

Jongeren op de fiets

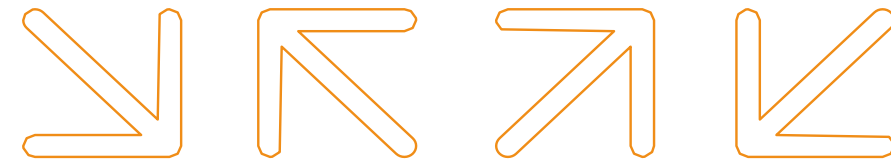
Inzicht in risicogedrag van fietsende 12-17 jarigen: basis voor interventies ter vermindering van verkeersongevallen

9 december 2025

Manon van Dijk, Kim Houwaart en Wendy Kuijn



Over VeiligheidNL



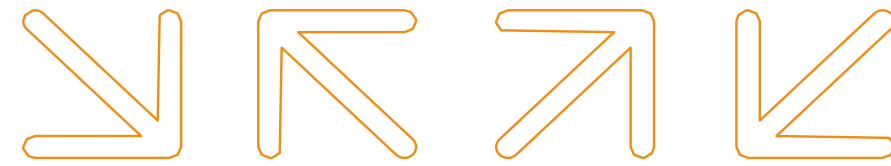
Stichting VeiligheidNL is hét kenniscentrum voor letselpreventie. Wij zetten ons in om het leven van mensen veilig(er) te maken door veilig gedrag in een veilige omgeving te stimuleren.

Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Het is het resultaat van onderzoek, van wetenschap, van interventies, van gedrag. Wij richten ons op de meest voorkomende en meest ernstige letsels, waar preventie belangrijk én mogelijk is. Dit doen we vanuit de thema's Kinderveiligheid, Valpreventie, Gezond gehoor, Sportblessurepreventie, Verkeersveiligheid en Veilig Productgebruik.

We werken in een doelgerichte cyclus aan onderzoek, strategie- en interventieontwikkeling, implementatie en evaluatie. Relevante kennis en inzichten zetten wij om in hoogwaardige gedragsinterventies en slimme veiligheidsoplossingen en we verbinden wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk. En, dat doen we niet alleen. We werken samen met partners en professionals en samen strijden we voor maximale impact.

Voor de monitoring van letsels werken we met ons eigen Letsel Informatie Systeem (LIS). Een uniek systeem dat letsels registreert bij een representatieve steekproef van Spoedeisende Hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland. Daarnaast beheert VeiligheidNL de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE) om inzicht te krijgen in de omvang, locaties, risicogroepen en oorzaken van verkeersongevallen. Hierin worden data van Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) en Spoedeisende Hulp-afdelingen (SEH's) verzameld en ontsloten in een interactief dashboard.

Veiligheid is niet per ongeluk.



Jongeren op de fiets

Inzicht in risicogedrag van fietsende 12-17 jarigen: basis voor interventies ter vermindering van verkeersongevallen

Rapport 1070

Projectnummer 47.0022/001/002

Manon van Dijk

Kim Houwaart

Wendy Kuijn

Uitgegeven door

VeiligheidNL

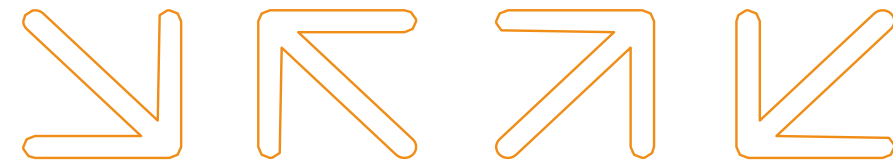
Postbus 75169

1070 AD Amsterdam

www.veiligheid.nl

December 2025

Inhoudsopgave



Achtergrond en onderzoek

- Achtergrond	<u>Pagina</u>
- Methode observaties	6
- Methode interviews	7
	8

Resultaten

- Observaties	10
- Interviews per thema:	
- Afleiding	11
- Drukke	12
- Samen fietsen	13
- Interventies	14

Conclusie en aanbevelingen

- Conclusie	<u>Pagina</u>
- Aanbevelingen	16
	17

Bijlagen

- Gedragsfactoren bij aanhaken	19
--------------------------------	----



Achtergrond en onderzoek

Achtergrond

Iedereen die deelneemt aan het verkeer moet zich op een prettige en veilige manier kunnen verplaatsen. Het aantal verkeersongevallen in de provincie Utrecht laat een daling zien, toch is de weg naar nul verkeersslachtoffers nog lang¹. Omdat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is, geeft de provincie Utrecht in samenwerking met haar partners een impuls aan de verkeersveiligheid. Om proactief te kunnen handelen is het noodzakelijk om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen in de aantallen slachtoffers, oorzaken van verkeersongevallen, risicogroepen, risicolocaties en risicogedragingen.

In het kader van een meerjarensubsidie doet VeiligheidNL doorlopend onderzoek naar de verkeersveiligheid binnen de provincie Utrecht. Voor 2025 is besloten dat de focus ligt op effectieve gedragsveranderingsstrategieën ten behoeve van preventie van fietsongevallen bij jongeren van 12 tot en met 17 jaar. Uit ongevalscijfers van 2024 kwam naar voren dat deze doelgroep een verhoogd ongevalsrisico heeft per 10 miljoen reizigerskilometers². Daarnaast zien we in deze doelgroep verschillende maatschappelijke ontwikkelingen, zoals een toenemend gebruik van elektrische fietsen – waaronder fatbikes – en vormen van afleiding zoals het gebruik van mobiele telefoons of het luisteren naar muziek op de fiets. Ontwikkelingen waarvan we nog niet goed weten wat het exacte effect is op de fietsveiligheid, maar waarvan aannemelijk is dat het leidt tot een verhoogd risico op verkeersongevallen.

Wat weten we al?

Op basis van de MOVE Utrecht data hebben we aanvullend onderzoek uitgevoerd naar risicofactoren onder 12-17 jarige fietsslachtoffers. Uit vragenlijstonderzoek³ onder 28 fietsslachtoffers van 12-17 jaar op de SEH van het Diaconessenhuis in Utrecht in 2023 kwamen de onderstaande aandachtspunten naar voren:

- Botsingen met andere verkeersdeelnemers kwam onder jongeren relatief veel voor (54%).
- Ongevallen kwamen vooral voor op een fietspad gescheiden van de rijbaan (68%).
- Jonge slachtoffers fietsten relatief vaak samen ten tijde van hun ongeval (46%).
- Bij een kwart van de respondenten speelde drukte een rol bij het fietsongeval.
- Ongeveer de helft van de jongeren gaf aan met andere activiteiten bezig te zijn ten tijde van het ongeval, zoals praten, in gedachten verzonken zijn, muziek luisteren en aanhaken.

Doelstelling en onderzoeksvraag

Om verder inzicht te krijgen in het risicogedrag van 12-17 jarige fietsers, voerden we doormiddel van observaties en interviews een verdiepend kwalitatief onderzoek uit. Hierbij richtten wij ons op de vraag **“Hoe kunnen 12-17 jarigen op de fiets meer gefocust zijn op het verkeer en de weg?”**. Daarbij onderzochten we welke rol drukte en afleiding spelen ten opzichte van het fietsgedrag van jongeren en welke interventies jongeren zelf het meest kansrijk achten.

¹ <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/verkeersveiligheid#visie>

² Rapport: Jaarcijfers verkeersongevallen Utrecht 2024, VeiligheidNL 2025.

³ Rapport: Fietsongevallen onder 12-17 jarigen in Utrecht, VeiligheidNL 2025.

Observaties

In dit onderzoek brachten we door middel van observaties het fietsgedrag van jongeren in het verkeer in kaart. Observaties zijn om verschillende redenen een geschikte methode voor dit onderzoek:

1. Het laat ons zien hoe jongeren zich écht gedragen in plaats van dat we enkel uitgaan van wat jongeren zeggen dat ze doen. In het onderzoek werden de jongeren gevolgd zonder dat ze hiervan op de hoogte waren, waardoor jongeren niet hun gedrag aanpaste als reactie op onze observaties.
2. Het biedt de mogelijkheid om gedrag in relatie tot de omgeving en context te kunnen zien. Zo kunnen we zien hoe jongeren reageren op factoren als drukte, infrastructuur en interactie met andere jongeren.
3. Mensen zijn zich niet altijd bewust van wat ze doen op de fiets, een observatie maakt ook deze onbewuste gedragingen zichtbaar.

Voor de observaties ontwikkelden we een observatielijst met verschillende aspecten waar we aandacht aan besteden. Onze observaties spraken we in via een microfoon om deze vervolgens achteraf uit te kunnen werken en te kunnen analyseren.

Locaties

We selecteerden twee plekken in de provincie Utrecht om te observeren:

- Een drukke plek: tijdens de ochtendspits naar HAVO/VWO scholen in de gemeente Utrecht.
- Een rustige plek: in de middag wanneer een VMBO school in Houten uit ging.

Bereik

In totaal hebben we +/- 120-140 jongeren geobserveerd.

Interviews

Aanvullend op de observaties voerden we semigestructureerde interviews uit. In deze interviews zijn de volgende onderwerpen verkend:

1. Motivaties en drempels van specifiek fietsgedrag (o.a. bij afleiding, drukte en samen fietsen).
2. Fotomateriaal van rustige en drukke gebieden in de provincie Utrecht waarmee we reacties uitlokten.
3. Meninge over verschillende interventierichtingen (o.a. VR-simulaties, theorieles, campagnes met influencers, voorlichtingsacties, oefenen met het fietsen zelf en gesprekskaarten voor thuis).

Werving

Voor de interviews hebben we jongeren geworven tussen de 12 en 17 jaar oud die wonen in de provincie Utrecht. We hebben daarbij rekening proberen te houden met een spreiding op leeftijd, opleidingsniveau (VMBO tot HBO) en of ze woonachtig zijn in stedelijk of landelijk gebied.

De jongeren zijn op twee manieren geworven:

1. Via het jongerenpanel van TeamAlert¹.
2. Via contactgegevens doorgegeven aan VeiligheidNL vanuit een eerder vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers die in 2023 op de SEH van het Diakonessenhuis zijn behandeld na hun ongeval.

Bij jongeren jonger dan 16 jaar is toestemming voor deelname van de ouders verkregen. Alle jongeren ontvingen naderhand een vergoeding van 30 euro.

Deelnemers

In totaal zijn er 14 interviews afgenomen onder zeven jongens en zeven meisjes. Vijf van hen hadden eerder een ongeval op de fiets meegemaakt. Vijf van de jongeren kwamen uit een dorp, negen kwamen uit een stad (zowel uit grotere als kleinere steden). Acht van de jongeren kwamen van de HAVO, het VWO of het HBO. Zes jongeren zaten op het VMBO of MBO.

¹ <https://teamalert.nl/>



Resultaten





Jongeren passen hun gedrag aan op drukte

Op basis van de observaties zien we dat jongeren hun gedrag aanpassen aan verschillende omstandigheden. Op rustige locaties met weinig ander verkeer, vertonen jongeren meer risicovol gedrag. Zo fietsten zij op deze locaties vaker met drie mensen naast elkaar, pakken zij vaker hun mobiel uit hun broekzak en dollen vaker met elkaar of racen tegen elkaar. Op drukke locaties of tijdens drukke momenten van de dag, zien we dit gedrag in mindere mate terug.

Infrastructuur heeft invloed op gedragingen als drukte dat niet heeft

Tijdens de observaties werd duidelijk dat de infrastructuur het gedrag van jongeren wist te beïnvloeden wanneer drukte dat niet deed. Op een brede weg namen de jongeren meer ruimte in om met drie naast elkaar te fietsen dan op een smalle weg.

Risicogedragingen

Op basis van de observaties identificeerden we onderstaande risicogedragingen, die we tijdens de interviews verder toetsten:

- Praten met elkaar.
- Met zijn drieën naast elkaar fietsen.
- Aanhaken aan snellere fietsen.
- Stunten en wedstrijdjes.
- Telefoongebruik op rustige plekken.





Afleiding

Jongeren erkennen dat ze afgeleid worden in het verkeer door de volgende aspecten:

- Muziek luisteren.
- Telefoon gebruik.
- In gedachten verzonken zijn.

Slechts een paar jongeren erkenden dat praten met anderen ook voor afleiding kan zorgen.

Jongeren lijken zich bewust van het gevaar van afleiding door telefoongebruik en het luisteren van muziek op de fiets. Ze geven aan de telefoon er bewust niet bij te pakken tijdens het fietsen. Een enkeling doet dat wel, maar alleen als het rustig is. Muziek luisteren wordt vooral gedaan om het fietsen fijner te maken. Als ze muziek luisteren, dan noemen ze er vaak bij dat ze het zo doen dat ze de omgeving nog wel kunnen horen.

Jongeren geven aan meer risicovol gedrag te vertonen als het rustig is op de weg. Dan heerst snel het beeld dat het wel kan, omdat dat de kans naar hun idee kleiner is dat het mis gaat.

De tegenhanger van afleiding, enkel gericht zijn op de weg en het fietsen, is voor jongeren iets dat ze doen als ze door externe omstandigheden niet anders kunnen. Dit kan zijn als het bijvoorbeeld hard regent of het donker is en ze het spannend vinden.

"Ik zit wel eens op mijn telefoon... maar dan is het bijvoorbeeld om 4 uur 's middags, dan fietsen er geen mensen."

"Als ik met mijn vrienden aan het fietsen ben, dan kijk ik zeg maar richting hun en dan kijk ik in ieder geval weg [van de weg]."

"[mijn mobieltje] Die heb ik eigenlijk altijd in mijn tas. En als hij dan afgaat, dan hoor ik hem sowieso niet. Als je hem nodig hebt dan stap je even af."



Drukke

De meeste jongeren ervaren drukke als minder prettig. Ze benoemen dan meer alert te zijn op wat er om hen heen gebeurt en hebben het gevoel dat de kans groter is dat ze met een andere weggebruiker in botsing kunnen komen.

Beter opletten

Vrijwel alle jongeren geven aan dat drukke ertoe leidt dat ze beter opletten. Ze hebben meer aandacht voor wat er om hen heen gebeurt. Ook passen sommigen hun snelheid aan of gaan ze vaker achter elkaar fietsen. Drukke wordt vaak door de jongeren genoemd als reden om veiliger gedrag te vertonen, zoals niet aanhaken, geen mobiel erbij pakken of meer voor zich kijken als ze samen fietsen.

Verschillende snelheden

Sommige jongeren geven aan last te hebben van de verschillende snelheden op fietspaden. Sommigen vinden de snelle fietsers storend, omdat deze fietsers niet altijd de tijd geven aan andere weggebruikers om aan de kant te gaan. Anderen vinden juist langzame fietsers vervelend, omdat ze er dan niet langs kunnen.

Jongeren hebben geen last van de snelheid van elektrische fietsen. Wel benoemen ze de invloed van bakfietsen en fatbikes. Bakfietsen nemen volgens hen veel ruimte in beslag, wat leidt tot minder ruimte voor andere fietsers. Fatbikes storen hen enerzijds doordat ze door de hoge snelheid een gevoel van onveiligheid geven, daardoor hebben de jongeren minder tijd om te reageren. Anderzijds vonden jongeren fatbikes storend door het waargenomen rijgedrag van de fatbike-bestuurders. De jongeren gaven aan het idee te hebben dat mensen op fatbikes meer ruimte innemen en asociaal rijden dan andere weggebruikers.

Tenslotte gaven jongeren tijdens de interviews vooral aan op de auto's te letten tijdens het fietsen. Ze voelen zich sneller onveilig als de weg geen vrij liggend fietspad heeft. Ze zijn zich hierbij duidelijk bewust van het gevaar van de auto's om hen heen.

"Moet wel vaker heen en weer en wat vaker opletten of er niet tegenverkeer is. Maar dat houdt me er ook wel weer, zeg maar, bij in mijn hoofd."

"Ik ben een redelijk snelle fietser en dan zijn er wel veel mensen die fietsen dan nog redelijk langzaam."

"En dan vooral ja in Utrecht heeft ook iedereen altijd haast, iedere en wil snel snel snel snel, het is heel druk. En dan heb je van die mensen die willen iedereen inhalen. Het is nog nooit verkeerd gegaan, Maar het is wel ja het is druk."



Samen fietsen

Samen fietsen is voor jongeren een manier om een fietstocht leuker te maken. Jongeren geven aan dat fietsen voor hen vooral functioneel is; het brengt je van a naar b. Als ze dat samen kunnen doen met iemand anders vinden ze dat gezelliger.

Praten

In de observaties zagen we dat de meeste samenfietsende jongeren met elkaar praten op de fiets. Sommigen keken ondertussen naar de weg, maar de jongeren keken ook veel naar elkaar. Hierdoor kunnen er mogelijk risicovolle situaties ontstaan, omdat ze minder gefocust zijn op de weg en het verkeer. In de interviews gaven jongeren aan het gezellig te vinden om te praten, ze zagen dit meestal niet als mogelijk risico.

Wedstrijdjes fietsen en stunts

Jongeren gaven aan dat fietstochten al snel saai en repetitief kunnen worden. Om het fietsen interessanter te maken, houden ze bijvoorbeeld wedstrijdjes of doen ze stunts op de fiets.

Aanhaken

Jongeren geven aan regelmatig aan te haken, vooral als de ene persoon een elektrische fiets heeft en de andere een gewone fiets. Aanhaken maakt de fietstocht minder zwaar, het is fijn bij lange stukken en het ziet er leuk uit. Het werd door de meeste jongeren niet als risico gezien.

Met zijn drieën naast elkaar

Met zijn drieën naast elkaar fietsen komt vooral voor als jongeren met een oneven aantal fietsen. Tijdens de observaties zagen we dat jongeren dit gedrag niet altijd aanpassen op het moment dat het drukker is. Dit kan ertoe leiden dat andere weggebruikers de jongeren moeten inhalen over de weghelft van tegenliggers. In de interviews gaven sommige jongeren aan bijna nooit met zijn drieën naast elkaar te fietsen, anderen gaven aan dit soms wel te doen. Ze deden dit dan vooral, omdat het gezellig en handig is als ze iets tegen elkaar willen zeggen. Bij andere weggebruikers wordt het wel eens als irritant ervaren.

"Nou soms als je met zijn tweeën fietst, dan let je natuurlijk soms wel minder goed op het verkeer. Dus dan kan soms een beetje onverwachtse dingen aankomen of zo dat je niet hebt gezien. Dat het soms een klein beetje fout gaat, maar dat... Ik denk dat het wel meevalt."

"Nou ik fiets wel eens met een vriendin. En zij heeft een elektrische fiets en ik niet. En als we zeg maar terug naar huis gaan, moeten we een hele steile heuvel op, dus dan haak ik altijd aan."

"Best wel veel fietsers, die wielrenners die dan met zijn drieën naast elkaar fietsen en dan niet even eentje erachter gaat. Dat is vooral heel irritant."



Interventies

We hebben de jongeren tijdens de interviews verschillende interventies voorgelegd. Sommige interventies lokte meer reacties van hen uit dan anderen.

VR-Simulatie

Een interventie waarbij je met een VR-simulatie verkeerssituaties ervaart en kan oefenen sprak de jongeren het meeste aan. Het geeft de kans om te oefenen zonder gevaar. Daarnaast gaven sommigen aan dat het leuker is, waardoor ze denken dat het beter wordt onthouden.

In gesprek met ouders

Hoe ouder de jongere, hoe kleiner de kans dat ze het zagen zitten om met hun ouders in gesprek te gaan over verkeersveiligheid, bijvoorbeeld met gesprekskaarten.

Campagne met influencers

Een campagne met influencers leverde wisselende reacties op. Sommige jongeren dachten dat andere jongeren het leuk zouden vinden om video's te zien van mensen waar ze sowieso al naar kijken. In hun ogen zou dit een toon zijn die kan aanslaan bij andere jongeren. Anderen dachten echter dat een campagne met influencers niet zo veel invloed zou hebben.

Verkeerseducatie op school

De meeste jongeren gaven aan op de basisschool verkeerslessen te hebben gehad. Sommige jongeren gaven aan dat het best vreemd is dat op de middelbare school niets meer met fietsen of verkeer wordt gedaan. Echter, spreken theorielessen de meeste jongeren dan weer niet aan.

"Ik denk dat dat [VR-simulatie] meer blijft hangen, omdat het toch wat leuker is. En omdat je daarmee ook misschien juist doordat je zoiets leuks doet of zo. Dat heb ik zelf ook, als ik iets leuks heb gedaan op school... Dat je dan daar ook nog thuis over gaat praten. Dat je dan toch met je ouders er over praat. Maar dat doe je dan met meer enthousiasme en zo."

"Ik heb er geen zin om mijn moeder zo over te praten. En ouders hebben er geen zin om over te praten. Dan wordt het een beetje opgelegd en uiteindelijk niet gebruikt."

"Ik denk met influencers. Daar heeft ook denk ik niemand zin in. Ja, en dat maakt niemand echt, denk ik uit."

"Dat uit de boeken, dat heb ik heel veel op de basisschool gehad. Dat vind ik eigenlijk wel... Op de middelbare krijg ik er helemaal niks meer van. Dat is op zich ook wel apart of zo dat dat opeens een weg is, ja."



Conclusie en aanbevelingen

In dit onderzoek zochten we een antwoord op de vraag hoe we 12-17 jarige fietsers meer kunnen laten focussen op het fietsen en de weg. We hebben ook gekeken welke rol drukte en afleiding hierbij spelen. De belangrijkste inzichten zijn hieronder weergegeven:

Bewust van eigen gedrag bij drukte

Jongeren zijn zich bewust dat er een aanpassing van gedrag nodig is in bepaalde situaties in het verkeer om veilig te kunnen blijven fietsen. Ze laten zich minder afleiden bij drukte en vertonen in het algemeen minder risicovol gedrag bij drukte. Ze laten dan bijvoorbeeld vaker hun mobiele telefoon met rust. Ook zijn veel jongeren zich bewust van de afleiding die muziek luisteren en het gebruik van de telefoon kan geven tijdens het fietsen.

Meer risicogedrag in rustige omgeving

Jongeren laten op rustige plekken meer risicovol gedrag zien. Ze houden bijvoorbeeld wedstrijdjes op de weg zonder oog voor andere weggebruikers of pakken hun mobiel erbij. Jongeren zoeken naar vermaak onderweg en zijn alleen gefocust op de weg als externe omstandigheden daarvoor zorgen, zoals bij regen, drukte of onveilige infrastructuur (met name als de weg gedeeld wordt met auto's).

Praten wordt niet gezien als gevaar

De meeste jongeren zijn zich ervan bewust dat muziek luisteren, telefoon gebruik en in gedachten verzonken zijn, afleidingsvormen zijn die beïnvloeden hoe je waarneemt en handelt op de fiets. Samen praten en fietsen wordt door maar weinigen herkend als afleidingsvorm. Gevaarlijke situaties bij het samen fietsen kunnen ontstaan als jongeren naar elkaar kijken tijdens het praten, in plaats van naar de weg.

Aanhaken als opkomend risicogedrag

Risicogedrag wat nog niet eerder in kaart is gebracht, is het aanhaken van jongeren op een normale fiets bij jongeren op een elektrische fiets. Toch zagen we dit risicogedrag in de observaties veel terug en gaven jongeren in de interviews aan dit regelmatig te doen. Dit gedrag wordt vooral beïnvloed door het gemak; het kost minder energie en is sneller. Maar ook door de sociale omgeving; vrienden bieden het aan en het is gezellig (zie bijlage 1). Aanhaken wordt, net als praten, over het algemeen niet door jongeren gezien als een risicovolle handeling. Toch kan het mogelijk wel leiden tot bijvoorbeeld sturen die in elkaar haken en valpartijen, zoals we ook in de ongevalsdata zien. Aanhaken lijkt daarmee, mede door de toenemende populariteit van de elektrische fiets, een opkomend risicogedrag.

Kansen voor interventies

Op basis van de resultaten zien we verschillende kansen voor interventierichtingen. Zo zijn er verschillende risicogedragingen waar interventies op ingezet kunnen worden zoals het praten, muziek luisteren en telefoongebruik op de fiets, het met zijn drieën naast elkaar fietsen, wedstrijdjes/stunten en het aanhaken. De ervaringen, motivaties en weerstanden uit het huidige onderzoek kunnen hierbij richting geven voor toekomstige interventiestrategieën.

Binnen de provincie Utrecht zijn er voor een deel van deze risicogedragingen al bestaande interventies. We adviseren deze voort te blijven zetten. Uit de gesprekken lijkt dat effect te hebben op gedrag en risicoperceptie van veel jongeren. Aangezien het opvallend is dat bijna al het risicogedrag onder jongeren vaker voorkomt in rustige gebieden, raden we aan om binnen de bestaande interventies en educatieprogramma's hier extra aandacht aan te besteden. Daarnaast raden we aan om hier ook bij de ontwikkeling van nieuwe interventies rekening mee te houden, bijvoorbeeld door acties vooral in te zetten rondom rustige wegen en bij brede losliggende fietspaden.

Interventies voor aanhaken

Aanhaken is een risicogedraging, waar op dit moment nog weinig aandacht voor is, maar waar interventies op ingezet kunnen worden. Doordat de elektrische fiets steeds populairder wordt, raden we aan om aandacht te besteden aan het aanhaken in interventies. Het risicogedrag kan toegevoegd worden als onderwerp binnen het huidige educatieaanbod, maar er kunnen ook nieuwe interventies voor worden ontwikkeld. **Het gewenste gedrag is dat de jongere op de normale fiets zelf trapt** in plaats van aanhaakt en de elektrische fietser zich inhoudt. We adviseren om hierbij vooral in te zetten op het gemak en de sociale norm als belangrijkste gedragsbepalers (zie bijlage 1). Daarbij kan ook gelet worden op hun motivaties en weerstanden; jongeren kunnen het gewenste gedrag meestal wel uitvoeren, maar moeten dit ook zelf willen. Voorbeelden voor interventiestrategieën die hierop aansluiten zijn:

- **Sociale norm:** Beschrijf het gewenste gedrag als de norm, bijvoorbeeld: "*de meeste jongeren trappen zelf*".
- **Gemak:** Laat jongeren zelf een implementatie-intentie formuleren voor het gewenste gedrag:
Bijvoorbeeld: "*Als ik samen fiets met [x] of naar [x], dan trap ik zelf*".
- **Motivatie:** Laat jongeren zelf argumenten verzinnen voor het gewenste gedrag, dat werkt beter dan redenen opleggen van buitenaf.
- **Motivatie:** Verzin acties die het zelf trappen leuk maken of belonen.
- **Weerstand:** Laat jongeren de gevaren van aanhaken ervaren, bijvoorbeeld met een simulatie of door eigen ervaringen met elkaar te delen.

We raden hierbij aan om interventies vooral in te zetten bij jongeren en hun vrienden als ze net beginnen met elektrisch fietsen. Nieuwe gewoonten zijn namelijk makkelijker te vormen dan het aanpassen van oude gewoonten.



Bijlagen

Gemak bij aanhaken

- Fysieke belasting:
 - Je hoeft niet te trappen.
 - Je raakt minder snel vermoeid.
- Standaard: Ik doe dit vaker.
- Fysieke omgeving:
 - Je bent sneller als het donker of koud is.
 - Oplossing als je fiets kapot is.

Weerstand voor zelf trappen

- Geen zin om te fietsen.
- Zelf trappen kost meer moeite en duurt langer.
- Aanhaken wordt niet gezien als risico.
- Ongezellig om iemand 'alleen' te laten fietsen; samen uit, samen thuis.

Normen om aan te haken

- Sociale norm:
 - Anderen doen het ook.
 - Ziet er leuk uit.
 - Het wordt soms als cool gezien om je niet helemaal aan de regels te houden en risico's op te zoeken.
- Sociale verwachting: Anderen bieden het aan.
- Autoriteiten: Weinig bemoeienis van ouders, of ouders doen het zelf ook.

Motivatie voor zelf trappen

- Fysieke omgeving: Drukke en infrastructuur.
- Sociale omgeving: Als er ook anderen zijn zonder elektrische fiets.
- Comfort:
 - Niet altijd fijn als het te snel gaat.
 - Onprettig aan de arm.