

Toelichting QuickScan Toegang-tot-fietsen

1.1 Achtergrond

De City deal Fietsen voor Iedereen is erop gericht dat zoveel mogelijk mensen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen, gaan fietsen. Daarbij is er specifiek aandacht voor de groepen die nu geen passende en werkende fiets hebben, of groepen die niet kunnen fietsen. Deze groepen hebben een slechte toegang tot fietsen.

Toegang-tot-fietsen

In Nederland wordt veel gefietst en er zijn op veel plekken fietspaden, stallingen en andere infrastructuur voor mensen die met de fiets hun bestemming willen bereiken. Toch zijn er personen voor wie het fietsen geen vanzelfsprekende keuze is.

Er zijn drie onderling samenhangende elementen die bepalen of mensen de keuze hebben om te fietsen¹:

1. Hoe toegankelijk is het fietsen? Heeft de persoon een fiets en zijn er toegankelijke routes en stallingen? In de City Deal wordt dit omschreven als 'hebben'.
2. Beschikt de persoon over de benodigde vaardigheden? Kan de persoon fietsen in het verkeer en de weg vinden? In de City Deal wordt dit omschreven als 'kunnen'.
3. Heeft de persoon zich het fietsen eigen gemaakt? Dit is een sociale component, omdat het afhankelijk is van normen, waarden en gewoonten. In de City Deal wordt dit element 'willen, durven en mogen' genoemd.

Doel van de QuickScan

De QuickScan Toegang-tot-fietsen is een eenvoudige cijfertool die inzicht geeft in verschillen tussen wijken en buurten binnen een gemeente, met betrekking tot de toegang tot fietsen. Het hebben van een fiets en het kunnen fietsen is in Nederland namelijk scheef verdeeld. In kwetsbare wijken en buurten wonen vaak meer mensen die een relatief slechte toegang tot fietsen hebben. De Quickscan brengt deze ongelijkheid tussen wijken en buurten binnen een gemeente kwantitatief in beeld.

Het is bedoeld als hulpmiddel voor gemeenten en organisaties die met een wijk- of buurtaanpak aan de slag willen gaan met het vergroten van toegang tot het fietsen. Het geeft verkennend inzicht in welke wijken en buurten de grootste kans is om groepen aan te treffen die niet kunnen fietsen, de fiets van zichzelf en van gezinsleden niet kunnen repareren en/of niet kunnen, of niet mogen, fietsen. De uitkomsten van de QuickScan kunnen gebruikt worden ter onderbouwing van de keuze om activiteiten te ondersteunen, of (laten) uitvoeren in een bepaalde buurt of wijk.

¹ Lees voor meer uitleg en cijfers het Vervolgonderzoek Fietsen voor Iedereen door Mobycon, uitgevoerd in 2025.
<https://citydealfietsenvooriedereen.nl/wp-content/uploads/2025/03/Vervolgonderzoek-Fietsen-voor-ledereen-Mobycon.pdf>





Basis en interpretatie van de QuickScan

De QuickScan Toegang-tot-fietsen geeft een index op wijk- en buurniveau. Deze index geeft aan hoe groot de kans is dat inwoners van de wijk minder, of juist meer toegang hebben tot het fietsen, ten opzichte van andere buurten of wijken binnen deze gemeente. Een hogere score wijst op een hogere kans op *geen* toegang tot het fietsen. De QuickScan is niet geschikt om wijken of buurten van verschillende gemeenten met elkaar te vergelijken.

De index van de wijk of buurt wordt berekend aan de hand van twee variabelen, namelijk het percentage huishoudens onder de 110% armoede grens en het percentage inwoners geboren buiten Nederland. Uit literatuuronderzoek is namelijk gebleken dat dit de twee hoofdindicatoren zijn van het niet hebben van toegang tot het fietsen (zie ook de verantwoording verderop in de tekst).

1.2 Gebruik

Hoe de QuickScan Toegang-tot-fietsen werkt

De Quickscan Toegang-tot-fietsen is een Excelbestand dat online gebruikt kan worden. Downloaden kan ook, zolang er een Excel versie vanaf 2021 gebruikt wordt.

Open het Excel bestand:

1. Kies linksboven de gewenste gemeente via het drop down menu.
2. Kies in het drop down menu daaronder tussen schaalniveau wijk en buurt.

Resultaat:

- a. Bovenaan in de kolommen B t/m O is de top vijf wijken of buurten te zien met hun index.
- b. Daaronder een overzicht van de wijken of buurten in kolom B.
- c. Kolom C laat zien in welke wijk de betreffende buurt ligt.
- d. Kolom E laat de index zien met de mate van fietstoegang.
 - Hoe hoger het cijfer, hoe hoger de kans dat groepen mensen in deze wijk of buurt geen toegang hebben tot fietsen.
 - Hoe donkerder de cel, hoe hoger de kans dat groepen mensen in deze wijk of buurt geen toegang hebben tot fietsen.
- e. Kolommen G en H zijn de **verkennende** variabelen die de mate van fietstoegang bepalen: het percentage huishoudens onder de 110% armoede grens en het percentage inwoners geboren buiten Nederland.
- f. Kolommen J t/m O zijn de **verdiepende** variabelen die meer inzicht geven in het type wijk of buurt. Let op: deze verdiepende variabelen worden niet gebruikt om de index te berekenen en zijn alleen bedoeld om inzicht te geven in het type wijk of buurt. De variabelen zijn:
 - het percentage WO studenten;
 - de omgevingsadressendichtheid (OAD);
 - het aantal inwoners in de wijk of buurt;
 - het gemiddeld autobezit per huishouden;



- het aandeel kinderen tussen 0 en 14 jaar;
- het aandeel senioren (65+).

Hoe hoger het percentage, hoe donkerder groen de cel is. Let op: een donker groene cel in de ene gemeente hoeft niet eenzelfde waarde te hebben als een donkerblauwe cel in een andere gemeente. Wederom worden de waarden van wijken binnen een gemeente met elkaar vergeleken.

Ontbrekende waarde

Bij verschillende wijken en buurten in gemeenten komt de index uit op 'Ontbrekende waarde'. Dit betekent dat er voor de betreffende wijk of buurt geen index berekend kan worden, omdat een van de variabelen onbekend is. Het cijfer is onbekend door onvoldoende betrouwbaarheid of geheim. Bij buurten met weinig inwoners, worden vanwege privacy redenen vaak geen details gegeven. Wijken met minder dan 200 (en vaak minder dan 100) inwoners, en soms zelfs geen inwoners, hebben een "ontbrekende waarde" voor de variabele 'Percentage huishoudens onder de 110% armoedegrens'. Dit zijn vaak bedrijventerreinen of buurtschappen, waarvoor deze data niet openbaar beschikbaar is.

1.3 Verantwoording

Verantwoording berekening fietstoegang

Keuze indicatoren

Uit eerder literatuuronderzoek² is gebleken dat twee hoofdindicatoren van het niet hebben van toegang tot het fietsen zijn 1) het niet hebben van toegang tot een werkende en passende fiets en 2) het ontbreken van fietsvaardigheden.

Er is op dit moment geen data beschikbaar over fietsbezit en fietsvaardigheden op gemeenteniveau, om een empirisch onderbouwd model te maken. In plaats daarvan maken we gebruik van een eenvoudige cijfermatige benadering op basis van bestaande kennis, praktijkervaring en aannames. De wijkscan fietstoegang maakt gebruik van bestaande beschikbare data van wijken en buurten, voor alle gemeenten in Nederland, zodat dit hulpmiddel bruikbaar is voor iedere gemeente. Daarom gebruiken we de dataset 'Kerncijfers wijken en buurten 2023' van het Centraal Bureau voor de Statistiek³.

Kenmerken van mensen die (bijna) nooit fietsen en/of geen fiets bezitten

In onderzoek uit 2022 zijn kenmerken geschetst van de groep mensen bij wie de kans groter is dat zij (bijna) nooit fietsen en/of geen fiets bezitten. Het gaat om mensen met een hogere leeftijd (75+), personen met een lager inkomen, personen met een praktische of zonder opleiding, inwoners van hoog stedelijke gebieden en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond. Deze kenmerken overlappen met elkaar en er is geen onderzoek gedaan naar de exacte relaties.

Onderscheidende variabelen

² 'Onderzoek feiten en cijfers 'Fietsen voor Iedereen', Mobycon, in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2022.

³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/13/kerncijfers-wijken-en-buurten-2023>



De kenmerken die erop wijzen dat er een verhoogde kans is op het niet hebben van toegang tot het fietsen overlappen met elkaar. Voor de berekening van de kans op geen toegang tot het fietsen (kolom B) hebben we ervoor gekozen om twee onderscheidende variabelen op te nemen: 1) het percentage huishoudens onder de 110% armoede grens en 2) het percentage inwoners dat buiten Nederland is geboren⁴. De variabelen tellen ieder even zwaar mee in de berekening van de index.

Stedelijkheid leek in eerste instantie ook een onderscheidende variabele, maar na testen is gebleken dat het toevoegen van stedelijkheid als variabele voor de berekening van de index een vertekend beeld geeft van de mate van toegang tot het fietsen. Binnensteden scoorden hier per definitie hoog, maar de variabele voegde geen onderscheid toe in het overzicht van wijken en buurten.

1.4 Voorbeeld

Gemeente Wageningen als voorbeeld

Stel: de gemeente Wageningen wil werk maken van het vergroten van de toegang tot het fietsen, voor groepen in de gemeente voor wie dat momenteel niet vanzelfsprekend is. De eerste vragen die de wijkscan fietstoegang kan beantwoorden zijn:

- In welke vijf wijken in de gemeente is deze problematiek het grootst?

Top 5 met hoogste mate van geen toegang tot het fietsen		
Positie	Wijk	Mate van geen toegang tot het fietsen (index)
1.	Wageningen Universiteit	2,86
2.	De Buurt	2,54
3.	Nude	1,89
4.	Buitengebied	1,65
5.	Centrum	1,65

- In welke vijf buurten in de gemeente is deze problematiek het grootst?

Top 5 buurten met hoogste mate van geen toegang tot het fietsen		
Positie	Buurt	Mate van geen toegang tot het fietsen (index)
1.	De Blauwe Bergen en de Bongerd	3,64
2.	Pomona	3,46
3.	Haverlanden	2,76
4.	Wageningse Berg	2,67
5.	Haarweg	2,25

- In welke wijken liggen deze vijf buurten?

Blauwe Bergen ligt in de wijk Wageningen Universiteit.

Pomona ligt in de wijk De Buurt.

Haverlanden ligt in de wijk Polder West.

Wageningse Berg ligt in de wijk Buitengebied.

Haarweg ligt in de wijk Kortenoord.

⁴ Het gebruik van het cijfer voor 'herkomst buiten Nederland' geeft vrijwel dezelfde waarde als 'geboren buiten Nederland'.



- In welke buurten is het percentage huishoudens onder 110% Wettelijk Sociaal Minimum het hoogst?
 1. Pomona
 2. De Blauwe Bergen en de Bongerd
 3. Haverlanden
 4. Wageningse Berg
 5. De Buurt-West
- In welke buurten is het percentage personen geboren buiten Nederland het hoogst?
 1. Business & Science Park (heeft geen fietstoegang index, omdat gegevens over inkomen ontbreken)
 2. De Blauwe Bergen en de Bongerd
 3. Pomona
 4. Marijkebuurt (heeft geen fietstoegang index, omdat gegevens over inkomen ontbreken)
 5. Haarweg
- Hoe scoren deze buurten op de kenmerken percentage WO studenten, de omgevingsadressendichtheid (OAD), het aantal inwoners in de wijk of buurt, het gemiddeld autobezit per huishouden en het aandeel kinderen tussen 0 en 14 jaar.

Buurt	% WO studenten	OAD	Aantal inwoners	Gemiddeld auto bezit	Aandeel kinderen	Aandeel senioren
Business & Science Park	92	2.570	305			
De Blauwe Bergen en de Bongerd	75	1.793	1.755		0	0
Haarweg	80	1.534	1.485	0,1		
Marijkebuurt	57	2.687	405	0,5	2	4
Pomona		3.092	540	0,6	22	11
Haverlanden	1	3.017	1.355	0,7	18	18
De Buurt-West	12	3.221	2.565	0,6	13	19
Wageningse Berg	2	160	580	1,1	5	53

De antwoorden op deze set vragen geven een goede richting voor het kiezen van een specifieke wijk of buurt(en) waar onderzocht kan worden welk type activiteiten of interventies geschikt kunnen zijn om de fietstoegang voor inwoners te vergroten.