MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER



TOEGANG TOT FIETSEN VOOR KINDEREN IN KWETSBARE WIJKEN

RAPPORT

Opdrachtgever:
City Deal Fietsen voor Iedereen

Projectnummer:
8840



Auteurs:
Robin Kleine
Eva Mulder

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.

INHOUD

SAMENVATTING 3

INTRODUCTIE 4

1 OP DE 10 KINDEREN IN KWETSBARE WIJKEN ZONDER FIETS 5

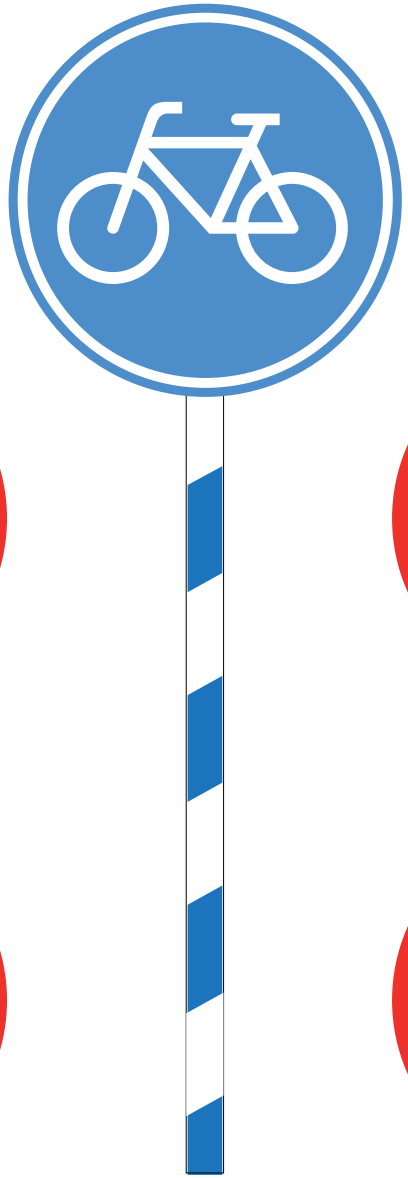
FIETSEN ZIJN VAAK KAPOT OF NIET PASSEND 6

KINDEREN IN KWETSBARE WIJKEN FIETSEN MINDER 7

ACHTERLIGGENDE REDENEN 8

METHODE EN BRONNEN 9

Kwetsbare wijken



In heel Nederland

10% van kinderen (6-12 jaar) in kwetsbare wijken heeft **geen fiets**[1]

10%

5%

5% van kinderen (6-12 jaar) in Nederland heeft **geen fiets**[6]

12% van kinderen (6-12 jaar) in kwetsbare wijken **fietst nooit of bijna nooit**[1, 3]

12%

4%

4% van kinderen (6-12 jaar) in Nederland **fietst nooit of bijna nooit**[3]

* De gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op steekproeven en kennen daarom foutmarges. Deze worden in het rapport verder toegelicht.

INTRODUCTIE

Aanleiding en Doel:
Fietsen is in Nederland vanzelfsprekend, maar niet voor iedereen. De City Deal Fietsen voor Iedereen wil hier verandering in brengen. Het doel is dat iedereen die dat wil, kan fietsen. Daarvoor is toegang nodig tot een goed functionerende, veilige en passende fiets. Kinderen in kwetsbare wijken zijn hierbij een belangrijke doelgroep. Hoeveel kinderen in kwetsbare wijken geen fiets hebben, was tot nu toe onbekend. In dit onderzoek geven we hier een beeld van.

De City Deal werkt samen met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). In dit rapport focussen we daarom op de NPLV-gebieden. Er zijn wijken buiten deze NPLV-gebieden met vergelijkbare kenmerken waarvoor de uitkomsten waarschijnlijk ook relevant zijn.

Onderzoeksvragen:
Hoeveel kinderen van 6-12 jaar in NPLV-gebieden hebben geen toegang tot fietsen?

- Hoeveel kinderen van 6-12 jaar in NPLV-gebieden hebben geen werkende of passende fiets?
- Hoeveel kinderen van 6-12 jaar in NPLV-gebieden fietsen (bijna) niet?

Aanpak
In dit onderzoek combineren we verschillende bronnen. In 2026 hielden we een enquête in Amsterdam Zuidoost en Leeuwarden Oost. CBS data geeft inzicht in alle NPLV-gebieden en hoe die zich verhouden tot landelijke cijfers. Daarnaast benutten we onderzoek in Utrecht Overvecht en in Amsterdam. In dit onderzoek geven we hier een zo goed mogelijk beeld van toegang tot fietsen voor kinderen in NPLV-gebieden. Bij elk cijfer vermelden we om welke bron en welk gebied het gaat.

Leeswijzer
In deze rapportage bespreken we achtereenvolgend:

- 1 o p de 10 kinderen in kwetsbare wijken zonder fiets
- Fietsen zijn vaak kapot of niet passend
- Kinderen in kwetsbare wijken fietsen minder
- Achterliggende redenen en gevolgen
- Methode en bronnen

1 OP DE 10 KINDEREN IN KWETSBARE WIJKEN ZONDER FIETS

Van de onderzochte kinderen in NPLV-gebieden heeft **1 op de 10 (10%) geen fiets**[1]**.** Op basis hiervan schatten we dat ongeveer 10% van de kinderen in kwetsbare wijken geen fiets heeft. Dat zijn gemiddeld circa 3 kinderen per klas.*

Kinderen in kwetsbare wijken hebben ongeveer **twee keer zo vaak** geen fiets als gemiddeld in Nederland. In heel Nederland heeft 1 op de 20 kinderen van 6-12 jaar geen fiets (5%)[6].**

We verwachten dat er onderlinge **verschillen** zijn tussen **wijken**. Daarbij spelen onder meer migratieachtergrond, een lager inkomen en stedelijkheid een rol.

Utrecht Overvecht bevestigt dit beeld. In Utrecht Overvecht beschikte 14% van de onderzochte kinderen uit groep 6, 7 en 8 niet over een fiets[4].

Onderzoek onder Amsterdamse minima wees uit dat 42% van de onderzochte 6-18-jarigen geen fiets had[5].



*Figuur 1: 1 Op de 10 onderzochte kinderen in NPLV-gebieden heeft geen fiets***[3]

** Werkelijke percentage ligt met 95% betrouwbaarheid tussen 5,7% en 13,9%. (indicatief)*

*** Werkelijke percentage ligt met 95% betrouwbaarheid tussen 4,3% en 5,5 (indicatief)*

FIETSEN ZIJN VAAK KAPOT OF NIET PASSEND

Dat iemand een fiets heeft, hoeft niet te betekenen dat de fiets bruikbaar is. **Zo gaf 50% van de onderzochte kinderen*** van de online vragenlijst aan dat de fiets van hun kind **kapot is en/of niet de juiste maat heeft**[1b].

Dit is ook een veelgehoord signaal in wijken. In Amsterdam Zuidoost en Leeuwarden Oost gaven ouders aan dat hun kinderen minder of helemaal niet fietsen doordat fietsen kapot zijn gegaan of niet de juiste maat hebben[1a.]

Kinderen (6-12 jaar) hebben vrijwel altijd een **gewone fiets (95%)****. Slechts een klein deel gaf aan een elektrische fiets/fatbike te hebben[1]. Dit sluit aan bij het beeld uit eerder onderzoek van Mobycon op landelijk niveau en het recente onderzoek van Utrecht [2, 4].

Ouders geven aan dat een elektrische fiets of fatbike vaak pas in beeld komt als kinderen naar de middelbare school gaan[1a].



Fiets in orde (21 van de 42 kinderen)

Fiets kapot maar kan erop fietsen en juiste maat (7 van de 42 kinderen)

Fiets te kapot en/of verkeerde maat (14 van de 42 kinderen)

Figuur 2: Fietsen zijn vaak niet in orde (staat van de fietsen van respondenten[1b])

** N= 42*

*** N=204 en werkelijke percentage ligt met 95% betrouwbaarheid tussen 91,2-97,3%*

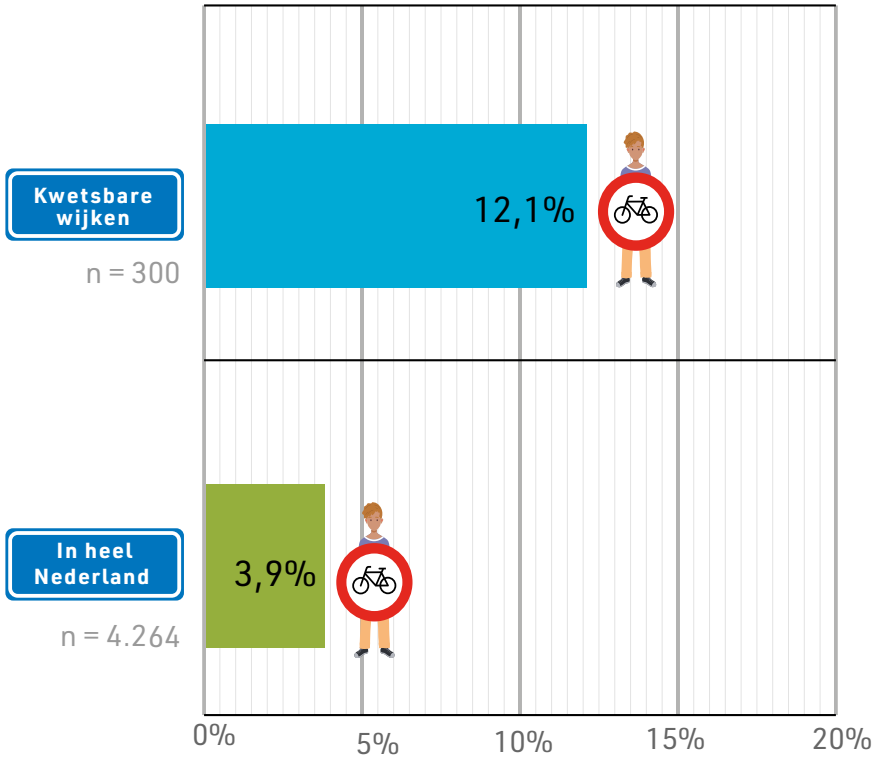
KINDEREN IN KWETSBARE WIJKEN FIETSEN MINDER

Ongeveer 1 op de 8 kinderen in kwetsbare wijken fietst niet of bijna niet.

Dit komt zowel uit de enquête (12,7%)[1] als uit ODiN onderzoek (12,1%)[3] in NPLV-gebieden. Dit is ongeveer **3 keer zoveel als in de rest van Nederland**. Landelijk fietst namelijk 1 op de 25 (3,9%)[3] niet of bijna niet.

Met name in **grootstedelijke/Randstedelijke gebieden** zijn er meer kinderen die niet fietsen[2, 3]. De constatering beperkt zich dus niet tot kwetsbare gebieden maar laat een beeld zien dat ook in andere sterk stedelijke gebieden met dezelfde dynamiek te zien is.

Fietsbezit en fietsgebruik hangen sterk met elkaar samen, maar toch zien we dat een fiets hebben niet betekent dat kinderen **deze** ook gebruiken (van de 26 kinderen niet of bijna niet fietsen, beschikken 11 wel over een fiets (42%[1])).



Figuur 3: Fietsgebruik onder kinderen van 6-12 jaar in NPLV gebieden en in heel Nederland*[3]*

** Werkelijke percentage ligt met 95% betrouwbaarheid tussen 8,4% en 15,8% (indicatief)*

*** Werkelijke percentage ligt met 95% betrouwbaarheid tussen 3,3% en 4,5% (indicatief)*

ACHTERLIGGENDE REDENEN

Er zijn verschillende redenen waarom kinderen geen werkende fiets hebben en/of niet fietsen. Hieronder beschrijven we er een aantal die in dit onderzoek duidelijk naar voren kwamen:

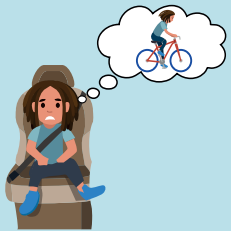
Kosten zijn een belangrijke reden voor het niet hebben van een fiets. Dit wordt in de helft van de gevallen genoemd in de online vragenlijst[1b] en wordt bevestigd door onder anderen stichting Leergeld Utrecht[4]. Hierbij gaat het niet altijd om de **aanschaf** maar ook b.v. kosten voor **reparatie en onderhoud**.

"Moeder geeft aan dat ze een nieuwe fiets moet kopen voor haar dochter, dan zou haar dochter meer gaan fietsen"
- Veldwerker Amsterdam



Uit het veldwerk blijkt dat kinderen **vaak niet mogen fietsen** omdat de **afstand te groot** is of de ouders het te **gevaarlijk** vinden. Kinderen worden dan regelmatig gebracht met de auto of de elektrische (bak)fiets[1a].

"Ouders geven aan dat ze de kinderen naar school brengen met de auto, de moeder vindt het namelijk te gevaarlijk om haar kinderen te laten fietsen"
- Veldwerker Leeuwarden



Er zijn ook kinderen die niet fietsen omdat ze **niet zelfstandig kunnen fietsen**. Zo kan 13% van de onderzochte kinderen in de NPLV-gebieden niet zelfstandig fietsen[1b].

"Mijn kinderen van 6 jaar kunnen nog niet fietsen, maar dit gaan ze nu wel oefenen"
- Respondent uit Amsterdam



Het niet hebben van een fiets of het niet fietsen beperkt zich vaak niet tot 1 kind in het gezin. Als het oudste kind geen fietst heeft, is de kans groot dat de jongere broertjes en zusjes ook geen fiets of werkende fiets hebben. Een regeling die deze gezinnen bereikt kan dus meerdere kinderen helpen[1]



De kinderen die geen (werkende) fiets hebben willen er wel graag een. Kinderen geven aan het jammer te vinden dat ze nu minder fietsen omdat hun fiets bijvoorbeeld kapot is. Ook de ouders met kinderen die geen (werkende) fiets hebben willen er wel graag een voor hun kind[5].



METHODE EN BRONNEN

Methode:
In dit onderzoek combineren we bestaande onderzoeken en data met nieuw verzamelde data in de vorm van een enquête in twee NPLV-gebieden (Amsterdam Zuidoost en Leeuwarden Oost). Hierbij is gebruiktgemaakt van een langere online vragenlijst en een kortere vragenlijst die face-to-face kon worden afgenomen.

Werving enquête:
Om de langere vragenlijst te verspreiden zijn scholen, NPLV-programmabureaus en een aantal andere organisaties in de wijken benaderd. Door middel van veldwerk zijn face-to-face korte vragenlijsten afgenomen en zijn flyers verspreid met een link naar de langere (online) vragenlijst.

Veldwerk heeft plaatsgevonden bij basisscholen, evenementen, winkelcentra en sportverenigingen. De onderzoeksdagen waren 5 en 26 augustus in Amsterdam Zuidoost en 17 augustus in Leeuwarden Oost (2026).

Respons en representativiteit enquête:
De totale respons bestaat uit 204 kinderen uit 151 gezinnen. Er is een voorstudie gedaan naar alle NPLV-gebieden (sociaal-economische gegevens en data over fietsgebruik) om een representatieve selectie voor het onderzoek te maken. Daarbij is het gevonden fietsgebruik in de onderzochte wijken zeer vergelijkbaar met het fietsgebruik in ODiN 2023 in alle NPLV-gebieden. Dit geeft vertrouwen dat de steekproef voldoende representatief is op relevante factoren.

Betrouwbaarheid en interpretatie van de uitkomsten:
Met 204 respondenten bedraagt de maximale foutmarge 6,9 procentpunt bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Dit betekent dat we met 95% zekerheid kunnen stellen dat de antwoorden onder de hele doelgroep niet meer van 6,9% afwijken van de gevonden waarde. Indien we naar kleinere selecties binnen de data kijken worden de foutmarges groter. Er is daarom besloten bepaalde analyses met grote foutmarges niet te presenteren.

Andere bronnen die worden aangehaald kennen een andere steekproefgrootte. Waar relevant zijn foutmarges in de voetnoten opgenomen.

Overzicht bronnen:
1. Enquête in NPLV-gebieden Leeuwarden Oost en Amsterdam Zuidoost
   a. Korte (face-to-face) vragenlijst
   b. Lange (online) vragenlijst
2. City Deal (2025) Vervolgonderzoek Feiten en Cijfers: Link.
3. CBS (2023) eigen analyse ODiN t.b.v. dit onderzoek: Info.
4. Gemeente Utrecht (2026) Fietsbezit onder Utrechtse kinderen: Link.
5. Mobycon (2022) Onderzoek naar fietsbezit onder minima gezinnen uit Amsterdam: Link.
6. CBS (2025) ODiN. Nog niet openbaar op het moment van schrijven.

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

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

info@mobycon.nl • www.mobycon.nl