

In opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Duurzame Mobiliteit
Team Actieve Mobiliteit

Projectnummer:
M07685-N-E

Datum:
21 oktober 2022



Onderzoek feiten en cijfers 'Fietsen voor Iedereen'

1.	INLEIDING	4
1.1	Onderzoeksvragen	4
1.2	Definitie fietsarmoede	4
2.	AFBAKENING EN AANPAK	5
2.1	Afbakening	5
2.2	Aanpak	5
2.3	Data	5
2.4	Theoretisch kader	6
3.	WIE FIETSEN ER WEL EN WIE NIET?	8
4.	WIE FIETSEN ER NIET DOORDAT ZE GEEN TOEGANG HEBBEN TOT EEN FIETS?	13
5.	WAT IS HET FIETSGEBRUIK EN FIETSBEZIT ONDER KINDEREN?	18
6.	WAT ZIJN DE GEVOLGEN VAN HET NIET FIETSEN VOOR KINDEREN?	23
6.1	De gevolgen voor kinderen	23
6.2	De gevolgen in bredere zin	24
7.	CONCLUSIE	25
8.	AANBEVELINGEN EN SUGGESTIES	26
9.	BIBLIOGRAFIE	27
10.	BIJLAGE	28
10.1	Brainstorm	28
10.2	Literatuurstudie	30
10.3	Theoretisch kader	32





Colofon

Auteurs: Angela van der Kloof en Kristel Bronsvoot.

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren naar feiten en cijfers ten aanzien van de vraag wie er in Nederland geen toegang hebben tot 'het fietssysteem', onder andere omdat zij geen fiets bezitten. Voor een toelichting van het begrip 'fietssysteem' zie: (fietscommunity.nl, 2018).

1.1 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen zijn opgesteld om deze vraag te beantwoorden:

1. Welke Nederlanders hebben geen toegang tot fietsen?
 - 1.1. Waar komt het door?
 - 1.2. Hoeveel zijn het er?
2. Wat zijn de gevolgen van geen toegang hebben tot fietsen?

1.2 Definitie fietsarmoede

Het ontbreken van toegang tot fietsen noemen wij fietsarmoede. Een persoon lijdt aan fietsarmoede als deze aan een of meerdere van de onderstaande kenmerken voldoet:

1. geen toegang¹ tot een werkende en passende fiets;
2. geen fietsvaardigheden;
3. de fiets niet toegeëigend.

Voor een uitgebreide uitleg van het begrip fietsarmoede verwijzen wij de lezer naar: (Van Der Kloof & Van De Riet, 2019). In ons onderzoek focussen wij op fietsarmoede veroorzaakt door de eerste twee punten.

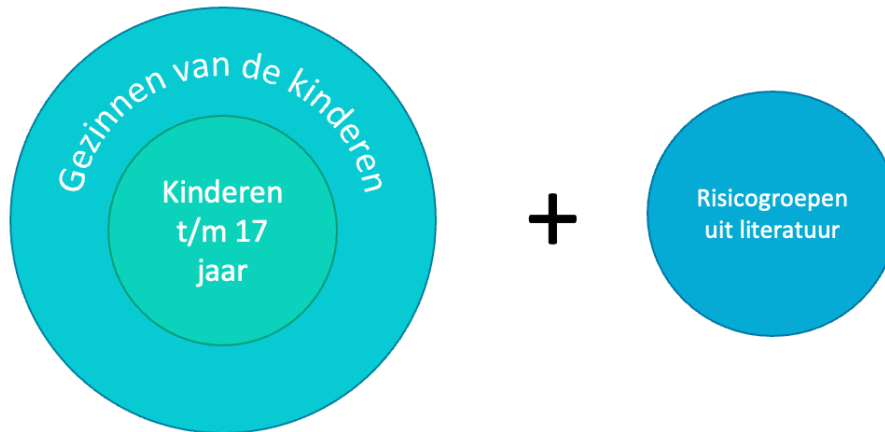
In deze notitie gaan we eerst in op de afbakening en aanpak van het onderzoek, waarbij ook het theoretisch kader aan de orde komt. Vervolgens zoomen we in op de beschikbare data over wie er wel en niet fietsen en wie er niet fietsen omdat ze geen toegang hebben tot een fiets. Dan gaan we in Hoofdstuk 5 specifiek in op het fietsgebruik en fietsbezit onder kinderen in de leeftijd van 6 tot en met 17 jaar om in Hoofdstuk 6 in te gaan op de gevolgen van het niet fietsen van kinderen. Daarna volgt in Hoofdstuk 7 de samenvatting en doen we tot slot in Hoofdstuk 8 aanbevelingen en suggesties voor vervolgonderzoek.

¹ Dit betekent dat de persoon geen (werkende en passende) fiets bezit, geen fiets kan lenen en geen fiets kan huren.



2. AFBAKENING EN AANPAK

2.1 Afbakening



In ons onderzoek kijken we naar kinderen van 6 t/m 17 jaar, de gezinnen waar de kinderen deel van uitmaken en groepen die op basis van de literatuur een verhoogd risico op fietsarmoede hebben. Ouderen vallen buiten de scope van ons onderzoek. Voor deze doelgroep bestaat al het Doortrappen programma dat veilig blijven fietsen stimuleert.

2.2 Aanpak

Onze aanpak begon met een literatuurstudie, vervolgens het opstellen van een theoretisch kader met indicatoren die wijzen op een verhoogd risico op fietsarmoede. Dat hebben we vervolgens gebruikt om data te verzamelen waarmee we de onderzoeksvragen beantwoorden. Het theoretisch kader hebben we voorgelegd aan enkele experts.



2.3 Data

Het CBS voert jaarlijks onderzoek uit naar verplaatsingen in Nederland. Dit onderzoek geeft informatie over de dagelijkse verplaatsingen van Nederlanders. Van 2010 tot 2017 stond dit onderzoek bekend als OViN, na een wijziging in de methodiek in 2019 wordt het uitgevoerd onder de naam Onderweg in Nederland (ODiN). Wij hebben voor dit onderzoek gebruik gemaakt van deze data om te achterhalen:

- wie fietsen bezitten en wie niet (CBS, 2017);
- wie wel en niet fietsen (CBS, 2021);
- welke personen geen alternatief hebben (CBS, 2021).

Omdat tot 2017 in OViN gevraagd werd naar fietsbezit en vanaf 2018 enkel nog gevraagd werd naar fietsgebruik hebben we van zowel OViN als ODiN data gebruik gemaakt. Als we uitspraken doen over alle Nederlanders dan bedoelen we daarmee personen vanaf 6 jaar.



Verder gebruikten we het factsheet 'Actief transport van en naar de basisschool' van het Mulier Instituut en RIVM waarin cijfers opgenomen zijn over het fietsen naar de basisschool. De data in dit factsheet zijn gebaseerd op gegevens uit de kernmodule van de Leefstijlmonitor (2019).

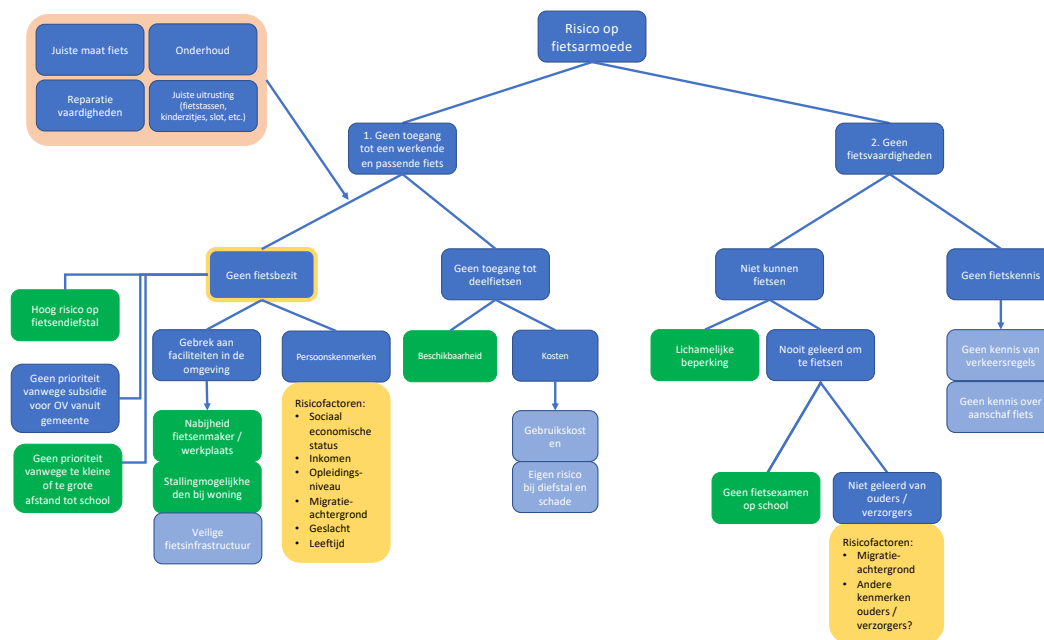
Aan de hand van literatuur doen we uitspraken over de gevolgen van niet fietsen door kinderen.

2.3.1 Overlap indicatoren

Voor dit onderzoek hebben we met name univariate analyses uitgevoerd. Echter, de indicatoren die wijzen op een verhoogd risico op fietsarmoede hangen samen (laag inkomen, migratieachtergrond, opleidingsniveau). Een vervolgonderzoek met uitgebreidere multivariatie analyse zou toegepast moeten worden om de exacte invloed van de verschillende factoren vast te stellen². Daarmee ontstaat een beter inzicht in het risico op fietsarmoede.

2.4 Theoretisch kader

Aan de hand van een brainstormsessie³ en literatuurstudie⁴ hebben we een theoretisch kader opgesteld met indicatoren die wijzen op een verhoogd risico op fietsarmoede (zie figuur 1⁵).



Figuur 1. Theoretisch kader fietsarmoede

² Een eerste analyse wijst erop dat de gevonden factoren ook in een meervoudig regressiemodel als significante indicatoren naar voren komen.

³ Resultaten zijn te vinden in Bijlage 1

⁴ Zie Bijlage 2

⁵ Deze figuur is ook te vinden in Bijlage 3



De donkerblauwe blokken zijn factoren die invloed hebben op het risico op fietsarmoede. Een persoon heeft bv. geen fietsbezit als deze geen fiets heeft en ook als de fiets die men bezit niet de juiste maat heeft, gerepareerd moet worden of men bv. geen kinderzitje heeft terwijl men een klein kind heeft. Of een persoon kan geen fietsvaardigheden omdat men niet kan fietsen (ontbreken van fysieke vaardigheden) of omdat men geen fietskennis heeft (ontbreken van informatie).

In de gele blokken staan de risicofactoren waarvan data op landelijk niveau beschikbaar is, die we kunnen gebruiken bij het maken van de inschatting van de aantallen.

De groene blokken en de lichtblauwe blokken zijn beide onderliggende factoren van de factoren in de donkerblauwe blokken. Van deze factoren zijn er, voor zover ons bekend, geen landelijke data beschikbaar om te komen tot een cijfermatige inschatting. Van de lichtblauwe factoren kunnen in toekomstig onderzoek wellicht op landelijk of op buurniveau data gevonden worden. Van de groene blokken denken we dat er data beschikbaar is op buurniveau in gemeenten. In dit onderzoek kunnen we dit echter niet meenemen omdat we landelijke cijfers gebruiken.

In het lichtrode blok linksboven staan factoren die belangrijk zijn om een inschatting te kunnen maken van het hebben van toegang tot een passende en werkende fiets, maar er is op dit moment weinig inzicht in deze problematiek.

De gele rand om de factor *Geen fietsbezit*, tenslotte, geeft aan dat er tot en met 2017 CBS data verzameld zijn over fietsbezit. Deze kunnen we gebruiken bij het kwantificeren van hoeveel Nederlanders er geen toegang hebben tot fietsgebruik.

Dit theoretisch kader hebben we voorgelegd aan enkele experts. Enkele punten uit de feedback zijn dat:

- Het ontbreken van de link met het toe-eigenen van het fietsen (het zich eigen maken van het fietsen) is een zwakte in het kader. Het is moeilijk om fietsgebruik en -bezit los te zien van de toe-eigening.
- Bij het niet toe-eigenen van het fietsen horen zaken als de rol van (objectieve of subjectieve) verkeersonveiligheid en sociale veiligheid. Dat heeft een relatie met het wel of niet mogen fietsen van kinderen.
- In het theoretisch kader is er nog geen rekening mee gehouden dat er ook concurrerende kostenposten zijn voor huishoudens en daarmee opportuiniteitskosten. Wanneer bijvoorbeeld een van de gezinsleden ervan overtuigd is dat een auto noodzakelijk is, dan gaat dit mogelijk ten koste van het budget voor fietsen en de ruimte om fietsen te stallen.
- Het lichtrode blok is een fundamentele bouwsteen waar nu geen zicht op is.
- Er is weinig bekend over hoe kinderen praktische wijsheden rondom de fiets opdoen. Welke rol spelen de ouders, wat de school en wat de sociale omgeving?

Deze en andere punten hebben we meegenomen in onze aanbevelingen in hoofdstuk 10.



3. WIE FIETSEN ER WEL EN WIE NIET?

Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar fietst 64% dagelijks tot enkele keren per week. Daar tegenover staat dat 22% van alle Nederlanders bijna nooit tot nooit fietst. Dat zijn ±3,6 miljoen Nederlanders.

De volgende kenmerken wijzen op een grotere kans op bijna nooit fietsen:

- 75+;
- personen zonder (betaald) werk;
- lage inkomens;
- lager opgeleiden;
- (niet-westerse) migratieachtergrond.

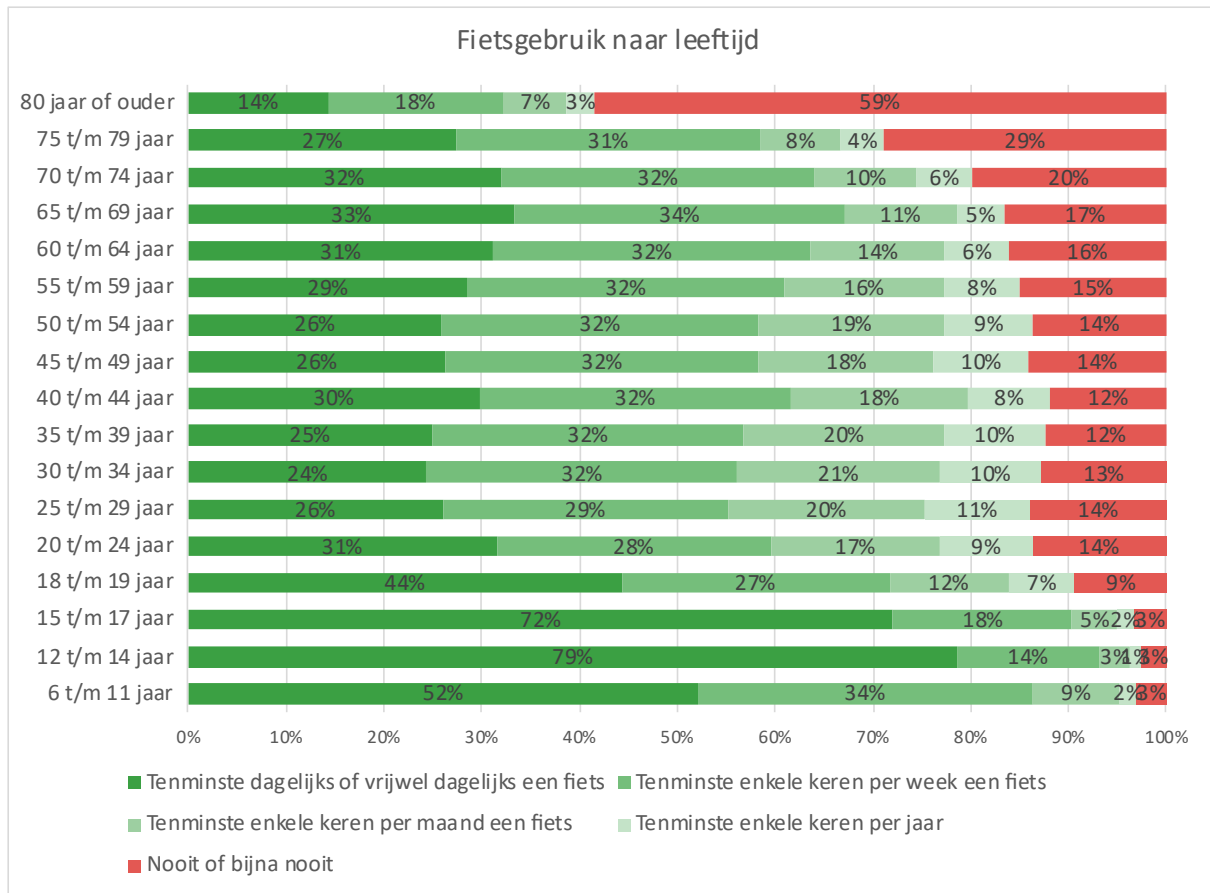
De volgende kenmerken wijzen op grotere kans op zeer frequent gebruik van fietsen:

- 18-;
- scholieren;
- mensen met een Nederlandse achtergrond.

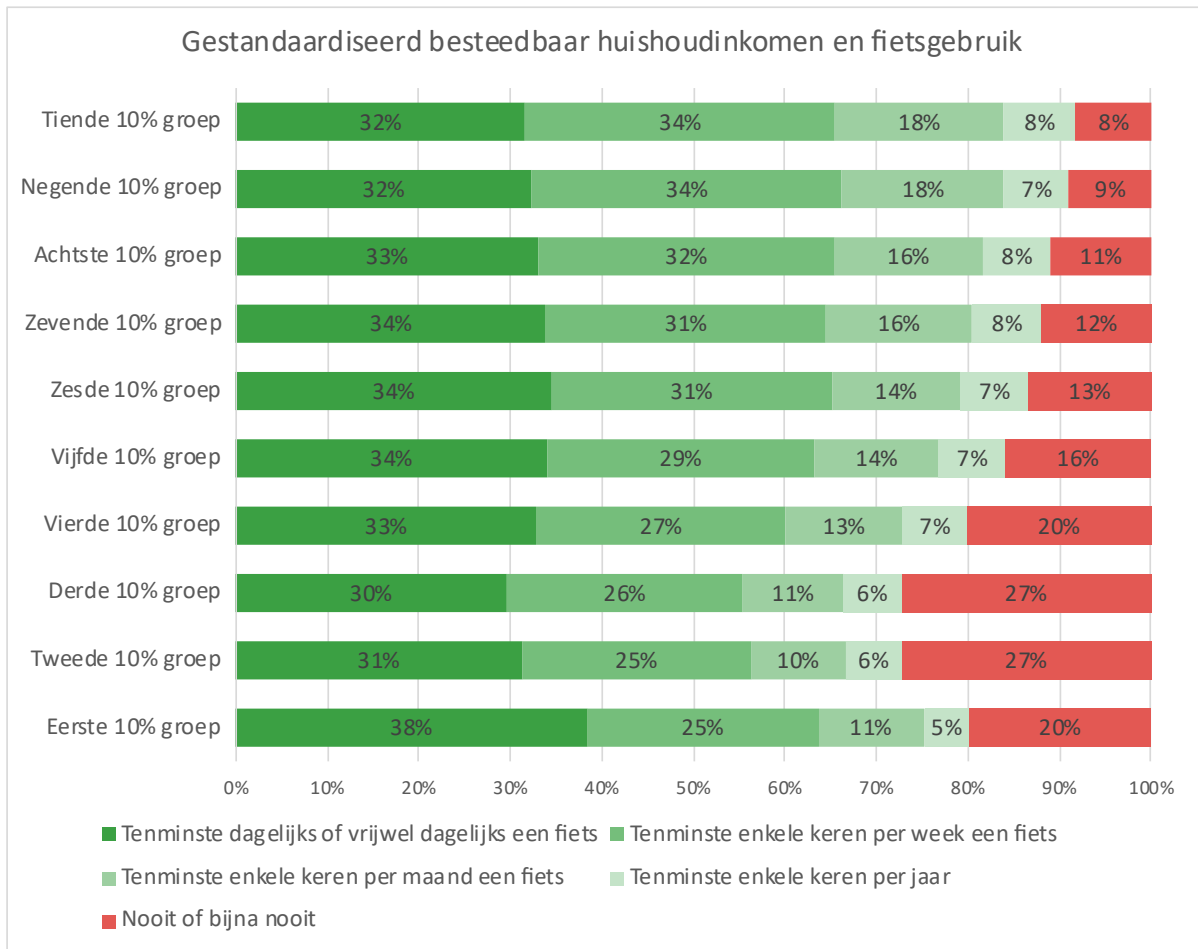
Een ander relevant kenmerk is de stedelijkheid. Er zijn grote tegenstellingen in zeer sterk stedelijke gebieden. In deze gebieden is er een grotere groep die dagelijks fietst: 36% t.o.v. 33% landelijk gemiddelde. En tegelijkertijd is daar een grotere groep die nooit fietst: 26% t.o.v. 22% landelijk gemiddelde.

Voor meer details zie Figuur 2 t/m Figuur 7.

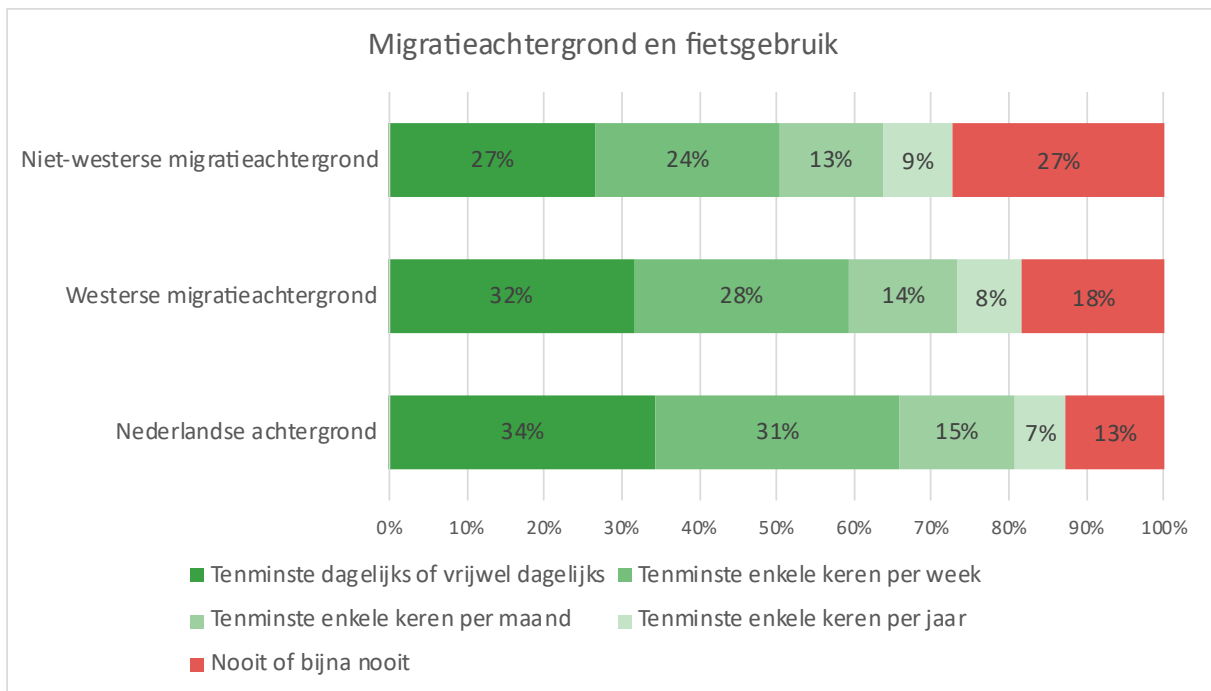




Figuur 2. Fietsgebruik naar leeftijd (CBS, 2021)

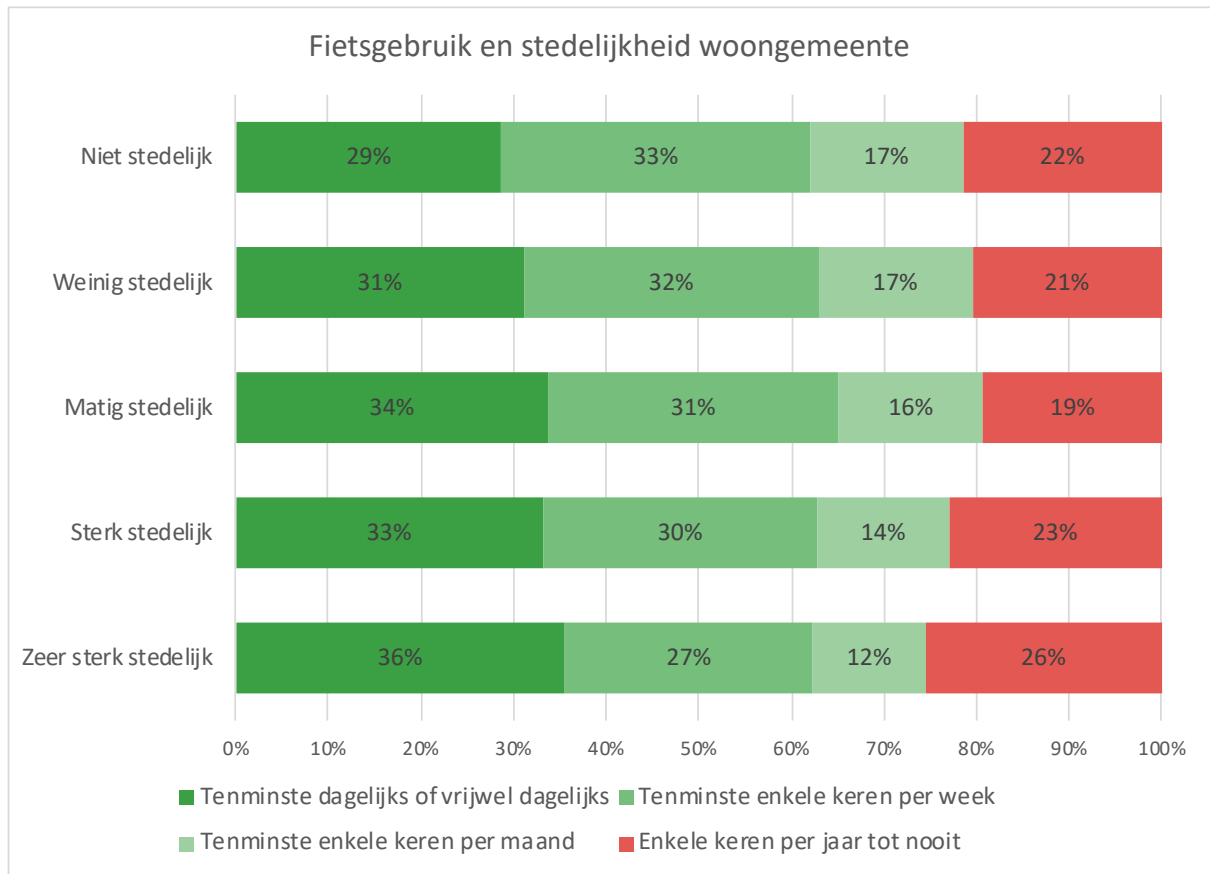


Figuur 3. Fietsgebruik naar inkomen (CBS, 2021)

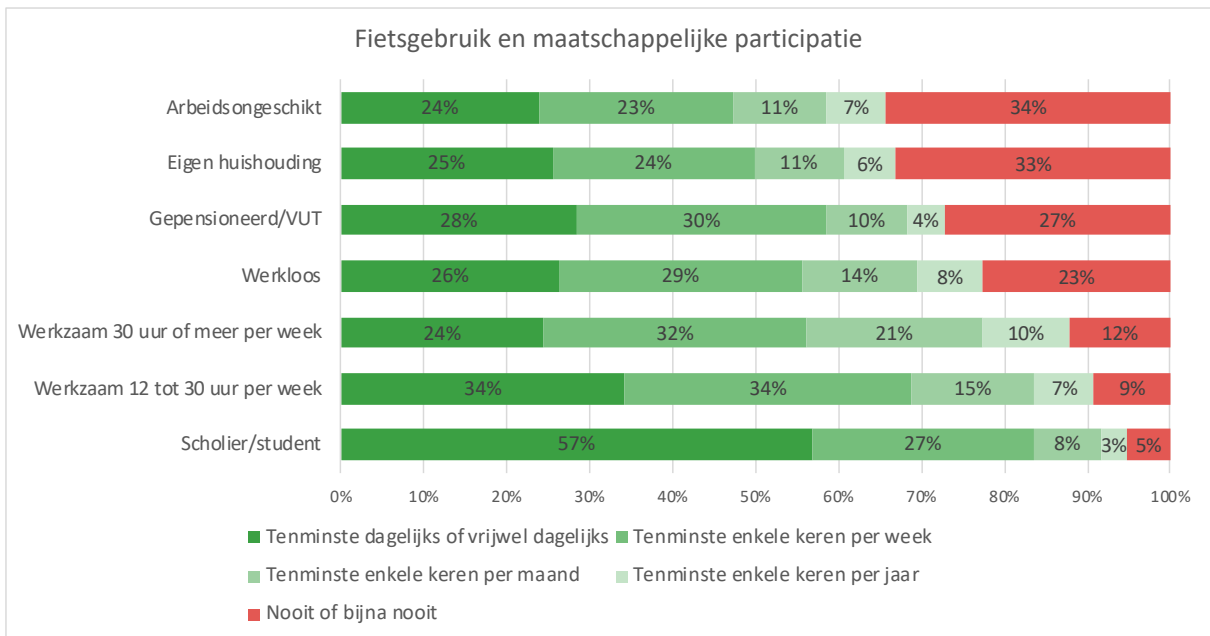


Figuur 4. Fietsgebruik naar achtergrond (CBS, 2021)



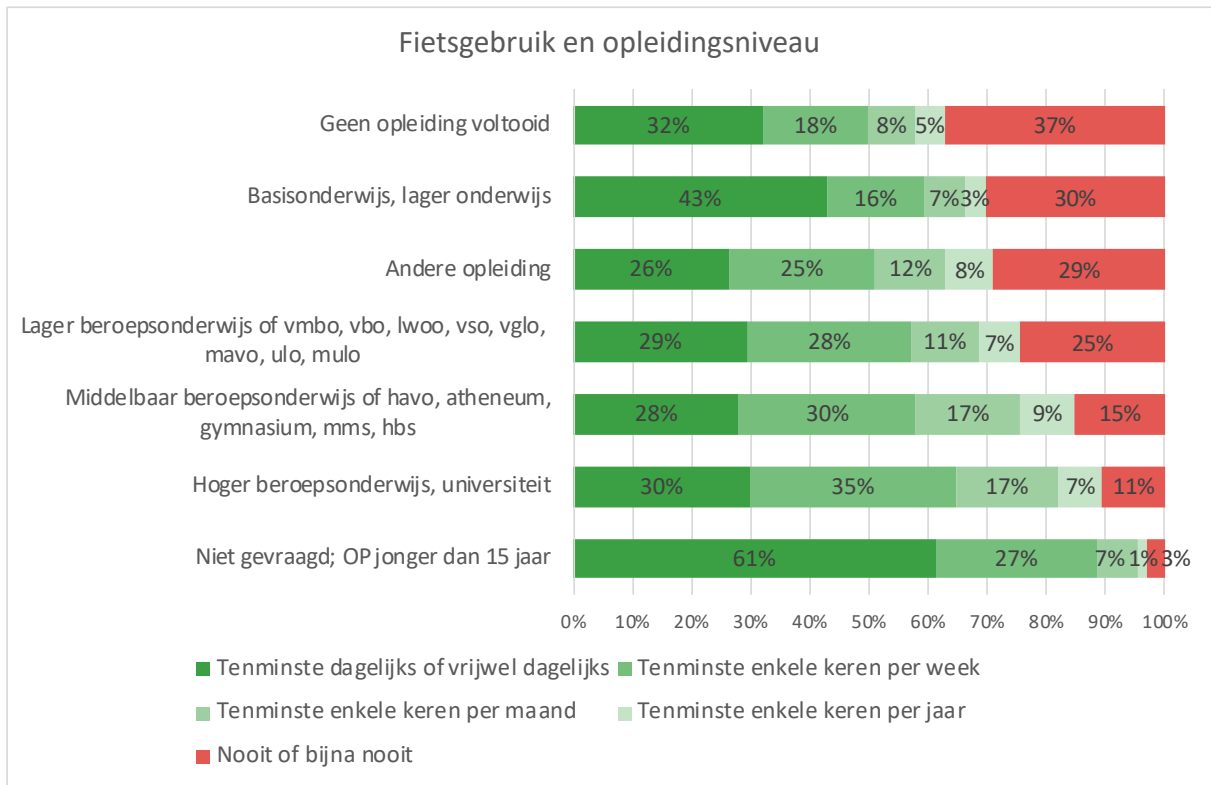


Figuur 5. Fietsgebruik naar stedelijkheid (CBS, 2021)



Figuur 6. Fietsgebruik naar maatschappelijke participatie (CBS, 2021)





Figuur 7. Fietsgebruik naar opleidingsniveau (CBS, 2021)



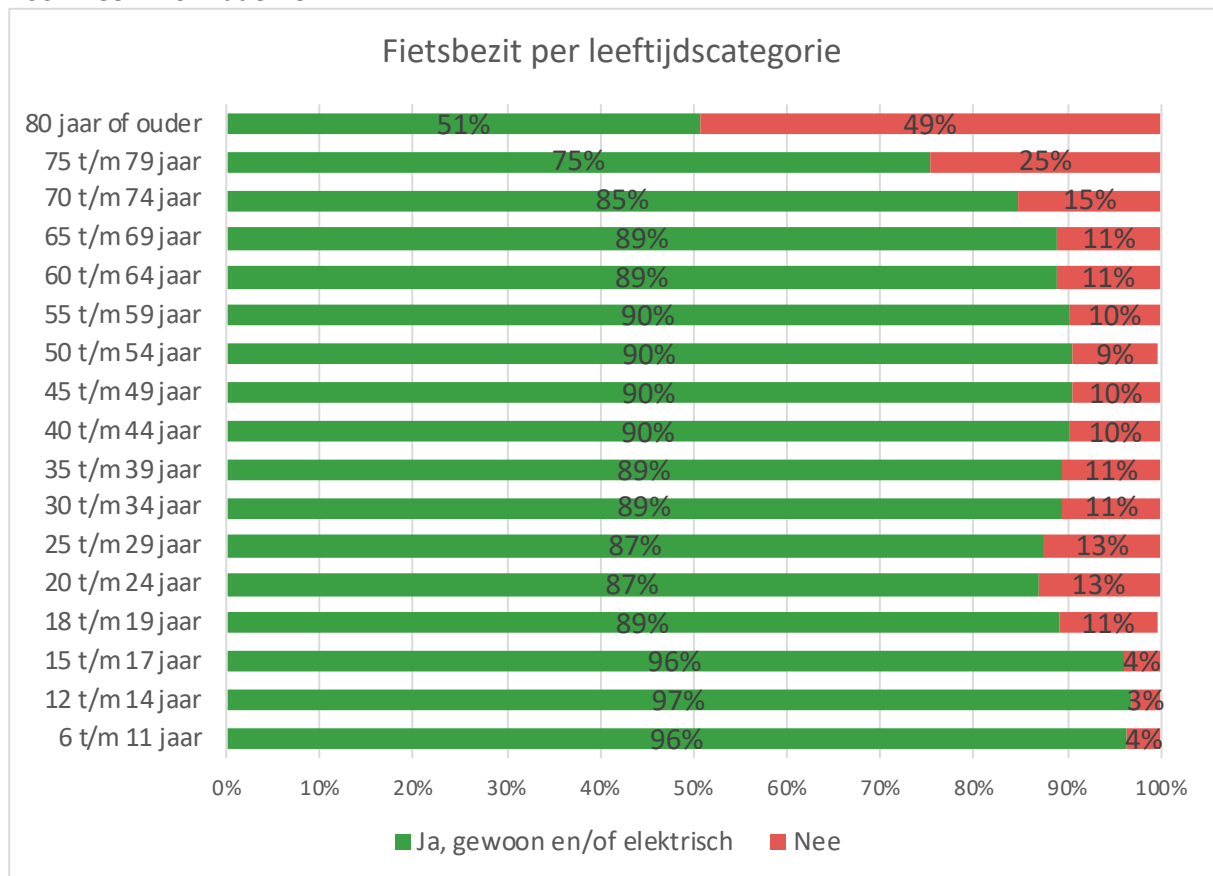
4. WIE FIETSEN ER NIET DOORDAT ZE GEEN TOEGANG HEBBEN TOT EEN FIETS?

Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar heeft 12% geen fiets. De volgende groepen hebben vaker dan gemiddeld geen fiets:

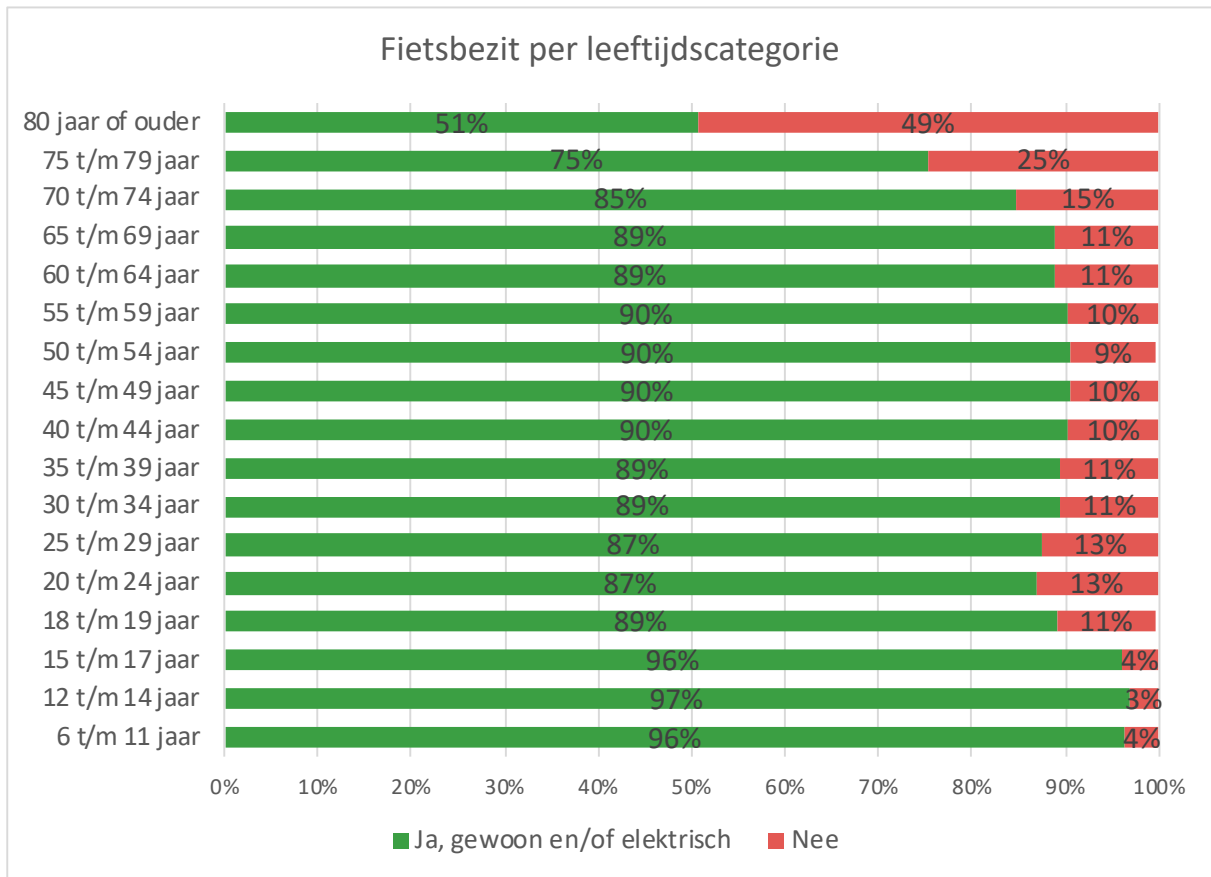
- ouderen (75+);
- lage inkomens;
- lage of geen opleiding;
- niet-westerse migratieachtergrond;
- inwoners van hoog stedelijke gebieden;
- werklozen.

Er is geen informatie beschikbaar over de staat van de fiets, of deze rijklaar en de juiste maat is.

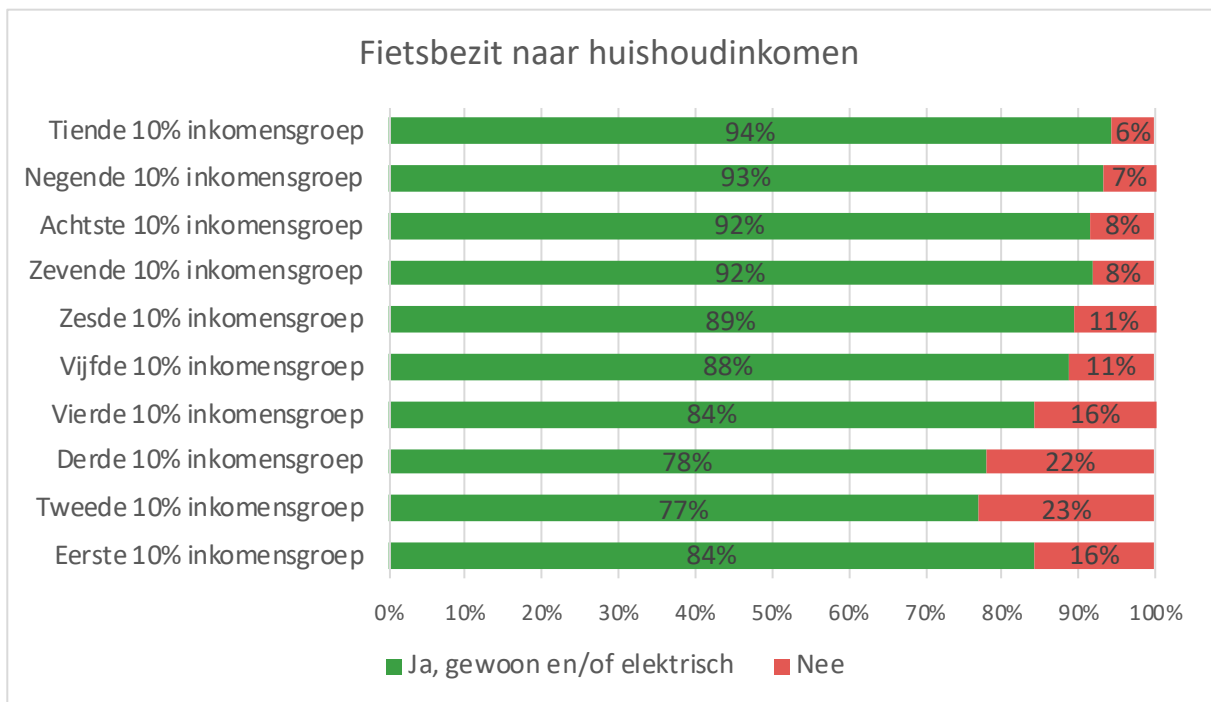
Voor meer informatie zie



Figuur 8 t/m Figuur 13.



Figuur 8. Fietsbezit naar leeftijd (CBS, 2017)

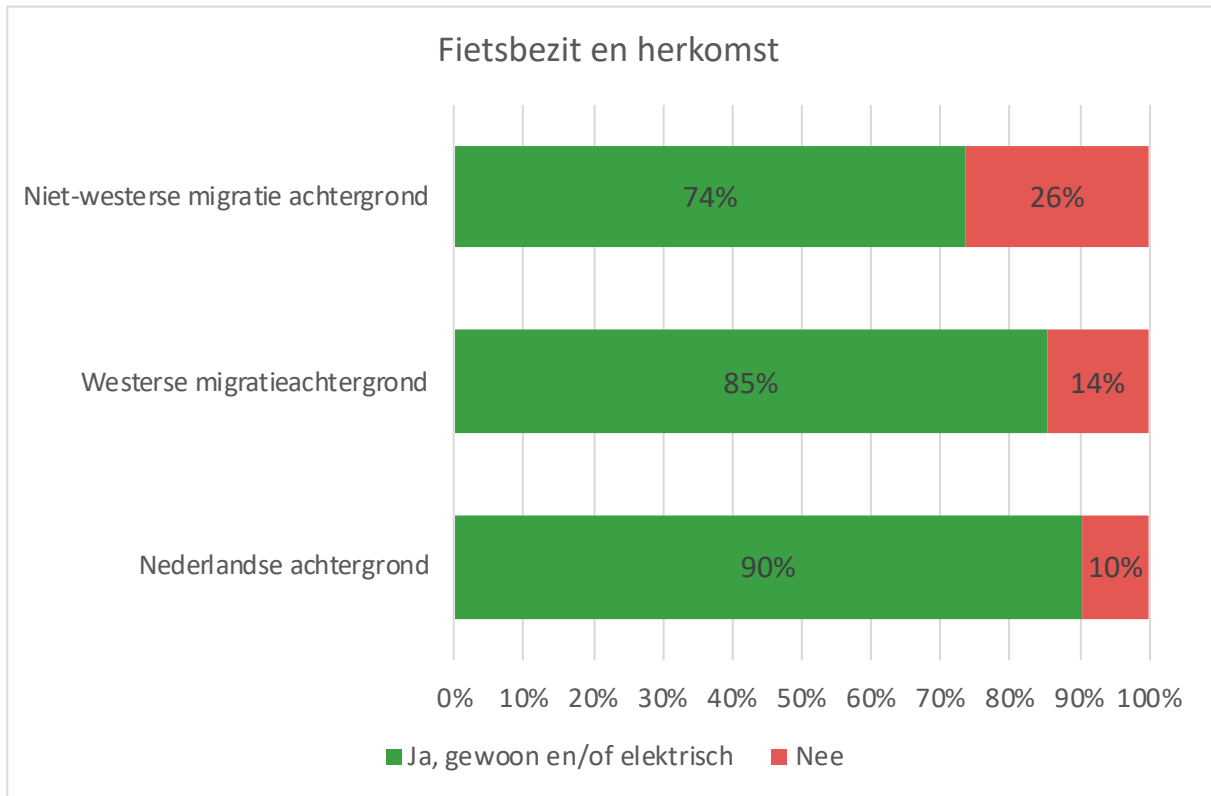


Figuur 9. Fietsbezit naar huishoudinkomen (CBS, 2017)

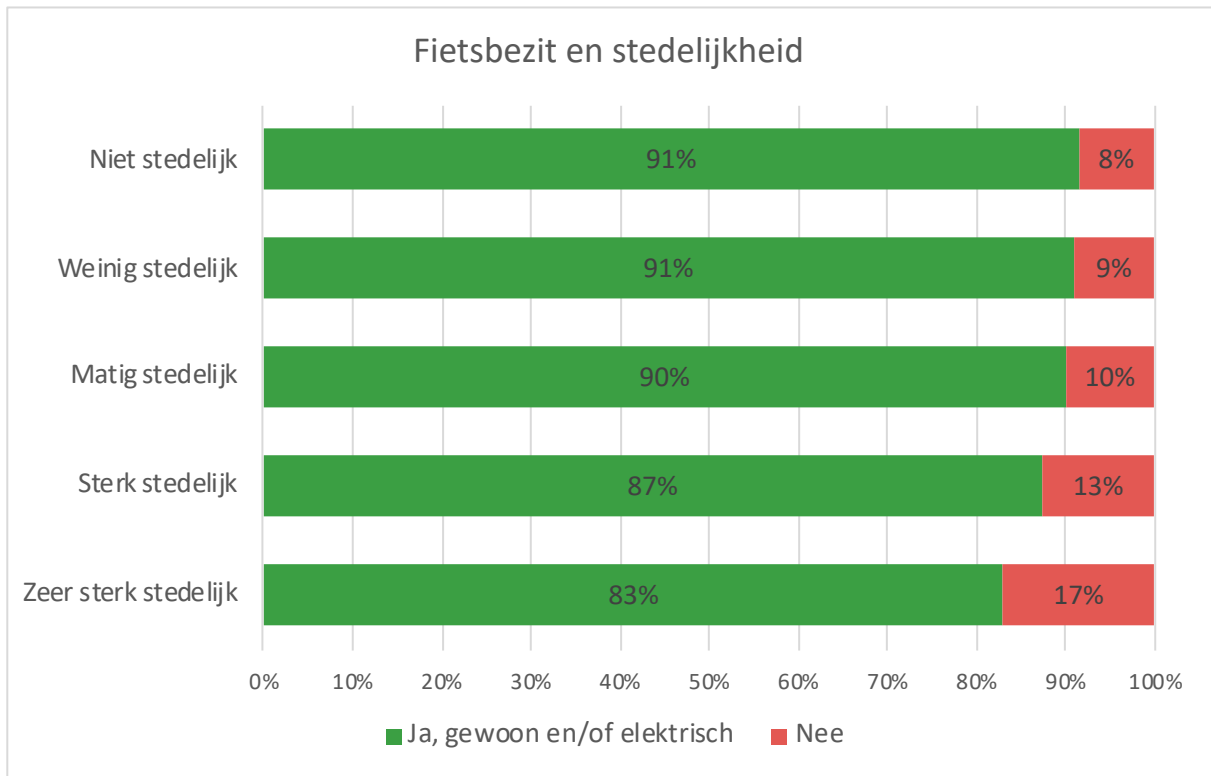




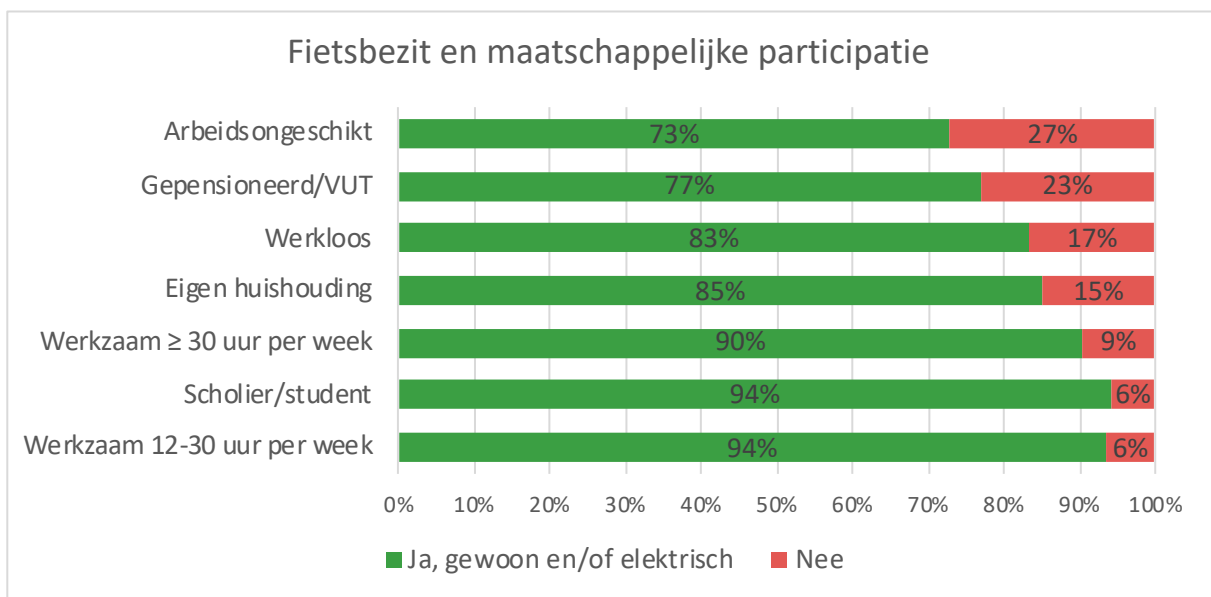
In figuur 9 *Fietsbezit en huishoudinkomen* valt op dat de laagste inkomensgroep (eerste 10%) een hoger fietsbezit heeft dan de groep daar net boven (tweede 10%). Waarschijnlijk vallen veel uitwonende studenten in de onderste categorie, zij hebben vaak (bijna) geen inkomen (en dus een laag huishoudinkomen). Echter is bekend dat fietsbezit onder deze groep wel hoog is.



Figuur 10. *Fietsbezit naar herkomst* (CBS, 2017)

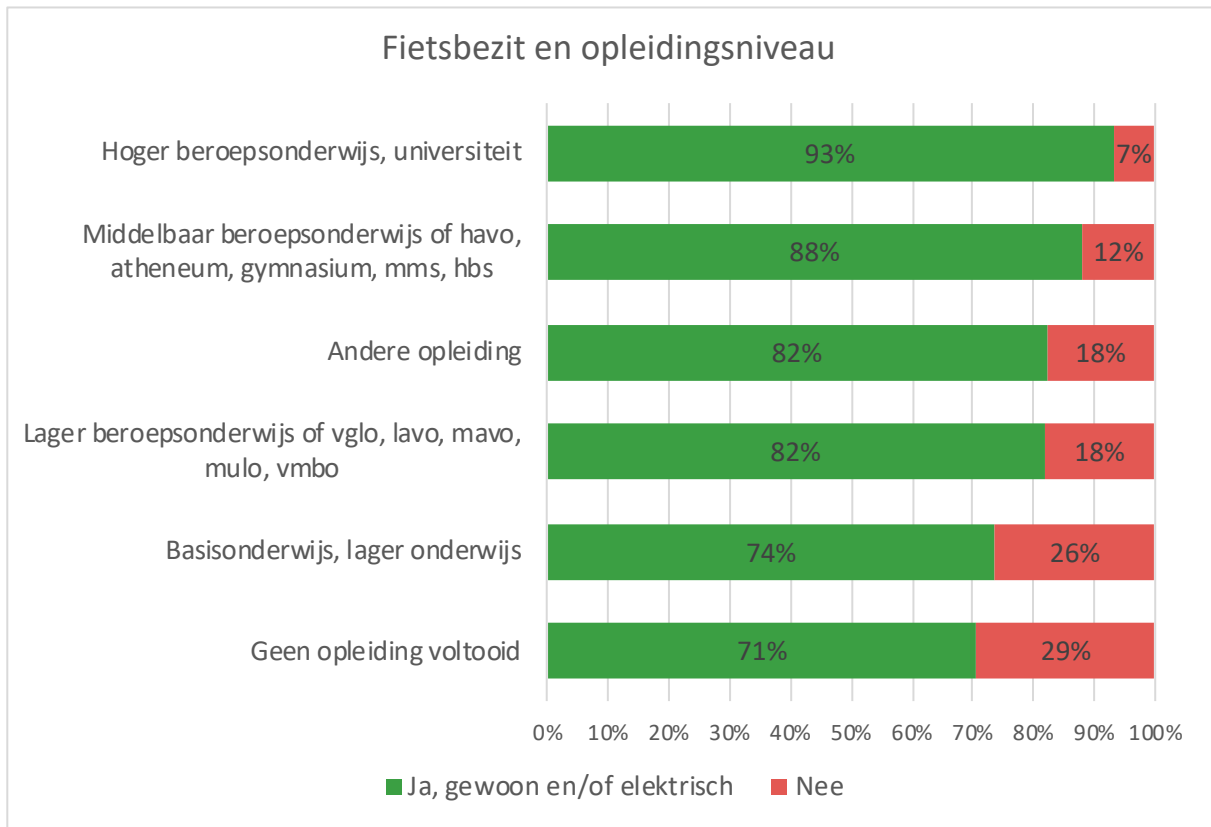


Figuur 11. Fietsbezit naar stedelijkheid (CBS, 2017)



Figuur 12. Fietsbezit naar maatschappelijke participatie (CBS, 2017)





Figuur 13. Fietsbezit naar opleidingsniveau (CBS, 2017)

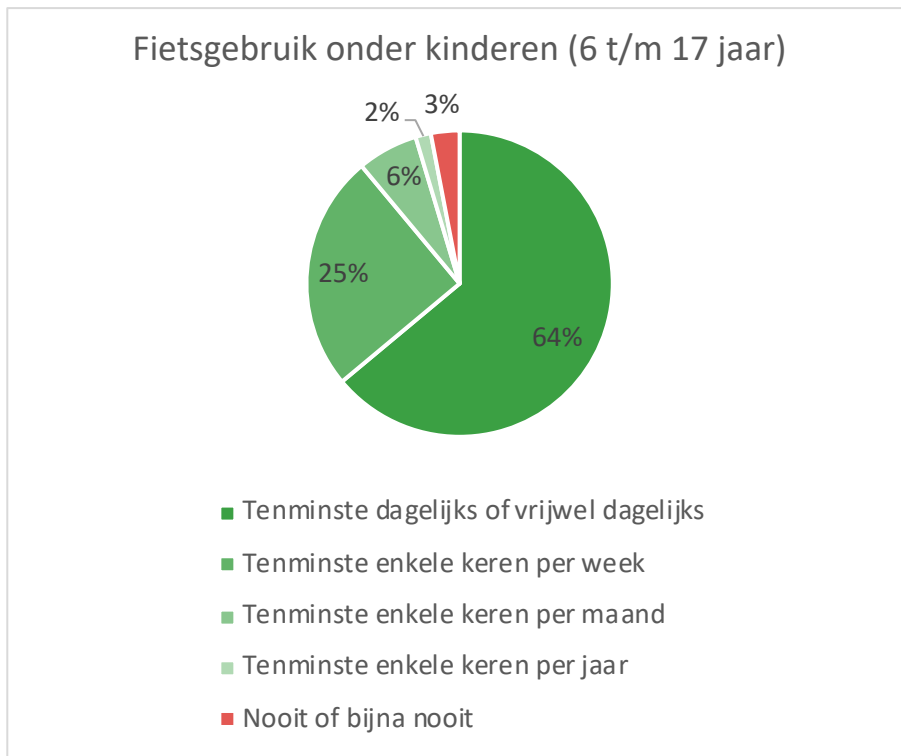




5. WAT IS HET FIETSGEBRUIK EN FIETSBEZIT ONDER KINDEREN?

Fietsgebruik

Van alle kinderen in de leeftijd van 6 tot en met 17 jaar fietst de meerderheid, 89%, dagelijks of enkele keren per week, zie Figuur 1. Van alle kinderen fietst 5% nooit, dat zijn ±100.000 kinderen.



Figuur 14. Fietsgebruik onder kinderen (CBS, 2021)

Kinderen met de volgende eigenschappen hebben een hoger risico om nooit te fietsen:

- kinderen die wonen in zeer sterk stedelijke gebieden;
- kinderen met een niet-westerse migratieachtergrond;
- kinderen die wonen in een huishouden met een laag inkomen.

Als we kijken naar het fietsen naar de basisschool, dan neemt de frequentie van fietsen van en naar school toe met de leeftijd:

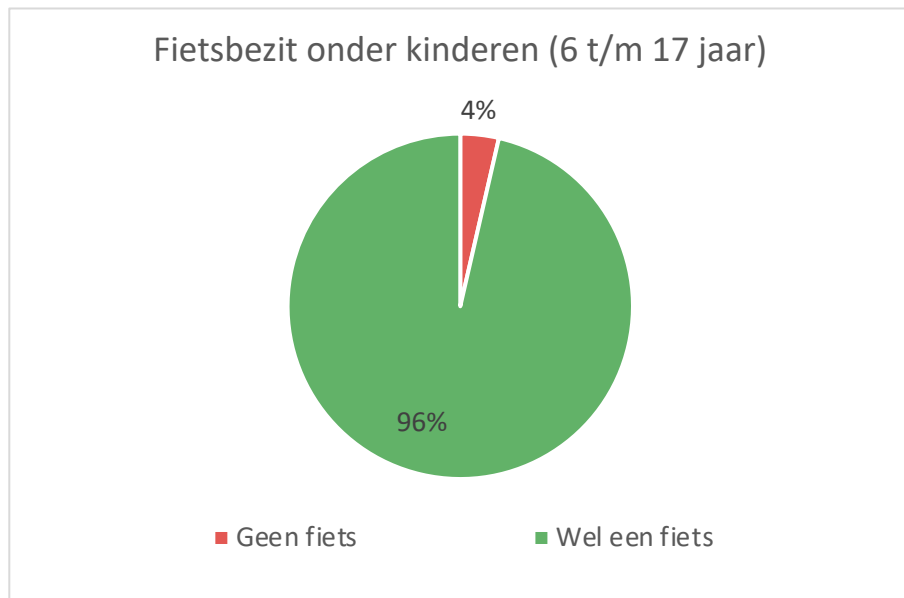
- van de 10-11-jarigen fietst 49% 4 of 5 dagen per week naar school en 18% fietst 1-3 dagen per week naar school;
- van de 7-9-jarigen fietst 31% 4 of 5 dagen per week naar school en 25% fietst 1-3 dagen per week naar school;
- van de 4-6-jarigen fietst 14% 4 of 5 dagen per week naar school en 26% fietst 1-3 dagen per week naar school (Slot-Heijs, Vrieswijk, & Duijvestijn, 2022).

Al met al gaat een deel van de kinderen nooit wandelend of fietsend van en naar school en dit zijn met name jongere kinderen (26%) (Slot-Heijs, Vrieswijk, & Duijvestijn, 2022).



Fietsbezit

Van alle kinderen in de leeftijd van 6 tot en met 17 jaar bezit 3,6% geen fiets, zie Figuur 15. Dit zijn ± 84.000 kinderen. Dit is 1 op de 28 kinderen.

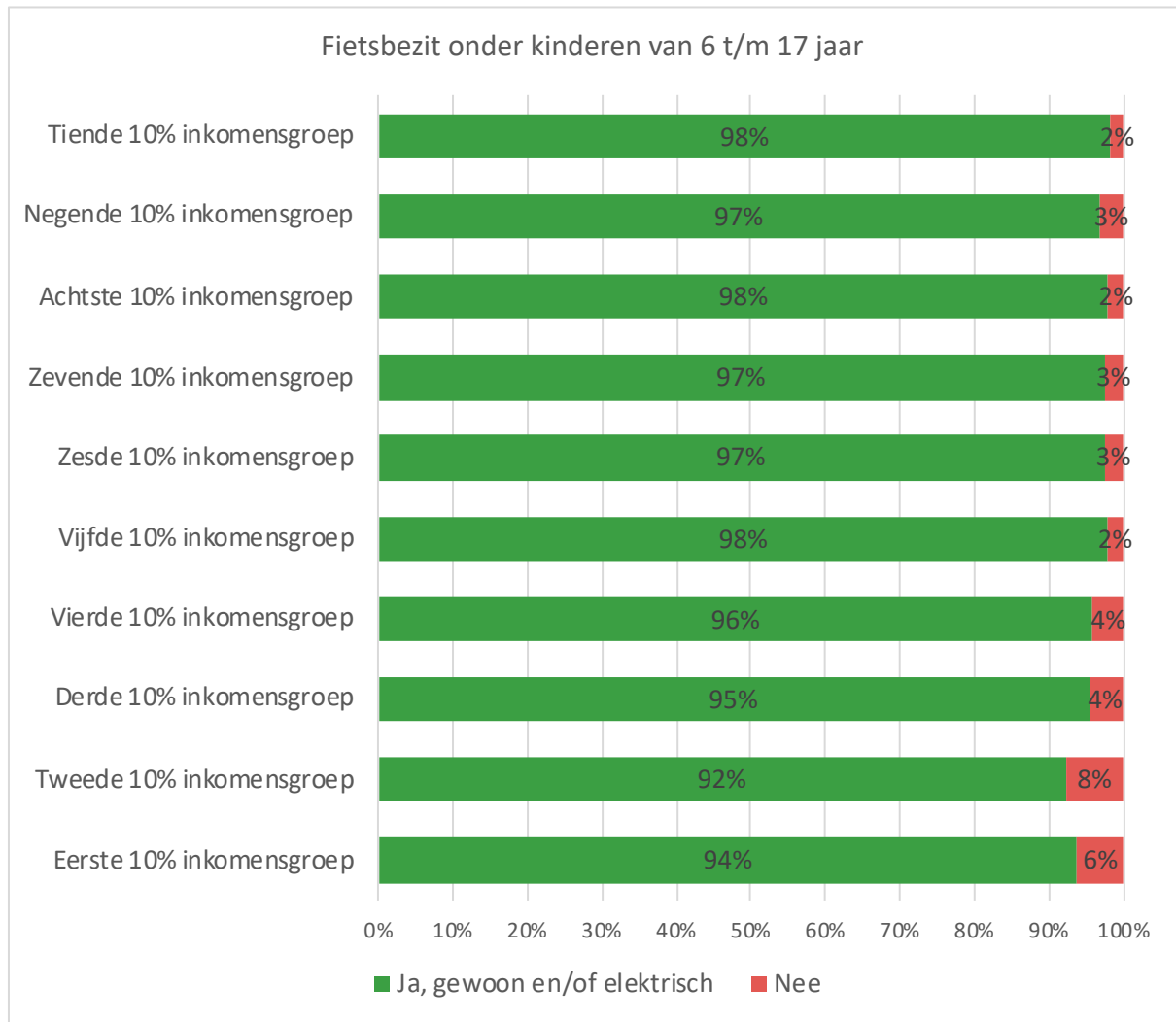


Figuur 15. Fietsbezit onder kinderen (CBS, 2017)

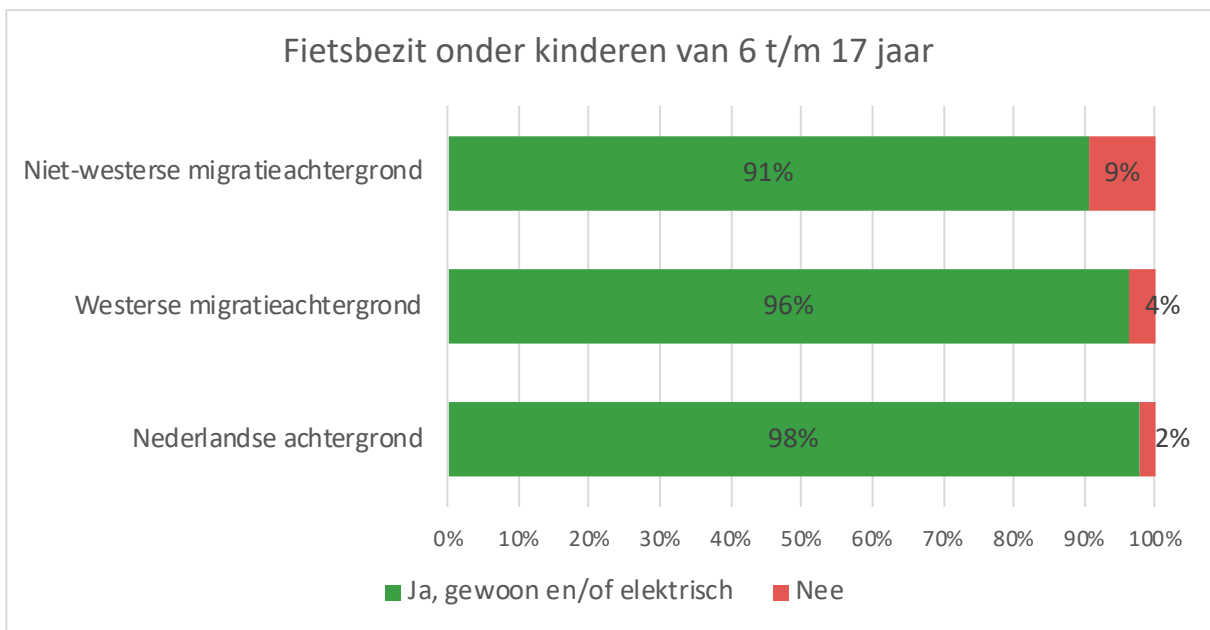
Fietsbezit is lager onder kinderen:

- in zeer sterk stedelijke gebieden;
- met een niet-westerse migratie achtergrond;
- in huishoudens met een laag inkomen.

Zie Figuur 16, Figuur 17 en Figuur 18.



Figuur 16. Fietsbezit onder kinderen naar huishoudinkomen (CBS, 2017)



Figuur 17. Fietsbezit onder kinderen naar achtergrond (CBS, 2017)

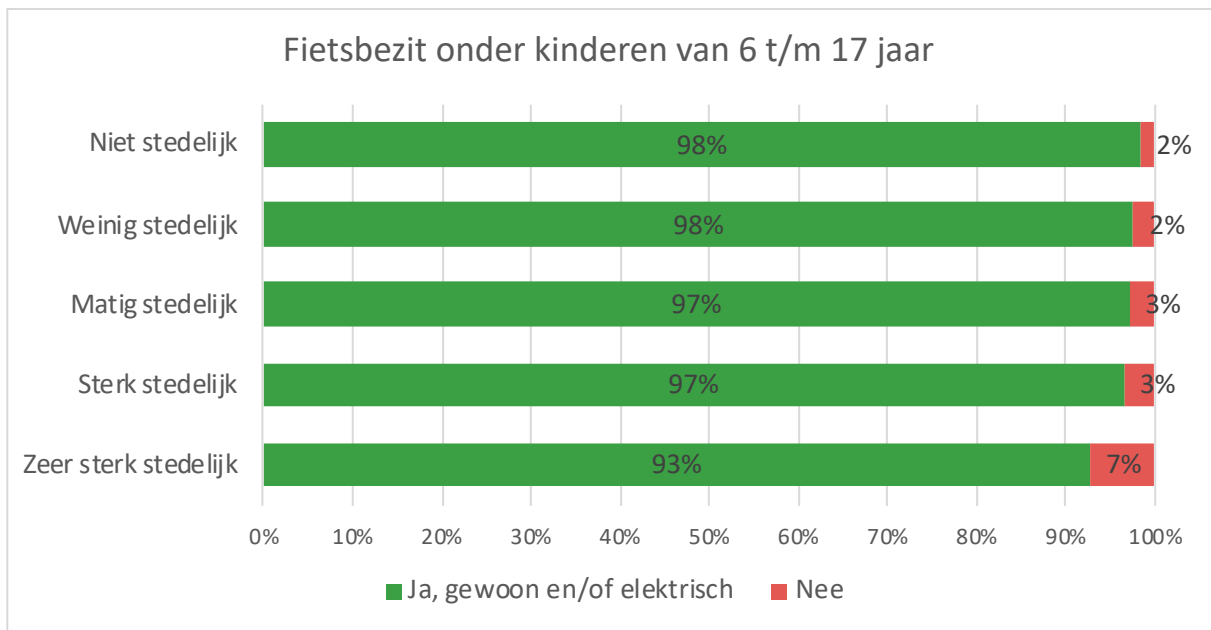




Stedelijkheid

In zeer sterk stedelijk gebied heeft 7% van de kinderen van 6 tot en met 17 jaar geen fiets. Dit is 1 op de 14 kinderen.

In zeer sterk stedelijk gebied fietst 9% van de kinderen van 6 tot en met 17 jaar nooit of nauwelijks. Dit is 1 op de 11 kinderen. Zie Figuur 18 voor meer details.



Figuur 18. Fietsbezit onder kinderen naar stedelijkheid woongemeente (CBS, 2017)

Alternatieven

Kinderen die (bijna) niet fietsen:

- hebben veel vaker geen vervoermiddelen in het huishouden: 16% ten opzichte van 6% gemiddeld;
- gaan vaker met de bus, tram of metro: 21% ten opzichte van 4% gemiddeld;
- worden vaker met de auto gebracht (alle motieven) dan kinderen die dagelijks fietsen: 30% ten opzichte van 15% gemiddeld;
- tegelijkertijd is er een groter aandeel kinderen dat nooit met de auto gebracht wordt: 15% ten opzichte van 6% gemiddeld;
- lopen minder vaak: 9% loopt (bijna) nooit ten opzichte van 4% gemiddeld.

Kinderen met een beperking

Uit onze analyses komt naar voren dat een klein deel van de kinderen geen fiets heeft of niet fietst. Uit de data die wij gebruikt hebben voor de analyses valt niet op te maken of het hebben van een beperking een oorzaak is voor het niet hebben of gebruiken van een fiets. Er wordt geschat dat 3,5 % van de kinderen en jongeren tot 18 jaar in Nederland een beperking heeft (Tierolf & Oudenampsen, 2013). Recentere gegevens zijn ons niet bekend. Een deel van de kinderen zonder fiets en een deel van de kinderen die niet fietst zal dus te maken hebben met een beperking.



Het is echter onbekend hoe groot het aandeel kinderen met een beperking is, onder degenen die geen fiets hebben, of niet fietsen. Het is niet zo dat alle kinderen met een beperking geen fiets hebben of niet kunnen fietsen wegens hun beperking. Juist het tegenovergestelde is ook het geval; de fiets is voor veel mensen met een fysieke beperking een hulpmiddel om mobiel te zijn (zie bijvoorbeeld (Fietzersbond, 2021).

Jonge Amsterdammers in de stadsdelen Noord, Nieuw West en Zuidoost

Recent onderzoek uit 2021 heeft gekeken naar het fietsbezit onder jonge Amsterdammers (4 tot 18 jaar) in minimagezinnen in de stadsdelen Noord, Nieuw West en Zuidoost (Van der Kloof, Meurs, Jansen, & Bontje, 2022). Dit onderzoek wees uit dat 46 tot 66% geen (passende) fiets heeft. Omgerekend naar alle kinderen in de stadsdelen gaat het om 9 tot 12% van de kinderen. Als we deze gegevens vergelijken met de cijfers uit Odin zien we dat het aantal kinderen zonder fiets in dit onderzoek hoger uitvalt, we zien wel gelijkheid met onze analyses in het feit dat het probleem in zeer sterk stedelijke gebieden groter is.

De meeste van deze kinderen (8 tot 9%) heeft wel behoefte aan een passende fiets. Als de gemeente Amsterdam alle kinderen vanaf 4 tot 18 jaar in minimagezinnen in deze stadsdelen, die geen passende fiets bezitten en deze wel zouden willen gebruiken, van fietsen wilde voorzien, dan waren er in 2021 in de 3 stadsdelen samen 5.882 tot 6.540 fietsen nodig (Van der Kloof, Meurs, Jansen, & Bontje, 2022).





6. WAT ZIJN DE GEVOLGEN VAN HET NIET FIETSEN VOOR KINDEREN?

Er wordt algemeen veronderstelt dat fietsen allerlei voordelen oplevert.

- Fietsen draagt bij aan de gezondheid.
- Fietsen helpt om de beweegnorm te halen.
- Als je fietst zijn meer bestemmingen goed bereikbaar (zoals een vervolgopleiding, stage of werk).
- Met de fiets ben je niet afhankelijk van anderen of het openbaar vervoer.
- Met de fiets kun je als kind meedoen met je leeftijdgenoten en aan activiteiten van school (denk aan het schoolkamp).
- Door als kind te leren fietsen in het verkeer, is er meer kans om ook na je 18^e de fiets te blijven gebruiken.
- De fiets is een goedkoop vervoermiddel.
- De fiets wordt gezien als vervoerswijze met een betrouwbare reistijd.

Fietsen zorgt ervoor dat kinderen bewegen en dat zij bewegingsvrijheid hebben. Ze hebben kansen om mee te doen in de samenleving. Van alle leeftijdsgroepen in Nederland zijn het de kinderen die het hoogste percentage verplaatsingen met de fiets maken: van het totaal aantal verplaatsingen dat kinderen tussen de 6 en 18 jaar maken gaat bijna de helft (48%) per fiets (De Haas & Hamersma, 2020).

Er is tot op heden geen specifiek onderzoek in Nederland dat de gevolgen van niet fietsen van kinderen goed in kaart brengt. Het is op basis van de veronderstelde voordelen van fietsen echter aannemelijk dat het niet-fietsen gevolgen heeft voor de kinderen zelf en dat er bredere gevolgen zijn. In de volgende paragrafen gaan we hier kort op in.

6.1 De gevolgen voor kinderen

Als je als kind in Nederland niet fietst heb je geen toegang tot de voordelen van het fietsen. Kinderen die niet fietsen:

- hebben een grotere kans de beweegnorm niet te halen;
- hebben een grotere kans om minder gezond te zijn;
- hebben een grotere kans dat zij op termijn een vervolgopleiding, stage of werk niet goed kunnen bereiken;
- hebben een grotere kans dat zij bij activiteiten met vrienden of school niet mee kunnen doen;
- zijn voor hun mobiliteit afhankelijk van anderen en het openbaar vervoer.

Verder leren zij niet om deel te nemen aan het verkeer op de fiets en is er een grotere kans dat zij na hun 18e ook niet gaan fietsen.



6.2 De gevolgen in bredere zin

De gevolgen van het niet fietsen van kinderen heeft ook bredere gevolgen. We benoemen hier gevolgen voor de gezinnen waarin deze kinderen opgroeien, voor de scholen die zij bezoeken en voor de gemeenten waar deze kinderen wonen.

De gezinnen

In de gezinnen van de niet-fietsende kinderen fietsen de volwassenen ook vaker niet. Het gaat vaak om gezinnen met lage huishoudinkomens. Voor verplaatsingen zijn deze gezinnen afhankelijk van lopen, het openbaar vervoer of een auto. Het openbaar vervoer en autobezit en/of -gebruik gaat met hoge kosten gepaard ten opzichte van fietsgebruik. Als alleen er alleen gelopen wordt en gebruik gemaakt van openbaar vervoer, dan kan het betekenen dat belangrijke bestemmingen niet goed bereikbaar zijn.

De scholen

Scholen hebben te maken met kinderen die geen fietsen hebben en/of niet kunnen fietsen, terwijl zij gewend waren dat kinderen wel fietsten. Als het om individuele leerlingen gaat, kunnen scholen op zoek gaan naar oplossingen om het niet-fietsende kind van een fiets te voorzien zodat hij of zij mee kan doen⁶. Als de school dit niet voor elkaar krijgt valt de leerling buiten de groep. Ook schaamte voor het niet kunnen fietsen, of geen (passende en werkende) fiets bezitten speelt hier mee.

Scholen die te maken hebben met een oververtegenwoordiging van kinderen die niet fietsen en/of zonder fiets kunnen geen school-uitstapjes met de fiets maken. Zij moeten besluiten alle buitenschoolse activiteiten op loopafstand te plannen, of zij moeten meer kosten maken, of de activiteiten buiten school niet door laten gaan. Deze scholen doen ook niet mee met het fietsexamen, of een grote groep kinderen kan niet meedoen met het fietsexamen.

De gemeenten

Gemeenten moeten er rekening mee houden dat voor een deel van hun inwoners de (e-)fiets minder beschikbaar en geschikt is als alternatief voor de auto. Dit beïnvloedt de mate waarin inwoners mee kunnen in de mobiliteitstransitie.

⁶ Zie bijvoorbeeld <https://www.anwb.nl/over-anwb/anwb-kinderfietsenplan/een-fiets-als-nieuw-begin>





7. SAMENVATTING

Een groot deel van de Nederlanders fietst dagelijks of enkele keren per week. Dit zijn juist ook kinderen:

- 67% van de 10-11-jarigen fietst een of meerdere dagen per week naar school;
- 56% van de 7-9-jarigen fietst een of meerdere dagen per week naar school;
- 40% van de 4-6-jarigen fietst een of meerdere dagen per week naar school.

Daar staat tegenover dat er een groep is die (bijna) nooit fietst.

Welke Nederlanders hebben geen toegang tot fietsen?

Kenmerken van de volwassenen en kinderen die (bijna) niet fietsen, zijn dat zij een *laag huishoudinkomen*, een *lage opleiding*, *geen werk* en een *(niet-westerse) migratieachtergrond* hebben. Deze groep is oververtegenwoordigd in zeer sterk stedelijke gebieden.

Hoeveel Nederlanders hebben geen toegang tot fietsen?

Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar fietst 22% bijna nooit tot nooit. Dat zijn ±3,6 miljoen Nederlanders. Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar heeft 12% geen fiets.

In dit onderzoek zijn wij vooral geïnteresseerd in het fietsbezit en gebruik onder kinderen. Van alle kinderen in de leeftijd van 6 tot en met 17 jaar **bezit 1 op de 28 kinderen geen fiets**, wat neerkomt op ± 84.000 kinderen. In deze leeftijdsgroep **fietsen 1 op de 20 kinderen nooit of bijna nooit**, wat neerkomt op ±100.000 kinderen.

We zien dat er verschillen zijn tussen fietsbezit en -gebruik tussen kinderen die wonen in landelijke gebieden en zeer sterk stedelijke gebieden:

- **in zeer sterk stedelijk gebied bezit 1 op de 14 kinderen** van 6 tot en met 17 jaar **geen fiets**;
- **in zeer sterk stedelijk gebied fietst 1 op de 11 kinderen** van 6 tot en met 17 jaar **nooit of nauwelijks**.

Wat zijn de gevolgen van geen toegang hebben tot fietsen?

Als je *als kind* in Nederland niet fietst heb je geen toegang tot de voordelen van het fietsen en leer je niet om deel te nemen aan het verkeer op de fiets. Ook is er minder kans dat je na je 18^e gaat fietsen.

Gezinnen van de niet-fietsende kinderen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, met de bijbehorende hogere kosten en slechtere bereikbaar van bestemmingen.

Scholen hebben minder mogelijkheden voor buitenschoolse activiteiten en moeten hun werkwijzen aanpassen, onder andere rondom het fietsexamen.

Gemeenten moeten er rekening mee houden dat voor een deel van hun inwoners de (e-)fiets minder beschikbaar en geschikt is als alternatief voor de auto. Dit beïnvloedt de mate waarin inwoners mee kunnen in de mobiliteitstransitie.



8. AANBEVELINGEN EN SUGGESTIES

Naar aanleiding van het onderzoek hebben we een aantal aanbevelingen en suggesties om te komen tot meer inzicht.

1. Voeg meer vragen toe over fietsbezit en gebruik in CBS (ODIN) onderzoek. Het CBS voegt in 2022 vervoersarmoede toe in ODIN, hierbij wordt nog niet gevraagd naar de fiets. Dit is een gemiste kans.
2. Laat vervolgonderzoek doen naar de gevolgen van het niet fietsen van kinderen en hun ouders in de groep met laag huishoudinkomen, migratieachtergrond en hoge stedelijkheidsgraad. Wat zijn precies de problemen van niet fietsen als lopen en ov goede alternatieven zijn?
3. Er zijn geen cijfers over het hebben van een passende fiets, het kunnen (laten) onderhouden en repareren van de fiets en het al dan niet hebben van de juiste fietsuitrusting (zitjes, tassen e.d.). Hier zou vervolgonderzoek naar gedaan moeten worden omdat het belangrijke factoren zijn waar nu geen inzicht in is.
4. Laat vervolgonderzoek doen met uitgebreidere multivariate analyse om de exacte invloed van de verschillende factoren vast te stellen. Daarbij zou ook naar de invloed van onder andere de volgende relevante factoren gekeken moeten worden:
 - de invloed van afstanden tussen wonen en school en andere dagelijkse/wekelijkse bestemmingen;
 - de invloed van stallingsmogelijkheden;
 - de mogelijkheden en onmogelijkheden die deelfietsystemen bieden.
5. Laat vervolgonderzoek doen naar waar en hoe de kinderen uit gezinnen waar de ouders niet fietsen, toch praktische fietskennis (kunnen) opdoen.
6. Van diverse indicatoren in het theoretisch kader zijn geen landelijke data. In vervolgonderzoek kan een mixed-methods onderzoek zaken verduidelijken die met alleen kwantitatief of alleen kwalitatief onderzoek moeilijk te achterhalen, of verifiëren, zijn. Zoals inzicht in:
 - cijfers over het halen van de beweegnorm, gezondheid, verkeersveiligheid, stallingsmogelijkheden e.d. in een wijk met een hoog risico op geen fietsbezit en zeer weinig fietsgebruik door kinderen;
 - kwalitatief inzicht in fietsvaardigheden in deze wijk met een hoog risico op geen fietsbezit en zeer weinig fietsgebruik door kinderen: wat is de stand van zaken en hoe leren deze kinderen fietsen? (Inclusief fietsen onderhouden en repareren);
 - wat is de rol die ouders, scholen en andere partijen in deze wijk kunnen spelen in de fietsvaardigheden aanleren?

Als dit voor enkele zorgvuldig geselecteerde wijken onderzocht wordt, dan kunnen er vergelijkingen gemaakt worden en daarmee ontstaat een beter begrip van de problematiek.



9. BIBLIOGRAFIE

- ANWB.NL. (sd). *Waarom kinderen steeds minder en slechter fietsen*. Opgeroepen op Augustus 3, 2022, van <https://www.anwb.nl/fiets/nieuws/2021/maart/de-verloren-fietsgeneratie>
- Azaaj, I., & Ait Moha, A. (2017, 09 15). *Fietsverkeer van nieuwe Nederlanders*. Opgeroepen op Augustus 1, 2022, van <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsgedrag-van-nieuwe-Nederlanders>
- CBS. (2017). *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN)*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS. (2021). *Onderweg in Nederland (ODiN)*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- De Graaf, P. (2021). *Rotterdamers over mobiliteit 2021: resultaten uit de Omnibusenquête 2021*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- De Haas, M., & Hamersma, M. (2020). *Fietsfeiten: nieuwe inzichten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- De Haas, M., & Van den Berg, M. (2019). *De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- fietscommunity.nl. (2018, December 3). *Wat is een fiets? Het fietssysteem in kaart gebracht*. Opgehaald van www.fietscommunity.nl: <https://www.fietscommunity.nl/blogs/wat-is-een-fiets-het-fietssysteem-in-kaart-gebracht/>
- Fietsersbond. (2021). *Fietsers met een beperking verdienen meer aandacht*. Utrecht: Fietsersbond.
- Gemeente Rotterdam. (sd). *Fietskoers 2025: De fiets als hefboom in de Rotterdamse mobiliteitstransitie*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- Jansen, P. (2019). *Eindrapportage fietsgedrag kinderen*. Utrecht: Labyrinth Onderzoek & Advies.
- Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G., & Verhoeven, M. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Mobiel 21. (2015). *Dossier vervoersarmoede vandaag*. Opgeroepen op 08 05, 2022, van <https://www.mobiel21.be/assets/documents/Dossier-Vervoersarmoede-vandaag.pdf>
- Slot-Heijs, J., Vrieswijk, S., & Duijvestijn, M. (2022). *Actief transport van en naar de basisschool: Ouders over hun kind: wandelen en fietsen van en naar school*. Mulier instituut & Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Tierolf, B., & Oudenampsen, D. (2013). *Kinderen met een handicap in tel*. Utrecht: Verwey-Jonker Instituut. Opgehaald van <https://www.allesoversport.nl/thema/meedoen-door-sport-en-bewegen/feiten-en-cijfers-over-het-aantal-mensen-met-een-beperking/>
- Van Der Kloof, A., & Van De Riet, K. (2019). *Mobiliteitsarmoede verzachten door fietsgebruik*. Provincie Noord-Brabant.
- Van der Kloof, A., Meurs, M., Jansen, M., & Bontje, S. (2022). *Onderzoeksresultaten 'Verhogen fietsgebruik door jonge Amsterdammers'*. Delft: Mobycon, in opdracht van gemeente Amsterdam.
- Van Vroonhoven, T. (2021, Juli 8). *Het effect van fietslessen op vervoersarmoede*. [Master Thesis].

Resultaten zijn [gedeeltelijk] gebaseerd op eigen berekeningen van Mobycon op basis van niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek betreffende het onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) 2017 en opvolger Onderweg in Nederland (ODiN) 2021.



10. BIJLAGEN

10.1 Brainstorm

Om een inzicht te krijgen in de hoeveelheid personen in Nederland die een verhoogd risico op fietsarmoede hebben wij een theoretisch kader opgesteld aan de hand van twee informatiebronnen. Als eerste is er een brainstorm gehouden met mobiliteitsprofessionals. De uitkomsten van die sessie zijn weergegeven in Tabel 1. Vervolgens hebben wij een literatuurstudie uitgevoerd. Omdat er weinig bekend is over de omvang van fietsarmoede hebben we verschillende bronnen geraadpleegd, waaronder grijze literatuur en lokale onderzoeken. De indicatoren van fietsarmoede gevonden in de literatuur zijn weergegeven in Tabel 2.

Tabel 1. Uitkomsten brainstorm sessie

Geen fietsvaardigheden	Geen toegang tot een werkende fiets	Overig
Kinderen die altijd gebracht worden	Kapotte fiets	Niet durven fietsen
Ouders die niet mee (kunnen) fietsen met (kleine) kinderen	Fiets is te groot of te klein	Bang om te vallen
Fietscultuur	Aantal fietsen per huishouden	Op het MBO is fietsen niet "cool", hoog scooter bezit.
Lichamelijke beperking	Scooter bezit	Status van de fiets "je gaat niet van een paard naar een ezel"
Afstand tot school (te ver of te dichtbij om te fietsen)	Gratis studentenreisproduct	Op een bepaalde leeftijd wordt de fiets vervangen door scooter of auto
Dichtstbijzijnde ov-halte (ov is altijd voorhanden, dus geen reden om te fietsen)	Nabijheid fietswinkel	
Geen kennis over reparatie	Geen goede stallingsmogelijkheden thuis	
Geen kennis over aanschaf	Buiten verwaarloost fiets	
Geen kennis over stoeltjes, tassen, e.d.	Fietsendiefstal	
Thuis niet geoefend met fietsen na verkeersexamen	Stedelijkheid	
Geen veilige fietsinfrastructuur	Nabijheid OV-halte	
Drukke, vervuiling en geluid op de fietspaden	Geen betaalbare tweedehands fietsen	
Niet genoeg fietsen dus vaardigheden gaan achteruit	Geen reparatiemateriaal	
Slechte docent bij fietstrainingen	Geen fietstassen om spullen mee te nemen	
Oefen fietsweides ontbreken	Geen fiets stoeltje	
Verkeersexamen	Persoon kent niemand om te helpen met fiets reparatie	
Geen kennis verkeersregels	Slechte service swapfiets	



Geen kennis van deelfietsen	Fiets gestolen	
Fietsdocent niet voldoende adequaat	Fiets ontgroeien	
Ouders kunnen niet fietsen	Geen bekendheid aangepaste fietsen	
Nooit een loopfiets gehad	Nieuwe Nederlanders	
Stimuleringsmaatregelen ouders niet op mij gericht	Vrouwen hebben minder vaak toegang tot een fiets (vanwege cultuur)	
Geen vriendjes/vriendinnetjes om mee te oefenen	Geen geld voor aanschaf fiets	
	Geen geld voor onderhoud fiets	
	Geen geld voor reparaties	
	Niet begrijpen hoe een deelfiets werkt	
	Fietsenmaker verdwijnt uit het dorp	
	Inkomen	
	Geen fietspomp	





10.2 Literatuurstudie

Wij hebben een literatuurstudie uitgevoerd om indicatoren die een risico op fietsarmoede voorspellen in kaart te brengen.

Tabel 2. Indicatoren vervoersarmoede

Indicatoren voor risico op fietsarmoede	Bron	Brainstorm
Toegang tot een passende en werkende fiets		
Nabijheid deelfietsen		X
(Geen) fietsbezit		
Faciliteiten		
Nabijheid fietswinkel	(Gemeente Rotterdam)	X
Stallingsmogelijkheden	(Gemeente Rotterdam), (De Graaf, 2021), (Mobiel 21, 2015)	X
Veilige fietsinfrastructuur	(Gemeente Rotterdam), (Van Der Kloof & Van De Riet, 2019), (Mobiel 21, 2015)	X
Fietsendiefstal	(Mobiel 21, 2015)	
Geen fietstassen, kinderzitjes, etc.	(Mobiel 21, 2015)	X
Persoonskenmerken		
Sociaaleconomische status	(Kampert, Nijenhuis, Nijland, Uitbeijerse, & Verhoeven, 2019), (CBS, 2017)	
Inkomen	(De Graaf, 2021), eindrapport 7262, (Mobiel 21, 2015)	X
Opleidingsniveau	(De Graaf, 2021)	X
Migratieachtergrond	(De Graaf, 2021), (Azaaj & Ait Moha, 2017), (ANWB.NL, sd)	X



Geslacht	(De Graaf, 2021)	X
Leeftijd	(CBS, 2017)	X
Nabijheid deelfietsen		X
Fietsvaardigheden		
Niet kunnen fietsen		
Niet geleerd te fietsen		
Migratieachtergrond	(Azaaj & Ait Moha, 2017), (Van Vroonhoven, 2021)	X
Geen voorbeeldfunctie/geen begeleiding/niet geleerd van ouders	(Azaaj & Ait Moha, 2017), (ANWB.NL, sd), eindrapport 7262, (Mobiel 21, 2015)	X
Geen verkeersexamen op basisscholen	(ANWB.NL, sd) (Jansen, 2019)	X
Lichamelijke beperking		X
Geen kennis van fietsen	Eindrapport 7262	
Geen verstand van aanschaf	(Mobiel 21, 2015)	X
Geen kennis van verkeersregels	(ANWB.NL, sd)	X
Geen reparatievaardigheden	(Jansen, 2019), Eindrapport 7262	X
Geen kennis van fiets onderhoud		X



10.3 Theoretisch kader



