

A close-up, slightly blurred photograph of an e-bike's handlebars. The left handlebar has the 'amsloc' brand name on it. A person's hand is visible near the handlebars. A digital display is mounted on the right handlebar. The background shows a paved area and a person's legs in dark clothing.

ROEKELOOS OF ROCKSTER?

Hoe verhalen achter jongeren met e-bikes
richting geven aan veiliger rijgedrag

*“Ik voel me een beetje
een rockster. De een
zit liedjes te zingen, de
ander zit te rijden.”*

– Jongere over hoe hij zich voelt op zijn
fatbike, Breda

*“Soms wordt het een
soort muziekbond. Dat
zorgt voor heel veel
onrust.”*

– Pedagogisch conciërge over jongeren
met fatbikes, Arnhem



VERSIE: APRIL 2026

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ontwerpers **Wouter Wullems**, **Mirte van der Nat**, **Robin van der Linden** en **Sanne Kistemaker** van Muzus waren verantwoordelijk voor de uitvoering. Het onderzoek is uitgevoerd tussen november en december 2025.

De aanpak was co-creatief met jongeren, jongerenwerkers, straatcoaches en scholen.

Over Muzus

Muzus ontwerpt verandering voor de samenleving van morgen. We werken met een ontwerpaanpak aan maatschappelijke transitie en sociale vraagstukken. We stellen de behoeftes en ervaringen van de doelgroep centraal. Complexe opgaven vragen om anders denken en duiden, en anders samenwerken en doen. Met een frisse ontwerpersblik en in volwaardige co-creatie komen we tot vernieuwende oplossingen en betekenisvolle verandering.

Voor meer informatie over het onderzoek of Muzus, neem contact op met ons via more@muzus.nl of 015-2137149.

Inhoudsopgave

De inzichten in een vogelvlucht	7
Onderzoeksaanpak.....	9
Onderzoeksvraag.....	10
Analyse van de data	10
1. De fatbike-factor bij de ervaring van roekeloos rijgedrag	12
<i>Op papier een e-bike, op straat een andere beleving</i>	<i>12</i>
<i>Andere verwachtingen bij de fatbike dan bij 'gewone' e-bikes</i>	<i>12</i>
<i>Wat de omgeving ziet als 'roekeloos rijgedrag'</i>	<i>13</i>
<i>Botsende perspectieven over gedrag.....</i>	<i>14</i>
<i>Het gaat niet alleen om de fiets, maar ook wie erop zit.....</i>	<i>14</i>
2. Zorgen van de omgeving over de veiligheid van fatbikes	15
<i>Bouwpakketten uit online webshops</i>	<i>15</i>
<i>Lage drempel door budgetmodellen en gespreid betalen</i>	<i>15</i>
<i>Hoe de techniek van fatbikes bijdraagt aan snelheid</i>	<i>15</i>
3. Hoe jongeren zelf over hun fatbike, rijgedrag en risico's praten..	17
<i>Het gat tussen fiets en scooter</i>	<i>17</i>
<i>Gevoel van controle maakt dat grenzen opgezocht worden</i>	<i>19</i>
<i>Invloed van kennis op het toepassen van verkeersregels</i>	<i>20</i>

4. De sociale omgeving als versterker of rem op gedrag.....	22
<i>Sociale omgeving stuurt gedrag</i>	<i>22</i>
<i>Ouders als poortwachters en opvangsters van problemen.....</i>	<i>22</i>
<i>Broers en zussen sturen bij vanuit gedeelde leefwereld</i>	<i>23</i>
<i>Vrienden en peers bepalen het gedrag in het moment.....</i>	<i>23</i>
<i>Professionals begrenzen op vaste plekken.....</i>	<i>24</i>
<i>Politie en handhaving markeren de grens</i>	<i>24</i>
5. Gedragbepalers van roekeloos rijgedrag van jongeren op fatbikes.....	26
<i>Rijgedrag van jongeren bekeken met CASI.....</i>	<i>26</i>
1. Automatismen als motor van het gedrag	26
2. De directe sociale omgeving bepaalt de norm	26
3. Zelfbeeld en groepsgedrag versterken elkaar	27
4. Weerstand door een opgeplakt label	28
5. De fysieke omgeving bepaalt het speelveld	28
6. Emoties kleuren hoe jongeren rijden	28
7. Kunnen bepaalt wat haalbaar is onderweg	29
8. Houding en risicoperceptie versterken roekeloos rijgedrag	29
9. Kennis lijkt roekeloos rijgedrag nauwelijks te remmen	30

6. Interventiestrategierichtingen voor roekeloos rijgedrag op fatbikes	31
<i>Zachte aanpak of harde maatregelen</i>	<i>31</i>
<i>Wat de gedragbepalers ons laten zien.....</i>	<i>31</i>
<i>Welke gedragbepalers zijn het belangrijkste?.....</i>	<i>31</i>
1. Automatismen (gewoontegedrag)	31
2. Sociale omgeving (peers) en zelfbeeld	31
3. Risicoperceptie en het gevoel van kunnen.....	31
1. Doorbreek het automatismen op de hotspots	32
2. Verklein technische risico's, maak veilig gedrag makkelijker	33
3. Zet de omgeving in met invloed op het aanschafmoment	33
4. Benut het verantwoordelijkheidsgevoel van naasten	34

Bronnen	35
Bijlage 1 - Onderzoeksopzet	36
<i>Onderzoeksgroep.....</i>	<i>36</i>
<i>Muzus-Game</i>	<i>36</i>
<i>Pop-up pitstop en straatgesprekken.....</i>	<i>37</i>
Bijlage 2 – Oplossingen volgens jongeren en hun omgeving.....	38
<i>Gericht op de jongeren</i>	<i>38</i>
1. Strengere regelgeving	38
2. Meer handhaving	39
3. Kennis en vaardigheden vergroten	39
4. Imago veranderen	39
<i>Gericht op de omgeving</i>	<i>40</i>
1. Fysieke inrichting	40
2. Voorlichting ouders.....	40
<i>Gericht op het apparaat.....</i>	<i>41</i>
1. Onderhoud aan de fiets	41
2. Producenten verantwoordelijk houden.....	41

*“Ik zag de haaiantanden
niet en werd aangereden.
Ik vloog helemaal weg.
Enkel gebroken. Fiets
kapot. Toen heb ik een
schadeformulier ingevuld.
[...] De eerste twee
maanden was ik bang, nu
niet meer.”*

– Jongere met fatbike, Rotterdam

ONGEVALLEN EN OVERLAST

Aanleiding

Het aantal jongeren dat gewond raakt op elektrische fietsen neemt toe. Onder 12- tot 18-jarigen is hersenletsel na een ongeval tussen 2020 en 2024 zelfs verzesvoudigd (Krul et al., 2025). Bovendien meldde meer dan de helft van de ondervraagden in onderzoek van TeamAlert (2024) in de maand daarvoor bijna een ongeluk te hebben gehad.

De zorgen richten zich daarbij niet alleen op de fietsen zelf, maar ook op het rijgedrag van de bestuurders. In de samenleving is er veel onrust over de overlast die jongeren op e-bikes veroorzaken. Snelheid, onvoorspelbaar gedrag en weinig aandacht voor andere weggebruikers worden daarbij vaak genoemd.

Die zorgen zijn ook in de politiek zichtbaar. Om de verkeersveiligheid te bevorderen, werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een breed pakket maatregelen, waaronder een helmplicht voor jongeren onder de 18 jaar. IenW verkent ook of een gedragsaanpak kan helpen om het roekeloze rijgedrag te verminderen. Daarbij maken zij gebruik van het Communicatie Activatie Strategie Instrument (CASI). Dit onderzoek is onderdeel van het CASI-traject.

Om te begrijpen hoe dat gedrag tot stand komt, spraken we met jongeren tussen ongeveer 13 en 18 jaar (met en zonder e-bike), hun ouders, buurtbewoners, leraren en jongerenwerkers. Hun verhalen laten zien wat jongeren onderweg motiveert, welke keuzes ze maken en hoe hun gedrag wordt ervaren door hun omgeving. Daarnaast deelden zij ideeën over mogelijke oplossingen om roekeloos rijgedrag te verminderen. Dat brengt ons bij de kernvraag:

Wat zijn aanknopingspunten om roekeloos rijgedrag onder jongeren op e-bikes te verminderen of voorkomen met een gedragsaanpak?

ROEKELOOS OF ROCKSTER?

De inzichten in een vogelvlucht

De fatbike-factor bij de ervaring van roekeloos rijgedrag

Technisch valt de fatbike onder dezelfde wetgeving als andere e-bikes, maar in gesprekken blijkt een verschil tussen 'op papier' en 'op straat'. De fatbike heeft een eigen identiteit: groot, laag, zichtbaar en vaak geassocieerd met snelheid en een nonchalante houding. Daardoor kijken omstanders er anders naar dan bij een 'gewone' e-bike. Het gaat daarbij niet om andere spelregels in het verkeer, maar wel om een andere manier van beoordelen. Voorspelbaar rijden, richting aangeven en rekening houden met anderen worden bij fatbikes nadrukkelijker meegewogen. Afwijkingen vallen daardoor sneller op. Daardoor gaat roekeloosheid niet alleen over snelheid of regels breken, maar ook over hoe gedrag overkomt en of er vertrouwen is dat de ander jou heeft gezien, zeker op drukke plekken rond scholen en winkelcentra.

Jongeren op fatbikes ervaren de oordelen van anderen vaak als stigma: boze blikken, aangesproken worden en soms agressie, terwijl zij zelf hun manier van rijden als behendig en onder controle zien. Voor de omgeving vervaagt het onderscheid tussen een fatbikebestuurder die fietst en een bestuurder die roekeloos rijdt. Hoe er ook wordt gereden: de fiets wordt het label. Andersom zien we ook jongeren die bewust afstand houden van fatbikes, vanwege het negatieve imago dat eraan kleeft. Zo ontstaat een polarisatie rond de fatbike.

Zorgen van professionals en omstanders over de veiligheid van fatbikes

Naast gedrag zijn er ook zorgen over de fiets zelf. Fatbikes worden door professionals geregeld omschreven als 'rammelende bouw pakketten van goedkope webshops'. Vooral de remmen komen terug als kwetsbare schakel. Ze zijn vaak onvoldoende

berekend op het gewicht en de snelheid van de fiets, terwijl jongeren bovendien geregeld doorrijden met versleten remblokken.

Tegelijkertijd maakt het grote aanbod aan budgetmodellen en de mogelijkheid van gespreid betalen de fatbike voor veel jongeren financieel toegankelijk.

Ook nodigt de techniek van de fatbike, in de beleving van jongeren, uit tot snelheid. Snelle ondersteuning (vaak via rotatiesensoren in budgetmodellen) en de mogelijkheid om de fiets relatief makkelijk op te voeren via software of een ander display, dragen daaraan bij.

Hoe jongeren zelf over hun fatbike, rijgedrag en risico's praten

Voor jongeren is de fatbike vaak vooral praktisch. De fiets helpt om sneller op school te zijn, niet bezweet aan te komen, grotere afstanden af te leggen en zelfstandiger te reizen. Daarmee vergroot de fatbike ook hun leefwereld; vrienden, sport en andere wijken of steden worden makkelijker bereikbaar, soms met iemand achterop. Tegelijk wordt de fatbike voor een deel van de jongeren een statusobject waarbij meedoen en zichtbaar zijn belangrijk zijn. Dat speelt vooral in contexten waar bezit en uitstraling zwaar wegen en waar ouders soms juist een fatbike kopen om hun kind niet buiten de groep te laten vallen.

In die mix van meedoen, zichtbaar zijn en groepsdruk kan het onderweg snel omslaan in opgejaagdheid: lachen, roepen, elkaar inhalen en competitie, terwijl het gevoel van controle sterk blijft. Risico's worden daardoor vaak pas voelbaar na een schrikmoment of val. Daarna zakt dat besef weer weg en wordt gedrag opnieuw routine. Kennis van regels is meestal wel aanwezig (25 km/u, verlichting, basisregels), maar in het moment winnen snelheid en het gevoel dat het meestal goed gaat. Verkeerstekens en voorrangregels worden in verhalen over ongevallen geregeld gemist of genegeerd, mede omdat handhaving als onwaarschijnlijk of makkelijk te ontwijken wordt ervaren.

De sociale omgeving als versterker of rem op gedrag

Rijgedrag ontstaat niet los van de omgeving. In het moment hebben vrienden vaak de meeste invloed. Samen fietsen is samenzijn en in die sociale context verschuiven grenzen makkelijker, waardoor gedrag dat buitenstaanders risicovol vinden binnen de groep normaal kan voelen.

Ouders bepalen in veel gevallen de aankoop van een fatbike en betalen schade of boetes, maar hebben weinig zicht op wat er onderweg gebeurt en horen veel incidenten pas achteraf. Daardoor volgt begrenzen vaak pas als er iets misgaat.

Broers en zussen zitten dicht op de leefwereld en kunnen daardoor soms geloofwaardiger corrigeren of beschermen. Onderwijsprofessionals en jongerenwerkers zijn aanwezig op vaste plekken (zoals schoolroutes en hangplekken), waar gedrag zichtbaar is. Zij kunnen daar aanspreken, begrenzen en uitleggen waarom bepaald gedrag gevaarlijk is.

Politie en handhaving markeren de grens, maar wisselend of wantrouwend optreden kan ook ontwijkgedrag en afstand oproepen. Zo stapelen invloeden zich: faciliteren, normaliseren, corrigeren en handhaven werken samen, maar niemand stuurt het geheel.

Gedragbepalers van roekeloos rijgedrag van jongeren op fatbikes

De analyse laat zien waarom roekeloos rijgedrag zelden één oorzaak heeft: het is vaak een stapeling van kleine factoren die samen de foutmarge verkleinen. Automatismen zijn de basis: jongeren fietsen op de automatische piloot van A naar B, maar dan op een zwaarder en sneller voertuig. Bewust vertragen of afstand houden voelt daardoor onnodig.

Rijgedrag ontstaat vaak in het moment, onder invloed van de directe sociale omgeving. Met vrienden verschuift het tempo bijna vanzelf mee; wat de groep doet, wordt de norm. Bij fatbikes komt

daar een extra laag bij: voor een deel van de jongeren is de fiets ook onderdeel van zelfbeeld en identiteit. Dat maakt het lastiger om te vertragen of rustiger te rijden als dat niet past bij de sfeer in de groep.

Tegelijk werkt het label van buitenaf door. Jongeren die zich structureel gezien voelen als 'asociaal' of 'roekeloos', reageren soms met weerstand: niet per se omdat ze onveilig willen rijden, maar omdat ze autonomie willen terugpakken of omdat inmenging van buiten als wantrouwen voelt. Daardoor kan bijsturen via veroordeling juist averechts uitpakken.

Daarnaast bepaalt de fysieke realiteit hoe vergevingsgezind situaties zijn. Drukke kruispunten, rotondes en schoolroutes vragen veel tegelijk: inschatten, kijken, remmen en ruimte maken. Als daar een fiets bij komt die snel optrekt, zwaarder is en soms gebrekkige remmen heeft, wordt de foutmarge kleiner. Emoties maken dat effect sterker. Haast, irritatie of opgefokte energie in de groep duwen keuzes richting tempo en doorrijden.

Of jongeren dat kunnen bijsturen hangt ook af van 'kunnen': middelen (bijvoorbeeld reparatie wel of niet kunnen betalen), vaardigheden en vooral de eigen inschatting daarvan. Veel jongeren voelen zich vaardig en in controle, waardoor risico's abstract blijven zolang het meestal goed gaat. Dat verklaart ook waarom kennis van verkeersregels vaak weinig remt: jongeren kennen veel regels wel, maar op het moment winnen routine, groepsritme en voordeel.

Waar kennis wel een kwetsbaar punt kan zijn, is technisch inzicht: jongeren weten vaak hoe opvoeren of sleutelen werkt, maar minder wat dat doet met remweg, stabiliteit en veiligheid.

VAN ROTTERDAM TOT APPINGEDAM: OP PAD MET DE POP-UP PITSTOP

Onderzoeksaanpak

Om het rijgedrag van jongeren op e-bikes beter te begrijpen, gingen we het land door. We zochten naar plekken waar jongeren bewegen, wachten of elkaar ontmoeten, en sloten aan bij de professionals die daar dagelijks aanwezig zijn.

- In **Oosterhout** spraken we met jongeren op een middelbare school (havo/vwo).
- In **Breda** gingen we in gesprek met medewerkers van een fatbikewinkel en jongeren in een jongerencentrum.
- In **Rotterdam** stonden we op een open dag van een mbo-school om jongeren te spreken en organiseerden we samen met een welzijnsorganisatie een co-creatiesessie/pizza-avond.
- In **Arnhem** werkten we met straatcoaches, die ons naar professionals en wijken met veel fatbikegebruikers brachten.
- In **Appingedam** spraken we met jongeren op een middelbare school (praktijkonderwijs/vmbo/havo/vwo) om hun ervaringen en percepties te verkennen.
- In **Leidschendam** voerden we een verdiepend gesprek met een groep jonge fatbikegebruikers op een middelbare school (vmbo/havo/vwo) over hun rijgedrag en mogelijke oplossingen.

De aanpak verschoof mee met de context. Soms voerden we 1-op-1 of groepsgesprekken. Soms gebruikten we co-creatieve technieken zoals de Pop-up Pitstop (een loket met een bord, vloermatten, en kartonnen fatbikes; zie de foto rechts) om nieuwsgierigheid te wekken. En soms zetten we de Muzus-Game in voor verdiepende gesprekken. Deze flexibiliteit hielp ons om jongeren te spreken zonder oordeel of afstand.





Samen met jongeren, jongerenwerkers, straatcoaches, scholen en andere partners verzamelden we inzichten die samen een breed beeld schetsen van de factoren die het rijgedrag van jongeren op e-bikes beïnvloeden.

Onderzoeksvraag

Wat zijn aanknopingspunten om roekeloos rijgedrag onder jongeren op e-bikes te verminderen of voorkomen met een gedragsaanpak?

Het onderzoek richtte zich vooral op de jongeren zelf: wat zijn hun ervaringen, attitudes en motivaties rondom e-bikes? Zien zij de noodzaak en de kansen om hun rijgedrag aan te passen? En welke belemmeringen en drijfveren spelen daarbij een rol? Daarnaast spraken we ook met omstanders en experts om de bredere omgeving van jongeren in kaart te brengen.

In gesprekken verkenden we ook wat onder 'roekeloos rijgedrag' wordt verstaan. Daarbij keken we naar verschillende concrete gedragingen (zoals snelheid, geen voorrang verlenen, rijden in groepen, inhalen, geen richting aangeven of opvoeren), maar ook naar hoe gedrag wordt ervaren door jongeren en hun omgeving.

In totaal spraken we met meer dan 140 jongeren en 20 professionals (zie bijlage 1 voor een gedetailleerdere weergave van de onderzoeksgroep en de onderzoeksopzet).

Analyse van de data

De gesprekken en observaties zijn geanalyseerd met het CASI-model (Communicatie Activatie Strategie Instrument), waarmee we de belangrijkste gedragsbepalers en beïnvloedende factoren op het rijgedrag van jongeren systematisch in kaart brachten.

De analyse verliep in drie stappen:

1. Ordenen van uitspraken per doelgroep

Alle verzamelde input werd eerst gecodeerd: wat kwam van jongeren zelf, wat van professionals (straatcoaches, leraren,

jongerenwerkers), wat van ouders en wat van andere omstanders? Dit helpt om te zien of bepaalde thema's door meerdere groepen werden genoemd of specifiek voor één groep gelden.

2. Thematische analyse

De inzichten zijn geclusterd tot thema's om terugkerende patronen in ervaringen, situaties en opvattingen te identificeren. Bijvoorbeeld: welke situaties noemden jongeren als gevaarlijk, wat vonden zij belangrijk aan hun e-bike, hoe beschreven professionals het rijgedrag in hun wijk?

3. Vertaling naar gedragsbepalers

De geclusterde thema's zijn vervolgens gekoppeld aan de gedragsbepalers uit het CASI-model (automatismen, sociale omgeving, zelfbeeld, fysieke omgeving, emoties, kunnen, houding en risicoperceptie, kennis en weerstand).



Leeswijzer en onderzoeksbenadering

Dit rapport is tot stand gekomen aan de hand van een kwalitatief belevingsonderzoek naar het gebruik van e-bikes onder jongeren. Met specifieke aandacht voor de fatbike. Het brengt in kaart hoe jongeren, professionals en andere weggebruikers rijgedrag ervaren en duiden, en welke betekenissen zij toekennen aan situaties die als roekeloos worden gezien.

De uitspraken in dit rapport zijn gebaseerd op terugkerende ervaringen en interpretaties uit gesprekken. Ze maken zichtbaar welke patronen en mechanismen in beleving en gedrag naar voren komen; niet hoe vaak ze exact voorkomen.



"Op een e-bike doen ze toch minder stoer, die is soms ook van hun moeder."

– Jongerenwerker over het effect van de fatbike, Appingedam

"Er bestaat geen 'elektrische fiets'-gang."

– Straatcoach over verschil tussen elektrische fietsen en fatbikes, Arnhem

HET PERSPECTIEF VAN DE OMGEVING VAN JONGEREN

1. De fatbike-factor bij de ervaring van roekeloos rijgedrag

Op papier een e-bike, op straat een andere beleving

Technisch gezien vallen fatbikes onder dezelfde wetgeving als veel andere elektrische fietsen. Toch werd tijdens de gesprekken met jongeren, hun sociale omgeving en professionals snel duidelijk: er is een groot contrast in hoe deze voertuigen worden ervaren.

Waar een 'gewone' e-bike met smalle banden en een traditioneel frame vooral als praktisch vervoermiddel wordt gezien, heeft de fatbike op straat een eigen identiteit. De fiets straalt kracht uit: breed, laag bij de grond, zichtbaar aanwezig. Juist die aanwezigheid (de looks, de houding die erbij hoort en het tempo) kleurt hoe jongeren erop rijden en hoe anderen hen zien.



Wetgeving versus beleving

Hoewel dit onderzoek startte onder de brede noemer 'jongeren en e-bikes', bleek het ervaren roekeloze rijgedrag vooral samen te hangen met fatbike. Daarom staat de fatbike centraal in dit onderzoek.

Andere verwachtingen bij de fatbike dan bij 'gewone' e-bikes

Veel omstanders zien de fatbike niet (meer) als 'gewone fiets of e-bike', maar eerder als een snor- of bromfiets. Dat beïnvloedt hoe zij naar het gedrag van de bestuurder kijken. Het verschil zit niet in wat mag of moet, maar in de verwachtingen die mensen erbij hebben. Bij fatbikes wordt strenger gekeken naar voorspelbaar en sociaal rijgedrag, zoals op tijd aangeven wat je doet en ruimte geven aan kwetsbare weggebruikers. Afwijkingen springen er daardoor sneller uit en roepen eerder irritatie of zorgen op.

Over gewone elektrische fietsen zijn omstanders milder. Dat betekent niet dat er nooit klachten zijn over e-bikes, maar de scherpste reacties richten zich vooral op fatbikes. Dat sluit aan bij ervaringen van jongeren: jongeren op fatbikes geven aan vaak boze blikken te krijgen, te worden aangesproken of uitgescholden en soms zelfs te worden aangevallen door andere weggebruikers. Zulke reacties komen nauwelijks terug bij jongeren op een gewone elektrische fiets.

“Een oude man gooide een bierflesje naar mijn hoofd en riep; ‘Rot fatbikes!’”

– Jongere met fatbike, Oosterhout

Wat de omgeving ziet als ‘roekeloos rijgedrag’

Wanneer we vragen wat mensen precies als roekeloos rijgedrag ervaren, noemen omstanders vaak dezelfde elementen. Een deel daarvan gaat over echt gevaar: situaties waarin een ongeluk dichtbij komt of plaats heeft gevonden. Een ander deel gaat vooral over spanning en irritatie: gedrag dat ongemakkelijk of intimiderend voelt, ook als het net goed gaat.

In de beleving van andere weggebruikers gaat roekeloosheid daarmee niet alleen over snelheid of het overtreden van regels, maar ook over indruk en voorspelbaarheid: is het gedrag te lezen, voelt de situatie veilig, en is er vertrouwen dat de ander jou heeft gezien? Die onzekerheid wordt groter op drukke plekken, zoals rond scholen, sportclubs en winkelcentra.

Fatbike-specifiek volgens omstanders

Een aantal gedragingen en observaties koppelen andere weggebruikers bijna automatisch aan fatbikes:

- Hoge snelheden met opgevoerde fiets (meer dan 25 km/u);
- Formaat (breedte) en gewicht waardoor mensen zich bedreigd voelen als de fiets dichtbij komt;
- Twee, drie of zelfs vier personen op één fiets;
- Snel optrekken uit stilstand, vaak onverwacht voor anderen;
- Hard toeteren en mensen beledigen of uitschelden;
- Snel wegrijden na een gevaarlijke situatie of ongeluk;
- Slecht zichtbaar door snelheid (‘plots naast je’), geen licht of verblindend licht.

“Ze zijn onverlicht, rijden te hard en ze dragen donkere kleding. Je kunt ze bijna niet waarnemen. Ze zitten ook vaak met veel samen op één fatbike.”

– Omstander, man Breda

Algemene gedragingen

Daarnaast noemen andere weggebruikers gedrag dat ze kennen van jongeren in het algemeen, maar dat op een fatbike gevaarlijker overkomt:

- In groepen rijden;
- Elkaar inhalen of uitdagen;
- Niet opletten in het verkeer, geen richting aangeven, rijden op de stoep of tegen het verkeer in, verkeersregels negeren.
- Nonchalante houding en weinig oogcontact;
- Zonder handen fietsen of trucjes uithalen (*wheelies*, slippen)
- Afgeleid zijn door elkaar of telefoons; praten, lachen, muziek luisteren.

Botsende perspectieven over gedrag

Jongeren met fatbikes zien die roekeloosheid zelf minder. Ze ervaren hun manier van rijden vaak als ontspannen en behendig; zij voelen zich in controle. Hun beleving van het rijden wijkt daarmee af van hoe omstanders dit ervaren.

"Als ik op een normale fiets zit, lachen mensen naar me, op een fatbike kijken ze boos."

– Jongere met fatbike, Oosterhout

Het onbegrip dat daardoor ontstaat raakt veel fatbikegebruikers, terwijl de variatie binnen de groep groot is. Waar de één de fatbike puur praktisch gebruikt en bewust voorzichtig rijdt, zoekt de ander als 'rockster' de grenzen op. Voor de omgeving is dit onderscheid onzichtbaar: zodra je op een fatbike stapt, word je bekeken als onderdeel van 'het probleem'. Veel jongeren hebben daarom het gevoel dat een kleine groep het voor de rest verpest.

"Ik rij zelf normaal maar heb het gevoel dat anderen het verpesten."

– Jongere met fatbike, Oosterhout

Het gaat niet alleen om de fiets, maar ook wie erop zit

Bestuurders zelf spelen een grote rol in hoe gedrag wordt gezien. Vooral jonge bestuurders vallen op: kinderen van tien of elf op een grote, zware fatbike roepen zorgen op nog voordat zij iets doen. Ze lijken soms moeite te hebben met controle van het voertuig (stabiel rijden, op tijd remmen) en missen ervaring in druk verkeer. Sommigen vragen zich af of de verantwoordelijkheid die komt kijken bij deelname aan het verkeer op een fatbike wel past bij

zulke jonge bestuurders en pleiten daarom voor een minimumleeftijd.

"Hoe erg kunnen we de verantwoordelijkheid bij een tienjarige leggen?"

– Wijkagent, Arnhem

Ook hun uitstraling wordt vaak genoemd. Door capuchons, donkere kleding, oortjes, en een nonchalante houding is niet altijd duidelijk of jongeren oogcontact maken of anderen zien. Daardoor is voor omstanders lastig te voorspellen wat ze gaan doen. Dat vergroot het gevoel van onveiligheid.

Afkeer en associaties rond de fatbike

Dat de fatbike meer is dan een elektrisch vervoermiddel, blijkt misschien wel het meest uit de jongeren die er bewust geen willen hebben. Sommigen zetten zich actief af tegen de fiets. In gesprekken gebruiken zij termen als 'tokkie', 'asociaal' en 'lelijke dingen' om fatbikes te omschrijven. Deze jongeren willen niet geassocieerd worden met het 'stoere' gedrag en de overlast die zij aan fatbikes koppelen. Ook bij de aankoop van een elektrische fiets door ouders weegt dit stereotype vaak mee.

De negatieve associaties die bij fatbikes spelen, ontbreken vaak bij andere elektrische fietsen. Waar de fatbike volgens jongeren en omstanders symbool staat voor status en opvallen, draait het bij de gewone e-bike over het algemeen om de praktische kant: de fiets moet betrouwbaar zijn en de rit makkelijker maken, zonder onnodige aandacht te trekken.

"Ik heb een elektrische fiets maar die straalt iets anders uit."

– Jongere, Oosterhout

2. Zorgen van de omgeving over de veiligheid van fatbikes

Bouwpakketten uit online webshops

Naast de onrust over het rijgedrag, zijn er grote zorgen over de fietsen zelf. Het beeld van een 'rammelend bouwpakket' lijkt in de praktijk realiteit. Professionals zien dat de techniek vaak tekortschiet voor de manier waarop deze fietsen worden gebruikt. Volgens een verkoper van (Europese) fatbikes worden sommige modellen uit China letterlijk als bouwpakket geleverd en vervolgens door onervaren handen in elkaar gezet.

In verhalen over (bijna-)ongelukken komen de remmen vaak terug als risicopunt: onbetrouwbaar en bij opgevoerde snelheden slijten ze snel. Daardoor rijden jongeren geregeld door met remblokken die niet goed werken. Als er al gerepareerd wordt, doen sommigen dat zelf, opnieuw, met onderdelen van gebrekkige kwaliteit.

"Na een tijdje kan je niet meer remmen, zijn de remblokjes helemaal kapot. Gelukkig kost het maar iets van 1 euro op Temu."

– Jongere met fatbike, Arnhem

"Ik rij nog steeds veilig zonder [remmen]. Op dit moment heb ik geen remmen, geen licht, geen versnellingen. Ik heb alleen maar gas. Dat is het enige wat ik nodig heb. Ik rij al bijna een half jaar zonder. Als het echt nodig is, rem ik wel met mijn voeten."

– Jongere met fatbike, Leidschendam

Lage drempel door budgetmodellen en gespreid betalen

Dat kwalitatief mindere modellen toch het straatbeeld lijken te domineren, heeft te maken met de lage drempel voor aanschaf. In gesprekken met jongeren horen we dat veel populaire fatbikes in

een lagere prijsklasse zitten dan de gemiddelde e-bike. Jongeren en professionals noemen bedragen tussen de 700 en 1000 euro, terwijl een degelijke elektrische fiets volgens hen al snel tussen de 1200 en 3000 euro kost. Voor veel jongeren is de fatbike een betaalbare weg naar elektrisch rijden.

"2 maandjes werken bij de Appie en je kan 'm al betalen"

– Groep jongeren met fatbikes, Rotterdam

De mogelijkheid om gespreid te betalen maakt die drempel nog lager. De aanschaf van een (budget-)fatbike is zo makkelijker bereikbaar, zonder dat de volledige kosten in één keer voelbaar zijn.

Hoe de techniek van fatbikes bijdraagt aan snelheid

De techniek van de fatbike nodigt uit om snelheid op te zoeken. Jongeren vertellen dat je 'nauwelijks hoeft te trappen' en dat een fatbike sneller optrekt dan de meeste gewone e-bikes die zij kennen.

"Elektrische fiets is eigenlijk hetzelfde maar een fatbike zit lekkerder en start sneller op"

– Groep jongeren met fatbikes, Appingedam

Aandrijving die zorgt voor vermogen en snelheid

Fatbikes gebruiken meestal een rotatiesensor in plaats van een rotatiesensor gecombineerd met een trapkrachtsensor. Daardoor geven ze sneller en directer ondersteuning. Rotatiesensoren komen ook voor bij gewone e-bikes, maar omdat ze goedkoper zijn dan trapkrachtsensoren, zie je ze vaker in budgetmodellen (DTV, 2024).

Professionals, verkopers en jongeren geven aan dat fatbikes bovendien relatief eenvoudig zijn op te voeren. Met software of een nieuw scherpje is de begrenzing van 25 km/u te omzeilen. Een professional noemt sommige Chinese modellen zelfs elektrische scooters die via een begrenzingscode als e-bike op de markt komen.

Wat mag een e-bike volgens de wet?

Wettelijk geldt voor elke e-bike: trapondersteuning tot 25 km/u, maximaal 250 watt vermogen en geen gashendel met ondersteuning boven de 6 km/u. Voldoet de fiets hier niet aan, dan is het een ongekeurde bromfiets. Eén op de drie fatbikes is bij aankoop al te snel en de helft van de jonge rijders overschrijdt structureel de limiet (TeamAlert, 2025).

Volgens de jongeren gaan opgevoerde fatbikes 40 tot 60 km/u of zelfs harder. Sommige fatbikes zijn uitgerust met een illegale gashendel die ervoor zorgt dat de fiets vooruitgaat zonder dat je hoeft te trappen. De fiets trekt zo sneller op en blijft eenvoudig op hoge snelheid. Jongeren vertellen dat dit het ook makkelijker maakt om stunts en trucjes te doen, zoals *wheelies*. Zo kunnen ze dezelfde snelheid halen als een scooter. Zonder rijbewijs, helm, kenteken en verzekeringsplicht.

"Alles wat je moet weten over opvoeren, vind je op TikTok"

– Jongere, Leidschendam

"Roekeloos rijgedrag hoort bij de leeftijd, op een fiets doen ze ook roekeloos, maar een fatbike gaat harder en is lomper"

– Pedagogische conciërge, Breda



3. Hoe jongeren zelf over hun fatbike, rijgedrag en risico's praten

Het gat tussen fiets en scooter

Ook voor de 'rocksterren' onder de fatbikegebruikers is de fiets in de eerste plaats een manier om van A naar B te komen. Hoewel jongeren de maatschappelijke discussie over overlast wel herkennen, betrekken ze die bijna nooit op zichzelf. Voor hen geldt de directe winst: de fatbike biedt de snelheid en het comfort van een scooter, zonder het rijbewijs of de hoge kosten, en verlost hen van de inspanning van een gewone fiets. Niet bezweet aankomen op school en geen last hebben van tegenwind zijn argumenten die vaak terugkomen.

"Hij kan lekker snel. In plaats van dat je 30 minuten naar school fietst, is het 15 minuten."

– Jongere met fatbike, Appingedam

Voor veel jongeren is de fatbike dan ook een logische oplossing voor een praktisch probleem. De afstanden naar school, de sportclub of vrienden in een andere wijk zijn 'te groot' om elke dag op een gewone fiets af te leggen. Het openbaar vervoer is te duur of rijdt niet op de juiste tijden, en voor een eigen scooter zijn ze nog te jong. De fatbike vergroot de leefwereld van jongeren. Letterlijk en figuurlijk.

- **Vrijheid:** Jongeren zijn minder afhankelijk van ouders om ergens te komen. Ook 's avonds of in het weekend kunnen ze makkelijker zelfstandig op pad. Daarnaast leggen ze makkelijk grotere afstanden af, bijvoorbeeld van het dorp naar de stad.

- **Gemak:** Spullen of passagiers meenemen gaat zonder moeite. Op het gebied van vrijheid en gemak verschilt het gebruik van de fatbike weinig van dat van een gewone e-bike; hiervoor horen we vergelijkbare voordelen.

"Mensen die geen fatbike hebben, die vinden het niet vet. Ik vond dat ook niet tot ik er een had."

– Jongere met fatbike, Appingedam

Daarbij speelt ook mee dat sommige jongeren hun eerste ervaring met een fatbike opdoen via anderen. Ze rijden een rondje op de fiets van een vriend of familielid, en die ervaring is meestal positief: de fiets zit lekker en gaat makkelijk snel. Voor jongeren die al geïnteresseerd waren, bevestigt dat de wens om er zelf een te hebben. Maar ook jongeren die aanvankelijk sceptisch waren, worden soms na het uitproberen vaak milder over de fiets, al weegt voor sommigen het negatieve imago alsnog zwaarder.

"Ik mocht een keer op de fatbike van een vriendin, die zat heel lekker, maar het is de eerste en de laatste keer. Ik kreeg zo veel nare blikken"

– Jongere zonder fatbike, Oosterhout

Wat de fatbike populair maakt onder jongeren

+ Plezier, rondrijden met vrienden

+ Makkelijk om iemand mee te nemen of zware spullen te vervoeren

"Je hoeft geen kracht te zetten op de trappers. Je moet alleen zorgen dat ze rondraaien en je gaat al 25."

- Jongere, Leidschendam

Erbij horen +

Met gemak
van A naar B ++

- Biedt vrijheid en zelfstandigheid +

- Makkelijk op te voeren +

- Telefoon oplaadpunt

- Stoer en opvallend +

- Brede banden, voelt stevig op de weg +

"Hij is cool en lijf. Het is gewoon een mooie fiets."

- Jongere, Appingedam

++ Weinig inspanning; je hoeft bijna geen kracht te zetten. Ook als je tegen de wind in fietst

++ factoren die **vaak** zijn genoemd

- + factoren die **regelmatig** zijn genoemd

Voordelen fatbike t.o.v. scooter

- Geen minimumleeftijd +
- Geen helmplicht +
- Geen rijbewijs nodig +
- Vaak goedkoper dan een scooter
- Geen verplichte verzekering

Erbij horen, zichtbaar zijn en een plek innemen

Naast de praktische voordelen heeft de fatbike voor jongeren een bredere betekenis. In hun verhalen komt naar voren dat de fatbike iets zegt over wie je bent en hoe je wordt gezien. Daarmee neemt de fatbike voor veel jongeren niet alleen een functionele positie in, maar ook een plek in hun beleving en sociale omgeving.

Professionals die veel in contact staan met jongeren geven aan dat de fatbike vaker aanwezig is in sociaaleconomisch kwetsbare buurten. In die context weegt 'meedoen' zwaarder en kan niet meedoen voelen als op achterstand staan. De fatbike wordt daar genoemd als een relatief bereikbare manier om aan te sluiten.

“Als je niks hebt, dan is wat je draagt en uitstraalt wie je bent.”

– Pedagogisch conciërge, Arnhem

Jongeren beschrijven hun fatbike als 'stoer' of 'cool' en koppelen dit aan opvallen en aanwezigheid. Het grote frame, de brede banden, de lage zithouding en de snelheid dragen hieraan bij. Voor een deel van de jongeren lijkt dit samen te hangen met profilering op straat.

“Twee van de drie kinderen hier in de wijk hebben een fatbike.”

– Jongere, Breda

Ook voor ouders speelt het imago een rol. Zij kopen de fatbike niet alleen als vervoermiddel voor hun kind, maar ook om hen mee te laten doen. 'Iedereen heeft er een', geven veel jongeren met een

fatbike aan. Voor sommige gezinnen is de aanschaf daarmee een investering om te voorkomen dat hun kind buiten de groep valt. De druk om mee te doen is soms zo groot, dat we signalen horen dat ouders hiervoor hun enige financiële middelen inzetten.

“In een wijk waar jij met niks bent opgegroeid en je kind ook met niks is opgegroeid, als je dan je kind eindelijk iets kan geven, dan geef je je kind nu iets wat relevant is op dat moment. Je wilt dat je kind het beter heeft dan jij.”

– Straatcoach, Arnhem

Gevoel van controle maakt dat grenzen opgezocht worden

Sommige fatbikegebruikers bevestigen zelf het beeld dat hun omgeving schetst. De fiets brengt energie en spanning met zich mee. Jongeren beschrijven hoe er wordt gelachen, geroepen en elkaar ingehaald. Wat begint als spel of gezelligheid, wordt door snelheid en groepsdynamiek al snel intenser.

“Ik rij alsof ik te veel levens heb op de weg”

– Jongere met fatbike, Breda

Online wordt dit versterkt: op sociale media zien jongeren video's over opvoeren en trucjes. Die energie werkt door in het rijgedrag en maakt dat grenzen worden opgezocht. Vaak zonder dat dit op dat moment als risicovol voelt.

Tegelijkertijd geeft de fatbike jongeren een sterk gevoel van controle. De fiets reageert snel, trekt makkelijk op en voelt stabiel.

Dat vertrouwen staat echter niet altijd in verhouding tot de remweg, de wendbaarheid in noodsituaties of de drukte onderweg.

Bijna alle jongeren vertellen dat zij een (bijna-)ongeluk hebben meegemaakt, maar dit leidt niet vanzelf tot blijvend ander gedrag. Risico's worden eerder als spannend dan als bedreigend beschreven; verhalen over valpartijen of schrikmomenten horen erbij. Zodra jongeren het gevoel hebben dat zij de fiets beheersen, verdwijnt het idee dat zij zichzelf of anderen in gevaar brengen.

"Ik ben een goede driver, dus ik mag af en toe [hard gaan]."

– Jongere met fatbike, Appingedam

Volgens een jongerenwerker hangt dit samen met hoe jongeren onderweg zijn: snelheid en gemak staan voorop, en risico's worden geaccepteerd als onderdeel van onderweg zijn.

"Blijkbaar hebben jongeren het risico ervoor over om hard te fietsen om op tijd te komen. Dat ze onderweg niet opletten."

– Jongerenwerker, Rotterdam

Invloed van kennis op het toepassen van verkeersregels

Kennis over verkeersregels lijkt niet bij te dragen aan minder roekeloos rijgedrag. De meeste jongeren in het onderzoek zijn namelijk bekend met de fietsverkeersregels. Vooral de limiet van 25 km/u en het gebruik van verlichting worden vaak genoemd.

Tijdens een bijeenkomst met jonge fatbikebestuurders wisten ze vrijwel alle fietsverkeersregels binnen korte tijd te benoemen. Tegelijk wezen ze vooral naar jongere kinderen (ongeveer 9/10 jaar) als groep bij wie het vaker misgaat. Juist die jonge bestuurders worden door anderen ook vaker gezien als roekeloze rijders.

"Ik ben wel eens bijna aangereden door een jongentje van tien. Hij keek niet goed en wist niet dat hij moest stoppen bij haaiantanden. Ik werd boos, maar kan hem eigenlijk niks kwalijk nemen"

– Jongere, Rotterdam

Uit gesprekken wordt ook duidelijk dat sommige jongeren regels eerder als suggestie zien: doorrijden als het kan, aanpassen als het moet. Zeker als consequenties niet voelbaar zijn. Bijvoorbeeld bij weinig zichtbare handhaving of als ze makkelijk te omzeilen zijn.

Daarnaast blijkt uit verhalen over (bijna-)ongelukken van jongeren en andere weggebruikers dat verkeerstekens (zoals zebapaden en haaiantanden) niet altijd worden gezien of opgevolgd. Een andere veelgenoemde overtreding is geen voorrang verlenen aan rechts.

"Ik ben een keer aangereden door een fatbike en daarna beschoten met jelly blasters. Het gebeurde hier voor school op het zebapad. Ik denk dat ze het zebapad niet zagen. Ze moesten lachen en reden gewoon door."

– Jongere, Rotterdam

"Als kind denk je daar niet over na. Rood licht is duidelijk, maar rechts voorrang vergeten ze. Vooral bergafwaarts."

– Sportcoach, Arnhem

“Ik heb wel twee keer een aanrijding gehad. Maar dat was niet echt heel erg heftig; dat was meer mijn schuld. Ik was in de stad aan het rijden. Ik reed naar links en ik keek niet goed om en toen had een wielrenner me aangereden. Toen vloog die over me heen. Dat was wel meer mijn schuld, omdat ik niet goed oplette. Maar ik denk

ook dat, als ik op een normale fiets had gereden, hetzelfde was gebeurd. Ik was denk ik bezig met andere dingen, het is lang geleden. Maar het had niet te maken met de snelheid. Ik reed maar 15 km/u ofzo.”

– Jongere, Leidschendam



TUSSEN MEEBEWEGEN EN BEGRENZEN

4. De sociale omgeving als versterker of rem op gedrag

Sociale omgeving stuurt gedrag

Het gedrag van jongeren op fatbikes staat niet los van hun sociale omgeving. Vrienden, ouders, buurtbewoners en professionals kijken elk vanuit een ander perspectief naar hetzelfde gedrag. Die verschillende blikken bepalen niet alleen hoe dat gedrag wordt beoordeeld, maar ook in hoeverre het wordt begrensd, genegeerd of genormaliseerd.

Hun invloed verschilt: afhankelijk van de situatie zijn sommige betrokkenen bepalender dan anderen.

- **Vooraf** bepalen ouders en familie welke fiets wordt aangeschaft en welke afspraken en verwachtingen daarover binnen het gezin gelden.
- **In het moment** zetten vrienden en leeftijdsgenoten de toon voor tempo en gedrag.
- **In het dagelijks gebruik** spreken professionals die veel in contact zijn met jongeren (bijvoorbeeld leraren, conciërges jongerenwerkers en straatcoaches) jongeren aan op vaste plekken.
- **Bij overtredingen** laten politie en handhaving zien waar de grens ligt.

Geen enkele partij bepaalt het gedrag van jongeren volledig. Dit hoofdstuk laat zien hoe verschillende invloeden samen het gedrag van jongeren op fatbikes sturen.

Ouders als poortwachters en opvangsters van problemen

Voor veel jongeren begint elektrisch fietsen bij hun ouders. Zij kopen of betalen de fiets en bepalen daarmee welk type fiets een

jongere krijgt. Die keuze hangt vaak samen met wat haalbaar is en wat in de omgeving gebruikelijk is. In gesprekken komt naar voren dat een gewone e-bike door sommigen als duur wordt gezien, terwijl een fatbike sneller als haalbare optie voelt.

Sommige ouders vermijden bewust een fatbike, vanwege zorgen over snelheid, kwaliteit of het imago. In andere gevallen grijpen ouders pas in nadat er iets is gebeurd, bijvoorbeeld na gevaarlijk rijgedrag of een incident. Dat kan betekenen dat de fiets wordt verkocht, vervangen of tijdelijk wordt afgenomen.

"Binnen mijn gezin wil ik ver weg blijven van stereotypen rondom fatbikes, net als een petje en tasje, dat vind ik ook niks."

– Toezichthouder school en ouder, Oosterhout

Tijdens het rijden zelf hebben ouders weinig zicht op wat er gebeurt. Hun invloed zit vooral in wat er daarna volgt. Boetes, schade, medische kosten en reparaties komen vaak bij hen terecht. Tegelijkertijd vertellen jongeren thuis niet altijd over kleine incidenten en bijna-ongelukken. Die blijven soms onbesproken of worden opgelost zonder dat ouders het weten.

Achteraf erkennen sommige jongeren dat hun ouders terecht bezorgd zijn en aansturen op veiliger fietsgedrag. Op het moment zelf, vooral wanneer zij met vrienden rijden, speelt die stem alleen op de achtergrond een rol en heeft die weinig invloed op hun gedrag.

"In een jaar ben ik al 20 keer gevallen, maar ik heb het maar twee keer aan mijn ouders verteld."

– Jongere met fatbike, Oosterhout

Broers en zussen sturen bij vanuit gedeelde leefwereld

Broers en zussen begrijpen vaak beter waar bepaald gedrag vandaan komt en hebben meer zicht op het rijgedrag van hun jongere broers en zussen dan ouders. In sommige verhalen maken zij het gebruik van een fatbike mogelijk, bijvoorbeeld door er één cadeau te doen of door ouders te overtuigen. In andere gevallen zijn zij juist beschermend.

Jongeren vertellen dat zij niet willen dat een jonger broertje of zusje op een fatbike rijdt, of dat zij ingrijpen als hun broertje of zusje te hard of te gevaarlijk rijdt. Dat kan gaan om waarschuwen, de fiets afpakken of ouders inschakelen.

"Mijn zusje krijgt 'm niet, daar zorg ik voor."

– Jongere, Rotterdam

"Tegen mijn broertje zeg ik, 'Ik wil jou niet te gek zien rijden, want dan ben je hem gewoon kwijt. Dan zet ik hem bij een slotanker en dan kan je hem niet meer gebruiken."

– Jongere met fatbike, Breda

Broers en zussen delen vaak dezelfde leefwereld en zijn opgegroeid in vergelijkbare omstandigheden. Daardoor begrijpen zij het gedrag beter en kunnen zij gericht bijsturen, zonder dat dit meteen voelt als externe controle.

Vrienden en peers bepalen het gedrag in het moment

De grootste invloed tijdens het rijden komt vaak van vrienden. Samen fietsen is meer dan van A naar B gaan. Het is samenzijn: praten, lachen, elkaar volgen. In groepen verschuiven grenzen makkelijker. Als één iemand versnelt, beweegt de rest vaak mee.

"Ze jagen elkaar op, de een doet nog gekker dan de ander."

– Conciërge sportpark, Arnhem

Jongeren beschrijven snelheid, inhalen en dicht op elkaar rijden dan ook vooral als onderdeel van het samenzijn, niet als 'roekeloos doen'. In die dynamiek is er weinig ruimte voor correctie. Aanspreken voelt al snel overdreven of ongezellig, zeker als iedereen hetzelfde doet. Wat van buitenaf als risicovol wordt gezien, voelt binnen de groep eerder normaal en beheersbaar. De groep werkt dan ook vaker als versterker dan als rem.

Niet elke jongere ervaart dit dan ook even sterk. Sommigen geven aan dat zij ongeveer hetzelfde rijden, of ze nu alleen zijn of met vrienden. Maar in veel verhalen verschuift tempo en gedrag mee met de groep.

Professionals begrenzen op vaste plekken

Rond school en andere vaste plekken komen jongeren volwassenen tegen die hen aanspreken op gedrag. Dat zijn bijvoorbeeld docenten, pedagogisch conciërges, jongerenwerkers en straatcoaches. Zij zien jongeren regelmatig en spreken hen aan op momenten dat ze roekeloos gedrag signaleren.

Jongeren geven aan dat professionals die uitleggen waarom bepaald gedrag gevaarlijk is en het gesprek aangaan, serieuzer worden genomen dan volwassenen die alleen corrigeren. Invloed van professionals is vooral praktisch: benoemen wat er gebeurt, uitleggen wat het risico is en duidelijk maken wat wel en niet kan. Straatcoaches, bijvoorbeeld, voelen voor jongeren eerder als een 'veilig' voorportaal, omdat politie erbij halen kan betekenen dat je fatbike wordt afgepakt.

Die invloed is wel plaatsgebonden. Buiten school en vaste hangplekken is die sturing minder aanwezig. Bovendien zien niet

alle jongeren schoolprofessionals als belangrijke beïnvloeders; sommigen verwijzen vooral naar ouders of politie/handhaving als het gaat om 'wat gevolgen kan hebben'.

Politie en handhaving markeren de grens

Voor jongeren staan politie en handhaving voor formeel gezag in het verkeer. Zij kunnen jongeren staande houden, aanspreken of bekeuren wanneer regels worden overtreden. Jongeren zijn zich daarvan bewust en beschrijven politie en handhaving vaak als streng en controlerend.

De invloed van handhaving zit vooral in het markeren van de grens. Wanneer toezicht zichtbaar, consequent en voorspelbaar is, ervaren jongeren dat als duidelijk. Als optreden wisselend of overdreven wordt ervaren, ontstaat juist afstand.

Handhaving stuurt daarmee niet het dagelijkse rijgedrag van jongeren, maar maakt wel duidelijk wanneer gedrag als 'te ver gaan' wordt gezien en welke gevolgen daaraan verbonden zijn.

De politie heeft nu al een beeld: 'Dat is een kind op een fatbike, dat is slecht, die houdt zich niet aan de regels'. Ze zouden beter kunnen kijken: 'wat kunnen we doen om deze persoon veiliger over straat te laten gaan?'"

– Jongere, Leidschendam

“Ik was aan het toeren met matties. Ik keek naar achter naar mijn mattie, toen keek ik voor mij en zag ik een waggie. Ik knalde er tegenaan. Mijn standaard viel eraf. Ik ben gewoon weggereden.”

– Jongere met fatbike, Rotterdam

5. Gedragsbepalers van roekeloos rijgedrag van jongeren op fatbikes

Rijgedrag van jongeren bekeken met CASI

Waarom sommige jongeren roekeloos rijden en anderen niet, laat zich niet vangen in één oorzaak. In de gesprekken zien we vooral samenhang: kleine dingen stapelen zich op. Denk aan een druk kruispunt, een vriend die versnelt, een fiets die snel optrekt, weinig tijd, en het gevoel 'ik kan dit wel'. Samen maken ze veilig rijden minder vanzelfsprekend. De gedragsbepalers uit CASI helpen om die samenhang te duiden.

We kijken naar de volgende factoren:

1. Automatismen (gewoontegedrag);
2. De directe sociale omgeving (vrienden, ouders, broers/zussen, soms jongerenwerkers die dichtbij jongeren staan);
3. Zelfbeeld;
4. Weerstand (tegen labels en tegen 'moeten');
5. De fysieke omgeving (straat en fiets);
6. Emoties in het moment;
7. Kunnen (middelen, vaardigheden en zelfinschatting);
8. Houding en risicoperceptie;
9. Kennis (regels en technisch inzicht).

Wat steeds terugkomt: roekeloos rijgedrag ontstaat meestal niet doordat jongeren het niet weten, maar doordat routines, zelfbeeld, groepsnormen en het gevoel in het moment zwaarder wegen dan regels. Daarbij speelt mee dat dit gedrag plaatsvindt in een fase van opgroeien, waarin grenzen verkennen, autonomie ontwikkelen en zoeken naar identiteit onderdeel zijn van de ontwikkeling.

1. Automatismen als motor van het gedrag

Fietsen is voor de meeste mensen routine. Je stapt op en je bent weg. Kijken, sturen, inhalen, remmen: het gaat grotendeels vanzelf. Jongeren beschrijven dat ook zo. Veel van wat onderweg gebeurt, voelt niet als 'keuzes maken', maar als 'gewoon fietsen'.

Op een fatbike blijft dat gevoel bestaan, terwijl het voertuig in de praktijk anders reageert: het trekt sneller op en is zwaarder dan een gewone fiets. Voor jongeren wordt dit verschil snel normaal. Zij erkennen vaak dat de fatbike hun rijstijl beïnvloedt, maar geven tegelijkertijd aan dat zij rijden zoals ze altijd al deden. Maar dan met meer snelheid. Niet omdat ze bewust risico willen nemen, maar omdat de automatische piloot de standaard is. Reflectie volgt meestal pas achteraf, na een incident of schrikmoment: 'het was glad', 'ik zag hem niet', 'de remmen deden het niet goed'.

Professionals herkennen dit. Zij zien jongeren vaak pas bij of na incidenten, niet in het moment waarop de routine het overneemt. Veilig rijden vraagt dan iets extra's: bewust vertragen, afstand houden, oogcontact maken. En dat voelt (juist in routine) als moeite.

2. De directe sociale omgeving bepaalt de norm

Uit veel verhalen blijkt dat jongeren anders rijden met vrienden dan wanneer zij alleen onderweg zijn. Wat anderen onderweg doen, wordt het uitgangspunt voor iemands eigen gedrag: de *descriptieve norm*. Als één iemand versnelt, schuift het tempo van de groep mee. Dat gebeurt meestal zonder bewuste afweging. Jongeren rijden mee, houden vergelijkbare afstand en volgen elkaars bewegingen.

Naast wat anderen doen, speelt ook wat binnen de groep wordt gewaardeerd. Of wat jongeren denken dat er wordt gewaardeerd. Dit is de *injunctieve norm*. Veilig rijden hoort daar niet altijd bij. Jongeren willen laten zien dat ze meekomen, controle hebben en

niet bang zijn. Dat beeld wordt in de groep bevestigd en versterkt roekeloos rijgedrag.

Invloed buiten vrienden zit vooral in faciliteren en begrenzen

Onderweg sturen automatismen en groepsnormen het meest. Buitenstaanders zijn er niet bij op het moment dat jongeren roekeloos rijden. Hun invloed zit daarom vooral ervoor en eromheen: mogelijk maken en grenzen zetten.

Ouders (en soms andere naasten) maken het gebruik mogelijk: aanschaf, geld, onderhoud. Daarmee bepalen zij wel de randvoorwaarden, maar hebben ze weinig invloed op het rijgedrag onderweg.

Begrenzen vraagt om inzicht in het (rij)gedrag. Dit is er niet altijd. Jongeren delen bijna-ongelukken en kleine incidenten meestal niet, zeker niet als ze gevolgen verwachten (gedoe, straf, fiets kwijt). Thuis wordt gedrag daarom vaak pas bijgesteld als er echt iets gebeurt.

Daarbij missen ouders vaak publieke 'rugdekking'. Als er geen leeftijdsgrens is, en in hun beleving geen duidelijke producteisen die onveilige e-bikes van de markt weren, komt een 'nee' van de ouder zelf. Dat schuurt: ze willen veiligheid, maar willen hun kind ook niet als enige laten achterblijven.

Begrenzen werkt beter dicht op het gedrag: waar het zichtbaar is en kort onderbroken kan worden. Rond schoolroutes en hangplekken kunnen onderwijsprofessionals en jongerenwerkers concreet maken wat wel en niet kan. Broers en zussen kunnen daar soms tussenin zitten: ze delen dezelfde leefwereld, herkennen de aantrekkingskracht van snelheid en kunnen daardoor eerder een correctie laten landen. Niet als toezichthouder, maar van iemand die erbij hoort.

3. Zelfbeeld en groepsgedrag versterken elkaar

Uit gesprekken met jongeren blijkt dat de elektrische fietsen in de eerste plaats een praktisch vervoermiddel is om snel en zelfstandig te verplaatsen. Bij gewone e-bikes lijkt zelfbeeld over het algemeen een beperkte rol te spelen: de fiets is functioneel en weinig zichtbaar onderdeel van hun identiteit. Jongeren kiezen meestal voor een gewone e-bike omdat het handig is, niet omdat het iets zegt over de groep waar ze bij horen.

Zelfbeeld wordt relevanter zodra de fiets iets zegt over wie je bent. In de gesprekken zien we dat dit vooral speelt bij fatbikes: jongeren koppelen de fatbike vaker aan uitstraling, positie in de groep en 'meedoen'. Professionals herkennen dat dit sterker kan spelen in sociaal-economisch kwetsbare wijken, waar fatbikes zichtbaarder zijn in het straatbeeld en bezit en uitstraling extra betekenis krijgen. Zij benoemen ook dat de keuze voor een fatbike soms ook door ouders wordt ondersteund vanuit het idee 'mee kunnen doen' of status in de omgeving.

Zelfbeeld werkt als versterker van andere gedragbepalers. Het kan groepsnormen uit de directe sociale omgeving bevestigen en automatismen in stand houden: gedrag dat past bij wie je bent, vraagt minder bewuste aanpassing. Veilig rijden vraagt dan niet alleen aandacht, maar ook het loslaten van een beeld van jezelf dat in de groep of op straat betekenis heeft gekregen.

Bewust afstand nemen van het fatbike-imago

In de gesprekken zien we dat zelfbeeld ook de andere kant op kan werken. Sommige jongeren kiezen bewust niet voor een fatbike, omdat zij zich niet willen associëren met het imago en het ('asociale') gedrag dat zij ermee verbinden.

4. Weerstand door een opgeplakt label

Op straat worden nageroepen, boze blikken of zelfs een fles naar het hoofd: het stigma van 'asociaal' en 'roekeloos' kleeft aan veel jongeren op een fatbike. Zulke labels lijken vaak het tegenovergestelde effect te hebben van wat de omgeving beoogt. Wanneer jongeren door media, buurtbewoners of handhavers structureel over één kam worden geschoren, kan dit leiden tot twee verschillende, maar samenhangende reacties (labeling-theorie; Bernburg, 2019).

Ten eerste kan zo'n label reactance oproepen. Reactance is een actieve vorm van weerstand die ontstaat als jongeren het gevoel hebben dat hun keuzevrijheid of autonomie wordt ingeperkt. Het label voelt onrechtvaardig ('De media laat vooral incidenten zien, niks positiefs', 'Ze zien me toch al als fout'), waardoor de neiging ontstaat om juist niet mee te bewegen met wat van hen wordt verwacht. De hakken gaan in het zand. Niet omdat jongeren bewust onveilig willen rijden, maar omdat het label wordt ervaren als een vorm van verdachtmaking: je bent 'fout' voordat je iets hebt gedaan.

Ten tweede kan labeling het zelfbeeld beïnvloeden. Als de buitenwereld je consequent ziet als een roekeloze fatbiker, kan dat beeld onderdeel worden van hoe je jezelf gaat zien. De motivatie om aan de norm van 'verantwoord rijden' te voldoen neemt af, omdat die norm toch niet haalbaar lijkt. Het negatieve label wordt dan een soort vrijbrief: als je toch al wordt gezien als probleem, waarom zou je dan nog moeite doen om het tegendeel te bewijzen? De fatbike kan zo verschuiven van een praktisch vervoermiddel naar een symbool van verzet.

In het ene geval gaat het om bewust tegensturen vanuit boosheid of frustratie (reactance); in het andere geval om gedrag dat past bij een opgelegd beeld (labeling). In beide gevallen wordt roekeloos rijgedrag niet afgeremd, maar juist versterkt.

5. De fysieke omgeving bepaalt het speelveld

Waar automatismen, peers, zelfbeeld en weerstand verklaren *waarom* jongeren (niet) mee bewegen, bepaalt de fysieke omgeving vooral *hoe makkelijk dat kan* en *hoe vergevingsgezind de situatie is*. Op kruispunten, rotondes, drukke fietspaden en rond scholen stapelen handelingen zich op: kijken, inschatten, positie kiezen, snelheid aanpassen. In de gesprekken komt steeds terug dat op zulke momenten fouten (te hard, te laat remmen, geen overzicht) meer gevolgen kunnen hebben.

De e-bike als fysieke omgeving

Niet alleen de straat bepaalt de marge; ook de e-bike zelf is onderdeel van de fysieke omgeving. Bij fatbikes is snelheid makkelijk beschikbaar (snel optrekken, opvoeren of gashendel), en door budgetmodellen en gespreid betalen is de aanschafdrempel laag. Tegelijk verkleinen remproblemen en de kwaliteit van onderdelen de speelruimte: stoppen en bijsturen vragen meer, terwijl jongeren geregeld doorrijden met remmen in slechte staat of zelf sleutelen met matige onderdelen.

Zo ontstaat een mismatch die gedrag in de hand werkt: snelheid wordt laagdrempelig, corrigeren wordt juist moeilijker. Vooral op de plekken waar jongeren zelf al aangeven dat de marge klein is.

6. Emoties kleuren hoe jongeren rijden

In de gesprekken komt terug dat emoties het rijgedrag vooral in het moment kunnen beïnvloeden. Jongeren noemen haast (naar school, werk) en irritatie (door andere weggebruikers) als situaties waarin ze minder geduld hebben en eerder risico's nemen. Ook beschrijven zij dat er onderweg soms een competitie-element ontstaat in de groep ('wie kan sneller?' of 'wie kan het beter?'), waardoor tempo maken en 'laten zien' zwaarder wegen dan rustig doorrijden.

Emoties kunnen ook kort afremmen, maar vooral wanneer een risico persoonlijk en direct wordt ervaren. Een valpartij of duidelijke schrikreactie maakt het gevaar tijdelijk concreet. Dat effect is meestal niet blijvend: na zo'n moment nemen automatismen en gewoontes het gedrag weer over.

Daarnaast spelen ook positieve emoties mee. Het vrijheidsgevoel, plezier met vrienden en het gevoel van gemak en controle maken snelheid aantrekkelijk en versterken het 'meegaan' in het moment.

7. Kunnen bepaalt wat haalbaar is onderweg

Om veilig te 'kunnen' rijden zijn er drie dingen belangrijk: beschikken jongeren over middelen, hebben zij de vaardigheden om veilig te rijden en hoe schatten zij zelf in waar zij goed in zijn.

Als je weinig te besteden hebt, koop je sneller een goedkopere e-bike, die ook qua kwaliteit minder is. Veel jongeren krijgen een e-bike van familie, eventueel via gespreid betalen. Kleine onderdelen zoals remblokjes zijn goedkoop verkrijgbaar, maar jongeren ervaren reparatie al snel als duur of als gedoe. Grotere reparaties worden uitgesteld, mogelijk zonder dat ze weten wat het werkelijk kost. Daardoor rijden veel jongeren door met gebreken.

Vaardigheden zijn ook niet zwart-wit. Jongeren kunnen fietsen. Maar drukke rotondes en kruispunten vragen meer: anticipatie op auto's, timing bij remmen, goed positioneren. Dit zijn vaardigheden die komen met ervaring. Sommige jongeren hebben dit nog niet volledig in de hand, vooral als zij jong zijn of niet gewend zijn aan drukke verkeerssituaties of aan een zwaardere fiets.

Tegelijk schatten jongeren hun eigen vaardigheden in als goed. Ze zeggen dat kinderen jonger dan zijzelf beter niet op een fatbike kunnen stappen of dat 'kleine kinderen de fiets amper kunnen hanteren'. Daaruit concluderen zij dat ze het zelf beter kunnen. Die

inschatting bepaalt veel: als je jezelf als vaardige bestuurder ziet, voelt voorzichtiger rijden niet nodig.

8. Houding en risicoperceptie versterken roekeloos rijgedrag

Houding en risicoperceptie spelen een belangrijke rol in het rijgedrag van jongeren, maar meestal zonder dat zij zich daar bewust van zijn. Jongeren staan onderweg zelden stil bij risico's; hun gedrag wordt vooral gestuurd door wat in het moment logisch, prettig en normaal voelt.

De voordelen van sneller rijden zijn direct merkbaar, zoals tijdswinst, spanning of meebewegen met de groep. De mogelijke nadelen (vallen, schade, een boete of gedoe) liggen verder weg en blijven abstract zolang er niets gebeurt. Daardoor krijgt wat direct voordeel oplevert vaak voorrang boven veiligheid.

Door automatismen en groepsnormen verdwijnt de afweging tussen snel of veilig rijden steeds verder naar de achtergrond. Wat bij de eerste keer opstappen nog een bewuste inschatting kan zijn, wordt routine. Pas wanneer iets die routine doorbreekt, zoals zichtbare handhaving, een bijna-ongeluk of een onoverzichtelijke verkeerssituatie, komt het risico tijdelijk weer in beeld en wordt gedrag aangepast. Soms ook maar tijdelijk.

Veel jongeren omschrijven hun eigen rijstijl daarbij als veilig, vaak in één adem met een verhaal over een incident. Ze weten dat hard rijden gevaarlijk kan zijn, maar ervaren zichzelf als vaardig en in controle. Dat beeld wordt versterkt doordat anderen in hun omgeving hetzelfde gedrag vertonen. (Bijna-)ongelukken worden genormaliseerd en handhaving wordt als onwaarschijnlijk gezien. Daardoor blijft het gevoel van controle richtinggevend voor hoe jongeren hun rijgedrag inschatten en uitvoeren.

9. Kennis lijkt roekeloos rijgedrag nauwelijks te remmen

Hoewel kennis van verkeersregels bij jonge kinderen niet vanzelfsprekend is (professionals noemen kinderen van 7–8 jaar die 'nog geen verkeerswoord' kennen), valt in de gesprekken op dat veel jongeren, tussen de 13 en 18 jaar, de basisregels prima kunnen benoemen: 25 km/u, licht aan, richting aangeven, niet door rood, niet op je telefoon. Toch zegt die kennis weinig over wat er onderweg gebeurt. In het moment winnen snelheid, routine en groepsritme het vaak van wat jongeren 'op papier' weten. Je weet het wel, maar je doet het niet altijd: een kennis-gedragskloof.

Waar kennis over verkeersregels het in het moment vaak aflegt tegen routine en groepsdruk, ligt dat bij technisch inzicht mogelijk anders. Daar is het probleem niet dat jongeren de kennis negeren, maar dat die kennis er niet is. Jongeren weten veel over opvoeren en trucjes ('ander schermpje', 'heel simpel'), maar niet per se over wat dat doet met remmen en veiligheid. Tegelijk wordt er veel (goedkoop) gesleuteld en doorgereden met gebreken: remblokjes voor een paar euro, remmen die gaan schuren, of veiligheidsvoorzieningen zoals remsensoren die eraf gaan omdat ze 'in de weg' zitten. Daar kan kennis praktisch verschil maken: wanneer is je fiets nog veilig genoeg om ermee te rijden?

Ook het vergroten van de kennis bij ouders en verzorgers kan effect hebben. Zij spelen een belangrijke rol bij de aanschaf van de fiets. Als zij beter zicht hebben op veiligheidsaspecten rond e-bikes, zoals opvoeren, snelheid en op de technische staat van de fiets (vooral de remmen), kunnen zij hun kinderen gericht begeleiden en duidelijke grenzen stellen.



6. Interventiestrategierichtingen voor roekeloos rijgedrag op fatbikes

Zachte aanpak of harde maatregelen

Dit onderzoek richt zich op het inzichtelijk maken van kansrijke interventies om roekeloos rijgedrag te verminderen, met specifieke aandacht voor een zachte gedragsaanpak. In gesprekken met jongeren, professionals en omstanders is wel breder gevraagd welke interventies zij zelf als effectief beschouwen. Daarbij werden zowel zachte maatregelen, zoals cursussen of reparatiepunten, als harde maatregelen, zoals een verbod of een minimumleeftijd, genoemd.

Veel jongeren, zowel met als zonder fatbike, geloven dat harde maatregelen het meest effectief zijn om roekeloos rijgedrag te verminderen. Zij pleiten voor strengere handhaving van het opvoeren van voertuigen en vragen om strengere regelgeving, zoals een helmplicht, kentekenplicht of minimumleeftijd. Opvallend is dat jongeren vaak een lagere minimumleeftijd voorstellen dan hun eigen leeftijd. Dit suggereert dat zij voorstander zijn van strengere regels, mits deze geen direct effect op henzelf hebben. In [bijlage 2](#) zijn de oplossingen opgenomen die door jongeren en hun omgeving zijn aangedragen.

Wat de gedragsbepalers ons laten zien

Hoewel harde maatregelen vaak als eerste worden genoemd, is dit onderzoek gericht op het verkennen van een zachte gedragsaanpak. De CASI-analyse helpt om te zien welke factoren het gedrag het sterkst sturen. Die analyse laat een rode draad zien: roekeloos rijgedrag ontstaat meestal niet doordat jongeren te weinig weten, maar doordat routines, groepsnormen, zelfbeeld en het gevoel in het moment zwaarder wegen dan regels. Het laat zich bovendien lastig vangen in één specifieke gedraging (zoals te hard rijden of op de stoep fietsen) en gaat vaker om een

combinatie. Daarom is het effectiever om interventies te richten op onderliggende factoren die dit gedrag aanjagen of afremmen.

Daarbovenop is de fatbike voor veel jongeren niet alleen een vervoermiddel, maar ook een vorm van zichtbaarheid en identiteit, en onderdeel van een (online en offline) cultuur waarin status en uitstraling meetellen. Juist in een levensfase waarin erbij horen en jezelf positioneren extra belangrijk zijn.

Welke gedragsbepalers zijn het belangrijkste?

Op basis van de bevindingen vallen drie elementen op die het gedrag het sterkst sturen en elkaar versterken.

1. Automatismen (gewoontegedrag) en fysieke omgeving (de fatbike)

Jongeren 'fietsen zoals ze altijd fietsen': dezelfde reflexen en routines op een voertuig dat sneller optrekt, zwaarder is en minder marge heeft.

2. Sociale omgeving (peers), zelfbeeld en weerstand

De fatbike is voor veel jongeren sterk verbonden met hun identiteit en draagt bij aan status en een gevoel van erbij horen. In groepsverband vertonen jongeren aantoonbaar ander rijgedrag; tempo en gedrag bewegen mee met wat anderen doen (descriptieve norm). Omdat de fatbike deel uitmaakt van dat zelfbeeld, kan kritiek van buitenaf bovendien weerstand oproepen en het ongewenste gedrag onbedoeld versterken.

3. Risicoperceptie en het gevoel van kunnen

Jongeren zien weinig risico's: 'het gaat toch meestal goed'. Daardoor wordt snelheid of ongebruikelijk gedrag minder snel gezien als gevaarlijk, maar eerder als behendig, stoer of efficiënt. Pas wanneer iets bijna misgaat (schrik/val/aanrijding) wordt het risico tijdelijk voelbaar. Maar dat effect zakt vaak weg zodra de routine terugkeert.

Kansrijke interventiestrategieën

De meest bepalende factoren zijn niet altijd de meest beïnvloedbare. Automatische en groepsnormen verklaren veel, maar veranderen niet door een algemene boodschap over verkeersveiligheid: ze zitten ingebakken in herhaling, routes en 'hoe we het hier doen'. Risicoperceptie is bovendien hardnekkig omdat die wordt gevoed door ervaring ('er gebeurt meestal niets') en door het voordeel in het moment (tempo, gemak, status).

Hiernaast volgen de strategische richtingen die logisch volgen uit de gedragsbepalers en die uitgewerkt kunnen worden tot concrete interventies. Alle vier richten zich op een zachte gedragsaanpak. Geen ervan maakt roekeloos rijden direct onmogelijk, zoals een verbod of minimumleeftijd dat zou doen. Ze werken door de omstandigheden te veranderen waaronder roekeloos gedrag ontstaat.

'Maak ze roze en zet er een clownstoeter op'

Het lijkt misschien voor de hand liggend om het imago van de fatbike om te buigen. Dat idee komt vaak terug in gesprekken. Maar het negatieve label versterkt juist de polarisatie die dit onderzoek zichtbaar maakt: jongeren die zich al gezien voelen als 'asociaal' gaan niet minder roekeloos rijden als dat beeld verder wordt aangedikt. Bovendien laat de analyse zien dat *labeling* en *reactance* het gedrag eerder versterken dan afremmen.

Dat betekent niet dat het imago van de fatbike helemaal geen rol kan spelen, maar die verschuiving moet dan komen van binnenuit. Van mensen die jongeren serieus nemen en die zij zelf vertrouwen. Niet van campagnes (of mensen) die hen van buitenaf beoordelen.

1. Doorbreek het automatiseren op de hotspots

Direct op rijgedrag • Lokaal bereik • Potentieel hoog effect op de plek zelf • Vraagt continue inzet en variatie

Omdat veel rijgedrag van jongeren grotendeels automatisch verloopt, werken passieve signalen onderweg nauwelijks. Wie op de automatische piloot rijdt, kijkt langs een bord of campagne-uiting. Dat betekent niet dat het moment onderweg onbereikbaar is, maar wel dat het iets actiefs vraagt om de routine te doorbreken. Kansrijker zijn interventies die in het moment opvallen en niet te negeren zijn: ze creëren een korte onderbreking, maken het gedrag (en het risico) direct relevant en geven handelingsperspectief.

Richt zulke interventies op hotspots waar risicogedrag zich herhaalt (routes naar school, kruisingen, rotondes, drukke oversteekpunten, plekken waar wordt ingehaald of met snelheid wordt gespeeld). Juist daar is de kans het grootst dat een opvallend moment jongeren even uit hun routine haalt en ruimte kan maken voor veiliger gedrag.

Dat opvallende ingrepen in de omgeving gewoontegedrag van fietsers kunnen doorbreken, is eerder aangetoond (XTNT, 2018). Tegelijk leiden campagnes en signalen niet vanzelf tot blijvende gedragsverandering; ze creëren bewustwording en kunnen gedrag op dat moment bijsturen. Maar het effect vraagt om continue inzet en variatie van de interventie om gewenning te voorkomen.

2. Verklein technische risico's, maak veilig gedrag makkelijker

Indirect op rijgedrag • Lokaal bereik • Effect op de fiets houdt aan • Bouwt vertrouwen op

Jongeren rijden rond op fatbikes die op twee manieren onveiliger worden. Een grote risicofactor is opvoeren: wanneer een fiets structureel harder rijdt dan waarvoor hij is ontworpen, worden remmen, banden en frame belast op snelheden waar ze niet op berekend zijn. Daarnaast vergroten gebreken door achterstallig onderhoud de foutmarge, doordat reparatie als duur of als gedoe wordt ervaren.

Zowel opvoeren als gebrekkig onderhoud maken de fiets onveiliger, maar de route ernaartoe verschilt. Opvoeren is een bewuste keuze, onderhoud is uitstelgedrag. Beide komen samen bij verkopers en reparateurs, die fatbikes binnenkrijgen met onveilige modificaties en gebreken. Daarmee is een reparatie- of controlemoment niet alleen een technische handeling, maar een natuurlijk 'stopmoment' waarop jongeren even uit de routine worden gehaald. Strategisch betekent dit: dat moment organiseren als kans om automatische patronen te doorbreken, goodwill te bouwen en in korte tijd heel concreet te praten over zowel modificaties als onderhoud. Zonder moraliserende toon.

Een bijkomend effect is dat je jongeren op deze manier op een sympathieke manier bereikt. Wie helpt met een fiets in plaats van een preek geeft, bouwt een relatie op van waaruit ook andere gesprekken mogelijk worden. Ook straatcoaches en handhavers met kennis van fatbike-onderhoud kunnen jongeren op die manier wijzen op gebreken en helpen om hun fietsen veiliger te maken.

Het technische effect van deze interventie (een gerepareerde rem, een teruggedraaide opvoering) kan aanhouden, ook als de interventie stopt. Of het gesprek daaromheen ook het rijgedrag

beïnvloedt is minder zeker. Wel wijst onderzoek naar fietsveiligheid bij jongeren erop dat interventies het meest effectief zijn wanneer ze kennisoverdracht combineren met praktijkervaring (McLaughlin & Glang, 2010). Een reparatiemoment biedt die combinatie op een natuurlijke manier.

3. Zet de omgeving in met invloed op het aanschafmoment

Indirect op rijgedrag • Breed bereik • Werkt preventief op een eenmalig moment.

Dit onderzoek laat zien dat de e-bike in de praktijk vaak geen individuele keuze van de jongere is, maar een gezinsbeslissing. Ouders financieren de aankoop, geven de fiets cadeau en komen later ook in beeld bij onderhoud, schade en boetes. Zij ervaren druk van hun kinderen en de omgeving: 'iedereen heeft er één', terwijl sommigen ook zorgen hebben over veiligheid en gedrag. Dit leidt ertoe dat ouders die twijfelen of hun kind op een veilige en verantwoorde manier kan deelnemen in het verkeer, toch overstag gaan onder druk van de omgeving.

Dat maakt ouders een kansrijke sleutel in de aanpak. Niet om de aanschaf te ontmoedigen, maar om hen te helpen gerichtere keuzes te maken en duidelijke afspraken te stellen over gebruik en gedrag. Het gaat om vragen als: past dit type fiets bij de ervaring van mijn kind, welke afspraken maken we over snelheid en opvoeren, en hoe houden we zicht op de technische staat? Ouders die daar handvatten voor krijgen, kunnen eerder en concreter grenzen stellen.

Onderzoek laat zien dat verkeerseducatie gericht op ouders als secundaire doelgroep een significant effect kan hebben op bewustwording en gedrag in het hele gezin (Ben-Bassat & Avnieli, 2016). Het aanschafmoment is eenmalig, maar de afspraken die daar worden gemaakt kunnen doorwerken in het dagelijks gebruik.

4. Benut het verantwoordelijkheidsgevoel van naasten

Indirect op rijgedrag • Klein maar organisch bereik • Duurzaam door de blijvende relatie

Oudere jongeren die dicht bij de leefwereld van jongeren staan, zoals broers, zussen, andere familieleden, jongerenwerkers en vrijwilligers, hebben vaak goed zicht op hun belevingswereld. Tegelijkertijd voelen zij een sterke verantwoordelijkheid om jongeren te beschermen. In de praktijk spreken zij jongeren dan ook al aan op risicovol gedrag en gevaarlijke situaties.

Tegelijk begrijpen zij het belang van erbij horen en meedoen. Juist daardoor zijn zij in staat om een rol te spelen in begeleiding en toezicht, zonder het perspectief en de belangen van jongeren uit het oog te verliezen.

Onderzoek naar peer influence bij jongvolwassenen laat zien de aanwezigheid van en interactie met leeftijdsgenoten het risicogedrag significant beïnvloedt (Chein et al., 2011). Datzelfde mechanisme kan mogelijk ook beschermend werken. Broers en zussen beïnvloeden het gedrag van jongere broers en zussen minstens zo sterk als ouders, juist omdat zij de leefwereld delen (Snyder et al., 2005).

Randvoorwaarde: voorkom reactance. Corrigeer zonder te labelen, met geloofwaardige boodschappers

Dit onderzoek laat zien dat de fatbike sterk geladen is: jongeren krijgen regelmatig boze blikken, worden uitgescholden of zelfs aangevallen, óók wanneer ze naar eigen gevoel 'gewoon normaal' rijden. Tegelijk ervaren jongeren controles soms als wantrouwen ('alsof je verdacht bent'), wat defensieve reacties oproept.

Benader jongeren daarom niet als probleemgroep, maar als gesprekspartner. Kies een toon die respectvol en gelijkwaardig is en uitnodigt tot meedenken. Inhoudelijk gaat het dan minder om 'straf' en meer om: wat is hier slim en veilig, wat zijn de gevolgen voor jezelf en anderen, en hoe voorkom je gedoe.

Dit vraagt om nabije, vertrouwde en gezaghebbende gezichten die jongeren in hun leefwereld tegenkomen, zodat het gesprek eerder eerlijk en relevant voelt dan als 'weer een preek'.

Bronnen

- Ben-Bassat, T., & Avnieli, S. (2016). The effect of a road safety educational program for kindergarten children on their parents' behavior and knowledge. *Accident Analysis & Prevention*, 95(Pt A), 78–85. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.06.024>
- Bernburg, J. G. (2019). Labeling theory. In M. D. Krohn, N. Hendrix, G. P. Hall, & A. J. Lizotte (Eds.), *Handbook on crime and deviance* (2nd ed.). Springer.
- Chein, J., Albert, D., O'Brien, L., Uckert, K., & Steinberg, L. (2011). Peers increase adolescent risk taking by enhancing activity in the brain's reward circuitry. *Developmental Science*, 14(2), F1–F10. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7687.2010.01035.x>
- DTV. (2024). Fatbikes als een aparte voertuigcategorie: Is aparte wetgeving voor de fatbike mogelijk? <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-29aa9f2b14890bce5c0b9a67a4397fa73974a04c/pdf>
- Kabinetsformatie. (2026, 30 januari). Aan de slag — Coalitieakkoord 2026–2030. Geraadpleegd van <https://www.kabinetsformatie2025.nl/documenten/2026/01/30/aan-de-slag---coalitieakkoord-2026-2030>
- Krul, I., Veldhuis, S., & Bregman, A. (2025). Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends. Risicogroepen, oorzaken en gevolgen op basis van SEH-bezoeken 2020–2024. VeiligheidNL. <https://www.veiligheid.nl>
- McLaughlin, K. A., & Glang, A. (2010). The effectiveness of a bicycle safety program for improving safety-related knowledge and behavior in young elementary students. *Journal of Pediatric Psychology*, 35(4), 343–353. <https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsp076>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2025, 28 augustus). Kamerbrief: Aanpak verkeersveiligheid elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen. Rijksoverheid. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/08/28/verkeersveiligheid-elektrische-fietsen-en-lichte-elektrische-voertuigen>
- Snyder, J., Bank, L., & Burraston, B. (2005). The consequences of antisocial behavior in older male siblings for younger brothers and sisters. *Journal of Family Psychology*, 19(4), 643–653. <https://doi.org/10.1037/0893-3200.19.4.643>
- TeamAlert. (2024). Jongeren en fatbikes: Actualiteitenonderzoek. <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/jongeren-en-de-fatbike/>
- TeamAlert. (2025). Onderzoeksrapport: Fatbikes en jongeren: imago en impact. <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/fatbikes-en-jongeren-imago-en-impact/>
- Van Merwijk, K. (2018). Gedragsverandering bij routekeuze van fietsers [Masterscriptie Gedragsverandering, Radboud Universiteit]. Uitgevoerd in opdracht van Provincie Utrecht bij XTNT. <https://www.mobiliteit.nl/fiets-voetganger/2018/09/27/fietsers-te-sturen-naar-alternatieve-route-met-quiz-element/>

Bijlage 1 - Onderzoeksopzet

Onderzoeksgroep

Tijdens dit onderzoek hebben we in totaal meer dan 140 jongeren gesproken, tussen ongeveer 13 en 18 jaar, over hun meningen, ervaringen en wensen rondom e-bikes. Van deze groep hadden ongeveer 80 jongeren een fatbike de andere jongeren hadden een e-bike of gewone fiets. Het grootste deel van de gesprekken vond plaats in informele situaties, zoals op school, op straat of in fietsenstallingen. Deze gesprekken duurden tussen de 5 en 20 minuten. Een deel van de jongeren spraken we individueel (10 jongeren), maar vaker gingen we in gesprek met tweetallen (20 jongeren) of met groepen van 3 tot 7 jongeren (22 groepen).

Naast deze korte gesprekken hebben we ook twee focusgroepinterviews georganiseerd op een school in Leidschendam (5 jongeren) en bij een jongerencentrum in Breda (7 jongeren). Deze gesprekken duurden ongeveer een uur. Daarnaast organiseerden we een avondsessie van tweeënhalf uur in Rotterdam met de Muzus-Game (16 jongeren).

Het onderzoek richtte zich primair op jongeren maar we spraken ook andere betrokkenen. Zo hebben we gesproken met ouders (9 personen), professionals (21 personen) en andere omstanders (7 personen). De professionals kwamen we vooral tegen in hun eigen werkomgeving. Denk hierbij aan personeel op school, een wijkagent in een buurtcentrum, een beveiligder bij een winkelcentrum en fatbikeverkopers in hun winkel. Ook hebben we uitgebreid contact gehad met tien jongerenwerkers in verschillende steden, die hun ervaringen, meningen en adviezen rondom e-bikes met ons deelden.

Hoewel dit onderzoek zich niet op ouders richt, kwamen we hen op diverse plekken tegen. Hun input bleek waardevol en wij raden aan

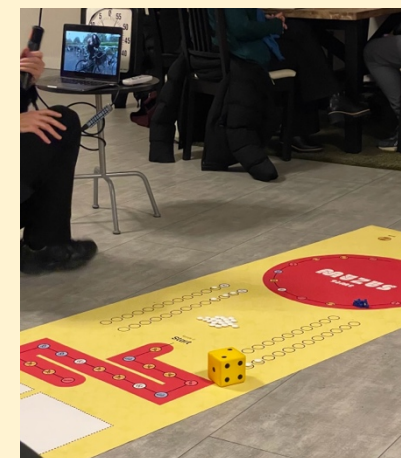
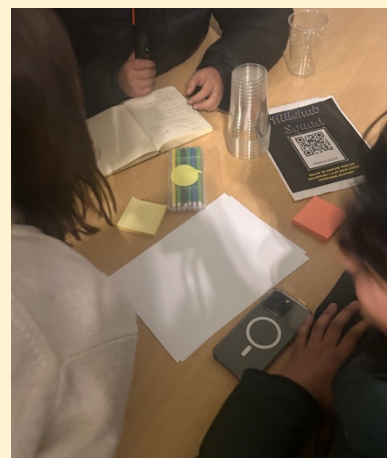
om in eventueel vervolgonderzoek en interventie expliciet aandacht te besteden aan hun perspectief.

Muzus-Game

In Rotterdam zetten we de Muzus-Game in om het gesprek over fatbikes op gang te brengen. Deze spelvorm bracht structuur, speelsheid en meer motivatie in de sessie. Het maakte het eenvoudig om af te wisselen tussen kleine groepsgesprekken en plenaire kennisuitwisseling, zodat alle deelnemers aan het woord kwamen.

Het doel van het spel was om jongeren zelf ideeën te laten bedenken om gevaarlijk rijgedrag te verminderen. Tegelijkertijd ontdekten we hoe zij dachten over onderwerpen als verkeersregels en de verschillen tussen fatbikes en gewone fietsen of e-bikes. Bij elke fase was het mogelijk om punten te verdienen als team en zo met de pion verder te komen op het spelbord.

De game bestond uit twee fasen: eerst zoveel mogelijk relevante antwoorden bedenken in korte tijd, daarna samen oplossingen ontwikkelen. Elke groep had een begeleider die als spelleider en onderzoeker het gesprek faciliteerde en notities maakte.





Pop-up pitstop en straatgesprekken

De Pop-up pitstop is een set materialen die jongeren en voorbijgangers uitnodigt om met ons in gesprek te gaan over hun ervaringen met e-bikes. We gebruikten deze methode bijvoorbeeld in schoolkantines. Door opvallende borden en prikkelende vragen wekten we nieuwsgierigheid, en dankzij de herkenbare fatbike-vormen en verkeerssituaties was meteen duidelijk waar het gesprek over ging. Zo hoefden wij als onderzoekers niet altijd actief mensen aan te spreken, maar kwamen zij ook op ons af om hun ervaringen te delen.

De pitstop werkte ook als gespreksleidraad. Met vijf grote vloermatten, die verschillende verkeerssituaties uitbeeldden, konden jongeren hun verhalen koppelen aan herkenbare situaties. Dit zorgde voor inspiratie en associaties, waardoor gesprekken meer diepgang kregen.

Op straat gebruikten we een speciaal e-bike-verkeersbord als gespreksstarter. Hierdoor voelden mensen zich minder overvallen en praatten ze makkelijker over hun ervaringen en meningen.

Bijlage 2 – Oplossingen volgens jongeren en hun omgeving

Dat het rijgedrag van jongeren op e-bikes tot gevaarlijke situaties kan leiden is duidelijk. Zelfs jongeren die aangeven dat ze zelf veilig rijden op hun (opgevoerde) fietsen zien de noodzaak om roekeloos rijgedrag aan te pakken. Zowel jongeren als omstanders kwamen met uiteenlopende oplossingen: van een 'fatbike rijexamen' tot verplicht een roze helm dragen.

Gericht op de jongeren

Veel van de ideeën zijn gericht op de jongeren die roekeloos rijgedrag vertonen. Hierbij ging het vooral om de doelgroep fatbikers doordat er een sterke associatie leeft tussen deze fietsen en gevaarlijke verkeerssituaties.

1. Strengere regelgeving

Fatbikes en normale e-bikes zijn voor de wet hetzelfde

Uit drie onafhankelijke onderzoeken is gebleken dat aparte regels voor fatbikes niet uitvoerbaar zijn. Het ministerie kijkt naar aanvullende regels voor alle elektrische fietsen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025).

In het coalitieakkoord 2026-2030 is echter opgenomen dat het nieuwe kabinet werk gaat maken van aparte regels voor fatbikes (Coalitieakkoord 2026-2030, 2026).

Bovenaan staat de wens voor strengere regels. Naast een **totaalverbod** op fatbikes, werd vooral een **minimumleeftijd** en een **helmplicht** vaak genoemd. Jongeren en hun omgeving willen duidelijkheid: wat mag straks nog wel en wat niet?

Opvallend is dat jongeren zelf vaak een **lagere minimumleeftijd** voorstellen dan hun eigen leeftijd. Ze zien het gevaar voor jongere kinderen, maar vinden zichzelf oud genoeg om veilig te rijden. Een veelgenoemde grens is 12 jaar, omdat dit samenvalt met de overstap naar de middelbare school. Meestal hebben de jongeren dan al een fiets verkeersexamen gehad op de basisschool en dit is ook het moment dat sommige jongeren langere afstanden moeten gaan afleggen naar school.

Ouders, jeugdwerkers en oudere jongeren pleiten juist voor 16 jaar. Hun argument: op die leeftijd heb je meer verkeerservaring en een beter inschattingsvermogen. Ook gaat een fatbike vaak net zo hard als een scooter, dus is het logischer als de regels gelijk worden getrokken.

"Ik vind 14 of 12 wel een goede leeftijd. Want als 16 de regel wordt kan je net zo goed wachten op je scooterrijbewijs. Ik ben bijna 15. Als ik dan geen fatbike meer mag besturen vind ik dat wel kinderachtig."

- Jongere met fatbike, Leidschendam

De **helmplicht** kwam vaak ter sprake, vooral bij jongeren zonder e-bike en bij omstanders. Zij verwachten dat dit niet alleen het aantal ernstige ongevallen vermindert, maar ook de aantrekkelijkheid van fatbikes verkleint. Sommigen gaven aan hun fiets niet meer te willen gebruiken als er een helmplicht komt. Anderen zouden alleen een stoer model dragen.

Ook een **kentekenplicht** werd regelmatig genoemd. Hiermee haal je de fatbiker uit de anonimiteit, en is het makkelijker om ze verantwoordelijk te houden voor eventuele ongelukken of ongepast gedrag. Zo kunnen de paar fatbikers gestraft worden die een stempel drukken op de hele groep.

Tegelijkertijd zijn mensen ook sceptisch over de strengere regelgeving, ze verwachten dat er wel weer een volgende 'fatbike' komt. Net zoals de elektrische step die voor de fatbike onrust in het verkeer veroorzaakte.

2. Meer handhaving

Jongeren en omstanders benadrukken vaak het belang van strengere handhaving. De algemene indruk is dat er nu te weinig en niet streng genoeg wordt gecontroleerd. Daardoor is het momenteel eenvoudig voor jongeren om op een niet-sstraatlegale fiets (ongeurde bromfiets) te rijden. E-bikes vormen vooral een risico als ze zijn opgevoerd of als jongeren zich niet aan de regels houden. **Meer controles** zou naar verwachting een sterke afschrikwekkende werking hebben. Jongeren zelf geven aan dat ze makkelijk onder de controles uitkomen, ook al zijn sommige jongeren wel bang dat nieuwe regelgeving ervoor zorgt dat ze niet meer op hun fatbike mogen rijden omdat het model makkelijk opvoerbaar is.

Als er veel verhalen rondgaan van vrienden die zijn aangehouden en hun fatbike is ingenomen omdat die was opgevoerd, dan ga je hem niet meer opvoeren.

– Jongere met fatbike, Leidschendam

3. Kennis en vaardigheden vergroten

Het vergroten van kennis over verkeersregels en het gebruik van fatbikes werd door veel jongeren en omstanders genoemd. Denk aan **verkeerslessen**, een **cursus** of zelfs een **fatbike-rijbewijs**. Een rijbewijs voor andere e-bikes is volgens veel mensen niet nodig. Sommige jongeren met een fatbike geven aan bereid te zijn een bewijs te halen, vooral als dat betekent dat ze daarna meer mogen op de weg.

"25 km/u is niet zo'n goede snelheid. Opvoeren is niet oke, maar je zou een rijbewijs moeten kunnen krijgen zodat je harder kan."

– Jongere met fatbike, Breda (12 jaar)

4. Imago veranderen

Dit idee werd vooral geopperd in de context van fatbikes, door jongeren die zelf een afkeer hebben voor fatbikes, maar zien dat de fiets een bepaalde aantrekkingskracht heeft op hun leeftijdsgenoten. Volgens hen zou het minder 'stoer' maken van fatbikes ze onaantrekkelijk maken. Bijvoorbeeld door ze 'roze te maken', 'clowns-toeters' toe te voegen en 'opa helmen' te verplichten. Ook een voorbeeld van ouders die fatbikes consequent 'kinderscooters' noemen, laat zien dat het veranderen van het imago jongeren kan ontmoedigen om op een fatbike te rijden. Daarnaast zijn de boze blikken en agressiviteit van andere weggebruikers voor sommige jongeren genoeg reden om geen fatbike te kopen.

"Ik mocht een keer op de fatbike van een vriendin, die zat heel lekker, maar het is de eerste en de laatste keer. Ik kreeg zo veel nare blikken"

– Jongere zonder fatbike, Oosterhout



Tekening van fietssnelweg door jongere uit Breda



Tekening van fatbike weg door jongere uit Breda

Gericht op de omgeving

Naast interventies die zich richten op jongeren zelf, zijn er ook ideeën gedeeld die betrekking hebben op hun omgeving.

1. Fysieke inrichting

Een groep jongeren (10-12 jaar) uit Breda met fatbikes sprak de wens uit voor een speciaal **fatbike-fietspad**: een plek waar ze kunnen rijden zonder anderen te hinderen en zonder zelf lastiggevalen te worden. Ook andere jongeren gaven aan behoefte te hebben aan een locatie buiten de openbare weg waar ze kunnen stunts en zo hard rijden als ze willen. Deze groeps cultuur, samen naar een bedrijventerrein gaan om trucjes te doen, bestaat al bij scooters en lijkt zich nu ook bij fatbikes te ontwikkelen. Voor gewone e-bikes is dit fenomeen vooralsnog niet zichtbaar.

Een beveiligder van een winkelcentrum gaf aan dat hij samen met de gemeente onderzoekt hoe fatbikes gewerd kunnen worden van het plein, waar vaak gevaarlijke situaties en ongelukken ontstaan. Hij ziet een verband tussen de inrichting van de ruimte en roekeloos rijgedrag: obstakels en drukte maken het extra aantrekkelijk voor jongeren om slalomend rondjes te rijden. Dit gedrag ziet hij niet bij e-bikes of oudere fietsers.

2. Voorlichting ouders

Volgens veel jongeren en omstanders kunnen ouders een belangrijke rol spelen in het rijgedrag van hun kinderen. **Bijeenkomsten** om ouders te informeren over risico's en verkeersregels werden door verschillende partijen geopperd. Ouders kopen vaak de fietsen voor hun kinderen en betalen eventuele boetes. Sommige fatbikers gaven aan dat hun ouders niet streng genoeg optreden wanneer een broer of zus roekeloos rijdt met de fatbike. Ook hier zouden ouders meer hulp kunnen krijgen om duidelijke grenzen te stellen en de

kinderen zelf meer verantwoordelijk te houden voor hun rijgedrag.

“Ouders moeten hun kinderen alleen een fatbike geven die niet opgevoerd kan worden” – Jongere met fatbike, Rotterdam

Gericht op het apparaat

Naast het rijgedrag van jongeren op fatbikes zit een deel van het gevaar ook in de fiets zelf. Vooral over de kwaliteit zijn zorgen.

1. Onderhoud aan de fiets

Fatbikes hebben veel onderdelen die kapot kunnen gaan. Jongeren beschikken niet altijd over de kennis om reparaties zelf uit te voeren en missen soms de financiële middelen om dit te laten doen. Ideeën om de veiligheid te vergroten zijn onder andere een **fatbike-APK**, het **opleiden van jongeren** om hun fatbike zelf te onderhouden, of het creëren van **lokale reparatiepunten**.

“Als de remreparatie goedkoper wordt, dan zou het ook veilig zijn, want de kinderen willen wel repareren. Anders gaan ze met kapotte rem rijden. Dat is ook gevaarlijk.”

- Moeder over fatbikes

2. Producenten verantwoordelijk houden

Sommige fabrikanten leveren fatbikes die eenvoudig zijn op te voeren en met een druk op de knop weer terug te schroeven. Jongeren benutten dit om controles te omzeilen. Een ander duidelijk voorbeeld is het plaatsen van remmen die niet geschikt zijn voor het gewicht en de snelheid van de fiets. Volgens jeugdwerkers en ouders wordt hier te weinig op gecontroleerd. Producenten worden beperkt verantwoordelijk

gehouden voor de ‘troep’ die ze verkopen. Ze verdienen veel geld, terwijl ze jongere bestuurders ‘bewust’ in gevaar brengen.

“Wanneer het op de markt gebracht wordt, verwacht je dat de regering het heeft goedgekeurd. Het laatste wat ouders verwachten is: ‘ik geef het aan mijn kind en ze gaan een ongeluk veroorzaken.’”

-Straatcoach, Arnhem

Er werden ook ideeën geopperd voor een **winkelcertificaat** voor verkopers die zich inzetten voor veilige e-bikes. Zo weten ouders en jongeren waar ze een kwalitatieve fiets kunnen kopen. Het aankoopmoment biedt bovendien kansen voor **eerlijk advies** over toepassingen en risico's. Een voorbeeld dat door fietsverkopers werd genoemd, is het niet verkopen van te grote fietsen, waarbij kinderen niet met hun voeten bij de grond kunnen komen, om zo gevaarlijke situaties te voorkomen.

“De eigenaar moet niet worden gestraft, maar de producent”

“Maar met een auto kan je toch ook 200 en dat doe je ook niet in een woonwijk?”

“Ja, maar fatbikes worden door kinderen gebruikt.”

– Straatcoaches in gesprek over wie verantwoordelijk is, Arnhem

“Stel, er is een ongeluk met een fatbike, dan is de fatbike meteen de boosdoener. Maar als er een aanrijding is met een normale fiets, denkt niemand: ‘deze fiets is slecht’.”

– Jongere, Leidschendam

