023

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.

INHOUD

Aanleiding	4
Het onderzoek	7
De resultaten	10
Gebruik	12
Gedrag	14
Attitude	19
Risico's	22
Oplossingen	25
Conclusie	29
Aanbevelingen	31
Bronnen & bijlagen	32

TeamAlert

jongeren met impact

AANLEIDING



AANLEIDING 1/2

Steeds meer jongeren maken gebruik van een elektrische fiets, bijvoorbeeld om naar school of college te gaan (GfK, 2022). Dit is niet zonder risico, zo blijkt dat er een stijging is in de ongevalscijfers voor jongeren met een elektrische fiets, van 4% in 2016 naar 22% in 2021 (VeiligheidNL, 2022). Daarbij geldt dat jongeren in het algemeen meer risico lopen in het verkeer dan meer ervaren verkeersdeelnemers (TeamAlert 2023). Ook in het nieuws wordt vaak bericht over jongeren op elektrische fietsen, en worden ze onder andere roekeloos genoemd (RTL nieuws, 2022).

Naast de gevaren biedt de elektrische fiets ook kansen voor verkeersveiligheid. Een nieuw vervoersmiddel gaat samen met het ontstaan van nieuwe gewoontes en gedrag, en juist dan zijn gedragsveranderingen kansrijk (Hermsen & Renes, 2016). Daarom heeft TeamAlert onderzoek gedaan naar de risico's en kansen voor verkeersveiligheid van het gebruik van e-fietsen door jongeren. Deze inzichten zijn nodig om de kansen voor verkeersveiligheid die de elektrische fiets biedt, zoals het dragen van een fietshelm of het naleven van een veilige snelheid, optimaal te benutten en te gebruiken in interventies van TeamAlert.

De onderzoeksfases

Dit onderzoek bestaat uit drie verschillende fases: een deskresearch, focusgroepen en een kwantitatieve toetsing. De opzet en uitkomsten van de focusgroepen staan in dit rapport beschreven. In de deskresearch is er een eerste aanzet gedaan om de risico's van de elektrische fiets voor jongeren in kaart te brengen. De resultaten van de deskresearch zijn [hier](#) te lezen. De resultaten van de deskresearch zijn vooral gebaseerd op buitenlandse onderzoeken of onderzoeken die zijn uitgevoerd onder een bredere doelgroep, dan alleen jongeren. Daarom is het belangrijk om aanvullend onderzoek te doen middels focusgroepen en een vragenlijst, waarbij kennis wordt getoetst en opgehaald bij jongeren.

1. Deskresearch

In kaart brengen van alle bestaande kennis



2. Focusgroepen

Toetsen van kennis en extra kennis ophalen in gesprek met de doelgroep
(= kleine steekproef)



3. Kwantitatieve toetsing

Toetsen van inzichten focusgroepen onder een grote groep jongeren middels een vragenlijst

AANLEIDING 2/2

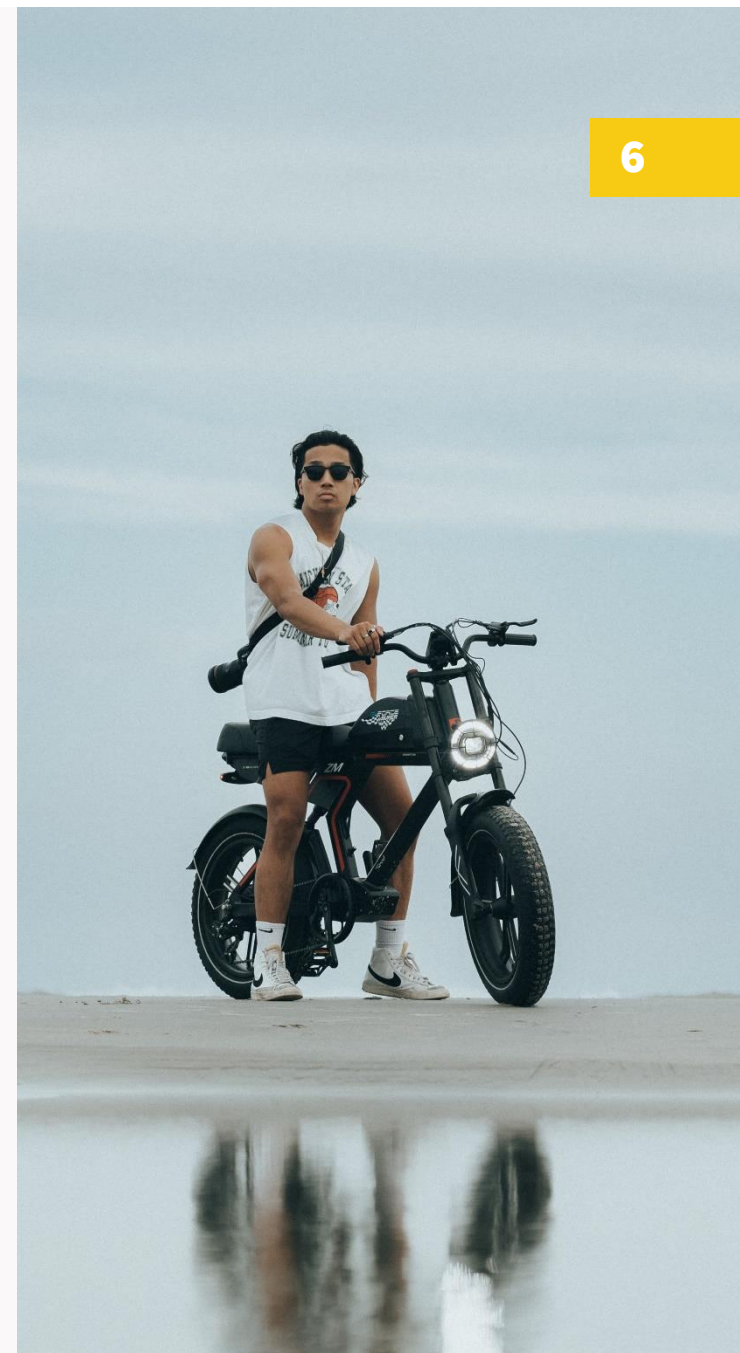
Over TeamAlert

Jongeren hebben een groter risico op verkeersongevallen dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties.

Met een groeiend team van zo'n dertig *young professionals* en meer dan veertig 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

In de komende hoofdstukken gaan we eerst in op de opzet van het onderzoek. We leggen de doelstellingen uit en geven een beschrijving van de doelgroep en werving. Vervolgens bespreken we de methode en aanpak van de focusgroepen, gevolgd door de resultaten. Afsluitend volgt een hoofdstuk met de belangrijkste conclusies, samen met een aantal inhoudelijke en praktische aanbevelingen voor de volgende fase van dit onderzoek, de kwantitatieve toetsing.



HET ONDERZOEK

Doel, opzet en deelnemers

HET ONDERZOEK 1/2

In dit rapport gespreken we de tweede fase van het onderzoek naar jongeren en elektrische fietsen. Dit hoofdstuk beschrijft het doel van het onderzoek en de methode. Daarnaast geven we ook een beschrijving van de doelgroep en hoe de deelnemers zijn geworven.

Doel en onderzoeksvragen

Het doel van de focusgroepen is om te achterhalen wat jongeren vinden van de elektrische fiets, hoe zij zich hierop gedragen en welke risico's de jongeren zien. Daarbij wordt ook onderzocht waar kansen liggen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van jongeren op de e-fiets. Met de focusgroepen toetsen we de kennis die is opgedaan in de eerste fase van het onderzoek, de deskresearch, en vullen we deze kennis verder aan. De doelstelling onderzoeken we aan de hand van de onderzoeksvraag: Welke risico's en kansen voor verkeersveiligheid brengt de elektrische fiets volgens jongeren met zich mee?

De onderzoeksvraag wordt onderzocht aan de hand van de volgende deelvragen:

- ♦ Wanneer gebruiken jongeren een elektrische fiets en welke motieven hebben zij daarvoor?
- ♦ Welk (risico)gedrag vertonen jongeren op een elektrische fiets en waarom doen zij dit?
- ♦ Wat vinden jongeren van elektrische fietsen (in verhouding tot niet-elektrische fietsen)?
- ♦ Welke risico's zien jongeren bij het gebruik van een e-fiets en hoe wordt dit ervaren?
- ♦ Op welke manier willen jongeren gestimuleerd worden tot veilig fietsgedrag, zoals het dragen van een helm en het naleven van een veilige snelheid?



HET ONDERZOEK 2/2

Werving en deelnemers

De jongeren zijn via het jongerenpanel en de social mediakanalen van TeamAlert geworven. Met een advertentie werden de respondenten uitgenodigd middels een wervingsvragenlijst. Op basis van de gegeven antwoorden zijn de respondenten geselecteerd en benaderd via WhatsApp. In de werving is er specifiek gezocht naar jongeren tussen de 12 en 18 jaar die gebruik maken van een elektrische fiets, eigen bezit of geleend. Aan het onderzoek deden uitsluitend jongeren mee met een elektrische fiets met trapondersteuning tot en met 25 kilometer/uur. Voor dit type e-fiets gelden dezelfde verkeersregels als voor een niet-elektrische fiets. We verwachten verschillen in gedrag en motieven tussen middelbare scholieren en jongeren die bezig zijn met een vervolgopleiding of werken. Daarom hebben we met interviews ook jongeren van 18 jaar en ouder betrokken in het onderzoek.

In totaal hebben 14 jongeren deelgenomen aan de focusgroepen, waarvan 12 jongens en 5 meisjes. De deelnemers waren tussen de 13 en 18 jaar oud en hadden een gemiddelde leeftijd van 15 jaar. Aan de interviews hebben 4 jongeren deelgenomen, waarvan 2 mannen en 2 vrouwen. De deelnemers waren tussen de 19 en 26 jaar met een gemiddelde leeftijd van 24 jaar. Een overzicht van de kenmerken van de deelnemers is te vinden in bijlage A (deelnemers focusgroepen) en bijlage B (deelnemers interviews).

Focusgroepen

Middels twee focusgroepen is de data van het onderzoek verzameld. De sessies vonden plaats tussen 27 juni en 29 juni 2023 en duurde twee uur. Omdat het lastig was om voldoende deelnemers te vinden voor een sessie op het kantoor van TeamAlert, is één sessie online gehouden via het programma Microsoft Teams. Tijdens de sessies zijn de deelnemers onder leiding van een gedragsonderzoeker met elkaar in gesprek gegaan over hun ervaring met en mening over de elektrische fiets. Naast de onderzoeker was er een notulist aanwezig om opvallende resultaten direct te noteren.

Topiclijst

De opzet van de sessie stond vast in een *topiclijst*, een leidraad waarin de deelvragen en werkvormen van de sessie opgenomen waren. Tijdens de focusgroepen is gebruik gemaakt van projectieve technieken. 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.

Sensitizer

Daarnaast werd tijdens de focusgroepen gebruik gemaakt van een *sensitizer*. Dit is een grafisch vormgegeven vragenlijst die de deelnemers eerst zelf invullen en waarover vervolgens een groepsgesprek gestart wordt. Dit voorkomt sociaal wenselijke antwoorden en bevordert dat alle deelnemers hun mening en ervaring kunnen delen en hun eigen ideeën kunnen bedenken zonder daarbij door de groep beïnvloed te worden.

Interviews

De interviews zijn uitgevoerd in augustus, waarvan drie online zijn gehouden en één op het kantoor van TeamAlert. Alle interviews duurden 45 minuten tot één uur. In de interviews zijn dezelfde onderwerpen besproken als tijdens de focusgroepen. De onderwerpen zijn vergelijkbaar doorlopen en behandeld, waardoor de resultaten van de interviews goed te vergelijken zijn met de resultaten van de focusgroepen.

Dataverwerking en privacy

Om de privacy van deelnemers te waarborgen is alle data beveiligd opgeslagen en zijn de resultaten anoniem verwerkt en gerapporteerd, zodat deze niet te herleiden zijn naar een specifiek persoon.

De resultaten en conclusies van de focusgroepen worden in de komende hoofdstukken besproken.

DE RESULTATEN



RESULTATEN

Op de volgende pagina's presenteren we de resultaten van de focusgroepen en de interviews. De resultaten worden toegelicht met citaten van de jongeren. De resultaten zijn opgedeeld in een aantal thema's die gebaseerd zijn op de deelvragen van het onderzoek.

- **Gebruik:** Binnen dit thema onderzoeken hoe, wanneer en waarom jongeren de elektrische fiets gebruiken.
- **Gedrag:** Gedrag omvat een beschrijving van het gedrag en risicogedrag dat jongeren vertonen op hun elektrische fiets.
- **Attitude:** Dit thema beschrijft wat jongeren van de elektrische fiets vinden (in verhouding tot een niet-elektrische fiets).
- **Risico's:** In dit thema richten we ons op de risico's die jongeren ervaren of zien bij elektrisch fietsen.
- **Oplossingen:** Ten slotte lichten we toe *of* en op welke manier jongeren gestimuleerd willen worden tot veilig fietsgedrag op een elektrische fiets.

In de rapportage ligt de nadruk op de focusgroepen die zijn gehouden met jongeren van 12 tot en met 18 jaar. Per thema rapporteren we in een aparte alinea hoe de resultaten van de focusgroepen zich verhouden tot de resultaten van de interviews met 18-plussers. In de gehele resultatensectie wordt gesproken van 'jongeren'. Hiermee worden de deelnemers van de focusgroepen en interviews bedoeld.

GEBRUIK 1/3

In de deskresearch is duidelijk geworden dat jongeren de elektrische fiets voornamelijk gebruiken vanwege de snelheid. Hierop wijkt deze doelgroep af van de oudere doelgroepen waarvoor het afleggen van lange afstanden en makkelijker fietsen belangrijke motieven zijn (TeamAlert, 2023a). Tijdens de focusgroepen is dieper ingegaan op het gebruik van de elektrische fiets door jongeren en de redenen hierachter. Dit hoofdstuk gaat in op de deelvraag: Wanneer gebruiken jongeren een e-fiets en welke motieven hebben zij daarvoor?

Vaak gedeelde elektrische fiets met familie

De meerderheid van de gesproken jongeren heeft een gedeelde elektrische fiets met de familie. Dit betekent dat de jongeren afwisselend een e-fiets en een niet-elektrische fiets gebruiken. Binnen het gezin wordt dan gekeken wie de elektrische fiets het hardst nodig heeft en bijvoorbeeld de langste afstand moet afleggen. Ook lenen jongeren vaak de elektrische fiets van één van hun ouders, wanneer zij hem niet gebruiken. Enkele jongeren hebben thuis afspraken over wanneer zij op de elektrische fiets mogen, bijvoorbeeld niet als het donker is.

“Als mijn moeder bijvoorbeeld weet dat ik ver moet, zegt ze weleens ‘morgen is de elektrische fiets vrij’” – Meisje 13 jaar

Over het algemeen hebben de vaak wat oudere jongeren wel een eigen elektrische fiets. Volgens de jongeren heeft het wel of niet hebben van een eigen e-fiets te maken met de afstand, vooral jongeren die lange afstanden moeten afleggen naar school hebben een eigen elektrische fiets. Ook worden er voorbeelden genoemd van klasgenoten en vrienden die vanwege medische redenen een eigen e-fiets hebben.

Op de volgende pagina bespreken we op welke manier jongeren de elektrische fiets gebruiken en waarom zij dit doen.



GEBRUIK 2/3

Naar school gaan en vrienden bezoeken

Sommige jongeren hebben naast hun (gedeelte) elektrische fiets ook nog een ander vervoersmiddel, zoals een 'gewone' fiets, racefiets of scooter. School en het bezoeken van vrienden (die verder weg wonen) worden door de jongeren veel genoemd als plekken waar zij op de elektrische fiets naartoe gaan. Anderen hebben alleen een elektrische fiets en doen hier alles op, zowel korte als lange afstanden. Op de vraag of de jongeren de elektrische fiets vooral gebruiken voor lange afstanden, zijn de antwoorden wisselend. Wel lijkt de afstand, zoals eerder genoemd is, bepalend te zijn voor het hebben van een eigen e-fiets. Hoe vaak jongeren de e-fiets gebruiken wisselt ook, van dagelijks tot aan elke maand.

Alleen of samen fietsen hangt af van praktische zaken

Aan de jongeren is ook gevraagd of zij samen of alleen fietsen. Dit wisselt tussen de jongeren. Sommige jongeren fietsen alleen, anderen fietsen samen met vrienden/vriendinnen met elektrische- of met niet-elektrische fietsen. Uit de antwoorden van de jongeren komt duidelijk naar voren dat het hebben van een e-fiets voor veel van de jongeren niet uitmaakt in hun keuze om samen of alleen te fietsen. Praktische zaken zijn hierin belangrijker, zoals geen vrienden hebben die dezelfde route fietsen. Ook vertellen de jongeren dat zij zich aanpassen aan hun fietsgezelschap in hoe hard ze fietsen. Als zij samen fietsen met iemand zonder e-fiets, dan zetten ze de trapondersteuning lager. Daarentegen zijn er enkele ook jongeren die aangeven het liefst met anderen te fietsen die ook een elektrische fiets hebben.

"Ik had op het vwo veel vrienden die bij mij in het dorp woonden en toen fietste ik vaak samen. Maar sinds ik op de havo zit fiets ik veel alleen" - Meisje 16 jaar

Snelheid en minder vermoeiend zijn belangrijke motieven voor gebruik

Tijdens de focusgroepen noemen de jongeren het vaakst 'ergens sneller zijn' en 'het kost minder energie' als reden om de elektrische fiets te gebruiken. De jongeren vinden snelheid belangrijk, omdat ze de bespaarde tijd kunnen invullen met leuke dingen of met uitslapen. Ook vinden de jongeren het fijn om snel te fietsen en zeggen ze hierdoor minder op te kijken tegen een fietstocht. Het motief 'het kost minder energie' vinden de jongeren belangrijk, omdat ze hierdoor niet bezweet aankomen op school en ze makkelijker tegen de wind in fietsen of over een brug.

"Zonder elektrische fiets ben ik 50 minuten onderweg. Maar met elektrische fiets maar 35 minuten, waardoor ik langer kan uitslapen." – Meisje 14 jaar

Enkele jongeren noemen ook 'het is goedkoop' als reden om de e-fiets te gebruiken. Hiermee bedoelen de jongeren dat het goedkoper is dan het OV of een scooter. Een van de jongeren vertelt hierover dat ze sinds ze een elektrische fiets heeft op de fiets gaat naar werk, voorheen pakte ze altijd de bus. De jongeren die de kosten van e-fiets vergelijken met een 'normale' fiets vinden de elektrische fiets juist duur. Wel vinden de gesproken jongeren dat de elektrische fiets het waard is. Door één jongeren, die naast de e-fiets ook een scooter hebben, wordt ook het niet hoeven dragen van een helm als reden genoemd om de e-fiets te verkiezen boven de scooter.

Op de volgende pagina beschrijven we hoe jongeren van 18 jaar en ouder de elektrische fietsen gebruiken en hoe dit verschilt van jongeren onder de 18 jaar.

GEBRUIK 3/3

Resultaten jongeren 18 jaar en ouder

Verschillen tussen de leeftijdsgroepen, onder de 18 en 18-plus, zitten vooral in de motieven voor het gebruik. Er blijken een aantal aanvullende motieven te spelen onder de oudere jongeren:

- ♦ Zo maken de oudere jongeren een vergelijking met de auto. Ze noemen duurzaamheid en 'het is goedkoper dan met de auto' als motieven voor het gebruik van een elektrische fiets. Ook het niet in de file hoeven staan is een reden om de e-fiets te pakken.
- ♦ De oudere jongeren benoemen vrijheid als motief. Ze geven aan dat het minder afhankelijk zijn van het OV een reden is om op de elektrische fiets te gaan.
- ♦ Ook wordt vaker de gezondheid als reden voor de aanschaf van een elektrische fiets. Hierbij bedoelen de jongeren klachten zoals rugpijn en vermoeidheid.

In dit hoofdstuk is het duidelijk geworden hoe, wanneer en waarom jongeren een elektrische fiets gebruiken. Het volgende hoofdstuk beschrijft het gedrag van jongeren op een e-fiets.



GEDRAG 1/4

De deskresearch beschrijft een aantal gedragingen van jongeren op de elektrische fiets. Vaak is de bron buitenlands en is het observatieonderzoek. Daarnaast zijn er ook veel uitingen in de media over het gedrag van jongeren op de elektrische fiets, waarin het gedrag onder meer roekeloos wordt genoemd (RTL nieuws, 2022). Wat ontbreekt is een uitvraag van het gedrag en redenen voor het gedrag bij jongeren zelf. Tijdens de focusgroepen is dit gedaan, waarvan de resultaten in dit hoofdstuk staan beschreven.

Gedrag op de e-fiets

In gesprek met de jongeren zijn een aantal gedragingen op de elektrische fiets uitgevraagd of ter sprake gekomen. Dit zijn de volgende gedragingen:

- ♦ Telefoongebruik tijdens het fietsen;
- ♦ Houden aan verkeersregels versus negeren;
- ♦ Omgaan met andere verkeersdeelnemers;
- ♦ Fietsen met hoge snelheid (als dit kan);
- ♦ Fiets opvoeren;
- ♦ Anderen laten aanhangen aan de fiets;
- ♦ Geen helm (willen) dragen;
- ♦ Aanpassen van fietsroute;
- ♦ Stunten en truckjes doen;
- ♦ Vaak gebruikmaken van fietsverlichting.

Op de volgende pagina's staat wat jongeren zeggen over de verschillende gedragingen. Als de jongeren verschillen zien in hoe zij zich gedragen op een elektrische fiets versus een normale fiets, dan staat dit ook beschreven.



GEDRAG 2/4

Telefoongebruik tijdens het fietsen

Meerdere jongeren gebruiken hun telefoon tijdens het fietsen op hun elektrische fiets. Voorbeelden van dingen die zij dan doen zijn: muziek luisteren, spaakmemo's versturen, berichten typen, bellen, vlogs opnemen en de tijd checken. Enkele jongeren luisteren muziek met één oortje in. Ouders maken hierover ook afspraken met de jongeren. Daarnaast zijn er ook enkele jongeren die bewust niet op hun telefoon zitten, omdat zij samen met anderen fietsen of de telefoon standaard in de tas te hebben. Sommige jongeren geven aan alleen hun telefoon te gebruiken op rustige stukken.

Jongeren zien hierbij verschillen tussen het gebruik van hun telefoon op de e-fiets en de normale fiets. Zo gebruiken meerdere jongeren hun telefoon minder op elektrische fiets, vanwege de snelheid. Daarnaast zorgt verveling op een normale fiets ervoor dat jongeren hierop sneller hun telefoon pakken. Een enkeling geeft aan juist meer de telefoon te gebruiken op de elektrische fiets. De jongere legt uit dat de snelheid zorgt voor meer balans en controle, waardoor ze makkelijker een appje kan beantwoorden.

“Als ik harder fiets kan ik beter mijn balans houden, zonder het stuur vast te houden, dus kan ik antwoorden op een appje. Dat heb ik niet op een normale fiets.”

- Meisje 14 jaar

Houden aan verkeersregels versus negeren

De jongeren geven aan zich aan de meeste verkeersregels te houden. Ze vertellen alleen 'kleine' overtredingen te maken, zoals geen hand uitsteken of geen voorrang verlenen. Ook noemen meerdere jongeren dat zij soms niet wachten op groenlicht, wanneer er geen verkeer aankomt. Een laatste voorbeeld van het niet houden aan regels waar de jongeren meekomen is het gebruik van de telefoon op de fiets, zoals in de vorige alinea beschreven staat.

TeamAlert

jongeren met **impact**

Een van de jongeren vindt het leuk om andere verkeersdeelnemers te laten schrikken, bijvoorbeeld wanneer mensen zonder te kijken oversteken. Hij laat voetgangers dan schrikken door te bellen en pas op het allerlaatste moment te remmen. Jongeren vinden het gevaarlijk dat andere weggebruikers het vaak lastig vinden om de snelheid van een e-fiets in te schatten. In het hoofdstuk over risico's wordt hierop ingegaan.

Fietsen met hoge snelheid (als het kan)

Jongeren geven aan graag snel op plekken te willen zijn en daarom zo hard mogelijk te fietsen. Hierbij kijken ze of het kan en passen zij hun snelheid aan op drukke plekken, bijvoorbeeld in steden. Maar waar het kan benutten ze graag de maximale snelheid van hun e-fiets. Ook zijn er jongeren die vinden dat zij niet hard fietsen, omdat hun e-fiets niet hard kan (20 kilometer/ uur) of omdat ze fietsen met anderen die niet hard gaan. De maximale snelheid van de e-fiets lijkt onderling te variëren, van maximaal 20 km/uur tot aan 30 met wind mee, al geeft het merendeel aan dat hun fiets 25 a 26 km/uur gaat.

“Op de stukken waar ik dat kan, ga ik gewoon altijd 26 km. Naar school fiets ik over het platteland, daar is niemand en is het niet onveilig.” – Meisje 15 jaar

Opvoeren van fiets

Een paar jongeren vertellen tijdens de focusgroepen dat zij hun fiets hebben opgevoerd. Ze vertellen dat ze het limiet van de trapondersteuning eraf hebben gehaald of laten halen. Hierdoor kan de fiets snelheden bereiken van 32 tot 37 km/uur. De jongeren met opgevoerde fietsen vinden de hogere snelheden handig, omdat ze zo beter anderen kunnen inhalen en vertellen nu niet meer terug te willen naar de een fiets met een maximale trapondersteuning.

“Met 25 km/uur ga je net iets sneller dan de rest, maar sinds ik mijn e-bike heb opgevoerd is het makkelijker inhalen. Ik race ze nu voorbij, helemaal prima!”

– Jongen 16 jaar

GEDRAG 3/4

Anderen laten aanhangen aan fiets

Uit de gesprekken komt verder naar voren dat jongeren met een e-fiets vaak de vraag krijgen van vrienden/vriendinnen of zij mogen aanhangen. De reactie van de jongeren hierop is wisselend. Een groot deel van de jongeren vindt dit prima en laat het altijd toe. Een enkeling voegt hieraan toe dat anderen in de bochten moeten loslaten, omdat anders de sturen in elkaar kunnen komen. Ook zijn er jongeren die niet willen dat anderen aanhangen, omdat zij dan langzamer gaan of bang zijn voor schade aan hun fiets.

Geen helm (willen) dragen

Van alle gesproken jongeren draagt niemand een helm. De jongeren geven ook aan dit niet te willen. De redenen die zij hiervoor geven zijn dat het niet lekker zit, je kan geen koptelefoon op, leeftijdsgenoten doen het ook niet, het is raar, het is warm en het ziet er suf uit. Ook vinden de jongeren het niet nodig, omdat ze goed kunnen fietsen. Volgens hen kan het wel nuttig zijn voor kinderen. Een aantal jongeren zijn van mening dat zij niet meer op een elektrische fiets zouden gaan als er een helmplicht komt.

“Ik vind het niet chill zitten en het is niet mooi. Ik zou het niet opdoen als ik de enige ben” – Meisje 15 jaar

Aanpassen van fietsroute

Sommige jongeren passen hun fietsroute aan als ze op een elektrische fiets zitten. Ze verkiezen dan een fijne of leuke fietsroute, met een prettig wegdek, boven de afstand. Hierin zien de jongeren verschillen met een normale fiets, daarop is volgens hen de kortste afstand fietsen het belangrijkste.

Stunten en truckjes doen

Het merendeel van de gesproken jongeren geeft aan niet te stunten op de fiets, omdat het gevaarlijk is en de fiets kan kapot gaan. Wel noemen jongeren dat ze het leuk vinden om hard door de bocht te gaan, maar dit zien zij niet als stunten.

“Met mijn e-bike kan ik best wel hard door de bocht. Ik vind het leuk om daar mee te spelen, beetje in te sturen.” – Jongen 16 jaar

Vaak gebruik maken van goede fietsverlichting

De meeste jongeren hebben op hun elektrische fiets goede verlichting, omdat dit vaak automatisch aangaat, ingebouwd zit en gekoppeld is aan de accu. Een enkeling vertelt dat de verlichting vaak kapot gaat en gemaakt moet worden.

Jongeren met e-fiets zijn niet minder geen bewegen

Aan de jongeren is verder nog gevraagd naar verschillen in fitheid en beweging sinds ze een e-fiets hebben. De meeste jongeren zijn meer gaan bewegen of zien weinig verschil, omdat zij de elektrische fiets pakken in plaats van de bus of altijd al veel gesport te hebben naast het fietsen. Een enkeling vertelt minder kilometers te maken op de elektrische fiets uit angst dat de batterij van de fiets opdraakt.

“Ik werk vrij ver en pakte altijd de bus. Nu ga ik op de e-bike: ik beweeg meer, het scheelt geld en ik kom nu altijd op tijd aan op werk.” – Meisje 16 jaar

Op de volgende pagina beschrijven we hoe jongeren van 18 jaar en ouder zich gedragen op de elektrische fiets en hoe dit hiervan verschilt.

GEDRAG 4/4

Resultaten jongeren 18 jaar en ouder

Naast veel overeenkomsten waren er drie duidelijke verschillen in gedrag tussen de jonge deelnemers aan het onderzoek en de oudere deelnemers (18 jaar en ouder). Dit waren de volgende verschillen:

- ♦ Jongeren van 18 jaar en ouder benoemen explicieter meer gefocust te zijn, minder te dagdromen en rekening te houden met ander verkeer op hun elektrische fiets. Dit laatste doen de jongeren door vooruit te kijken en te anticiperen, vooral op drukke stukken.
- ♦ De jongeren gaan dieper in op de omgang met andere weggebruikers, dan de jonge jongeren. Zo ervaart een jongere (18 jaar en ouder) dat auto's haar minder goed zien aankomen op een e-fiets en dat zij hier rekening mee houdt. Voor een ander geldt juist weer dat hij zich asocialer gedraagt op een e-fiets, dan op een normale fiets. Hij merkt soms geïrriteerd te zijn naar langzamere verkeersdeelnemers.
- ♦ Ook geven de jongeren aan zich iets strikter aan de verkeersregels te houden, voornamelijk vanwege de snelheid. Dit lijkt afhankelijk te zijn van de manier waarop de jongeren hun elektrische fiets gebruiken. Eén van de jongeren vertelt namelijk juist weinig verschil te zien in haar gedrag op een e-fiets in vergelijking tot een 'normale' fiets. Zij legt hierbij uit dat ze vaak niet heel hard gaat en de trapondersteuning alleen bij zware stukken harder te zetten. Eén van de jongeren vertelt minder vaak door rood te fietsen op de elektrische fiets, dan op een normale. Als reden noemt hij dat het op een e-fiets makkelijker is om weer op gang te komen en het daarom minder vervelend vindt om te stoppen.

In dit hoofdstuk is het duidelijk geworden hoe jongeren zich gedragen op een elektrische fiets en hoe dit gedrag zich verhoudt tot de normale fiets. Het volgende hoofdstuk beschrijft wat jongeren van de e-fiets vinden.

TeamAlert

jongeren met **impact**



ATTITUDE 1/3

Het aantal jongeren op elektrische fietsen neemt de laatste jaren sterk toe (GfK, 2022). Waar eerst vooral ouderen een elektrische fiets hadden is dit beeld aan het veranderen. Maar hoe kijken jongeren zelf aan tegen de e-fiets? In dit hoofdstuk geven we antwoord op de deelvraag: Wat vinden jongeren van elektrische fietsen? Hierbij is ook uitgevraagd wat jongeren vinden van de e-fiets in vergelijking tot een niet-elektrische fiets.

Overwegend positief over elektrische fiets

In het algemeen hebben de jongeren een positieve mening over de elektrische fiets. Ze vinden de e-fiets handig, leuk en iets om trots op te zijn. De jongeren vinden de e-fiets handig, omdat het snel is en fijn fietst en het hen minder afhankelijk van ouders maakt bij lange afstanden. Daarnaast vinden ze de elektrische fiets leuker dan een normale fiets. Het maakt de fietstocht volgens hen minder saai. Ook noemt een jongere dat het leuk is om anderen in te halen en hard door de bochten te gaan. Verder zijn meerdere jongeren trots op hun e-fiets, vanwege de snelheid, het uiterlijk of omdat ze er hard voor hebben gewerkt.

“Ik vind het leuk om een e-bike te hebben. Maar ik gebruik hem niet voor de leuk, daar heb ik geen tijd voor.” – Jongen 16 jaar

Niet iedereen vindt het uiterlijk van de elektrische fiets mooi. Meerdere jongeren geven aan de e-fiets lelijk te vinden, omdat er een accu achterop zit en de fietsen vaak groot en lomp zijn. Volgens de jongeren weegt dit niet op tegen de voordelen en handigheid van de elektrische fiets. Andere nadelen van de e-fiets die jongeren noemen hebben te maken met de accu van de fiets. Jongeren vinden het onhandig dat de batterij leeg kan gaan en opgeladen moet worden, omdat ze hier rekening mee moeten houden. Toch vinden ze de tijdswinst die de e-fiets oplevert belangrijker dan de nadelen van de batterij. Ook vinden jongeren de grote kans op diefstal een belangrijk nadeel van de elektrische fiets. Tot slot omschrijven meerdere jongeren de e-fiets ook als lui en minder sportief dan een gewone fiets.

Op de volgende pagina beschrijven we wat volgens de jongeren de doelgroep is van de elektrische fiets en wat zij verder van de elektrische vinden (in vergelijking tot een normale fiets).



ATTITUDE 2/3

Elektrische fiets is niet voor kleine kinderen

Verder zijn jongeren van mening dat de elektrische fiets niet voor (jonge) kinderen is. Jongeren zien het moment waarop ze naar de middelbare school gaan als geschikt moment om een e-fiets te nemen en koppelen dit daarom aan 12 jaar. De jongeren vinden het gevaarlijk als jonge kinderen een elektrische fiets hebben, omdat e-fietsen hard gaan. Daarbij verwachten ze dat naarmate je ouder bent, je ook beter op verkeersregels let.

“Jongeren weten beter waar ze mee bezig zijn, dan kinderen.” – Meisje 13 jaar

Ook vinden meerdere jongeren dat er een maximale leeftijd aan de e-fiets moet zijn. Ze vinden het onveilig als te oude mensen erop fietsen. Tegelijkertijd vinden ze het wel positief dat ouderen door elektrische fietsen in beweging blijven en niet de auto pakken.

Elektrische fiets onveiliger vinden dan normale fiets

Tijdens de focusgroepen noemen een aantal jongeren dat zij zich onveiliger voelen op een elektrische fiets in vergelijking tot een normale fiets. Volgens hen heeft dit te maken met de snelheid, waardoor het kan gebeuren dat ze abrupt moeten reageren of te laat reageren op ander verkeer. Eén van de jongeren merkt op dat het gevoel van veiligheid samenhangt met het gedrag, zoals telefoongebruik. Ook noemen de jongeren dat iedereen dezelfde snelheid fietst op een normale fiets, wat het verkeer volgens hen veiliger maakt. In het volgende hoofdstuk gaan we dieper in op factoren en kenmerken van de elektrische fiets die jongeren gevaarlijk vinden.

“Ik voel me gewoon een stuk veiliger op een normale fiets dan op een e-bike. Ook verveel ik mij dan sneller en ga ik bijvoorbeeld eerder op mijn telefoon zitten” – Meisje 15 jaar

Op de volgende pagina vertellen we hoe de attitude ten aanzien van de e-fiets van jongeren van 18 jaar en ouder verschilt van de attitude van jongeren onder de 18.



ATTITUDE 3/3

Resultaten jongeren 18 jaar en ouder

Wat betreft de attitude zijn er, net zoals bij het gedrag, veel overeenkomsten tussen de jonge en oudere doelgroep. Ook zijn er een aantal verschillen. Deze zijn als volgt:

- Meer bij de oudere jongeren, dan bij de jongere, wordt de elektrische fiets vooral handig gevonden. Ze zien het vooral als een praktisch middel om snel van A naar B te komen. Ook noemt de oudere doelgroep dat een e-fiets niet nodig is voor korte afstanden. Door de jongere doelgroep wordt dit niet genoemd.
- De jongeren van 18 jaar en ouder denken ook anders over voor wie de elektrische fiets geschikt is. Ze vinden het belangrijk dat jongeren ervaren zijn in het verkeer op het moment dat ze op een e-fiets stappen, omdat het anticiperen op ander verkeer en het bewust omgaan met snelheden belangrijk zijn volgens hen. Daarom vinden ze 16 jaar een goede leeftijd.
- De oudere jongeren voelen zich niet onveiliger op een e-fiets, in tegenstelling tot de jongere deelnemers. Ze vertellen dat dit afhankelijk is van je eigen gedrag en dat het veilig is, zolang je er op een bewuste en veilig manier mee omgaat.
- Ook lijken er veranderingen te zijn in het imago van de fiets. Een van de oudere deelnemers vertelt dat zij zich vroeger schaamde voor haar elektrische fiets, omdat toen nog het beeld overheerste dat de e-fiets voor oudere mensen was.
- Tot slot hebben we aan de jongeren gevraagd hoe zij een e-fiets zien in verhouding tot normale fietsen en scooters. Hierover hebben ze geen eenduidige mening. Sommigen zien het meer als scooters, vanwege de snelheid en het gemak (het kost minder energie). Anderen zien het juist meer als 'normale' fietsen, omdat ze hun verkeersgedrag op een e-fiets vergelijkbaar vinden met een normale fiets.

In dit hoofdstuk hebben we beschreven wat jongeren van de elektrische fiets vinden. Het volgende hoofdstuk gaat in op de risico's van de e-fiets volgens jongeren.

TeamAlert

jongeren met **impact**



RISICO'S 1/3

In de deskresearch komt terug dat het vanuit de literatuur niet is vast te stellen of een elektrische fiets gevaarlijk is dan een niet-elektrische fiets (SWOV, 2022). Wel is er een duidelijke stijging te zien in het aantal ongevallen met een e-fiets onder jongeren (VeiligheidNL, 2022). Daarnaast blijkt uit het vorige hoofdstuk dat sommige jongeren zich onveiliger voelen op een e-fiets, dan op een gewone. In dit hoofdstuk gaan we hier verder op in en vertellen we wat jongeren tijdens de focusgroepen hebben gezegd over de risico's van een elektrische fiets. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de volgende deelvraag: Welke risico's zien jongeren bij het gebruik van een e-fiets en hoe wordt dit ervaren?

Ongelukken op de elektrische fiets

De meerderheid van de jongeren heeft geen ongeluk meegemaakt op hun elektrische fiets. Daarnaast zijn enkele jongeren weleens gevallen. Zo vertelt een van de jongeren dat ze moest uitwijken voor iemand anders en hierdoor viel. Een ander komt met een voorbeeld waarbij iemand aan het aanhangen was (aan de fiets) en hun sturen in elkaar kwamen. Een derde voorbeeld die de jongeren noemen betrof het uitglijden in een bocht, doordat er iets op het wegdek lag, met een gebroken schouder als gevolg.

Wanneer we aan de jongeren vragen of ze het gevoel hebben weinig/minder controle te hebben over de e-fiets is, dan is het merendeel van mening dat dit niet het geval is. Ze kunnen zich wel voorstellen dat anderen weinig controle hebben. Voorbeelden die hierbij worden gegeven zijn ouderen en jongeren die (nog) niet doorhebben dat elektrische fietsen een krachtige en abrupte rem hebben.

“Ik heb controle over mijn fiets, maar anderen niet. Die hebben geen idee hoe hard hun fiets kan remmen, optrekken en wanneer ze moeten remmen.” – Jongen 16 jaar

Op de volgende pagina staat een opsomming van alle risico's volgens jongeren.



RISICO'S 2/3

Risicovolle factoren en kenmerken volgens jongeren

Aan de hand van voorbeelden is aan de jongeren gevraagd wat zij gevaarlijk vinden aan de elektrische fiets. De jongeren vinden de hoge snelheden risicovol, stunts en dat er geen leeftijdsgrens is. Deze factoren worden hieronder toegelicht.

Snelheid

Jongeren noemen met name de snelheid als risico van de elektrische fiets. Om drie redenen vinden jongeren dit gevaarlijk. Ten eerste vinden ze het gevaarlijk dat andere weggebruikers de snelheid van een elektrische fiets vaak niet goed inschatten. Dit merken ze aan auto's of mensen die net nog even voorlangs gaan, waardoor de jongeren op de rem moeten.

“Hier bij school zijn er vaak kinderen die de gewoon de straat oprennen. Dan moet op tijd kunnen remmen, want je gaat best snel.” – Meisje 13 jaar

Hieraan voegt een van de jongere toe dat dit probleem alleen nog maar groter wordt als mensen hun fiets opvoeren. Ook maken jongeren zelf wel eens een verkeerde inschatting vanuit de gedachte ‘daar kan ik net wel voor langs’. Door de snelheid is het volgens jongeren belangrijk om snel te kunnen reageren. Ook vertelt een jongere dat je zelf minder door hebt hoe hard je gaat en dat pas beseft als je een ander op een elektrische fiets ziet. De jongeren gaan om met de risico's van de snelheid door extra goed op te letten. Een enkeling ziet de snelheid niet als risico, omdat de elektrische fiets vaak een goede en snelle rem heeft en omdat de snelheid zorgt voor meer balans.

Stunts

Naast snelheid vinden jongeren ook stunts gevaarlijk. Hard door de bocht gaan of anderen laten aanhangen zien de jongeren niet als stunts. Met stunts doelen ze vooral op anderen die wheelies doen of op hun fiets gaan staan, waardoor ze slingeren.

Geen leeftijdsgrens

Jongeren vinden het een risico dat er geen minimale en maximale leeftijd zit aan het gebruik van een elektrische fiets. Volgens hen is een minimale leeftijd nodig, omdat kinderen nog niet zo goed kunnen fietsen en daarom een hoge snelheid gevaarlijk is. Voor ouderen vinden de jongeren het gevaarlijk, omdat hun reactievermogen achteruit gaat.

“Een kind van 8 mag op een e-bike stappen. Dat is gevaarlijk, want die heeft nog weinig ervaring met fietsen.” -

Verschillen in risicoperceptie telefoongebruik

In het hoofdstuk over gedrag staat beschreven dat meerdere jongeren hun telefoon gebruiken op de elektrische fiets, maar wel minder dan op een ‘normale’ fiets. Doordat een elektrische fiets sneller gaat, voelen ze zich onveilig en hebben ze het idee dat ze beter moeten opletten. In bepaalde situaties schatten ze de risico's lager in of vinden ze het überhaupt niet gevaarlijk, zoals op rechte en rustige wegen of fietspaden.

Risico's zijn afhankelijk van de drukte

Voor sommigen jongeren geldt dat zij denken dat de risico's groter zijn in bepaalde situaties, zoals op drukke stukken. Een van de jongeren vertelt daarom met zijn elektrische fiets drukke stukken te vermijden, uit angst om mensen aan te rijden. Op rustige en rechte stukken weg zien jongeren weinig of zelfs geen gevaren.

“Ik fiets snel en ik moet veel rechte stukken, dus dan hoef ik ook niet te letten op de veiligheid.” – Meisje 16 jaar

Op de volgende pagina staat beschreven op welke manier de ervaren risico's door jongeren van 18 jaar en ouder verschillen van de jongere deelnemers.

RISICO'S 3/3

Resultaten jongeren 18 jaar en ouder

Net zoals de jongere deelnemers, zien de oudere jongeren ook de snelheid als voornaamste risico. De redenen die zij hiervoor geven komen overeen met die van de jongere deelnemers. Ook zijn er enkele verschillen in risicoperceptie tussen de leeftijdsgroepen, namelijk:

- Oudere deelnemers zien snelheid vooral als gevaar voor jongeren die minder ervaring hebben in het verkeer en met snelle voertuigen, zoals scooters en auto's.
- Ook zien zij minder risico in het opvoeren van elektrische fietsen, zolang mensen extra goed opletten en hier 'verantwoordelijk' mee omgaan.
- Daarnaast noemen de oudere jongeren meerdere situaties die zij risicovol vinden met de e-fiets, namelijk onder invloed fietsen en vermoeid zijn.

Dit hoofdstuk gaf inzicht in de welke aspecten jongeren risicovol vinden aan de elektrische fiets. Het volgende hoofdstuk gaat in op oplossingen voor deze gevaren.



OPLOSSINGEN 1/3

De deskresearch beschrijft dat gedragsverandering een grotere kans van slagen heeft wanneer dit wordt gedaan bij het ontstaan van nieuwe gewoontes en gedrag (Hermesen & Renes, 2016; Verplanken et al., 2008; TeamAlert, 2022). Dit maakt het kansrijk om de fietsveiligheid van jongeren te stimuleren en verbeteren wanneer zij van een 'reguliere' fiets overstappen op een elektrische fiets. Deze inzichten bieden aanknopingspunten voor TeamAlert en haar interventies. Tijdens de focusgroepen is daarom uitgevraagd hoe jongeren dit zouden aanpakken. In dit hoofdstuk geven we antwoord op de deelvraag: Op welke manier willen jongeren gestimuleerd worden tot veilig fietsgedrag op de elektrische fiets?

Bewustwording van de risico's

Om je gedrag te veranderen is het volgens de jongeren belangrijk dat ze weten wat de risico's zijn van een elektrische fiets. Bij risico's denken de jongeren vooral aan de snelheid van de fiets. Een boodschap zou volgens hen kunnen zijn 'doe voorzichtig' of 'let goed op'. Meerdere jongeren vinden video's, zoals TikToks, met ervaringen van anderen of slachtoffers een geschikte manier om bewust gemaakt te worden. Eén van de jongeren haalt [Smoorverliefd](#) aan als goed voorbeeld. Dit is een campagnevideo van Interpolis met artiest Snelle over de gevaren van telefoongebruik op de fiets. Er zijn echter ook jongeren sceptisch over het effect van video's.

"Ik ben het er echt niet mee eens dat een TikTok gaat helpen tegen beter opletten op de fiets. Want het ding is zo van, het ongeluk overkomt mij toch ook niet." – Jongen 16 jaar

Jongeren zien geen noodzaak in interventies of maatregelen

Het merendeel van de jongeren ziet geen noodzaak in het verbeteren van de fietsveiligheid van jongeren op elektrische fietsen. Een voorbeeld waarin dit duidelijk naar voren komt is dat jongeren het niet nodig vinden om een helm te dragen. Opvallend is dat jongeren het dragen van een helm op een scooter wel normaal vinden, omdat scooters harder gaan volgens hen. De jongeren zijn van mening dat de oplossing bij jezelf ligt en vinden dat mensen op elektrische fietsen gewoon beter moeten opletten. Bij doorvragen komen de jongeren wel met verschillende ideeën. Een omschrijving hiervan staat op de volgende pagina.

"Een oplossing is niet nodig. Alles heeft risico's, je moet gewoon zelf beter opletten." Vrouw 18 jaar

TeamAlert

jongeren met **impact**



OPLOSSINGEN 2/3

Educatie: meer uitleg en cursussen

De jongeren noemen dat ze het belangrijk vinden om uitleg te krijgen over hoge snelheden en hoe je hiermee moet omgaan. Meer specifiek kan het dan gaan om leren anticiperen, voor je kijken, beter opletten en niet op je telefoon zitten. Een van de jongeren voegt hieraan toe dat hij graag uitleg had gehad over het type motor in de fiets. Hij vertelt dat er een duidelijk verschil is tussen het fietsen met een voorwiel-, middenwiel- en achterwielmotor.

“Als je heel hard optrekt met je middenwielmotor gaat je voorwiel zo omhoog, bij een voorwielmotor heb je dat niet.” – Jongen 16 jaar

De jongeren vinden fietsenmakers of ouders geschikt om van te leren. Volgens de jongeren zijn cursussen een goede manier om meer uitleg te krijgen over elektrische fietsen, bijvoorbeeld een cursus over snelheid. Ook zien jongeren kansen in een fietsexamen speciaal voor de elektrische fiets in aanvulling op het fietsexamen op de basisschool. Ook vinden de jongeren het belangrijk dat oudere mensen een test of een cursus moeten doen, vergelijkbaar met keuring voor het rijbewijs bij 75 jaar en ouder.

“Een cursus over hogere snelheid, beter opletten, anticiperen en voor je kijken. Dat zou ik handig vinden!” – Jongen 16 jaar

Fietscontroles

De fietsveiligheid van e-fietsen kan volgens de jongeren ook worden verbeterd met periodieke fietscontroles. Hierbij denken jongeren aan het controleren van het licht en de rest van de fiets, zoals remmen en banden.

Infrastructurele aanpassingen (aparte fietspaden)

Het aanpassen van fietspaden en de wegen zijn volgens de jongeren ook geschikte manieren om te werken aan de veiligheid. Hierbij denken de jongeren aan bredere of aparte fietspaden voor snelle fietsers, waaronder elektrische fietsen, racefietsen en snorfietsers. Ook denken de jongeren dat het helpt om verkeersdrempels aan te brengen, zodat mensen op elektrische fietsen moeten remmen.

Handhaving en boetes

Een ander geschikt middel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is volgens jongeren via handhaving en boetes. Zo noemen de jongeren dat de het strenger bekeuren kan werken, bijvoorbeeld voor telefoongebruik. Met strenger bedoelen de jongeren meer straffen en hogere boetes. Ook vinden de jongeren het belangrijk dat er meer en duidelijkere regels komen over wat wel en niet mag. Voor fabrikanten vinden de jongeren het een nuttige regel dat er geen fietsen meer gemaakt mogen worden die makkelijk op te voeren zijn. Daarnaast vinden de jongeren dat maaltijdbezorgers een verbod moeten krijgen op het gebruik maken van een elektrische fiets.

“Er moeten meer regels en afspraken komen over wat wel en niet mag op een e-bike” – Meisje 16 jaar

Om het handhaven en bekeuren strenger te maken denken meerdere jongeren dat het goed is om kentekens op e-fietsen te plaatsen. Met flitspalen en snelheidsmeters langs de kant van de weg kunnen mensen gestimuleerd worden om de juiste snelheid te fietsen, aldus de jongeren.

Op de volgende pagina sluiten we dit hoofdstuk af met een beschrijving van verschillen tussen de oudere en jongere deelnemers aan het onderzoek, betreft de oplossingen die zij zien.

OPLOSSINGEN 3/3

Resultaten jongeren 18 jaar en ouder

Waar de jongere deelnemers enigszins sceptisch zijn over de noodzaak van maatregelen gericht op de fietsveiligheid van jongeren op e-fietsen, zien de oudere deelnemers hier wel de noodzaak van in. Zij komen met de volgende ideeën:

- Cursus voor jongeren bij aanschaf van elektrische fiets. Het idee van de cursus is dat er aandacht wordt besteed aan bewustzijn creëren van gevaren van hoge snelheden en deze leren herkennen. De jongeren vinden dit vooral belangrijk voor jongeren met weinig of geen ervaring met snelle voertuigen, zoals scooters of auto's. Volgens de jongeren zijn video's hier geschikt voor;
- Instructievideo's vanuit fabrikanten over bijvoorbeeld het veilig gebruiken van je remmen en anticiperen op verkeer;
- Zorgen voor een verandering in denkwijze bij verkeersdeelnemers en fietsers, waarbij variatie in snelheid op het fietspad als normaal wordt gezien. Volgens één van de jongeren kan 'denk aan je medefietsers' hiervoor een goede boodschap zijn, waarbij de nadruk ligt op het rekening houden met elkaar.
- Aparte regels voor elektrische fietsen maken, nu gelden namelijk dezelfde regels van toepassing op elektrische- en niet-elektrische fietsen.

Het volgende hoofdstuk geeft een algemene conclusie die antwoord geeft op de hoofdvraag van dit onderzoek. Daarnaast geven we een opsomming van relevante resultaten voor de volgende fase van het onderzoek.



CONCLUSIE & AANBEVELINGEN



CONCLUSIE 1/2

29

In dit kwalitatieve onderzoek zijn de uitkomsten van de literatuurstudie getoetst bij jongeren en is er aanvullende informatie opgehaald. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste conclusies weer. Hiermee geven we een antwoord op de hoofdvraag van dit onderzoek: welke risico's en kansen voor verkeersveiligheid brengt de elektrische fiets volgens jongeren met zich mee? Daarnaast doen we een aantal aanbevelingen voor de volgende fase van dit onderzoek, de kwantitatieve toetsing.

Risico's en risicoschatting

Uit het aantal ongevallen onder jongeren met elektrische fietsen blijkt het gebruik van elektrische fietsen door jongeren niet zonder risico te zijn. Uit eerdere studies valt echter niet te concluderen dat de elektrische fiets gevaarlijker is dan een normale fiets (TeamAlert, 2023a; SWOV 2020). Jongeren vertonen verschillende risicogedragingen op de elektrische fiets, maar zijn tegelijkertijd bezig zijn met het beperken van de negatieve consequenties daarvan. Voorbeelden van veilig gedrag is dat de jongeren vaak fietsen met goedwerkende fietsverlichting, een fietsroute uitkiezen die rustig en met zo min mogelijk obstakels is en hun snelheid aanpassen op de omgeving, waarbij ze niet de maximale snelheid rijden op drukke plekken. Daarnaast komen jongeren ook met een aantal voorbeelden van onveilig gedrag, zoals het gebruiken van de telefoon, de fiets opvoeren en anderen laten aanhangen aan de fiets.

Jongeren vinden bepaalde aspecten van de elektrische fiets risicovol:

- ▶ **Snelheid:** Jongeren vinden hoge snelheden gevaarlijk vanwege de onderschatting door andere weggebruikers en het belang van snelle reacties. Ze erkennen dat ze soms hun eigen snelheid onderschatten. Ze zien ook risico's in het opvoeren van e-fietsen. De 18-plussers hebben een toleranter kijk op het opvoeren van elektrische fietsen, zolang mensen verantwoordelijk handelen en extra voorzichtig zijn.
- ▶ **Geen leeftijdsgrenzen:** Het ontbreken van leeftijdsgrenzen wordt als risicovol gezien. Jongeren vinden dat kinderen en ouderen kwetsbaar zijn vanwege hun beperkte fietsvaardigheden en reactietijd. 18-plussers zien snelheid vooral als gevaar voor jongeren die minder ervaring hebben in het verkeer en met snelle voertuigen, zoals scooters en auto's.
- ▶ **Stunten:** Jongeren beschouwen wheelies en staan op de fiets als gevaarlijke stunts en daarom riskant.
- ▶ **Telefoongebruik:** Over het algemeen vinden ze telefoongebruik op een elektrische fiets gevaarlijk, maar sommigen zien het als minder riskant op rustige wegen.
- ▶ **Afhankelijk van externe en interne factoren:** Jongeren vermijden drukke wegen om risico's te minimaliseren en voelen zich veiliger op rustige wegen. 18-plussers benoemen ook interne factoren zoals alcoholgebruik en vermoeidheid als risicoverhogend.

CONCLUSIES 2/2

30

Kansen voor verkeersveiligheid

De deskresearch beschrijft dat gedragsverandering een grotere kans van slagen heeft wanneer dit wordt gedaan bij het ontstaan van nieuwe gewoontes en gedrag (Verplanken et al., 2008; TeamAlert, 2022), zoals een verandering in vervoersmiddel.

Jongeren erkennen de behoefte aan bewustwording van risico's bij het gebruik van elektrische fietsen, met name de snelheid. Video's met ervaringen van anderen worden gezien als effectieve bewustmakingsmiddelen, hoewel sommigen twijfelen aan hun impact.

Over het algemeen voelen jongeren geen noodzaak voor interventies om de fietsveiligheid te verbeteren en geloven ze dat individuele verantwoordelijkheid cruciaal is. Ook wordt genoemd dat het een kwestie is van rekening houden met elkaar op het fietspad en de verschillende snelheden. Niettemin dragen ze verschillende ideeën aan voor verbetering, zoals educatie, fietscontroles, infrastructurele aanpassingen, strengere handhaving, hogere boetes en duidelijkere regels voor fabrikanten om het opvoeren van elektrische fietsen te voorkomen.

Jongeren van 18 jaar en ouder zien meer potentieel voor maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid, vooral voor jonge en onervaren e-fietsers. Ze benadrukken de waarde van cursussen en trainingen die gericht zijn op het herkennen van snelheidsrisico's, met name voor degenen met weinig ervaring met elektrische fietsen. Deze maatregelen zouden het best bij de aanschaf of kort daarna kunnen worden geïmplementeerd om gedragsverandering te bevorderen (Verplanken & Roy, 2016).

TeamAlert

jongeren met impact

Zelfoverschatting

De zelfoverschatting die vaak bij jongeren voorkomt, kan verklaren waarom jongeren maatregelen vooral nuttig vinden voor anderen en niet voor zichzelf. In dit onderzoek komt zelfoverschatting ook duidelijk naar voren bij de jongeren met uitspraken zoals 'een ongeluk overkomt mij niet'. Daarnaast ervaren de jongeren dat ze zelf veel controle hebben over hun fiets, maar kunnen ze zich voorstellen dat dit voor anderen niet geldt.

Verschillen en overlap in perceptie elektrische fiets versus 'normale' fiets

Om de overstap naar een e-fiets te benutten voor gedragsverandering is het belangrijk dat jongeren de elektrische fiets ook daadwerkelijk als een ander vervoersmiddel beschouwen dan niet-elektrische fietsen. Jongeren zien aanzienlijke verschillen, vooral in hun telefoongebruik, gedrag, en hun perceptie van veiligheid. Op e-fietsen voelen jongeren zich over het algemeen minder comfortabel bij het gebruik van hun telefoon. De oudere jongeren, 18 jaar en ouder, benadrukken dat ze op e-fietsen meer gefocust zijn, minder dagdromen en rekening houden met ander verkeer. Ze voelen zich niet onveiliger op een elektrische fiets, zolang deze verantwoordelijk wordt gebruikt. De jongere deelnemers aan het onderzoek lijken zich wel onveiliger te voelen op een elektrische fiets, dan op een normale fiets. Ook vinden alle jongeren dat er in tegenstelling tot een normale fiets voor e-fietsen een minimale leeftijdsgrens moet zijn. Ten slotte hebben jongeren geen eenduidige mening over de plaats van elektrische fietsen in vergelijking met gewone fietsen en scooters. Sommigen zien ze als scooters vanwege de snelheid en het gemak, terwijl anderen ze meer vergelijken met gewone fietsen vanwege hun vergelijkbaar verkeersgedrag. Opvallend hierbij is dat jongeren het dragen van een helm op een scooter wel normaal vinden, maar op een fiets niet, terwijl een snorfiets net zo hard gaat als een elektrische fiets. De jongeren lijken de helm wel te associëren met een scooter, maar niet met een fiets.

AANBEVELINGEN

Vanuit dit onderzoek is er een kwalitatief antwoord gegeven op de onderzoeksvraag: welke risico's en kansen voor verkeersveiligheid brengt de elektrische fiets volgens jongeren met zich mee? In vervolgonderzoek is het wenselijk de uitkomsten uit de focusgroep te toetsen onder een representatieve groep jongeren. Daarmee kan definitief antwoord worden gegeven op de onderzoeksvraag.

Aanbevelingen inhoud vragenlijst

Dit kwalitatieve onderzoek geeft aanleiding tot vervolgonderzoek, zodat de uitkomsten kunnen worden getoetst onder een representatieve groep jongeren. In een kwantitatieve toetsing kan verder worden onderzocht:

- ♦ Risico's en risicoschatting van jongeren met betrekking tot de snelheid, leeftijd en vergelijkbare verkeersregels voor elektrische fiets en niet-elektrische fiets;
- ♦ Behoeft van jongeren aan maatregelen, zoals educatie. Specifiek is het interessant om het resultaat van de behoefte aan gevarenherkenning van snelheid e-fiets kwantitatief te toetsen. Een vervolgstap kan dan zijn om de gevarenherkenning training die TeamAlert heeft gemaakt voor bezorgers op elektrische fietsen, te vertalen naar de doelgroep jongeren;
- ♦ Onderzoeken van verschillen in (risico)perceptie elektrische fiets versus niet-elektrische fiets. Uit dit onderzoek komt naar voren dat jongeren zowel overeenkomsten als verschillen zien tussen de elektrische fiets en niet-elektrische fiets. Voor gedragsverandering is het belangrijk om de verschillen te benadrukken, zodat jongeren de elektrische fiets als een ander vervoersmiddel zien. Daarom is het van belang om dit onderwerp verder uit te diepen in de kwantitatieve toetsing.

Overige aanbeveling

In het onderzoek wordt het risico genoemd van de verschillende snelheden op het fietspad en de onderschatting van andere verkeersdeelnemers van de elektrische fiets. In reactie hierop wordt gezegd dat niet het treffen maatregelen belangrijk is, maar dat de variatie in snelheid op fietspad de nieuwe norm (moet) worden, zodat mensen betreft de snelheid rekening met elkaar gaan houden. Verdraagzaamheid op het fietspad is een interessant thema om verder te onderzoeken, aangezien de onderlinge verschillen in snelheid op het fietspad waarschijnlijk niet minder gaan worden.

BRONNEN EN BIJLAGEN

BRONNEN

33

GfK (2022). E-bike Monitor 2022. Geraadpleegd via: <https://www.gfk.com/nl/new-gfk-elektrische-fiets-monitor-2023>

Hermesen, S., & Renes, R. J. (2016). Draaiboek gedragsverandering De psychologie van beïnvloeding begrijpen en gebruiken. Amsterdam/ Antwerpen, Nederland: Business Contact.

RTL Nieuws (2022). Jongeren vaker op elektrische fiets: Ze zijn roekelozer. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/editienl/artikel/5301552/meer-fietsers-slachtoffer-verkeersongeluk-jongeren-elektrische-fiets>

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

TeamAlert (2023). Factsheet: Jongeren als beginnende bestuurders. TeamAlert: Utrecht. Geraadpleegd via kenniscentrum TeamAlert via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onervaren-verkeersdeelnemers/jongeren-als-beginnende-bestuurders/>

TeamAlert (2023a). Jongeren op de elektrische fiets, literatuuronderzoek. TeamAlert: Utrecht.

TeamAlert (2022). Jongeren en verandermomenten. TeamAlert: Utrecht. Geraadpleegd via kenniscentrum TeamAlert via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/jongeren-en-verandermomenten/>

VeiligheidNL (2022). LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/cijferapportage/fietsongevallen-en-snor-bromfietsongevallen-nederland>

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121-127.

BIJLAGE: KENMERKEN DEELNEMERS

In onderstaande tabel staan de demografische kenmerken van de deelnemende jongeren aan de focusgroepen (linker tabel) en de interviews (rechter tabel).

Focusgroep	Geslacht	Leeftijd	Opleidingsniveau	Provincie	Gebruik elektrische fiets
1	Meisje	13	Vwo	Utrecht, niet-stedelijk	Jaarlijks
1	Meisje	13	Havo	Utrecht, niet-stedelijk	Meerdere keren per maand
1	Meisje	15	Vwo	Utrecht, niet-stedelijk	Meerdere keren per week
1	Meisje	13	Vwo	Utrecht, stedelijk	Elke maand
1	Meisje	13	Vwo	Utrecht, niet-stedelijk	Meerdere keren per maand
1	Meisje	13	Vwo	Utrecht, niet-stedelijk	Elke maand
2	Meisje	18	Havo	Z-Holland, stedelijk	Onbekend*
2	Meisje	14	Vwo	Z-Holland, stedelijk	Meerdere keren per week
2	Vrouw	16	Vwo	Z-Holland, niet-stedelijk	Onbekend*
2	Meisje	15	Vmbo	Utrecht, stedelijk	Dagelijks
2	Jongen	16	Vmbo	Gelderland, niet-stedelijk	Dagelijks
2	Jongen	16	Vwo	N-Holland, stedelijk	Dagelijks
2	Meisje	15	Vmbo	Z-Holland, niet-stedelijk	Onbekend*
2	Meisje	16	Havo	Gelderland, niet-stedelijk	Meerdere keren per week

Interview	Geslacht	Leeftijd	Student/ werkend	Provincie	Gebruik elektrische fiets
1	Vrouw	19	Student	Drenthe, niet-stedelijk	Dagelijks
2	Vrouw	24	Student	Gelderland, stedelijk	Meerdere keren per maand
3	Man	26	Werkend	Utrecht, stedelijk	Dagelijks
4	Man	26	Werkend	Utrecht, stedelijk	Dagelijks

* In de eerste focusgroep is de frequentie van het gebruik van de elektrische fiets met een sensitizer uitgevraagd. Tijdens de tweede, online, focusgroep is er niet met een sensitizer gewerkt. Om die reden is de frequentie van het gebruik van een aantal deelnemers niet bekend.

jongeren met impact

