



# VERVOLG- ONDERZOEK FIETSEN VOOR IEDEREEN

## RAPPORT

Opdrachtgever:  
City Deal Fietsen voor Iedereen

Projectnummer:  
8757





#### Auteurs:

Angela van der Kloof  
Kristel Bronsvort  
Robin Kleine  
Babet Hendriks

#### 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 voorafgaan-  
de schriftelijke toestemming van de  
uitgever.

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

# INHOUD

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>INLEIDING</b>                               | <b>1</b>  |
| <b>HOOFDSTUK 1 AANLEIDING VERVOLGONDERZOEK</b> | <b>2</b>  |
| <b>HOOFDSTUK 2 TOEGANG TOT FIETSEN</b>         | <b>3</b>  |
| <b>HOOFDSTUK 3 DE NIET-FIETSER</b>             | <b>5</b>  |
| Stand van zaken 2025                           | 6         |
| Hoeveel Nederlanders fietsen er niet?          | 7         |
| Hoe groot is de groep die geen fiets bezit?    | 8         |
| Welke Nederlanders fietsen nooit?              | 9         |
| Fietsen en maatschappelijke deelname           | 10        |
| <b>HOOFDSTUK 4 BELEMMERINGEN OM TE FIETSEN</b> | <b>12</b> |
| Fietsbezit en onderhoud                        | 13        |
| Fietsvaardigheid                               | 14        |
| Durven en willen fietsen                       | 16        |
| Fietsvriendelijke omgeving                     | 17        |
| <b>CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN</b>             | <b>19</b> |
| Algemene conclusie                             | 20        |
| Maatschappelijke deelname                      | 20        |
| Conclusies ervaren belemmeringen               | 21        |
| Aanbevelingen voor City Deal partners          | 22        |
| Algemene aanbevelingen                         | 23        |
| <b>BIJLAGE 1 ONDERZOEK VERANTWOORDING OMI</b>  | <b>25</b> |
| <b>BIJLAGE 2 STAND VAN ZAKEN 2022</b>          | <b>26</b> |
| <b>BIJLAGE 3 LITERATUUR</b>                    | <b>27</b> |

INLEIDING

# HOOFDSTUK 1

## AANLEIDING VERVOLGONDERZOEK

In 2023 ondertekenden 32 partijen de City Deal Fietsen voor Iedereen. Deze partijen willen bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen. Door samen te werken binnen de City Deal willen partijen meer mogelijk maken dan wat er voorheen al gebeurde. Gedurende de looptijd van de City Deal pakken partijen samen projecten op en leren ze van elkaar. Op verschillende plekken in Nederland waren er al succesvolle projecten. Met behulp van de City Deal wordt deze impact vergroot en op meer plekken verspreid.

De City Deal richt zich met name op twee punten: een fiets hebben en kunnen fietsen. Naast deze twee aspecten is 'willen, durven en mogen fietsen' ook van belang om te gaan fietsen. De City Deal richt zich hier nu nog niet op. Hier ligt ook de vraag of en hoe dit fietsen belemmert.

In 2022 voerde Mobycon het onderzoek 'Feiten en cijfers – fietsen voor iedereen' uit. We schetsten een beeld van de kenmerken van niet-fietsers en mensen die geen fiets bezitten en we gingen in op de aantallen. Verder gingen we in globale zin in op de gevolgen van het niet hebben van toegang tot fietsen.

Het is de vraag hoe het er nu voor staat in Nederland met de toegang tot fietsen. In dit vervolgonderzoek actualiseren we de rapportage feiten en cijfers 'Fietsen voor Iedereen' uit 2022. Daarnaast gaan we in op het aspect van het 'willen, durven en mogen fietsen'. De rapportage moet handvatten geven voor het vervolg van de City Deal en het opschalen en uitbreiden van bestaande activiteiten. We beantwoorden in dit vervolgonderzoek daarom vier onderzoeksvragen:

- **Hoeveel Nederlanders fietsen er niet?**
- **Hoe groot is de groep die geen fiets bezit?**
- **Welke Nederlanders fietsen nooit?**
- **Welke belemmeringen ervaren mensen om toegang te krijgen tot fietsen?**

In het volgende hoofdstuk lichten we beknopt toe wat toegang tot fietsen betekent, omdat dit het overkoepelende kader voor dit onderzoek biedt. Vervolgens beantwoorden we in hoofdstuk 3 'De niet-fietsers' de eerste drie onderzoeksvragen. In hoofdstuk 4 gaan we in op de belemmeringen om toegang te krijgen tot fietsen. In hoofdstuk 5 en 6 trekken we conclusies en formuleren we aanbevelingen. De onderzoek verantwoording staat in bijlage 1.

# HOOFDSTUK 2

## TOEGANG TOT FIETSEN

In de City Deal wordt toegang tot fietsen uitgelegd aan de hand van ‘hebben’, ‘kunnen’ en ‘willen, durven en mogen’. In dit hoofdstuk lichten we aan de hand van het begrip ‘motiliteit’ toe wat ‘toegang tot fietsen’ is. Motiliteit omvat de verzameling van onderling samenhangende elementen die de potentiële mobiliteit van een persoon bepalen. Volgens Kaufmann<sup>1</sup> zijn deze elementen:

- Toegankelijkheid: de omstandigheden waaronder de beschikbare opties kunnen worden gebruikt. Bij fietsen gaat het dan allereerst om het hebben van een fiets. Ook toegankelijke fietsroutes naar plekken waar men naar toe zou willen fietsen zijn relevant. Als iemand ervaart dat dit niet toereikend is, kan iemand ervaren dat ze geen toegang hebben tot fietsen. Het gaat naast absolute afstand ook om te overwinnen barrières zoals grote kruispunten, bruggen of donkere routes. Fietsparkeren is een factor die bijdraagt aan de toegankelijkheid van fietsen. Je fiets veilig en prettig kunnen stallen hoort erbij. In de City Deal wordt dit element *hebben* genoemd.
- Competenties: dit zijn de benodigde vaardigheden om gebruik te maken van de mobiliteitsopties. In het kader van toegang tot fietsen bedoelen we dan ‘kunnen fietsen’. Om te kunnen fietsen heb je meer vaardigheden nodig dan het fietsen zelf. Het gaat bijvoorbeeld om kunnen fietsen door druk verkeer, een route kunnen maken en navigeren. Dit kan met hulp van digitale middelen, maar ook het aflezen van bewegwijzering en op basis daarvan navigeren kan een belangrijke vaardigheid zijn. In de City Deal wordt dit element *kunnen* genoemd.
- Toe-eigening: de manier waarop actoren de toegang en vaardigheden interpreteren en ernaar handelen. Met andere woorden ‘wat wordt er gedaan met de toegankelijkheid en competenties?’ Dit is afhankelijk van normen, waarden, gewoonten en het beeld wat men heeft gevormd van de beschikbare opties. Dit is een sociaal component. Het bepaalt of iemand vertrouwen heeft in diens eigen vaardigheden, iemand fietsen bij zichzelf vindt passen en of het geaccepteerd is in je eigen omgeving om te fietsen. In de City Deal wordt dit element *willen, durven en mogen* genoemd.

RESULTATEN

# HOOFDSTUK 3

## DE NIET-FIETSER

In dit hoofdstuk beantwoorden we de eerste drie onderzoeksvragen:

- 1. Hoeveel Nederlanders fietsen er niet?**
- 2. Hoe groot is de groep die geen fiets bezit?**
- 3. Welke Nederlanders fietsen nooit?**

We maken hierbij gebruik van vier bronnen. Allereerst gebruiken we het jaarlijkse Onderweg in Nederland (ODIN) onderzoek dat wordt uitgevoerd door het CBS. Dit onderzoek is gericht op het in kaart brengen van de dagelijkse verplaatsingen van Nederlanders. Uit het ODIN halen we inzichten over het fietsgebruik. We gebruiken de resultaten van 2023.

De tweede bron die we gebruiken is het ‘Onderzoek Mobiliteit voor en door Iedereen’ (OMI), omdat het ODIN onderzoek in 2023 geen inzicht geeft in het fietsbezit onder Nederlanders. Het OMI onderzoek is in 2024 uitgevoerd in eigen beheer van Mobycon. Het doel van dit onderzoek is om de autoafhankelijkheid in kaart te brengen. Naast vragen over de dagelijkse mobiliteit is er ook gevraagd naar belemmeringen in het bereiken van plekken.

We bieden we in dit vervolgonderzoek ook inzicht in de toegang tot fietsen onder kinderen tussen 6 en 18 jaar. Daarom hebben we binnen de scope van dit onderzoek een vragenlijst uitgezet onder kinderen tot 18 jaar in het voorjaar van 2025. Dit onderzoek is zoveel mogelijk hetzelfde uitgevoerd als het OMI onderzoek en is de derde bron die we gebruiken.

Tot slot raadplegen we het onderzoek dat is uitgevoerd door Motivaction in 2025. Zij onderzochten het fietsgedrag van biculturele Nederlanders.

De uitgebreide verantwoording van het OMI onderzoek en het onderzoek onder kinderen staat in bijlage 1.



## VAN ALLE NEDERLANDERS



22% van alle Nederlanders  
fietst (bijna) nooit  
(CBS, 2023)



12% van de Nederlanders  
ouder dan 5 heeft geen fiets  
(Mobycon, 2025; Mobycon, 2024)

## IN ZEER STERK STEDELIJK GEBIED\*



25% van alle Nederlanders in zeer  
sterk stedelijk gebied fietst (bijna)  
nooit  
(CBS, 2023)



13% van de kinderen in zeer sterk  
stedelijk gebied fietst (bijna) nooit  
(CBS, 2023)

*\*Met zeer sterk stedelijk  
gebied bedoelen we een  
omgevingsadressendichtheid  
van 2500 of meer adressen  
per km, zoals CBS dit  
hanteert.*

# HOEVEEL NEDERLANDERS FIETSEN ER NIET?

In 2023 blijkt dat 22% van alle Nederlanders (bijna) nooit fietst. Deze groep is hetzelfde gebleven in vergelijking tot 2021. In zeer stedelijk gebied fietst 25% van alle Nederlanders (bijna) nooit. Ten opzichte van 2021 is dit zeer licht gedaald.

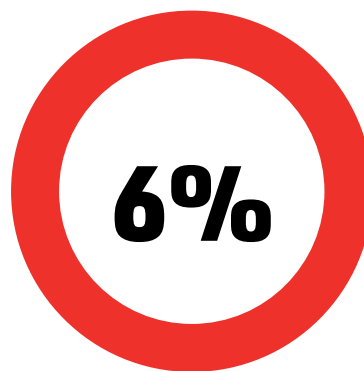
Wanneer we de cijfers van 2023 naast die van 2021 leggen zien we dat het aandeel kinderen dat nooit fietst met 6% nagenoeg gelijk gebleven is, in 2021 was dit 5%. In zeer sterk stedelijk gebied dat (bijna) nooit fietst is toegenomen van 9% naar 13%. Als we verder terugkijken naar 2019, zien we dat het aandeel in dat jaar 12% was. Op basis van deze gegevens is er geen aanleiding om te spreken van een stijgende trend in het aantal kinderen in zeer sterk stedelijk gebied dat nooit fietst. We verwachten dat 2021 een afwijkend jaar was vanwege de periodes waarin er strenge maatregelen waren dankzij de COVID-19 pandemie. Verplaatsingspatronen en aantallen ritten weken in deze periode sterk af van het gebruikelijke patroon.

In bijlage 2 staat de stand van zaken uit het onderzoek van 2022 afgebeeld.

## VAN ALLE NEDERLANDERS



22% van alle Nederlanders fietst (bijna) nooit (CBS, 2023)

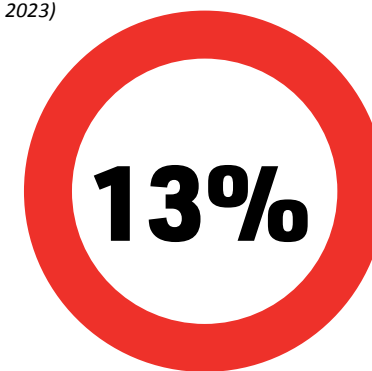


6% van de kinderen fietst (bijna) nooit (CBS, 2023)

## IN ZEER STERK STEDELIJK GEBIED



25% van alle Nederlanders in zeer sterk stedelijk gebied fietst (bijna) nooit (CBS, 2023)



13% van de kinderen in zeer sterk stedelijk gebied fietst (bijna) nooit (CBS, 2023)

# HOE GROOT IS DE GROEP DIE GEEN FIETS BEZIT?



**4%**

**Kinderen die geen fiets bezitten  
(Mobycon, 2025; Motivaction, 2025)**

4% van de kinderen ouder dan 5 jaar heeft geen fiets



**14%**

**Volwassenen die geen fiets bezitten  
(Mobycon, 2025)**

14% van de volwassenen heeft geen fiets

Kinderen van 5 jaar of ouder, die (naar verwachting) geen fiets bezit, is 4% in heel Nederland.

In het onderzoek naar fietsgedrag onder kinderen zeggen bijna alle kinderen een fiets te hebben. Dit wijkt af van wat we verwachtten op basis van eerder onderzoek. Uit cijfers van CBS uit 2017 blijkt dat 7% van de kinderen in zeer sterk stedelijk gebied geen fiets heeft. Ook in het recentere onderzoek naar fietsgedrag onder biculturele Nederlanders<sup>2</sup> zijn kinderen die geen fiets bezitten vertegenwoordigd. De steekproef van het Mobycon onderzoek onder kinderen is representatief voor de Nederlandse bevolking. We zien wel dat het aandeel kinderen in zeer sterk stedelijk gebied iets lager ligt in de steekproef dan landelijk. We denken dat er een kans is dat de kinderen in met name zeer sterk stedelijk gebied en met een bi-culturele achtergrond ondervertegenwoordigd zijn in onze steekproef. Daarom maakten we op basis van de bevindingen van Mobycon en Motivaction een inschatting van het aantal kinderen in Nederland dat geen fiets bezit.

Het onderzoek naar fietsgedrag onder biculturele Nederlanders heeft ingezoomd op deze groep. Op basis van beide onderzoeken naar fietsbezit hebben we een inschatting gemaakt van het aantal kinderen in Nederland dat naar verwachting geen fiets bezit.

De groep volwassenen die geen fiets bezit is 14%. Dit is een kleine toename ten opzichte van het CBS-cijfer van 12% in 2017. Sinds die tijd is er in het ODIN-onderzoek niet meer gevraagd naar het fietsbezit onder volwassenen. Hiermee lijkt het fietsbezit onder volwassenen redelijk stabiel.

Let op: De relatie tussen het bezitten van een fiets en fietsgebruik ligt genuanceerder dan op het eerste gezicht lijkt. Er kan namelijk sprake zijn van fietsbezit, zonder dat deze fiets goed geschikt is voor de betreffende persoon of personen. In het onderzoek naar fietsgedrag onder kinderen hebben we daarom ook gevraagd naar de staat van de fiets. Het blijkt dat 10% van de kinderen een beschadigde fiets heeft en 3% heeft niet de goede maat fiets. Deze inzichten hebben we niet onder volwassenen. Een beschadigde, te kleine of te grote fiets kan betekenen dat je minder of niet gaat fietsen omdat de fiets niet comfortabel of zelfs onbruikbaar is.

# WELKE NEDERLANDERS FIETSEN NOOIT?



## **Kinderen tussen 6 en 18 die nooit fietsen\***

- zijn 1,3 keer vaker basisschool kinderen dan gemiddeld
- zijn 1,6 keer vaker wonen in zeer sterk stedelijk gebied dan gemiddeld



## **Volwassenen die nooit fietsen**

- zijn 1,6 keer vaker alleenstaanden dan gemiddeld
- zijn 2,2 keer vaker 80-plussers dan gemiddeld
- zijn 1,1 keer vaker vrouwen dan gemiddeld

In het onderzoek uit 2022 werden de kenmerken geschetst van de groep mensen waarbij er een grotere kans is dat zij (bijna) nooit fietsen en degenen zijn die geen fiets bezitten. Het gaat om 75-plussers, de groep personen zonder (betaald) werk, de groep mensen met lage inkomens, de groep praktisch opgeleiden dan wel zonder opleiding, de groep mensen met een (niet-westerse) migratieachtergrond en om de groep inwoners van hoog stedelijke gebieden.

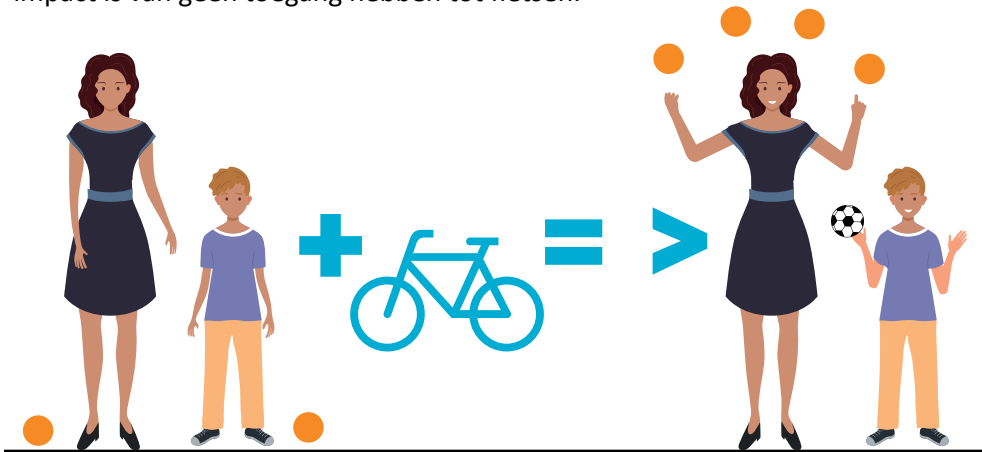
Uit het onderzoek onder kinderen uit 2025 komen aanvullende kenmerken naar voren. Onder kinderen gaat het vaker om basisschoolkinderen en om kinderen die in zeer sterk stedelijk gebied wonen, die geen toegang hebben tot het fietsen. Uit het OMI onderzoek onder volwassenen uit 2024 komt naar voren dat het vaker om alleenstaanden gaat, dat het vaker 80-plussers zijn en dat het vaker vrouwen zijn.

Het is goed om er bij deze cijfers en groepen rekening mee te houden dat het fenomeen van nooit fietsen zich niet beperkt tot de zojuist genoemde groepen. Ook is het zo dat er binnen de genoemde groepen relatief veel mensen zijn die wel fietsen.

*\*Deze groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.*

# FIETSEN EN MAATSCHAPPELIJKE DEELNAME

Fietsen is een betaalbare vorm van mobiliteit, het hebben van een fiets en kunnen fietsen vergroot de zelfstandigheid van kinderen en volwassenen waardoor ze beter kunnen deelnemen aan de samenleving. We onderzochten wat de impact is van geen toegang hebben tot fietsen.



Volwassenen en kinderen die geen toegang hebben tot fietsen, hebben vaker moeite met het bereiken van plekken, dan volwassenen en kinderen die wel toegang hebben tot fietsen. Van alle kinderen geeft 17% aan moeilijk plekken te kunnen bereiken, onder niet-fietsende kinderen is dat 26%\*.

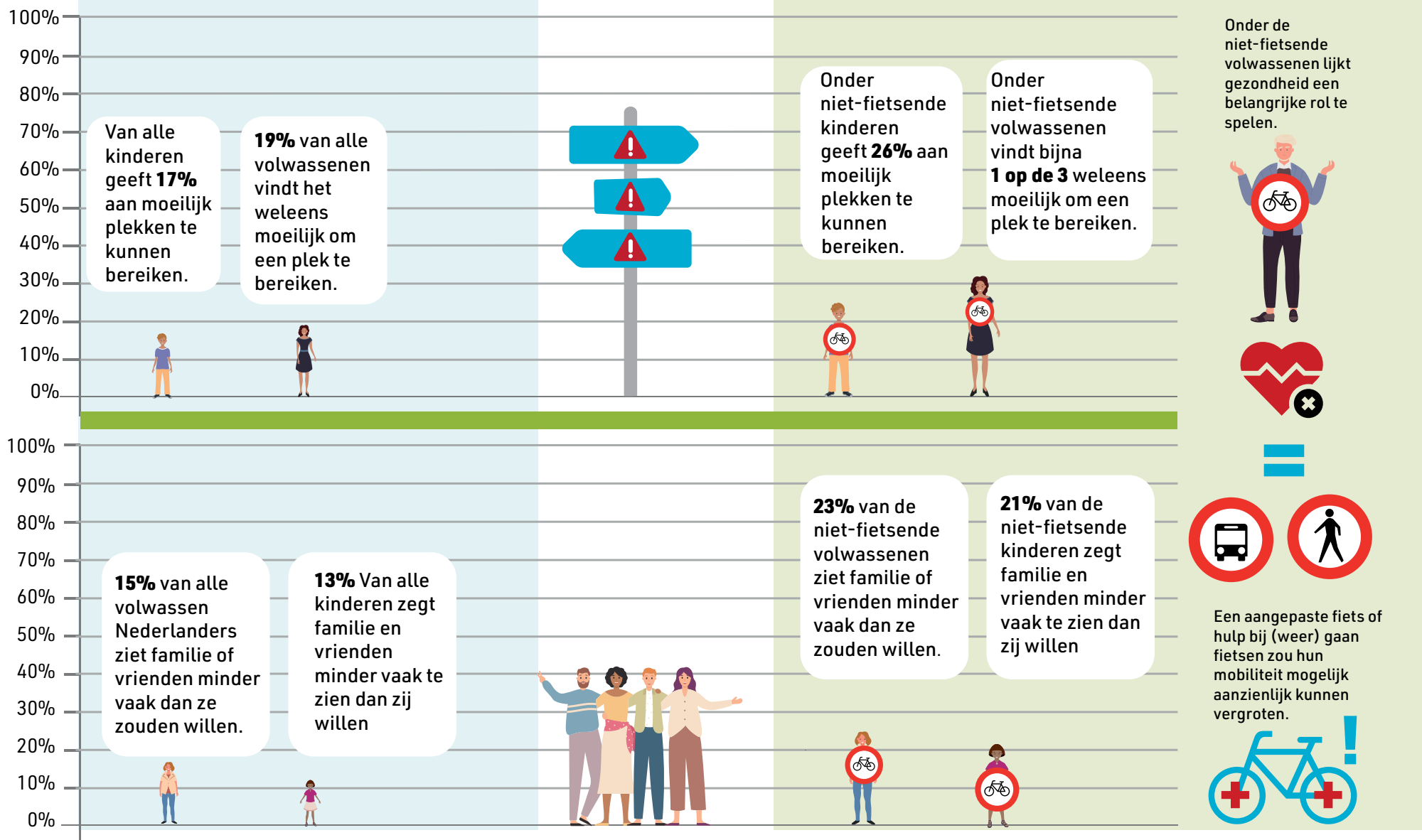
19% van alle volwassenen vindt het weleens moeilijk om een plek te bereiken. Onder niet-fietsende volwassenen is dit bijna 1 op de 3. We zien hier een mogelijk verband met gezondheid. Onder de niet-fietsende volwassenen lijkt gezondheid een belangrijke rol te spelen. Zij kunnen vaak ook niet zelfstandig met het ov of te voet. Een aangepaste fiets of hulp bij (weer) gaan fietsen zou hun mobiliteit mogelijk aanzienlijk kunnen vergroten.

We zien ook een verschil tussen fietsers en niet-fietsers bij het zien van familie en vrienden. 15% van alle volwassen Nederlanders ziet familie of vrienden minder vaak dan ze zouden willen. Onder niet-fietsende volwassenen is dit 23%. Van alle kinderen zegt 13% familie en vrienden minder vaak te zien dan zij willen, onder niet-fietsende kinderen is dit 21%\*.

*\*Deze groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.*

## ALLE NEDERLANDERS

## NIET-FIETSENDE NEDERLANDERS



# HOOFDSTUK 4

## BELEMMERINGEN OM TE FIETSEN

In dit hoofdstuk beantwoorden we de vierde onderzoeksvraag: welke belemmeringen ervaren mensen om toegang te krijgen tot fietsen?

Zoals we in hoofdstuk 2 beschreven kunnen er belemmeringen ontstaan in: 'hebben', 'kunnen' en 'willen, durven en mogen'. In het vorige hoofdstuk bespraken we fietsbezit en fietsgebruik. Dit geeft inzicht in 'hebben' en 'kunnen'.

In dit hoofdstuk verdiepen we alle drie de aspecten van toegang hebben tot fietsen door volwassenen en kinderen vragen te stellen over mogelijke belemmeringen. Het 'hebben' verdiepen we door te vragen naar de mogelijkheden om een fiets te vervangen en te repareren. Vervolgens verdiepen we 'kunnen' door te vragen naar veilig kunnen fietsen. Onder 'durven, willen en mogen' vragen we naar fietsplezier en alleen mogen fietsen. Bij elkaar genomen geeft dit inzicht in mogelijke belemmeringen in de toegang tot fietsen.

Vanaf hier onderscheiden we twee groepen: niet-fietsende mensen en alle mensen. We zoeken per belemmering naar verschillen tussen deze twee groepen. In het OMI onderzoek uit 2024 en het aanvullende onderzoek onder kinderen uit 2025 onderzochten we deze belemmeringen.

De groep niet-fietsende volwassenen uit het OMI onderzoek is 21%. Deze groep heeft geen fietst en/of fietst nooit. Deze groep zetten we bij iedere belemmering af tegen alle volwassenen uit het onderzoek.

In het aanvullende onderzoek onder kinderen blijkt dat de groep niet-fietsende kinderen 3% is. Deze groep niet-fietsende kinderen zetten we af tegen alle kinderen uit dit aanvullende onderzoek. De groep niet-fietsende kinderen is dusdanig klein in het onderzoek dat we op de volgende sheets alleen indicaties geven van de ervaren belemmeringen onder niet-fietsende kinderen.



# FIETSBEZIT EN ONDERHOUD

Er zijn geen grote verschillen tussen alle kinderen en niet-fietsende kinderen. Bijna 8% van de kinderen geeft aan dat er niet genoeg geld is om hun fiets te vervangen als deze gestolen zou worden. 3% van de kinderen geeft aan dat het betalen van een reparatie van hun fiets niet mogelijk is. Dit geldt zowel voor alle kinderen als niet-fietsende kinderen. Dit is vergelijkbaar met de resultaten uit het onderzoek naar fietsgedrag onder biculturele Nederlanders<sup>2</sup>. Alle kinderen hebben de vragenlijst samen met hun ouders ingevuld en zij hebben geholpen met het bepalen of er ruimte is voor een reparatie of het vervangen van een fiets.

Binnen de City Deal Fietsen voor Iedereen gaat er veel aandacht uit naar het 'hebben' van een fiets. Dit is ook een belangrijke voorwaarde. We wilden daarom in kaart brengen hoe de belemmering betaalbaarheid wordt ervaren rond fietsbezit en fietsonderhoud. Uit de publicatie 'Betaalbare mobiliteit' blijkt dat 10% van de volwassen Nederlanders problemen ervaart bij het betalen van zijn of haar vervoer.<sup>3</sup>

Het betalen van een nieuwe fiets is een uitdaging bij 8% van de gezinnen, blijkt uit het onderzoek onder kinderen en jongeren. Doordat we (bijna) geen verschillen zien tussen alle kinderen en niet-fietsende kinderen, lijkt het alsof dit niet de meest bepalende belemmering is voor het toegang hebben tot fietsen. In het rapport 'betaalbare mobiliteit' komt naar voren dat 2% van de fietsbezitters geen volgende fiets gaat kopen vanwege de kosten. Er zijn slechts kleine verschillen tussen inkomensgroepen. Dit lijkt erop te wijzen dat betaalbaarheid niet alleen speelt bij huishoudens met lage inkomens.



# FIETSWAARDIGHEID

## Volwassenen

28% van de niet-fietsende volwassenen geeft aan niet veilig te kunnen fietsen. Deze groep overlapt bijna volledig met de mensen die aangeven niet gezond genoeg te zijn om te fietsen. Onder alle volwassenen stelt 8% niet veilig te kunnen fietsen.

Twaalf procent van de volwassen Nederlanders geeft aan niet gezond genoeg te zijn om te fietsen. Onder niet-fietsende volwassenen is dit 40%. Hiervan is 24% jonger dan 65 jaar.

Fietsvaardigheid onder volwassenen lijkt samen te hangen met algemene mobiliteit. We zien dat niet-fietsende volwassenen vaak minder mobiel zijn. Bijna de helft van de niet-fietsende volwassenen zegt niet gezond genoeg te zijn om te fietsen. Mogelijk schatten ze in dat fietsen niet meer bij hen past maar zouden ze met een aangepaste fiets of fietsles wel weer fietsmobiel kunnen worden.

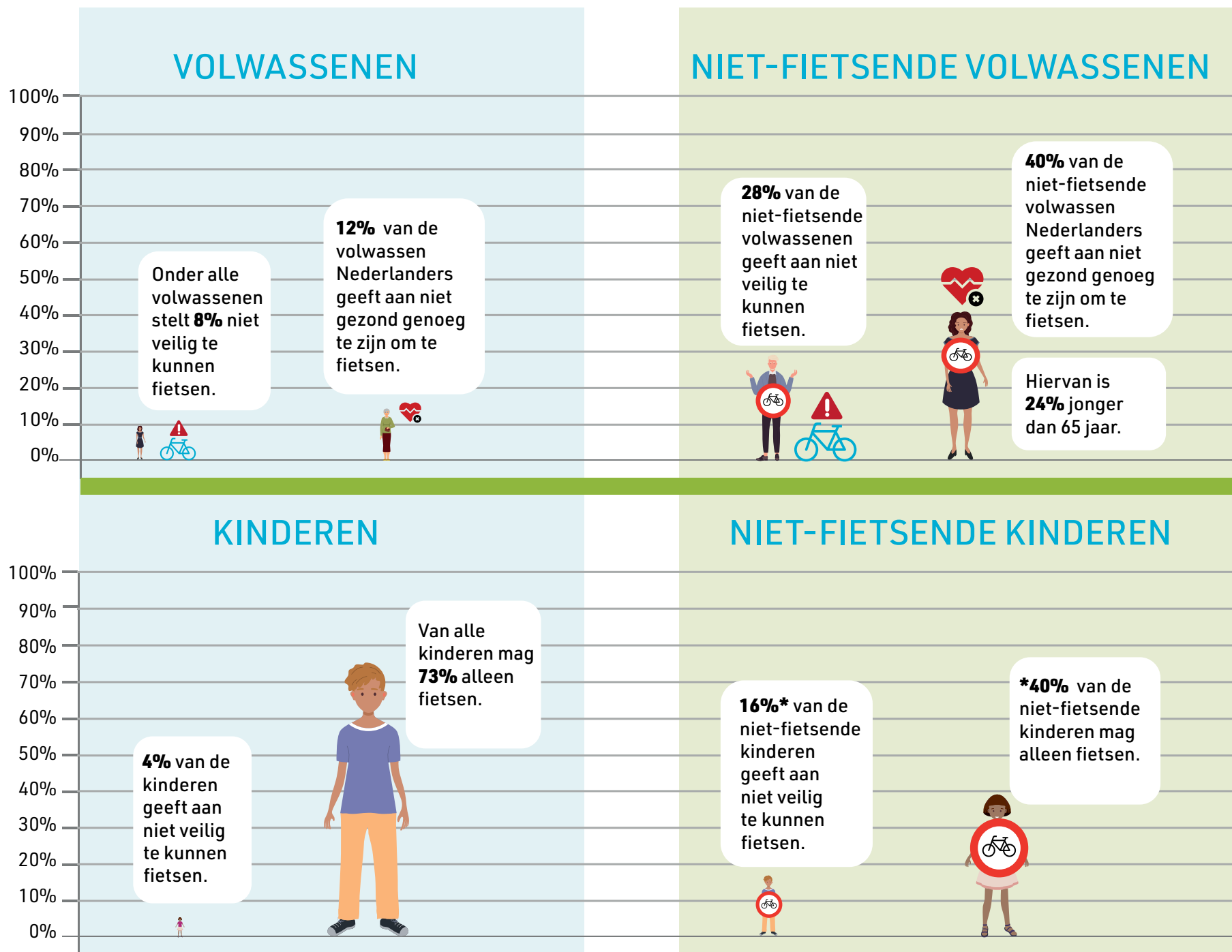
## Kinderen

Vier procent van de kinderen geeft aan niet veilig te kunnen fietsen. Onder niet-fietsende kinderen is dit zestien procent\*. Gezondheid speelt hier een minder grote rol dan bij volwassenen. Drie procent van alle kinderen is niet gezond genoeg om te fietsen. Onder niet-fietsende kinderen is dit tien procent.

Bij kinderen hebben we ook gevraagd naar het alleen kunnen en mogen fietsen. Van alle kinderen mag 73% dit alleen terwijl dit bij niet-fietsende kinderen 40% is. We zien hierbij geen verschil tussen leerlingen van de basisschool of middelbare school.

Bij kinderen lijkt de grootste belemmering om te fietsen het kunnen en mogen fietsen. Er is een verschil tussen fietsvaardigheden onder alle kinderen en niet-fietsende kinderen. Het verschil tussen de twee groepen is echter groter bij het alleen kunnen en mogen fietsen. We zien dat leeftijd hier geen factor is. Er zijn ook middelbare scholieren die niet alleen mogen en kunnen fietsen. Dezelfde groep mag ook niet alleen met het ov reizen. Mogelijk hebben ouders weinig vertrouwen in hun kinderen of de omgeving waar ze in moeten reizen.

*\*De groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.*



\* Deze groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.

Fietsvaardigheid

# DURVEN EN WILLEN FIETSEN

Van de kinderen geeft 1 op de 5 aan het spannend te vinden om te fietsen. Onder kinderen die niet fietsen is dit nog hoger. 1 op de 4 geeft aan dat ze fietsen spannend vinden.\* 7% van de kinderen zegt het niet leuk te vinden om te fietsen. Van de niet-fietsende kinderen\* geeft ongeveer 1 op de 5 aan het niet leuk te vinden.

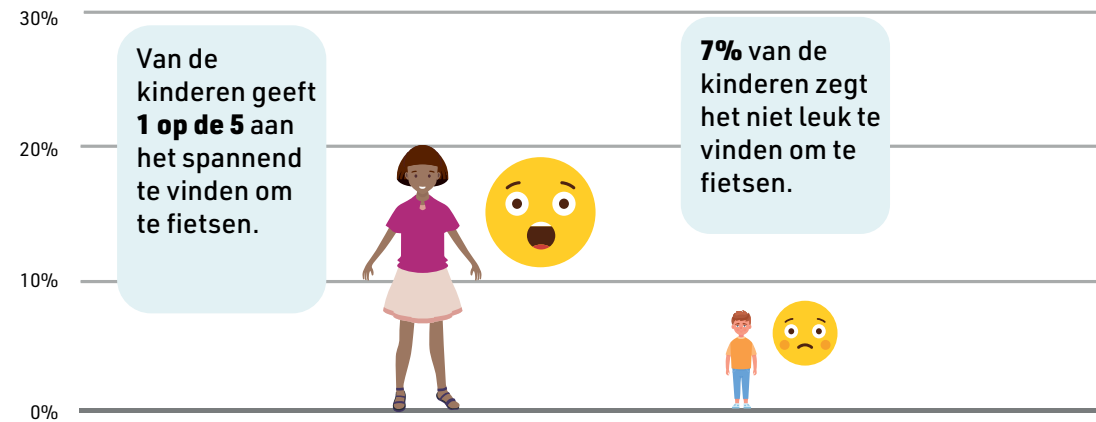
Op dit moment is het mogen, durven en willen fietsen geen onderdeel van de City Deal. De resultaten uit dit onderzoek laten echter zien dat er een verschil is tussen de gehele groep kinderen en de niet-fietsende kinderen. Het lijkt daarmee een belangrijke rol te spelen in de toegang tot fietsen.

Vooraf kinderen in de basisschoolleeftijd vinden het leuk om te fietsen. Kinderen in de middelbareschoolleeftijd geven vaker aan dat ze het niet leuk vinden om te fietsen. Kinderen die niet alleen mogen en kunnen fietsen geven nog vaker aan het wel leuk te vinden om te fietsen. Er is dus een groep kinderen die het wel leuk vindt om te fietsen, maar dit nog niet doet.

*NB: Deze vragen zijn alleen gesteld in het onderzoek in 2025 onder kinderen en jongeren tot 18 jaar.*

*\* De groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.*

## KINDEREN



## NIET-FIETSENDE KINDEREN



# FIETSVRIENDELIJKE OMGEVING

## Volwassenen

26% van de volwassenen vindt dat basisvoorzieningen niet op fietsafstand zijn. Dit scheelt nauwelijks met niet-fietsers. Van hen ervaart 25% dat voorzieningen niet op fietsafstand zijn.

15% van de volwassenen vindt dat er geen fijne fietspaden en –routes zijn naar de plekken waar ze heen willen. Onder niet-fietsende volwassenen is dit ongeveer gelijk met 16%.

Om fietsen toegankelijk te maken is het belangrijk dat er veilige en fijne fietsvoorzieningen zijn. Investerings in fietsinfrastructuur vallen buiten de scope van de City Deal. Toch is het belangrijk inzicht te hebben in hoe niet-fietsers dit ervaren ten opzichte van fietsers. Het Bereikbaarheidspeil schat in dat ruim 60% van de Nederlanders binnen acceptabele reistijd op de fiets voorzieningen kan bereiken.<sup>4</sup> In het OMI onderzoek wordt dit met 74% positiever beleefd.

Bij volwassenen lijkt de kwaliteit van de fietsroutes en de afstand tot bestemmingen geen invloed te hebben op de toegang tot fietsen.

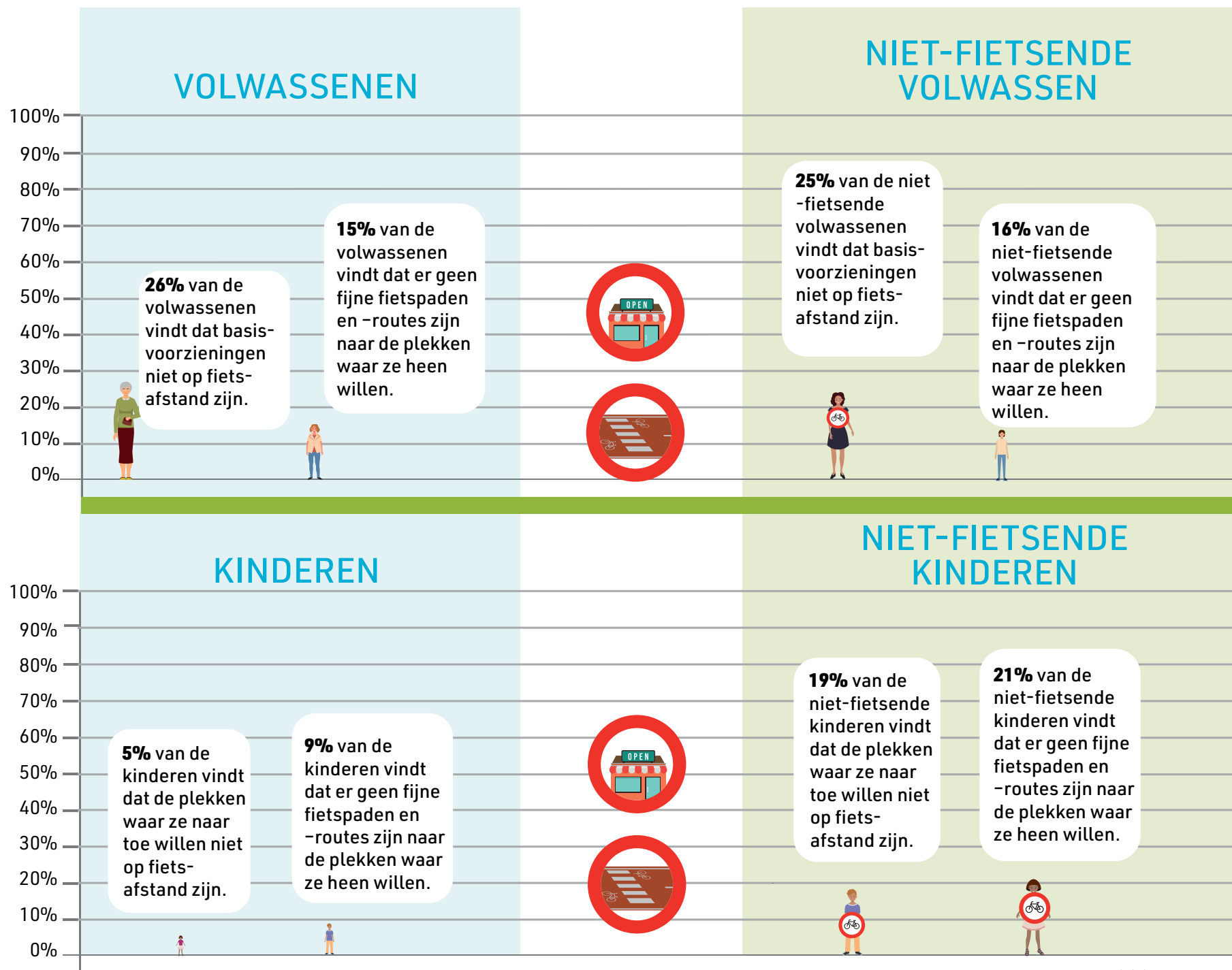
## Kinderen

5% van de kinderen vindt dat de plekken waar ze naar toe willen niet op fietsafstand zijn. Onder niet-fietsende kinderen is dit 19%.\*

9% van de kinderen vindt dat er geen fijne fietspaden en –routes zijn naar de plekken waar ze heen willen. Onder niet-fietsende kinderen is dit 21%.\*

In vergelijking tot volwassenen lijkt de afstand tot voorzieningen en de kwaliteit van de fietsroutes voor kinderen meer relevant te zijn in het toegang hebben tot fietsen. De verschillen tussen alle kinderen en de niet-fietsende kinderen lijken groter dan bij de volwassenen.

*\* Deze groep niet-fietsende kinderen is in het onderzoek kleiner dan 50 waardoor deze uitspraken een indicatie zijn.*



*Fietsvriendelijke omgeving*

CONCLUSIES EN  
AANBEVELINGEN

# HOOFDSTUK 5

## CONCLUSIES

In dit hoofdstuk beantwoorden we de centrale onderzoeksvragen. Het hoofdstuk is opgebouwd in drie paragrafen:

1. Algemene conclusies
2. Impact van geen toegang tot fietsen op maatschappelijke deelname
3. Ervaren belemmeringen in het toegang hebben tot fietsen

## ALGEMENE CONCLUSIE

Vergelijken we de belangrijkste resultaten uit het onderzoek uit 2022 met de resultaten uit het huidige onderzoek, dan is de algemene conclusie dat de toegang tot het fietsen min of meer gelijk gebleven is:

- Het aandeel mensen dat (bijna) nooit fietst is gelijk gebleven en ligt op 22%.
- Het aandeel mensen in zeer sterk stedelijk gebied dat (bijna) nooit fietst is met 26% ook min of meer gelijk gebleven.
- Het aandeel kinderen in zeer sterk stedelijk gebied dat (bijna) nooit fietst lijkt met 13% sterk gestegen ten opzichte van 2021. Echter, in vergelijking met de 12% uit 2019 lijkt het jaar 2021 een afwijkend jaar te zijn (wellicht in verband met de COVID-19 pandemie maatregelen).
- Het fietsbezit onder volwassenen en kinderen is min of meer gelijk gebleven. Zo'n 13% van de Nederlanders heeft geen fiets. Onder kinderen ligt dit rond de 4%.

## MAATSCHAPPELIJKE DEELNAME

Er lijkt een verband te bestaan tussen het hebben van toegang tot fietsen en maatschappelijke deelname. Uit ons onderzoek blijkt namelijk dat:

- Volwassenen en kinderen die geen toegang hebben tot fietsen hebben vaker moeite met het bereiken van plekken, dan volwassenen en kinderen die wel toegang hebben tot fietsen.
- Dit heeft mogelijk een verband met gezondheid. Zij kunnen zich namelijk vaak ook niet zelfstandig met het ov of te voet verplaatsen.
- Niet fietsende kinderen en volwassenen geven ook vaker aan dat zij familie en vrienden minder vaak zien dan ze zouden willen.

# CONCLUSIES ERVAREN BELEMMERINGEN

In dit onderzoek hebben we inzichten opgehaald in een aantal ervaren belemmeringen om te fietsen. Deze belemmeringen zijn divers en er zijn verschillen in (de mix van) ervaren belemmeringen binnen de groep niet-fietsers. Dit betekent dat er geen one-size-fits-all-oplossing is voor het wegnemen van ervaren belemmeringen, zoals ook andere onderzoeken hebben laten zien<sup>4</sup>.

- Voor volwassenen lijkt gezondheid de grootste belemmering om te fietsen.
- Bij kinderen is het alleen kunnen en mogen fietsen de belangrijkste belemmering. Dit geldt ook voor kinderen in de middelbare school leeftijd. Een op de vier kinderen die niet fietsen, vindt het zelf ook spannend om te fietsen (vergeleken met een op de vijf onder alle kinderen).
- De betaalbaarheid van fietsen als belemmering om te fietsen lijkt in de breedte een rol te spelen (en niet alleen bij huishoudens met lage inkomens). Bij de grootste groep kinderen die niet fietsen lijkt dit niet te liggen aan de kosten van een fiets.
- Er is een groep kinderen die het wel leuk vindt om te fietsen, maar dit nog niet doet. Dit speelt met name bij basisschool leerlingen.
- Middelbare scholieren geven vaker aan dat ze het niet leuk vinden om te fietsen.

# HOOFDSTUK 6

## AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk geven we aanbevelingen naar aanleiding van de belangrijkste inzichten uit het onderzoek. We doen eerst een aantal aanbevelingen aan de City Deal partners. Daarna geven we nog een aantal algemene aanbevelingen.

### AANBEVELINGEN VOOR CITY DEAL PARTNERS

#### **De doelgroep niet-fietsende volwassenen**

Er lijkt een verband te bestaan tussen het hebben van toegang tot fietsen, maatschappelijke deelname en gezondheid. Mensen met een beperking fietsen steeds vaker, maar ze doen dit minder vaak dan de gemiddelde Nederlander<sup>5</sup>. We bevelen aan om samen met het Doortrappen programmabureau te bekijken waar mogelijkheden liggen om de groep volwassenen die gezondheidsbelemmeringen ervaart te bereiken. Met bijvoorbeeld betaalbaarder maken van aangepaste fietsen, fietslessen, probeeracties en interventies die het imago van aangepast fietsen verbeteren is mogelijk winst te behalen voor deze groep.

#### **De doelgroep ouders/verzorgers**

Het niet alleen kunnen en mogen fietsen is de belangrijkste belemmering voor kinderen om te fietsen. Dezelfde groep mag ook niet alleen met het ov reizen. Mogelijk hebben ouders weinig vertrouwen in hun kinderen of de omgeving waar ze door moeten reizen. Behoorlijk wat kinderen vinden het zelf overigens ook spannend om te fietsen. Het betrekken van ouders bij activiteiten voor de kinderen is dan ook essentieel, hoe moeilijk dat vaak ook is. Op het gebied van verkeerseducatie voor kinderen en de rol van ouders en verzorgers zijn de afgelopen jaren diverse onderzoeken uitgevoerd en activiteiten ontwikkeld<sup>6 en 7</sup>. We bevelen aan om meer inzicht te krijgen in de lessen uit deze onderzoeken en activiteiten bij de verdere uitvoering van de City Deal Fietsen voor Iedereen.

#### **De doelgroep basisschool kinderen**

Er is een groep kinderen die het wel leuk vindt om te fietsen, maar dit nog niet doet. Verder is er een groep kinderen die geen fiets heeft. Daarnaast is er een behoorlijke groep kinderen die het spannend vindt om te fietsen. Dit zijn zowel niet-fietsende kinderen als kinderen die wel fietsen. Ook zijn er kinderen (van alle leeftijden) die niet alleen mogen of kunnen fietsen. Het lijkt zinvol om beter uit te zoeken waar de spanning onder kinderen vandaan komt en waarom een deel van de kinderen niet alleen mag of kan fietsen. Wat betekenen ouders hierin? Wat is de rol van de infrastructuur? Hebben kinderen meer oefening nodig en hoe zou die er uit kunnen zien? Wat hebben kinderen die fietsen leuk vinden en hun ouders nodig om hen op de fiets te krijgen?

#### **De doelgroep middelbare scholieren**

Middelbare scholieren geven vaker aan dat ze het niet leuk vinden om te fietsen. Uit eerder onderzoek<sup>8</sup> bleek dat bij deze leeftijdsgroep de sociale omgeving een grote rol speelt. Als fietsen op een school geen goed imago heeft, dan is het kansrijker om met een interventie in te spelen op de hele school. We bevelen aan om meer pilots uit te voeren, effecten te meten en te leren, zoals de projecten met leenfietsen op middelbare scholen in Amsterdam.<sup>9</sup>

# ALGEMENE AANBEVELINGEN

## **Maatwerk**

Er is geen one-size-fits-all-oplossing voor het wegnemen van ervaren belemmeringen omdat het fenomeen van geen toegang hebben tot fietsen zich niet beperkt tot vast omschreven groepen. Binnen groepen zullen er namelijk ook mensen zijn die wel toegang tot fietsen hebben. Dit kan het bereiken van de juiste mensen lastig maken en is vaak een zaak van lange adem. Het is daarom goed om een activiteit die niet direct goed bezocht wordt niet meteen af te schrijven. Soms is er gewoonweg meer tijd nodig om op te starten.

## **Mobiliteitsbeeld in Nederland**

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit geeft periodiek het 'Mobiliteitsbeeld' en 'Fietsfeiten' uit. Deze publicaties geven een overzicht van alle belangrijke ontwikkelingen en actuele cijfers rond mobiliteit in Nederland. Wij bevelen aan om in de komende jaren in dergelijke publicaties ook aandacht te besteden aan mobiliteit die niet afgelegd wordt, met specifiek aandacht voor niet-fietsers en niet-fietsbezitters.

## **Vervolgonderzoek**

Mobiel21 heeft in Vlaanderen onderzoek gedaan naar het veiligheidsgevoel van fietsende moeders<sup>10</sup>. Een vergelijkbaar onderzoek onder ouders in Nederland kan nieuwe inzichten opleveren.

BIJLAGEN

IN

# BIJLAGE 1 ONDERZOEK VERANTWOORDING OMI

## **Aanpak**

Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een online vragenlijst verspreid via een panel. Er zijn twee vragenlijsten uitgezet, een onder volwassenen in 2024 en een lijst onder kinderen in 2025. Beide vragenlijsten zijn verspreid via PanelClix dat een panel bezit op basis van de gouden standaard.

## **Vragenlijst kinderen**

PanelClix heeft per mail ouders met kinderen (van 6 tot 18 jaar) uitgenodigd om samen met één kind de online vragenlijst in te vullen. De steekproef is vergeleken met de Nederlandse populatie op basis van inkomen, huishoudsamenstelling en stedelijkheid. De samenstelling van de steekproef komt voldoende overeen met landelijke cijfers en is daarmee voldoende representatief. In totaal heeft dit een bruikbare respons van 1025 opgeleverd.

## **Vragenlijst volwassenen**

### **(Onderzoek Mobiliteit voor en door Iedereen, Mobycon, 2024)**

De vragenlijst is via het platform van PanelClix verspreid waarbij quota zijn gesteld om te garanderen dat er een goede spreiding op basis van leeftijd, geslacht en regio was. In totaal heeft dit een bruikbare respons van 1585 opgeleverd.

De steekproef is op de achtergrondkenmerken leeftijd, geslacht, huishoudsamenstelling, inkomen, opleiding en rijbewijsbezit vergeleken met landelijke cijfers. Op basis hiervan concluderen we dat de steekproef representatief is voor de Nederlandse populatie.

### VAN ALLE NEDERLANDERS



22% van de Nederlanders  
fietst bijna nooit)  
(CBS, 2021)



12% van de Nederlanders  
heeft geen fiets  
(CBS, 2017)



3,6% van alle kinderen heeft  
geen fiets  
(CBS, 2017)

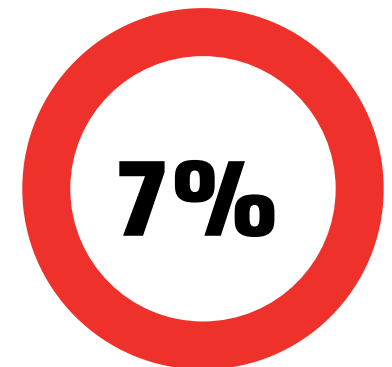
### IN ZEERSTERK STEDELIJK GEBIED



26% van alle Nederlanders in zeer sterk  
stedelijk gebied fietst (bijna) nooit  
(CBS, 2021)



9% van de kinderen in zeer sterk  
stedelijk gebied fietst (bijna) nooit  
(CBS, 2021)



7% van de kinderen in zeer  
sterk stedelijk gebied heeft  
geen fiets  
(CBS, 2017)

## BIJLAGE 3 LITERATUUR

- <sup>1</sup> Kaufmann, V. & Flamm, M. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative exploration. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
- <sup>2</sup> Motivaction. (2025). Fietsgedrag van biculturele Nederlanders. *Hoe kijken Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Caribische Nederlanders naar fietsen?*
- <sup>3</sup> Krabbenborg, L. & Durand, A. (2024). Betaalbare mobiliteit. *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*.
- <sup>4</sup> Ministerie van IenW (2025) Bereikbaarheid op peil. *Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid behouden en verbeteren*.
- <sup>5</sup> CBS & RIVM (2022). Sporten en bewegen met een chronische aandoening of een lichamelijke beperkingen
- <sup>6</sup> Labyrinth Onderzoek & Advies (2025) Fietsonderzoek: City Deal 'Fietsen voor iedereen'.
- <sup>7</sup> Tabula Rasa (2017). De betrokkenheid van ouders/opvoeders bij verkeersveiligheid verhogen: interventierichtingen
- <sup>8</sup> XTNT (2023). Een onderzoek naar de rol van opvoeders in verkeerseducatie
- <sup>9</sup> Gemeente Amsterdam (22 april 2025) Leenfietsen om middelbare scholieren te verleiden, geraadpleegd via <https://bikecity.amsterdam.nl/leenfietsen-om-middelbare-scholieren-te-verleiden>
- <sup>10</sup> Mobycon (2022). Onderzoeksresultaten 'verhogen fietsgebruik door jonge Amsterdammers'.
- <sup>11</sup> Mobiel21 (2024). Fietsende moeders wijzen de weg naar meer verkeersveiligheid.



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

NEDERLAND • CANADA • VERENIGDE STATEN • DUITSLAND • NIEUW-ZEELAND

[info@mobycon.nl](mailto:info@mobycon.nl) • [www.mobycon.nl](http://www.mobycon.nl)