

Amsterdam op de fiets!

Projectnummer: 2219

In opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer

O+S, Dienst Onderzoek en Statistiek

Weesperstraat 79

1018 VN Amsterdam

november 2003

COLOFON

Onderzoek verricht in opdracht van de gemeente Amsterdam:

dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV)

Postbus 95089

1090 HB Amsterdam

tel. 020 - 5565000

website: <http://www.ivv.amsterdam.nl> en <http://www.amsterdam.fiets.nl>

Begeleiding namens dIVV:

Ria Hilhorst (020 556 5212)

Joep Huffener (020 556 5213)

Hans Niepoth (020 556 5313)

Auteurs:

Bas van de Wiel, Rik Lukey, Cathelijne Hermans

O+S, Dienst Onderzoek en Statistiek

Weesperstraat 79

1018 VN Amsterdam

Tel :020 527.9527

Fax :020 527.9595

e-mail : B.wiel@dos.amsterdam.nl

website: <http://www.dos.amsterdam.nl>

Bronvermelding:

Het overnemen van gegevens is met de volgende bronvermelding toegestaan:

O+S, het Amsterdamse Bureau voor Onderzoek en Statistiek, september 2003

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
INHOUDSOPGAVE TABELLEN EN FIGUREN	5
SAMENVATTING EN CONCLUSIES.....	7
1. INLEIDING	11
1.1 ACHTERGROND.....	11
1.2 PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN	12
1.3 OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK	13
1.4 LEESWIJZER	15
2. FIETSBEZIT EN FIETSGEBRUIK	16
2.1 INLEIDING	16
2.2 FIETSBEZIT EN –GEBRUIK NAAR ACHTERGRONDKENMERKEN	16
2.3 BEZIT EN GEBRUIK NAAR FIETSTYPEN.....	26
2.4 ONDERHOUD.....	27
2.5 NIET-FIETSBEZITTERS.....	27
2.6 RIJBEWIJSBEZIT, AUTOBESCHIKBAARHEID, OV-ABONNEMENTEN EN FIETSBEZIT	28
2.7 FIETSENDIEFSTAL	29
2.8 CONCLUSIES	31
3. FIETSEN NAAR	32
3.1 INLEIDING	32
3.2 FIETSEN NAAR... HET WERK.....	32
3.3 FIETSEN NAAR ... DE STUDIE.....	38
3.4 FIETSEN NAAR ... DE WINKEL.....	41
3.5 FIETSEN IN ... DE VRIJE TIJD.....	46
3.6 CONCLUSIES	51
4. RUIMTE VOOR DE FIETS.....	53
4.1 INLEIDING	53
4.2 STELLINGEN	53
4.2 MAATREGELEN.....	59
4.3 CONCLUSIES	64

BIJLAGE : TABELLEN	66
B1: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 1.....	66
B2: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 2.....	69
B3: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 3	69

INHOUDSOPGAVE TABELLEN EN FIGUREN

Tabel 1.1: Telefonische respons naar deelgebied.....	14
Figuur 2.1: frequentie fietsgebruik van fietsbezitters (percentages)	17
Figuur 2.2 Fietsbezit en -gebruik naar deelgebied (percentages).....	18
Figuur 2.3: Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar deelgebied (percentages)	19
Figuur 2.4: Aandeel etnische minderheden naar stadsdelen, 1 januari 2002	20
Figuur 2.5 Fietsbezit en -gebruik naar etnische groep (percentages)	21
Figuur 2.6 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar etniciteit (percentages).....	22
Figuur 2.7 Fietsbezit en -gebruik naar leeftijdsgroepen (percentages).....	23
Figuur 2.8 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar leeftijdsgroepen(percentages)	24
Figuur 2.9 Fietsbezit en -gebruik naar netto huishoudinkomen per maand (percentages)	25
Figuur 2.10 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar netto huishoudinkomen per maand (percentages).....	25
Tabel 2.11 Type fiets dat men bezit	26
Tabel 2.12 Fietsgebruik naar type fiets en gebruiksdoel (%).....	26
Tabel 2.13 Jaarlijkse uitgaven aan onderhoud aan de fiets (percentages fietsbezitters)	27
Figuur 2.14 Belangrijkste redenen waarom men geen fiets bezit (%).....	28
Tabel 3.1 Modal split naar afstand werk-adres (%)	32
Tabel 3.2 Wat is de belangrijkste reden dat u met de fiets naar werk gaat en niet met een andere vervoermiddel? (%).....	34
Tabel 3.3 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar werk te gaan en niet met de fiets? (%; afstand <10km).....	34
Tabel 3.4 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het Openbaar Vervoer naar werk te gaan en niet met de fiets? (%; afstand<10km).....	36
Tabel 3.5 Is er een fietsenstalling bij uw werk? (%; naar vervoermiddel)	37
Tabel 3.6 Reiskostenvergoedingen van werkenden naar vervoersmiddel (%).....	38
Tabel 3.7 Modal split naar afstand school of studie-adres	38
Tabel 3.8 Belangrijkste reden om met fiets naar school te gaan naar afstand (%; afstand<,10km)	39
Tabel 3.9 Belangrijkste redenen om met het OV te gaan (%; afstand < 10 km).....	40
Tabel 3.10 Is er een fietsenstalling bij school of studie-adres (%).....	41
Tabel 3.11 Modal split naar afstand tot winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen(%).....	42
Tabel 3.12 Belangrijkste reden om met de fiets naar winkelgebied te gaan voor niet-dagelijkse boodschappen (%).....	43
Tabel 3.13 Belangrijkste reden om met de auto naar winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen te gaan en niet met de fiets (%; afstand < 10 km)	44
Tabel 3.14 Belangrijkste reden om met het OV naar winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen te	

gaan en niet met de fiets (%; afstand < 10 km)	45
Tabel 3.15 Is er een fietsenstalling in het winkelgebied? naar vervoermiddel (%).....	46
Tabel 3.16 Vrijtijdsbestemmingen naar vervoermiddel (%).....	47
Tabel 3.17 Modal split naar afstand tot vrijtijdsbestemming (%)	47
Tabel 3.18 Belangrijkste reden om met de fiets naar vrijtijdsbestemming te gaan (%)	48
Tabel 3.19 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar deze bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; afstand <10 km).....	49
Tabel 3.20 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het OV naar deze bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; afstand < 10 km).....	50
Tabel 3.21 Is er een fietsenstalling bij de vrijtijdsbestemming? naar vervoermiddel (%).....	51
Tabel 3.22 Modal split voor verschillende verplaatsingsmotieven (%)	51
Tabel 4.1 Stellingen over het gebruik van de fiets (percentages).....	53
Tabel 4.2 Schalen op basis van stellingen (percentages)	55
Figuur 4.3 Eens met/positief over schalen naar fietsbezit (%)	56
Figuur 4.4 Eens met/positief over schalen naar etniciteit (%).....	57
Tabel 4.5 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar leeftijd.....	58
Tabel:4.6 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar opleidingsniveau.....	58
Tabel: 4.7 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar netto inkomen	58
Tabel 4.8 Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen op straat? (%).....	59
Tabel 4.9 Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen ten koste van de auto? (%) 59	
Tabel 4.10 Deel van mensen dat aangeeft zeker meer te fietsen als maatregel wordt genomen (%)	60
Tabel 4.11 Deel van mensen dat aangeeft (misschien) meer te fietsen als maatregel wordt genomen naar fietsbezit (%)	61
Tabel 4.12 Spontaan genoemde maatregelen in Amsterdam om fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken (%)	62
Tabel 4.13 Spontaan genoemde maatregelen in de buurt om fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken (%)	63
Tabel 4.14 Spontaan genoemde maatregelen die in de woonomgeving doorgevoerd zouden moeten worden (%).....	64

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het onderzoek dat in voorliggende rapport beschreven is, richt zich op het fietsbezit en fietsgebruik van de Amsterdamse bevolking van 12 jaar en ouder. Niet alleen het feitelijke fietsbezit en –gebruik is in kaart gebracht, ook motieven voor het al dan niet bezitten en gebruiken van de fiets zijn onderzocht. Daarnaast geeft het onderzoek een beeld van het imago van de fiets bij Amsterdammers van 12 jaar en ouder.

Ongeveer driekwart (77%) van de Amsterdammers van 12 jaar en ouder bezit minimaal één fiets. Niet iedereen gebruikt zijn fiets ook regelmatig. Ongeveer tweederde (67%) van de groep Amsterdammers van 12 jaar en ouder stapt minimaal eens per maand op de fiets, terwijl de helft van de Amsterdammers dagelijks fietst.

Fietsgebruik

De fiets wordt relatief vaak gebruikt door autochtone Nederlanders. Allochtonen fietsen minder vaak dan autochtonen. Met name bewoners met een Marokkaanse, Surinaamse of Turkse achtergrond fietsen minder. Bewoners van Amsterdam-Centrum en omgeving fietsen meer, terwijl de fiets in Amsterdam Zuidoost minder vaak gebruikt wordt. Voor een deel wordt dit verklaard door het verschil in fietsgebruik tussen allochtonen en autochtonen. De binnenstad van Amsterdam kent een relatief laag percentage allochtone inwoners. De fiets wordt naar verhouding vaker gebruikt door personen in de leeftijd van 25 tot 55 jaar. Het aandeel autochtonen in deze groep is hoger dan in de jongere leeftijdsklasse. Jongeren fietsen minder dan 10 jaar geleden. Het hogere aandeel allochtonen onder jongeren nu is hiervoor een mogelijke verklaring. Ouderen fietsen veelal minder om gezondheidsredenen. Fietsgebruik is daarnaast gerelateerd aan inkomen: personen uit huishoudens met een hoger inkomen fietsen meer. Ook hierin spelen etniciteit en leeftijd een rol: autochtonen hebben vaker een hoger inkomen en personen met hogere inkomens zijn relatief vaak tussen de 25 en 55 jaar oud.

Fietsbezit

Bijna een kwart (23%) van de Amsterdamse bevolking van 12 jaar en ouder bezit geen fiets. Een deel van hen (6% van de bevolking van 12 jaar en ouder) kan niet fietsen. De meest genoemde reden van de overige niet-fietsbezitters is dat zij geen fiets nodig hebben. Zij hebben de beschikking over een auto of verplaatsen zich met het openbaar vervoer. Met name het openbaar vervoer is blijikbaar een substituuut voor de fiets: mensen met een abonnement of kortingskaart voor het openbaar vervoer bezitten minder vaak een fiets dan mensen zonder een dergelijk vervoersbewijs. Personen met een rijbewijs bezitten daarentegen vaker een fiets dan personen zonder rijbewijs. Naast het argument geen fiets nodig te hebben, zeggen ook veel mensen niet van fietsen te houden. Deze beide meest genoemde redenen om

geen fiets te bezitten worden met name door allochtonen naar voren gebracht. Autochtonen voeren relatief vaak redenen als verkeersonveiligheid en gezondheidsproblemen aan om geen fiets te bezitten. Het risico van diefstal wordt door 12% van de niet-fietsbezitters als reden genoemd om geen fiets te hebben.

Fietsendiefstal

Fietsendiefstal is een begrip waarvoor verschillende definities mogelijk zijn. Schattingen over het aantal gestolen fietsen in Amsterdam lopen daardoor onvermijdelijk uiteen. Op basis van het huidige onderzoek wordt geschat dat in een periode van een jaar voorafgaand aan het onderzoek 150.000 Amsterdammers van 12 jaar en ouder slachtoffer geworden zijn van fietsendiefstal.

Fietsen naar ... het werk, de studie, de winkel, de vrije tijd

De fiets wordt relatief veel gebruikt voor woon-werkverkeer en voor vervoer als men gaat winkelen. Het fietsgebruik in ketenmobiliteit is ook het grootst in het woon-werkverkeer. Opvallend is dat de groep schoolgaanden en studenten, die vanwege hun leeftijd relatief weinig met de auto reizen, vaak het openbaar vervoer kiezen. Deze groep fietst minder dan de werkenden.

Fietsers zeggen in meerderheid voor het rijwiel te kiezen omdat zij dan sneller op de plaats van bestemming zijn. Ook het onafhankelijk zijn van OV-dienstregelingen speelt een rol. Fietsers willen blijkbaar snel op de plaats van bestemming zijn en wachten niet graag op de tram of bus. Opvallend is dat met name fietsers die grotere afstanden afleggen relatief vaak het gezondheidsaspect noemen als reden om te gaan fietsen.

Personen die zich over relatief korte afstanden niet met de fiets verplaatsen, beargumenteren dit vooral met het gebrek aan comfort op de fiets: op de fiets staat men bloot aan weersomstandigheden en kleren kunnen vies worden. Met name als afstanden korter dan vijf kilometer niet op de fiets worden afgelegd wordt gebrek aan comfort op de fiets als argument gebruikt. Automobilisten zijn bovendien van mening dat zij met de auto sneller zijn dan op de fiets. Als men gaat winkelen is ook het ontbreken van de mogelijkheid om op de fiets (veel) bagage mee te nemen vaak bepalend in de keuze voor de auto. Mensen die met het openbaar vervoer over korte afstanden reizen vinden hun bestemming vaak hoe dan ook te ver om te fietsen. Scholieren en studenten geven daarnaast vaak als reden op dat zij al een abonnement of OV-jaarkaart hebben. Het risico van fietsendiefstal wordt vooral bij verplaatsingen naar vrijetijdsbestemmingen en naar winkelgebieden als argument aangevoerd om het OV te nemen.

Fietsen geniet onder Amsterdammers van 12 jaar en ouder een positief imago. Een meerderheid (63%) vindt bijvoorbeeld dat fietsen bij hen past en de meeste respondenten zijn het oneens met de stellingen dat je alleen bij mooi weer fietst of dat je alleen fietst als je geen geld hebt. De fiets is een volwaardig en

geaccepteerd vervoermiddel. Het risico van fietsendiefstal is de smet op het blazen van de fiets. Een belangrijk deel van de bevolking (60%) is het eens met de stelling dat je fiets steeds wordt gestolen.

Niet verrassend hebben fietsbezitters een positievere attitude ten aanzien van het fietsen dan de groep niet-fietsbezitters. Deze laatste groep ziet vaker negatieve kanten aan het fietsen in Amsterdam, zoals gevaar in het verkeer en het risico van diefstal. Hetzelfde geldt voor allochtonen, jongeren, ouderen en lager opgeleiden, kortom de groepen die minder fietsen. Met andere woorden: er is een relatie tussen attitude en gedrag.

Wat wil de Amsterdammer

Zes van de tien Amsterdammers willen meer ruimte voor de fietser op straat. Er is echter geen meerderheid te vinden die vindt dat deze extra ruimte voor de fietser ten koste moet gaan van de ruimte voor de auto: 44% van de Amsterdammers vindt dat de fietser meer ruimte moet krijgen ten koste van de auto.

In Amsterdam is de afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen om het fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken. De Amsterdammers weten vooral de aanleg van vrijliggende fietspaden te noemen. Respondenten zouden deze vrijliggende fietspaden ook graag in de eigen woonomgeving toegepast zien worden. Daarnaast wil men ook graag meer fietsenstallingen en fietsenrekken. Dit sluit aan bij de bevinding dat meer dan 60% van de Amsterdammers verwacht dat de aanleg van vrijliggende fietspaden en de aanleg van fietsenstallingen (bij bijvoorbeeld stations en winkelvoorzieningen) een positief effect op het fietsgebruik zullen hebben. Tegelijkertijd komt uit het onderzoek naar voren dat de aanwezigheid van fietsenstallingen op bestemmingen geen invloed lijkt te hebben op de keuze om de fiets te nemen. Er wordt niet méér gefietst naar bestemmingen met fietsenstallingen dan naar bestemmingen zonder stallingen. In dit verband is het interessant te vermelden dat onderzoek¹ naar besluitvorming omtrent vervoerskeuze heeft aangetoond dat gedrag vaak een zaak van gewoonte is. Vaak wordt ervan uitgegaan dat gedrag voorspeld wordt door min of meer rationele afwegingen die leiden tot een bepaalde gedragsintentie². (In dit onderzoek: de aanwezigheid van een stalling zal ertoe leiden dat men op de fiets gaat.) Als echter de keuze van een vervoermiddel in hoge mate wordt bepaald door gewoontes en eerder gedrag, dan valt te betwijfelen of deze gedragsintentie daadwerkelijk wordt omgezet in gedrag (-sverandering).

¹ Zie bijvoorbeeld: Aarts, H., Verplanken, B., & Van Knippenberg, A. (1998). Predicting behavior from actions in the past: Repeated decision making or a matter of habit? *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 1355-1374.

² Aizen, I. (1991). Theory of planned Behavior: *Organizational Behavior and Human Processes*, 50, 179-211.

1. INLEIDING

1.1 ACHTERGROND

Van oudsher is de fiets in Amsterdam een belangrijk vervoermiddel. Fietsen is niet alleen milieuvriendelijk en gezond, maar fietsen leggen zowel rijdend als gestald relatief weinig beslag op de openbare ruimte vergeleken met auto en openbaar vervoer. Daarnaast vormen fietsers nauwelijks een gevaar voor andere weggebruikers. De fiets is in Amsterdam dan ook een belangrijk vervoermiddel, omdat hij bijdraagt aan de bereikbaarheid in en van de stad zonder de leefbaarheid aan te tasten.

Daarom stimuleert de gemeente het fietsgebruik in Amsterdam. De dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) is belast met het ontwikkelen van het fietsbeleid, dat ertoe moet leiden dat fietsende Amsterdammers blijven fietsen en dat niet-fietsers worden overgehaald te gaan fietsen. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het gemeentelijk fietsbeleid.

Om deze doelstelling te realiseren heeft de gemeente zes speerpunten van beleid geformuleerd. Zo wordt gestreefd naar een duurzaam fietsbeleid, dat erop gericht is de fiets tot een volwaardig vervoermiddel te maken. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een uitgebreid en samenhangend netwerk van veilige fietsroutes is: het Hoofdnet Fiets. Verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel van de gemeente. Op plaatsen waar veel ongelukken gebeuren ('black spots') zijn fietsers vaak het slachtoffer. De gemeente pakt deze in samenwerking met de stadsdelen aan. Daarvoor heeft dIVV de Werkgroep Black Spots opgericht.

Fietsdiefstal is een groot probleem in Amsterdam. Veel Amsterdammers fietsen om die reden niet meer of ze fietsen op een zeer slecht onderhouden rijwiel, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. Samen met het openbaar ministerie, politie en fietsbranche probeert de gemeente de fietsdiefstal aan te pakken. Aandachtspunten hierbij zijn controle en toezicht, registratie, handhaving en stallen. De gemeente heeft vooral een taak bij het realiseren van stallingen. dIVV werkt aan de totstandkoming van een netwerk van stallingen, onder de naam Locker. Dit zijn bewaakte stallingen met een goede dienstverlening en een uniforme uitstraling. De komende jaren komen er meer bewaakte Lockerstallingen.

Eenderde van de Amsterdammers gebruikt de auto voor korte afstanden (tot 2,5 – 5 km), die ook goed te fietsen zijn. Door fietsen aantrekkelijker te maken probeert de gemeente deze Amsterdammers te bewegen te gaan fietsen op deze korte afstanden. Fietsen wordt aantrekkelijker als er veilige, comfortabele en snelle fietsroutes zijn met een goede bewegwijzering. De gemeente werkt in samenwerking met de stadsdelen hieraan door Hoofdnet Fietsroutes in hoge kwaliteit uit te voeren.

Eén van de manieren om het autogebruik in de stad te beperken is ketenmobiliteit te stimuleren. Bekend is de combinatie auto – openbaar vervoer op P + R-terreinen. Een nieuwe mogelijkheid is de combinatie autoparkeren en fietsen door Park + Bike aan te bieden: verhuur van fietsen bij parkeervoorzieningen. Een Park + Bike voorziening functioneert al bij P+R-garage Olympisch Stadion. In 2003 start een tweede experiment bij het P+R-terrein Sloterdijk.

Ter ondersteuning van het gemeentelijk fietsbeleid en (zo nodig) voor de ontwikkeling van nieuw fietsbeleid wenst dIVV meer inzicht in het fietsgebruik en de motieven om te fietsen in Amsterdam. Vandaar dat zij O+S opdracht heeft gegeven hiernaar onderzoek te verrichten. Het rapport, dat voor u ligt, geeft de resultaten van dit onderzoek weer.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN

In 1991 en 1992 is door O+S, in opdracht van de dienst Ruimtelijke Ordening, een grootschalig onderzoek naar het fietsgebruik in de agglomeratie Amsterdam uitgevoerd. De enquête die in 1991/1992 is verricht, is als uitgangspunt voor het huidige onderzoek genomen.

De doelstellingen voor het onderzoek zijn als volgt geformuleerd:

- *Inzicht verschaffen in fietsbezit, fietsgebruik en het imago van fietsgebruik in Amsterdam*
- *Inzicht verschaffen in motieven die een rol spelen bij het fietsbezit en fietsgebruik*
- *Deze motieven relateren aan reismotieven, afstanden en achtergrondvariabelen.*

Om deze inzichten te verschaffen moet het onderzoek antwoord geven op de volgende vragen:

Fietsbezit en fietsgebruik

- Welk deel van de Amsterdamse bevolking bezit en gebruikt een fiets?
- Wat zijn de redenen om geen fiets te bezitten?
- Wat is de relatie fietsbezit en autobeschikbaarheid?
- Wat is de omvang van fietsendiefstal in Amsterdam?

Fietsgebruik naar vervoersmotief

Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende verplaatsingsmotieven, te weten woon-werkverplaatsingen, woon-studieverplaatsingen, en verplaatsingen om te gaan winkelen of bestemmingen ten behoeve van vrijetijdsbesteding.

- Welk deel van deze verplaatsingen wordt met de fiets gedaan?
- Waarom worden deze verplaatsingen al dan niet met de fiets gedaan?

- Gebruikt men de fiets in het voor- of natransport?
- Stimuleert de aanwezigheid van een fietsenstalling op de eindbestemming het fietsgebruik?

Ruimte voor de fiets

- In hoeverre worden mensen naar eigen zeggen beïnvloed door maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik?
- Welke attitude heeft men ten aanzien van het fietsen, zowel in algemene zin als persoonlijk?
- Welke reeds genomen maatregelen om fietsgebruik te stimuleren herkent men als zodanig?

1.3 OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

Doelgroep en steekproeftrekking

Het onderzoek richt zich op potentiële fietsers in Amsterdam. De doelgroep van dit onderzoek bestaat daarom uit alle inwoners van de gemeente Amsterdam die mogelijk als fietser kunnen deelnemen aan het Amsterdamse verkeer. Het gaat om individuele personen, zowel fietsers als niet-fietsers. De doelgroep is grotendeels telefonisch benaderd. Telefonische benadering heeft als consequentie dat alleen personen van 12 jaar en ouder benaderd zijn.

Zo'n 48 procent van de Amsterdamse bevolking is van allochtone afkomst. Voor kinderen onder twaalf jaar geldt dat bijna 65% van allochtone afkomst is. De verwachting voor 2020 is dat dan ongeveer 42% van de bevolking uit autochtone Nederlanders bestaat. Uit andere onderzoeken blijkt dat allochtonen relatief weinig de fiets pakken. Wil men een goed beeld krijgen van het (toekomstige) fietsgebruik van *de* Amsterdammer en zijn attitude over het gebruik van de fiets, dan kan deze grote groep niet genegeerd worden. De ervaring leert echter dat deze groep zowel telefonisch als schriftelijk moeilijk te benaderen is. Daarom zijn er naast de telefonische enquête een aantal straatinterviews met Amsterdammers van allochtone afkomst afgenomen.

Voor de telefonische enquête is er een steekproef getrokken uit het KPN-bestand. Aangenomen is dat fietsgedrag deels afhankelijk is van de geografische ligging van het woonadres. De streekproef is daarom gestratificeerd naar de verschillende delen van de stad op basis van postcodes. Uitgangspunt bij deze stratificatie was het aantal inwoners van 12 jaar en ouder dat in een bepaald deel van de stad woont. O+S heeft Amsterdam ingedeeld in zeven gebieden. Uit elk van deze delen van de stad zijn afhankelijk van het aantal inwoners zo'n 200 tot 350 willekeurige personen van 12 jaar of ouder geënquêteerd. In totaal zijn er ongeveer 2.000 personen telefonisch geïnterviewd. De indeling van de stadsdelen in zeven groepen is hieronder weergegeven.

Tabel 1.1: Telefonische respons naar deelgebied

Gebied	stadsdelen	respons
1. Centrum	Amsterdam-Centrum	227
2. West	Westerpark, Westpoort, Oud-West, Bos en Lommer, De Baarsjes	362
3. Oost	Zeeburg, Oost/Watergraafsmeer	260
4. Noord	Amsterdam-Noord	231
5. Westelijke Tuinsteden	Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld	334
6. Zuidoost	Zuidoost	221
7. Zuid	Amsterdam Oud-Zuid, Zuideramstel	366
Totaal		2001

De straatinterviews zijn afgenomen met willekeurige allochtone voorbijgangers. Om een afspiegeling van de allochtone Amsterdamse bevolking te krijgen is er naar gestreefd om ten minste circa 100 Turken, Marokkanen en Surinamers/Antillianen te interviewen.

Benaderingswijze

Het KPN-bestand, dat dienst deed als steekproefkader, is een huishoudenbestand. Een huishouden heeft doorgaans maar één telefoonaansluiting. De onderzoeksresultaten zijn echter gerapporteerd op persoonsniveau. Daarom vroegen de enquêteurs naar de persoon in het huishouden die voldoet aan het leeftijds criterium (12 jaar of ouder) en die het laatst jarig is geweest. Op deze wijze werden zowel hoofdbewoners als bijvoorbeeld inwonende kinderen geënquêteerd en werd voorkomen dat personen die relatief veel thuis zijn (o.a. ouderen, huisvrouwen, niet-werkenden) in de steekproef oververtegenwoordigd zijn.

De straatinterviews met allochtone Amsterdammers zijn op een aantal verschillende locaties in Amsterdam afgenomen. Er is veelal gekozen voor winkelgebieden. Daar is het mogelijk om makkelijk mensen aan te spreken.

De telefonische- en straatinterviews vonden plaats in de periode december 2002 – januari 2003.

Responsverantwoording en weging

Het aantal respondenten op basis van de telefonische enquête bedraagt 2.001. Zoals gezegd zijn in een telefonische enquête allochtone Amsterdammers vaak ondervertegenwoordigd. Daarom zijn aanvullend op straat allochtone bewoners van Amsterdam geïnterviewd. Dit heeft nog eens 261 bruikbare face-to-face interviews opgeleverd. Deze 261 geënquêteerde allochtonen zijn samengevoegd met de 2.001 respondenten uit het telefonisch onderzoek. Daarbij zijn de onderzoeksresultaten gewogen op de

verdeling over de deelgebieden en op de verdeling allochtone/autochtone Amsterdammers. Bovendien is gecontroleerd of het onderzoeksbestand voldoende representatief is wat betreft de verdeling naar leeftijd en geslacht. Dat blijkt inderdaad het geval te zijn.

In bijlage 1 zijn tabellen opgenomen met de verdeling van de respons naar de achtergrondvariabelen leeftijd, etniciteit, opleiding, inkomen, geslacht en huishoudsamenstelling.

1.4 LEESWIJZER

Het tweede hoofdstuk zal de onderzoeksresultaten ten aanzien van het fietsbezit en fietsgebruik in Amsterdam in kaart brengen. Tevens zal daar aandacht worden besteed aan autobeschikbaarheid en fietsendiefstal. Het derde hoofdstuk beschrijft het fietsgebruik naar vier onderscheiden vervoersmotieven, te weten het woon-werkverkeer; woon-studieverplaatsingen; winkelen en vrijetijdsbestemmingen. Hoofdstuk vier behandelt de attitude van Amsterdammers ten aanzien van fietsgebruik en ten aanzien van maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Tot slot zullen de belangrijkste bevindingen van het onderzoek worden samengevat.

Waar mogelijk wordt met behulp van tekstkaders een vergelijking gemaakt tussen de huidige onderzoeksresultaten en die uit het onderzoek uit 1991/1992.

2. FIETSBEZIT EN FIETSGEBRUIK

2.1 INLEIDING

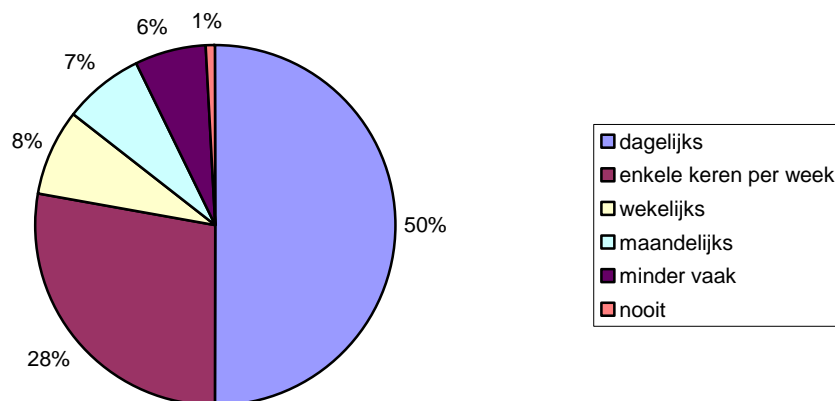
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het fietsbezit en fietsgebruik van de Amsterdamse bevolking. Er wordt aandacht besteed aan het percentage van de bevolking dat een fiets bezit en deze gebruikt en hoe fietsbezit en –gebruik verspreid zijn over de verschillende delen van de stad en de verschillende bevolkingsgroepen. Daarnaast wordt ingegaan op redenen voor het niet-bezitten van een fiets. Voorts wordt in dit hoofdstuk de relatie tussen autobeschikbaarheid, OV-abonnementschap en fietsbezit en –gebruik beschreven. Tot slot wordt in dit hoofdstuk ingegaan op fietsendiefstal.

2.2 FIETSBEZIT EN –GEBRUIK NAAR ACHTERGRONDKENMERKEN

Iedereen met één of meerdere bruikbare fietsen in zijn of haar bezit wordt als fietsbezitter aangemerkt. Bijna vier van de vijf Amsterdammers (77%) van 12 jaar of ouder heeft minimaal één bruikbare fiets ter beschikking. Niet alle fietsbezitters gebruiken deze ook regelmatig. Daarom wordt in dit rapport onderscheid gemaakt naar fietsers en niet-fietsers. In deze paragraaf worden de fietsbezitters onderscheiden naar degenen die regelmatig of zo nu en dan op de fiets stappen en zij die minder vaak of vrijwel nooit de fiets gebruiken. Zij die hun fiets eens per maand of vaker gebruiken zijn in dit rapport gerekend tot de fietsers. Personen die geen fiets hebben of minder dan eens per maand fietsen worden beschouwd als niet-fietsers. Vanzelfsprekend ligt het fietsgebruik wat lager dan het fietsbezit in Amsterdam. Tweederde (67%) van de Amsterdamse bevolking van 12 jaar en ouder stapt regelmatig op de fiets. Dit zijn ongeveer 430.000 personen.

Figuur 2.1 laat zien hoe vaak fietsbezitters op de fiets stappen. De meeste fietsbezitters gebruiken de fiets intensief. De helft van de Amsterdamse fietsers gebruikt het rijwiel dagelijks. Bijna 86% van de fietsbezitters gebruikt zijn of haar fiets minimaal eens in de week. Zo'n 7% van de fietsbezitters gebruikt de fiets nauwelijks of nooit.

Figuur 2.1: frequentie fietsgebruik van fietsbezitters (percentages)



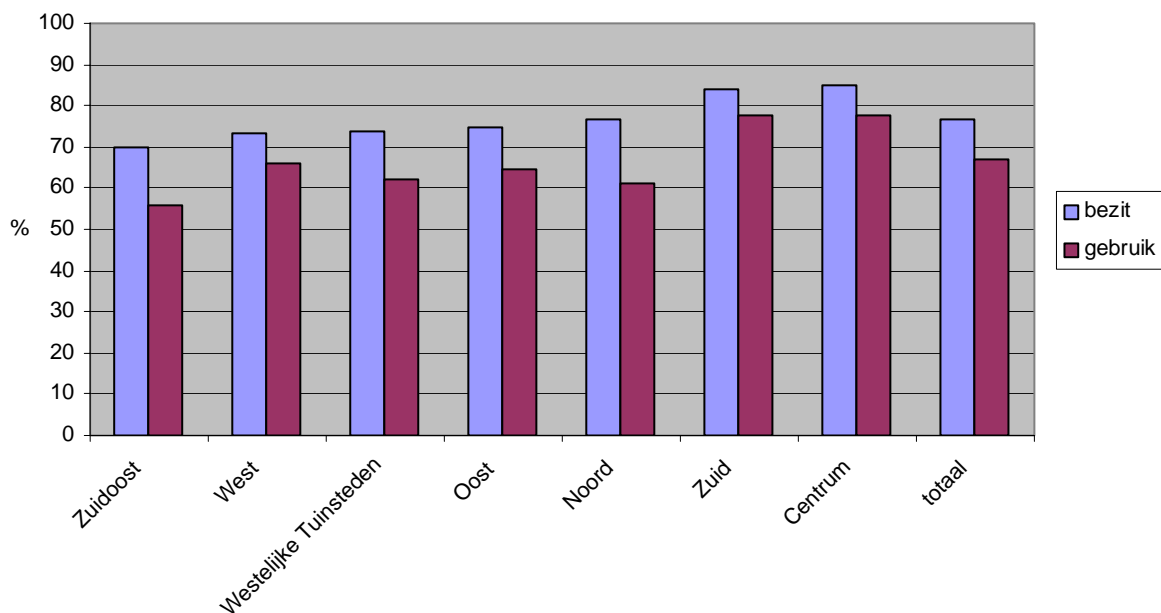
Deze paragraaf relateert zowel fietsbezit als fietsgebruik aan de volgende achtergrondkenmerken:

- deelgebied waarin men woont
- etniciteit
- leeftijd en
- netto inkomen

Deelgebied

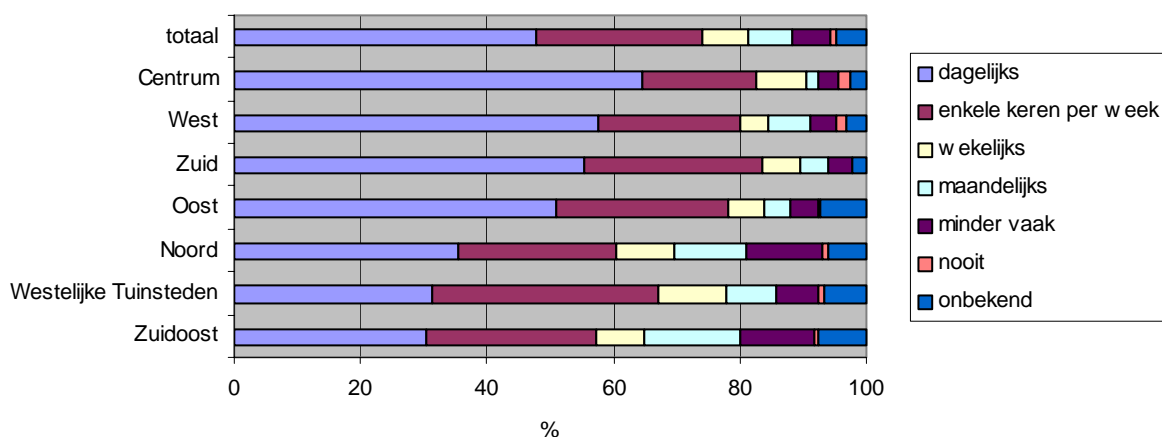
Het fietsbezit is wijdverspreid binnen Amsterdam. In Amsterdam-Centrum wonen relatief de meeste fietsbezitters (85%). Zuidoost telt relatief het kleinste aantal fietsbezitters (70%). Over het algemeen is het fietsgebruik gerelateerd aan het fietsbezit. Zo is het percentage fietsers ook het hoogst onder de bevolking van deelgebied Centrum: bijna 78% van de bevolking fietst daar regelmatig. In Zuidoost is het percentage fietsers het laagst: daar fietst 56% minimaal eens per maand. Tabel B2-1 in de bijlage laat de absolute aantallen inwoners van 12 jaar en ouder zien die een fiets bezitten en deze regelmatig gebruiken.

Figuur 2.2 Fietsbezit en -gebruik naar deelgebied (percentages)



Figuur 2.3 laat zien dat bewoners met een fiets in deelgebied Centrum hun fiets het meest intensief gebruiken. Ook in West, Zuid en Oost wordt frequent gebruik gemaakt van de beschikbare fietsen. Bewoners van Noord, Zuidoost en de Westelijke Tuinsteden maken relatief minder vaak gebruik van hun fiets. Het relatief lage bezit en gebruik in Zuidoost en de Westelijke Tuinsteden houdt verband met de relatief hoge aantallen allochtonen inwoners in die deelgebieden. In de volgende subparagraaf wordt daar verder op in gegaan.

Figuur 2.3: Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar deelgebied (percentages)

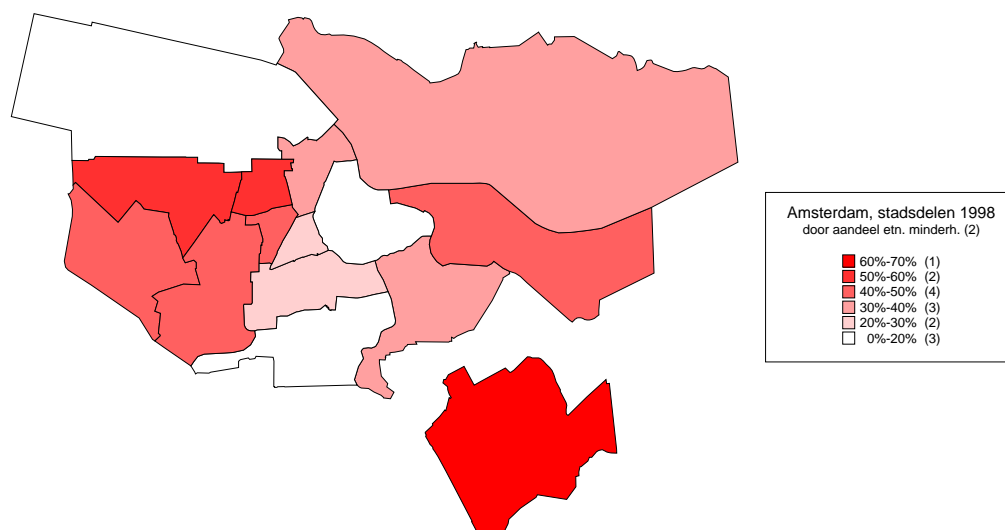


Ook uit het onderzoek van tien jaar geleden kwam naar voren dat fietsbezit in de Binnenstad het grootst was (82%). In de wijken die rondom het centrum liggen (“vooorlogse wijken”) was het bezit toen het laagst (73%). In de “periferie” (Noord, Zuidoost en de westelijke tuinsteden) had 77% van de inwoners een fiets. De relatieve toename van het fietsbezit in de vooroorlogse wijken is wellicht te verklaren door het uitdijen van het centrum. Uit onderzoek blijkt dat in deze wijken steeds meer mensen wonen die zich richten op de binnenstad en dezelfde socio-economische achtergrond hebben als de binnenstadbewoners. Bewoners van de vooroorlogse wijken (lees: allochtonen) verhuizen op hun beurt steeds verder naar de periferie, waar huizen relatief groter en goedkoper zijn.

Etniciteit

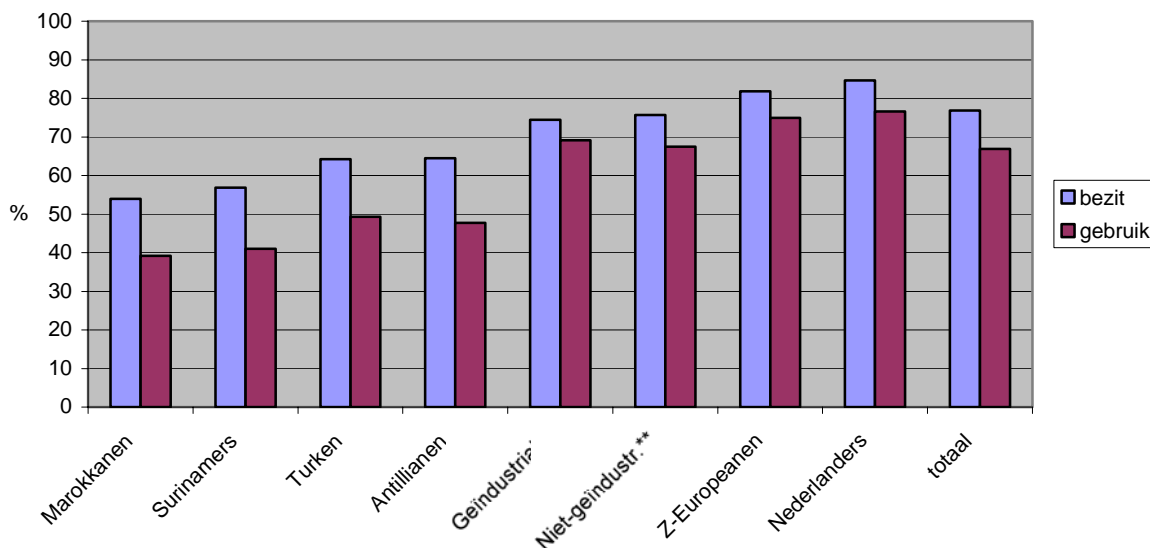
Figuur 2.4 laat zien dat er aanzienlijke verschillen zijn in de aandelen allochtonen die in de verschillende stadsdelen wonen. Met name in Zuidoost en in de Westelijke tuinsteden maken etnische minderheden een relatief groot deel uit van de daar woonachtige bevolking. In stadsdelen Amsterdam-Centrum en Zuideramstel is het aandeel allochtonen kleiner. Deze onevenwichtige verdeling draagt bij aan het hierboven geconstateerde verschil in fietsbezit en –gebruik tussen de onderscheiden deelgebieden. Er zijn namelijk grote verschillen wat betreft fietsbezit en –gebruik tussen de verschillende etnische bevolkingsgroepen in Amsterdam (figuur 2.5).

Figuur 2.4: Aandeel etnische minderheden naar stadsdelen, 1 januari 2002



Nederlanders bezitten relatief vaak een fiets. Bijna 85% van hen zegt één of meerdere fietsen te bezitten. Mensen uit de drie grootste etnische minderheidsgroepen (Turken, Marokkanen en de groep Surinamers) bezitten relatief veel minder vaak een fiets. Met name onder de groep Marokkanen en Surinamers zijn relatief weinig fietsbezitters. Figuur 2.5 laat verder zien dat vooral autochtone Amsterdammers veel fietsen. Ruim driekwart van hen gebruikt regelmatig de fiets. Personen uit andere etnische groepen fietsen relatief minder. Met name veel mensen uit de drie grootste etnische minderheidsgroepen fietsen niet.

Figuur 2.5 Fietsbezit en –gebruik naar etnische groep (percentages)

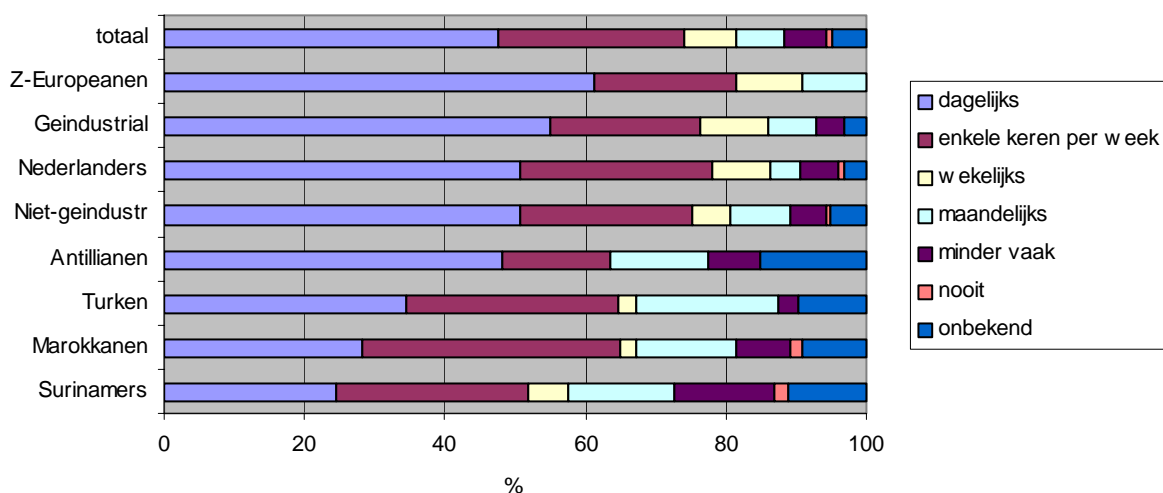


* Geïndustrialiseerden: personen afkomstig uit de zogenaamde A2-landen (Noordwest-Europa, Noord-Amerika, Australië, Nieuw-Zeeland, Japan en voormalig Nederlands-Indië.

**Overig niet-geïndustrialiseerden: personen uit de zogenaamde B-landen (Oost-Europa, Midden- en Zuid Amerika, Azië en Afrika)

Personen uit de drie grote etnische groepen bezitten niet alleen minder vaak een fiets maar gebruiken deze als zij er één hebben ook relatief minder vaak (figuur 2.6). Ook Antillianen gebruiken relatief minder vaak hun fiets. Van de andere etnische groepen gebruikt minimaal 80% van de fietsbezitters de fiets enkele keren per week of vaker.

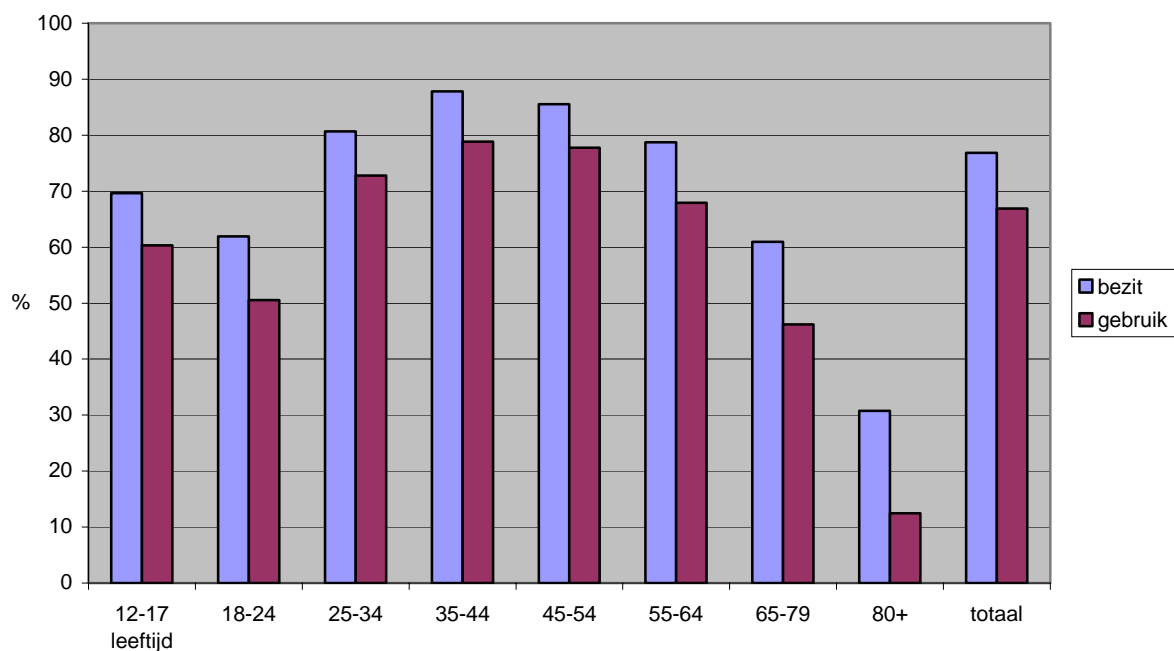
Figuur 2.6 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar etniciteit (percentages)



Leeftijd

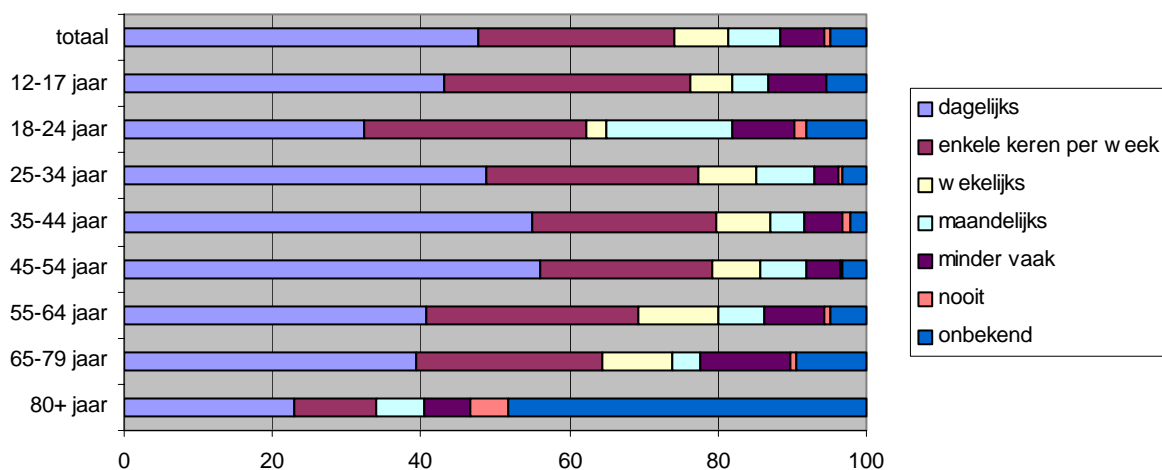
Als fietsbezit en –gebruik worden afgezet tegen leeftijd (figuur 2.7) valt op dat zowel het fietsbezit als gebruik onder de verschillende leeftijdsgroepen varieert. Wat vooral opvalt is dat het fietsbezit en –gebruik onder jongeren tot 24 jaar achterblijft bij het fietsbezit en –gebruik van de rest van de bevolking. Een mogelijke verklaring voor het lage fietsgebruik onder jongeren is het feit dat veel jongeren schoolgaand zijn of studeren en zodoende de beschikking hebben over een OV-jaarkaart. Een andere verklaring is dat het aandeel allochtonen onder jongeren groter is dan onder andere leeftijdsgroepen en daarmee ook het aandeel niet-fietsers. Mensen in de leeftijd van 25 tot 54 jaar zijn relatief vaker in het bezit van een fiets dan mensen in andere leeftijdsgroepen. Boven de 55 jaar neemt het fietsbezit steeds verder af naarmate mensen ouder zijn. Het gebruik van de fiets neemt nog sterker af.

Figuur 2.7 Fietsbezit en –gebruik naar leeftijdsgroepen (percentages)



Ook figuur 2.8 laat zien dat fietsbezitters in de leeftijdscategorie 25 tot en met 54 jaar het meest frequent hun fiets gebruiken. Bijna de helft van de fietsbezitters van 80 jaar en ouder heeft de vraag hoe vaak zij op de fiets stappen niet beantwoord. Toch stapt ruim een vijfde van de fietsbezitters van 80-plus (zo'n 1750 mensen) nog dagelijks op de fiets.

Figuur 2.8 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar leeftijdsgroepen(percentages)

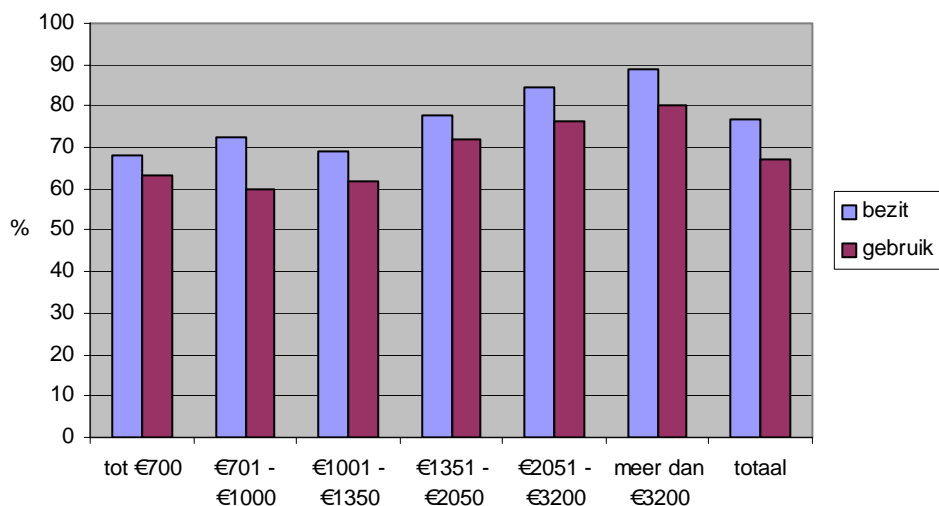


Tien jaar geleden was het fietsbezit onder jongeren hoog. Van de groep 12-15 jarigen bezat 95% een fiets. De groep 16 tot 18-jarigen bleef toen met 79% wel al achter bij de andere leeftijdscategorieën. Volgens de huidige onderzoeksgegevens heeft nu 84% van de groep 12-15 jarigen een fiets. Van de 16 tot 18 jarigen bezit nu slechts 55% een fiets. De verschillen tussen toen en nu kunnen deels verklaard worden door het toenemende aandeel allochtonen onder de jeugdige bevolking. Een andere verklaring voor het verschil is het feit dat het onderzoek van 10 jaar geleden zich richtte op Amsterdam én randgemeenten. In de randgemeenten wonen relatief minder allochtonen en bezitten meer mensen een fiets. Bovendien werd toen geen aandacht besteed aan de ondervertegenwoordiging van allochtonen in de respons.

Inkomen

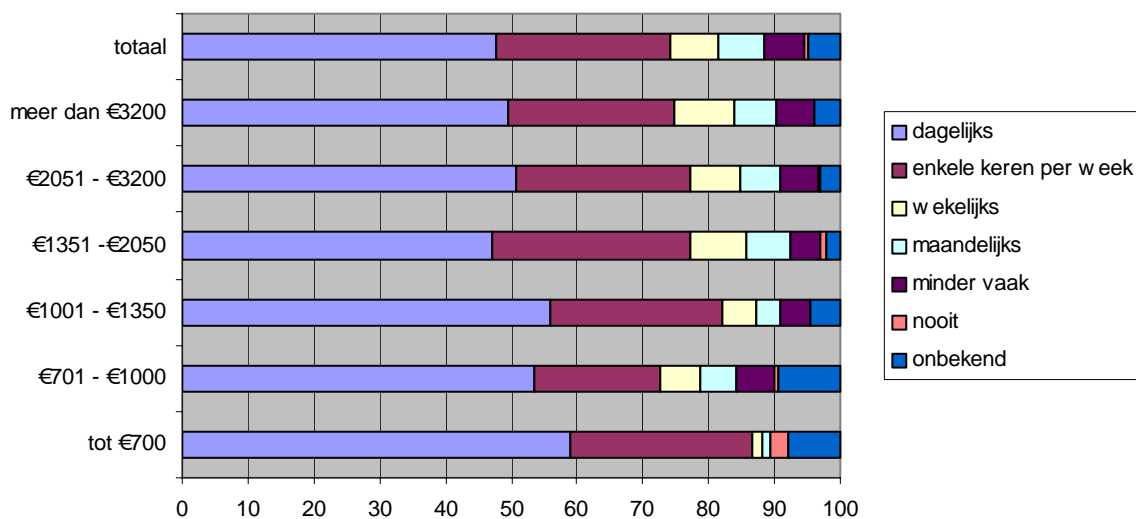
Verondersteld wordt dat fietsbezit en –gebruik verband houden met inkomen. In het onderzoek is respondenten daarom gevraagd naar het netto huishoudinkomen per maand. Figuur 2.9 laat zien dat er een relatie is tussen fietsbezit en huishoudinkomen. Tussen inkomen en fietsgebruik bestaat eenzelfde relatie. Personen uit een huishouden met hogere inkomens hebben relatief vaak een fiets ter beschikking en gebruiken deze ook vaker. Van de personen met het laagste huishoudinkomen (tot €700,- netto per maand) heeft nog geen 70% een fiets. Het fietsbezit komt pas boven het gemiddelde uit bij personen die deel uit maken van een huishouden met een netto inkomen van boven de €1350. Personen in de hoogste inkomenscategorie bezitten relatief vaak één of meerdere fietsen.

Figuur 2.9 Fietsbezit en –gebruik naar netto huishoudinkomen per maand (percentages)



Uit figuur 2.10 komt naar voren dat de frequentie van fietsgebruik voor de verschillende inkomensgroepen niet veel verschilt. Fietsbezitters in de laagste inkomensgroep gebruiken de fiets relatief vaker dan personen uit de andere inkomensgroepen.

Figuur 2.10 Frequentie fietsgebruik van fietsbezitters naar netto huishoudinkomen per maand (percentages)



2.3 BEZIT EN GEBRUIK NAAR FIETSTYPEN

De meeste Amsterdammers met een fiets bezitten een niet al te dure fiets (tabel 2.11). Bijna de helft van de fietsbezitters (48%) heeft een eenvoudige degelijke fiets. Nog eens een derde van de fietsbezitters (32%) heeft een oude eenvoudige fiets ('oud barrel'). Bijna tweederde (63%) van het totale aantal fietsen in Amsterdam bestaat uit minder dure fietsen. Fietsen in de categorie 'andere fiets' zijn in de meeste gevallen vouwfietsen. In totaal zijn er zo'n 540.000 fietsen in Amsterdams bezit. Een fietsbezitter in Amsterdam heeft gemiddeld 1,27 fietsen.

Tabel 2.11 Type fiets dat men bezit

	Percentage	Percentage	absoluut
	fietsbezitters	fietsen	
eenvoudige degelijke fiets (waarde €150 - €400)	48	38	204.000
'oud barrel'	32	25	134.600
racefiets/sportfiets	29	22	121.000
duurdere degelijke fiets (boven de €400)	15	12	63.400
andere fiets	4	3	15.800
totaal	127	100	538.800

Tabel 2.12 laat zien waarvoor eigenaren van verschillende typen fietsen hun fiets gebruiken. Zo gebruikt 48% van de eigenaren van een duurdere fiets deze fiets onder andere voor sport en vrijetijdsdoeleinden. Respondenten konden uiteraard meerdere gebruiksdoelen voor hun fiets opgeven, vandaar dat de kolommen in de tabel optellen tot meer dan 100%. Sportfietsen e.d. worden zoals verwacht relatief vaak voor vrije tijdsdoeleinden gebruikt. Waarschijnlijk vanwege hun kwetsbare karakter worden sportfietsen relatief minder gebruikt voor het woon-werk verkeer en om er mee naar de stad te gaan. Eenvoudige fietsen en vooral 'oude barrels' worden juist vaker gebruikt om er mee naar de stad te gaan. Duurdere fietsen worden vergeleken met andere typen fietsen vaker gebruikt voor het woon-werkverkeer.

Tabel 2.12 Fietsgebruik naar type fiets en gebruiksdoel (%)

	Sportfiets etc.	Duurdere fiets	Eenvoudige fiets	'oud barrel'
sport en vrije tijd	69	48	41	33
woon-werk verkeer	22	39	35	34
woon- school verkeer	5	10	10	7
om mee de stad in te gaan, winkelen	20	45	60	63
anders	8	13	11	11
gebruik (deze) fiets nooit (meer)	5	6	4	4
totaal	129	161	161	152

Sport- en racefietsen worden minder vaak gebruikt dan de andere typen fietsen. Ongeveer één op de vijf eigenaren van een sport- of racefiets gebruikt deze fiets dagelijks. Van de eigenaren van andere typen fietsen gebruikt ongeveer de helft de betreffende fiets dagelijks. Sport- en racefietsen worden nauwelijks op straat gestald. Tweederde van deze fietsen wordt in een berging bij huis gestald. Bijna een kwart (23%) van deze fietsen wordt in huis zelf gestald, hetzij in de woonruimte, hetzij in trappenhuis, hal, gang of op het balkon. Fietsen van andere typen worden in meerderheid ook in een berging of iets dergelijks geparkeerd. Naarmate de fiets goedkoper is wordt hij relatief vaker op straat gestald. Zo staat 41% van de 'oude barrels' op straat terwijl 46% in een box of iets dergelijks gestald wordt. Voor de duurere fietsen zijn deze percentages respectievelijk 20% en 63%.

2.4 ONDERHOUD

De meeste fietsbezitters geven jaarlijks niet meer uit dan 50 euro aan onderhoud voor hun fiets. Ongeveer één op de vijf van de respondenten met een fiets geeft jaarlijks wel meer uit dan 50 euro terwijl eveneens 20% zegt geen enkele euro uit te geven aan onderhoud voor de fiets. Gemiddeld geeft men zo'n 45 euro per jaar uit aan zijn of haar fiets.

Tabel 2.13 Jaarlijkse uitgaven aan onderhoud aan de fiets (percentages fietsbezitters)

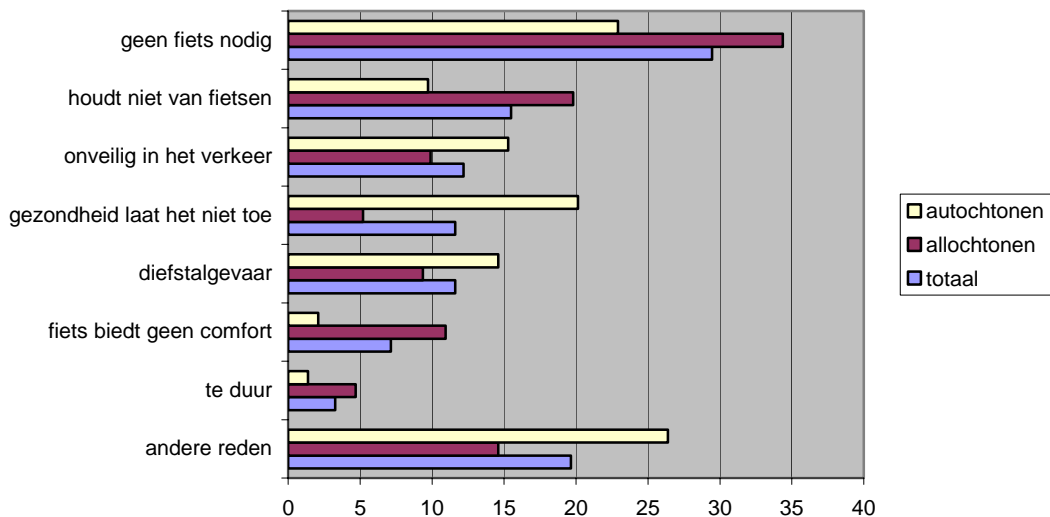
tot en met 10 euro	28
11 tot en met 50 euro	39
meer dan 50 euro	19
weet niet, geen antwoord	14
Totaal	100

2.5 NIET-FIETSBEZITTERS

Zo'n 23% van de Amsterdammers bezit geen fiets. Ongeveer 6% van de respondenten zegt niet te kunnen fietsen. Zij die geen fiets bezitten maar wel kunnen fietsen (ongeveer 16% van de Amsterdammers) is gevraagd naar de belangrijkste redenen waarom zij geen fiets bezitten. Respondenten konden meerdere antwoorden geven. De meeste van hen (29%) geven aan dat zij geen fiets bezitten omdat zij dit niet nodig achten (figuur 2.13). Zij redeneren dat zij zich op een andere manier kunnen verplaatsen, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer. De reden die op één na het meest genoemd wordt, is dat men niet van fietsen houdt (ruim 15%). Deze beide argumenten worden met name door allochtone Amsterdammers genoemd. Autochtonen vinden vaker hun gezondheid een reden om geen fiets te bezitten. Zo'n 12% van de niet-fietsbezitters noemt de onveiligheid in het verkeer als reden om geen fiets te hebben. Ook relatief veel mensen noemen het risico van diefstal als reden om geen fiets te bezitten. Zo'n 8% noemt het diefstalgevaar in het algemeen als reden en bijna 7% vindt (ook) het diefstalgevaar bij de woning onaanvaardbaar hoog. Voor de figuur zijn beide categorieën bij elkaar

opgeteld. Respondenten die beide redenen gaven, zijn eenmaal meegeteld. Bijna 12% van de mensen zonder fiets noemt diefstalgevaar een belangrijke reden om geen fiets te bezitten. Andere redenen worden minder vaak genoemd.

Figuur 2.14 Belangrijkste redenen waarom men geen fiets bezit (%)



Tien jaar geleden waren de meest genoemde redenen om geen fiets te bezitten de onveiligheid in het verkeer, het niet nodig hebben van een fiets en het diefstalgevaar. De reden dat men niet van fietsen houdt was destijds minder prominent.

Door verschillen in vraagstelling en doelgroep zijn resultaten niet geheel vergelijkbaar met die van het huidige onderzoek.

2.6 RIJBEWIJSBEZIT, AUTOBESCHIKBAARHEID, OV-ABONNEMENTEN EN FIETSBEZIT

Personen met een rijbewijs bezitten vaker een fiets dan personen zonder rijbewijs. Ruim 86% van de rijbewijsbezitters heeft minimaal één fiets terwijl van de volwassenen zonder rijbewijs ongeveer tweederde (67%) een fiets heeft. Ruim 80% van alle personen ouder dan 17 jaar bezit een fiets.

De relatie tussen fietsbezit en het kunnen beschikken over een auto is minder sterk, maar wijst in dezelfde richting: rijbewijsbezitters die de beschikking hebben over een auto bezitten vaker een fiets dan personen met een rijbewijs die geen gebruik kunnen maken van een auto.

Een verklaring voor het positieve verband tussen fietsbezit en autobeschikbaarheid is het inkomensniveau. Mensen met een hoger huishoudinkomen hebben vaker een rijbewijs en bezitten ook vaker zelf een auto. Al eerder is aangetoond dat mensen met hogere inkomens ook vaker een fiets bezitten.

Personen in het bezit van een abonnement of kortingskaart voor het openbaar vervoer hebben minder vaak een fiets dan personen zonder een dergelijk abonnement. Van de personen met een abonnement voor het openbaar vervoer heeft ruim driekwart (76%) een fiets, terwijl van de personen zonder een abonnement 81% een fiets heeft. Allochtonen bezitten vaker een abonnement of kortingskaart voor het openbaar vervoer dan autochtonen. Zo heeft 55% van de allochtonen geen enkel abonnement of kortingskaart terwijl 72% van de autochtonen niet over een dergelijk vervoersbewijs beschikt.

2.7 FIETSENDIEFSTAL

Fietsendiefstal is een breed begrip, waar veel verschillende aspecten aan zitten. Over een veelvormig verschijnsel als fietsendiefstal bestaan derhalve veel verschillende indrukken en uiteenlopende informatie.

Om te komen tot een eenduidig instrumentarium voor het meten van fietsendiefstal moet allereerst zicht worden gekregen op de vraag waarom het belangrijk is om informatie over fietsendiefstal te vergaren. Met andere woorden: welk doel dient het in kaart brengen van de fietsendiefstal? Op het moment dat dit doel is geoperationaliseerd kan worden begonnen met het systematisch meten van fietsendiefstal.

Tot nu toe heeft het aan een eenduidig doel bij het in kaart brengen van de omvang van fietsendiefstal ontbroken. Er wordt in verschillende onderzoeken wel aandacht besteed aan fietsendiefstal, maar ieder onderzoek hanteert eigen definities en eigen formuleringen. Het ene onderzoek gaat bijvoorbeeld uit van het aantal fietsen dat wordt gestolen, terwijl het andere onderzoek uitgaat van het aantal mensen dat per jaar slachtoffer wordt van fietsendiefstal. Het is dan ook onvermijdelijk dat de schattingen over het aantal fietsen dat per jaar in Amsterdam gestolen wordt per onderzoek verschillen.

Zo blijkt uit het huidige onderzoek dat een kwart (24%) van alle Amsterdammers van 12 jaar en ouder (150.400 mensen) in het afgelopen jaar slachtoffer is geworden van fietsendiefstal. Dit betekent dat van ongeveer 30% van alle fietsbezitters een of meer fietsen zouden zijn gestolen. Zes van de tien slachtoffers (62%) geeft aan één fiets te zijn kwijtgeraakt, 25% is twee fietsen kwijtgeraakt en van 14% zijn drie of meer fietsen gestolen. De Politiemonitor uit 2001 komt echter op een aantal van 83.000 fietsen die jaarlijks in Amsterdam worden gestolen.

De uiteenlopende schattingen over de omvang van fietsendiefstal in Amsterdam zijn misschien

verwarrend, maar tonen tegelijkertijd de noodzaak voor de ontwikkeling van een eenduidig meetinstrumentarium aan. Er zijn twee oorzaken aan te geven voor het feit dat schattingen zo uiteenlopen. Ten eerste is er weinig informatie over het daadwerkelijke fietsbezit in Amsterdam beschikbaar. Hetzelfde geldt voor informatie over fietsendiefstal.

Om het fenomeen fietsendiefstal goed in kaart te kunnen brengen moet allereerst uitgegaan worden van het feitelijke fietsbezit in Amsterdam. Er moet daarbij niet alleen gekeken worden naar het aantal fietsen dat er is, maar ook naar de vraag hoe het fietsbezit is verdeeld. Uit dit en andere onderzoeken is al bekend dat allochtonen minder vaak fietsen bezitten en gebruiken dan autochtonen en dat het vooral mensen tussen de 25 en 64 jaar zijn die vaak fietsen. Daarnaast is het belangrijk om te weten wat voor fietsen mensen hebben en waar ze deze voor gebruiken. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die een dure, degelijke fiets en een oud barrel hebben. Hoe zetten ze beide fietsen op slot en waar gebruiken ze deze fietsen voor? Wat is bijvoorbeeld de relatie tussen de waarde van een fiets, het verzekeren van de fiets en de aangiftebereidheid? En welke invloed heeft het subsidiëren van fietsplannen op de waarde van de aangeschafte fiets? Op basis van dit soort informatie kunnen verschillende segmenten van fietsbezit worden onderscheiden, die het makkelijker maken om systematisch met het verschijnsel fietsendiefstal om te gaan.

Als de informatie over fietsbezit goed in kaart is gebracht en de verschillende segmenten van fietsbezit zijn geïdentificeerd kan worden begonnen met het systematisch meten van fietsendiefstal in de stad. Een goede manier om dit te doen is door middel van panelonderzoek. Hierbij wordt een panel van respondenten gedurende een bepaalde periode van bijvoorbeeld een jaar gevolgd, waarbij zij met een vaste interval vragen voorgelegd krijgen over fietsendiefstal. De vraag of er een fiets is gestolen is daarbij natuurlijk van belang, maar daarnaast is het ook interessant om meer zicht te krijgen op het soort fietsen dat wordt gestolen en de omstandigheden waaronder deze fietsen worden gestolen. Op basis van deze gegevens is het niet alleen mogelijk om een meer betrouwbare schatting te maken van de omvang van fietsendiefstal maar kan ook de aard van het fenomeen beter worden beschreven, waardoor het beter mogelijk is om fietsendiefstal gericht aan te pakken.

2.8 CONCLUSIES

Fietsbezit is wijdverspreid onder de bevolking van Amsterdam. Ongeveer 77% van de Amsterdammers van 12 jaar en ouder bezit een fiets. Ongeveer tweederde van de Amsterdammers van 12 jaar en ouder gebruikt minimaal eens per maand een fiets. Fietsgebruik is uiteraard gerelateerd aan fietsbezit. De fiets wordt intensiever gebruikt door autochtone Nederlanders, bewoners van het Centrum en omgeving, door personen in de leeftijd van 25 tot 55 jaar en door personen uit huishoudens met een hoger inkomen.

Volgens de schatting op basis van de huidige enquêtegegevens zijn er in Amsterdam een kleine 540.000 bruikbare fietsen van personen van 12 jaar en ouder. Een fietsbezitter heeft gemiddeld 1,27 fietsen. De meeste fietsen in Amsterdam zijn 'goedkopere' fietsen. Fietsen uit het goedkopere segment worden relatief veel gebruikt om mee naar de stad te gaan, sportfietsen worden meer gebruikt voor recreatieve doeleinden.

De meest genoemde reden waarom mensen geen fiets bezitten is dat zij er geen nodig hebben. Zij verplaatsen zich met de auto of per openbaar vervoer. Ook zeggen veel mensen niet van fietsen te houden. Daarnaast wordt de onveiligheid in het verkeer nogal eens genoemd. Het diefstalgevaar bij de woning en in het algemeen wordt ook vaak genoemd als argument om geen fiets te bezitten.

Personen met een rijbewijs bezitten vaker een fiets dan personen zonder rijbewijs. Mensen met een abonnement of kortingskaart voor het openbaar vervoer bezitten minder vaak een fiets dan mensen zonder een dergelijk vervoersbewijs.

Fietsendiefstal is een begrip waarvoor verschillende definities mogelijk zijn. Schattingen over het aantal gestolen fietsen in Amsterdam lopen daardoor onvermijdelijk uiteen. Uit dit onderzoek blijkt dat 150.000 Amsterdammers van 12 jaar en ouder slachtoffer geworden zijn van fietsendiefstal.

3. FIETSEN NAAR ...

3.1 INLEIDING

In dit derde hoofdstuk wordt beschreven welke rol de fiets speelt bij het transport naar vier verschillende bestemmingen. De vier onderscheiden zogenaamde ‘verplaatsingsmotieven’ zijn werk; school of studieadres; winkelen en een vrijetijdsbestemming.

Per verplaatsingsmotief wordt beschreven welk deel van de respondenten de fiets kiest als transportmiddel en welk deel andere vervoersmiddelen (*modal split*). Verder wordt ingegaan op de invloed van de af te leggen afstand op de vervoersmiddelkeuze en wat de andere motieven zijn om wel of juist niet voor de fiets te kiezen. Tevens wordt beschreven of de aanwezigheid van fietsenstallingen op de plaats van bestemming van invloed is op het gebruik van de fiets.

3.2 FIETSEN NAAR... HET WERK

Modal split

Aan het begin van de vragenlijst is respondenten gevraagd wat hun voornaamste bezigheid was. Alleen als respondenten aangaven dat zij zich voornamelijk bezighielden met (vrijwilligers)werk kregen zij vragen voorgelegd over de manier waarop zij hun woon-werk verkeer organiseren. Onderstaande tabel laat zien hoe werkenden zich (meestal) naar hun werk-adres verplaatsen (*modal split*³). De modal split is afgezet tegen de door de respondenten geschatte afstand van hun woonadres naar hun werk.

Tabel 3.1 Modal split naar afstand werk-adres (%)

	<i>0 tot 2,5 km</i>	<i>2,5 tot 5 km</i>	<i>5 tot 7,5 km</i>	<i>7,5 tot 10 km</i>	<i>meer dan 10 km</i>	<i>totaal</i>
auto	8	13	23	36	57	32
openbaar vervoer	6	23	20	36	31	24
fiets	52	59	55	25	8	34
lopend	21	3	0	0	0	5
anders	13	2	2	2	5	6
totaal	100	100	100	100	100	100
<i>n</i>	<i>264</i>	<i>238</i>	<i>146</i>	<i>141</i>	<i>490</i>	<i>1331</i>

³ De vervoerswijze over de langste afstand bepaalt de modal split. Bijvoorbeeld bij ketenmobiliteit is dit meestal het openbaar vervoer, omdat de reiziger met het OV de grootste afstand overbrugt.

Ongeveer een derde van de Amsterdamse werkende bevolking (34%) gaat op de fiets van en naar het werk. Dit percentage is nagenoeg gelijk aan dat van hen die met de auto naar hun werk gaan (32%). Ongeveer een kwart (24%) van de werkenden reist per openbaar vervoer naar de werkplek.

Uiteraard verschillen deze percentages naarmate de af te leggen afstanden toenemen. Op afstanden minder dan 7,5 kilometer fietst de meerderheid van de werkende Amsterdammers naar zijn of haar werk. De auto en het openbaar vervoer worden vaker gebruikt naarmate afstanden groter worden. Toch reist bijvoorbeeld nog 8% van de werkenden die op bijvoorbeeld 0 tot 2,5 kilometer van hun werk wonen, met de auto. Op afstanden groter dan 10 kilometer reist meer dan de helft van de werkenden per auto.

Fietsen in het voor- en natransport

Respondenten die niet met de fiets naar het werk gaan maar wel in het bezit zijn van een fiets, is gevraagd of zij de fiets wel eens in het voor- en natransport gebruiken. Gaan zij bijvoorbeeld op de fiets naar station of halte, om daar over te stappen? Bijna 15% zegt dit inderdaad regelmatig of altijd te doen. Ruim driekwart van deze groep zegt de fiets ook niet in het voor- en natransport te gebruiken.

Motieven

Degenen die met de fiets naar het werk gaan, is gevraagd waarom zij de fiets verkiezen boven andere vervoersmiddelen. Ruim de helft (55%) is van mening dat men met de fiets sneller op de plaats van bestemming is. Dit argument wordt zelfs aangevoerd door een deel van de groep fietsers die meer dan 10 kilometer moet afleggen. Eén op de tien werkenden fietst omdat het gezond is. Daarnaast vindt 9% fietsen leuker dan reizen met een ander vervoersmiddel en 7% vindt het feit dat men op de fiets onafhankelijk is van de dienstregeling van het openbaar vervoer de belangrijkste reden om naar het werk te fietsen. Andere redenen worden minder vaak genoemd.

Tabel 3.2 Wat is de belangrijkste reden dat u met de fiets naar werk gaat en niet met een andere vervoermiddel? (%)

de fiets is sneller	55
het is gezond	10
fietsen is leuker	9
onafhankelijk van o.v.-dienstregelingen	7
geen parkeerproblemen	5
het is goedkoop	3
de fiets is makkelijk, praktisch	3
ik heb alleen een fiets	2
geen files	2
goed voor het milieu	0
andere redenen	3
weet niet/geen antwoord	3
totaal	100
<i>n</i>	459

Respondenten die met de auto naar hun werk gaan maar waarvan de afstand naar het werk korter is dan 10 kilometer is gevraagd wat de belangrijkste reden is dat zij de auto verkiezen boven de fiets⁴. De meest genoemde reden is dat de fiets langzamer is (15%). Deze reden wordt vaker genoemd naarmate afstanden groter worden (zie bijlage B3-1). Ook het ontbreken van comfort en de mogelijkheid om met de auto combinaties van ritten te maken worden vaak als motivering gegeven om met de auto te gaan. Het ontbreken van comfort moet vooral worden opgevat als het blootstaan aan slechte weersomstandigheden of het vies worden van kleren. Bij de mogelijkheid om met de auto verschillende ritten te kunnen combineren wordt gedacht aan het vervoer naar zakelijke afspraken maar ook aan het doen van boodschappen of het ophalen en naar school brengen van kinderen voor of na het werk. Het gebrek aan comfort wordt vooral genoemd door automobilisten die afstanden kortere dan vijf kilometer afleggen. Andere vaak genoemde motieven om voor de auto te kiezen zijn de mogelijkheid om bagage mee te nemen, de mening dat de afstand te groot is om te fietsen en het feit dat men toch al een auto heeft. Andere voordelen van de auto boven de fiets worden minder vaak genoemd.

Tabel 3.3 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar werk te gaan en niet met de fiets? (%; afstand <10km)

de fiets is langzamer	15
-----------------------	----

⁴ In bijlage B3 zijn tabellen opgenomen met genoemde redenen naar de af te leggen afstand. In dit hoofdstuk wordt in de tabellen die redenen geven om niet met de fiets te gaan, steeds de percentages van respondenten die een afstand afleggen van tussen de 0 en 10 kilometer weergegeven. Zou er gekozen worden voor een maximale afstand van 7,5 kilometer dan zou in bepaalde tabellen het aantal respondenten te klein worden.

de fiets biedt geen comfort	14
met auto combinatie van ritten mogelijk	14
kan geen bagage meenemen	9
te ver om te fietsen	9
ik heb toch een auto	8
ik kan meerijden	3
met auto met meer personen	2
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	1
slecht wegdek	1
andere reden	6
weet niet/geen antwoord	19
totaal	100
<i>n</i>	<i>117</i>

Werkenden die per openbaar vervoer reizen over een afstand minder dan 10 kilometer werden ook naar hun motieven gevraagd. Ook van deze groep zeggen de meeste personen (24%) dat het gebrek aan comfort tijdens het fietsen hen beweegt om voor het openbaar vervoer te kiezen. Dit geldt met name voor hen die afstanden korter dan vijf kilometer afleggen. Ook vindt men de afstand vaak te groot om met de fiets af te leggen. Van de personen die tussen de 7,5 en 10 kilometer moeten reizen, vindt de grootste groep de snelheid van de fiets en de af te leggen afstand de belangrijkste redenen om met het openbaar vervoer te gaan (zie bijlage tabel B3-2).

*Tabel 3.4 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het Openbaar Vervoer naar werk te gaan en niet met de fiets?
(%; afstand < 10km)*

de fiets biedt geen comfort	24
te ver om te fietsen	19
de fiets is langzamer	17
op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	4
ik heb toch een abonnement, OV-kaart	4
slecht wegdek	3
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	2
kan geen bagage meenemen	1
sociaal onveilige route (bijvoorbeeld slechte buurt, donker)	1
ik vind het leuker	1
andere reden	2
weet niet/geen antwoord	20
totaal	100
<i>n</i>	87

Ook uit het onderzoek van 10 jaar geleden kwam naar voren dat de afstand van woning naar werk en vice versa vaak niet met de fiets werd afgelegd vanwege het gebrek aan comfort en snelheid. Het niet mee kunnen nemen van bagage werd ook genoemd.

Fietsenstalling

Verondersteld wordt dat het bestaan van een fietsenstalling bij het werk van invloed is op de keuze waarmee mensen zich naar hun werk verplaatsen. Indien men de fiets veilig kan stallen is men eerder geneigd om op de fiets naar het werk te gaan. Deze gedachte wordt echter niet bevestigd door de onderzoeksresultaten. Van de respondenten die een fietsenstalling bij hun werk hebben gaat 37% op de fiets naar het werk, terwijl een nagenoeg evenredig deel (40%) van degenen die het zonder een stalling moeten doen ook gaat fietsen.

Tabel 3.5 Is er een fietsenstalling bij uw werk? (%; naar vervoermiddel)

	fietsenstalling		Weet niet/ geen antwoord	Totaal ⁵
	Ja	Nee		
auto	33	28	38	32
openbaar vervoer	22	19	19	21
fiets	37	40	17	37
lopend	3	8	5	4
anders	5	5	21	6
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	826	293	49	1168

Reiskostenvergoedingen

Ook reiskostenvergoedingen die door werkgevers worden aangeboden kunnen van invloed zijn op de vervoerskeuze die een werknemer maakt. Onderstaande tabel laat zien welke reiskostenvergoedingen personen ontvangen die met verschillende vervoersmiddelen naar hun werk gaan. Er is een verband tussen het krijgen van een reiskostenvergoeding en de wijze waarop men zich verplaatst. Op basis van deze gegevens is niet te concluderen dat reiskostenvergoedingen autogebruik of het reizen per openbaar vervoer in de hand werken.

Van de automobilisten krijgt een minderheid (40%) geen enkele vergoeding. Een kwart van hen krijgt een kilometervergoeding en 15% heeft een lease-auto of een andere auto van de zaak. Van hen die met het openbaar vervoer reizen krijgt minder dan een derde (31%) geen enkele vergoeding. Van degenen die fietsend of lopend naar hun werk gaan, krijgt de meerderheid geen enkele vergoeding. Respondenten hadden de mogelijkheid om meerdere antwoorden te geven, vandaar dat de totalen niet op 100% uitkomen.

⁵ Bij de tabel dient te worden opgemerkt dat de resultaten enkel gebaseerd zijn op antwoorden van respondenten in de telefonische enquête. In de face-to-face enquête is de vraag over fietsenstallingen uit tijdsoverwegingen niet gesteld. Daarom wijkt de totale modal split verdeling af van de verdeling op basis van alleen de telefonische enquête.

Tabel 3.6 Reiskostenvergoedingen van werkenden naar vervoersmiddel (%)

	km vergoe- ding	OV-kaart	Fiets- vergoeding	Auto van de zaak, Lease-auto	Andere vergoeding	geen vergoeding	Totaal
auto	25	4	1	15	17	40	102
openbaar vervoer	17	37	2	0	15	31	102
fiets	10	5	9	1	10	66	101
lopend	0	6	5	0	0	90	102
anders	13	8	1	0	11	70	103
totaal	16	12	5	5	13	52	102

3.3 FIETSEN NAAR ... DE STUDIE

Modal split

Alleen respondenten die hebben aangegeven dat hun voornaamste bezigheid het volgen van onderwijs of een studie is, kregen vragen voorgelegd hoe zij hun transport naar de school of studie-adres organiseren. Onderstaande tabel laat zien hoe studenten en scholieren van 12 jaar en ouder zich naar hun studie-adres verplaatsen (modal split). Tevens is onderscheid gemaakt naar de door de respondenten geschatte afstand.

Tabel 3.7 Modal split naar afstand school of studie-adres

	0 tot 2,5 km	2,5 tot 5 km	5 tot 7,5 km	7,5 tot 10 km	meer dan 10 km	totaal
auto	0	0	21	11	5	5
openbaar vervoer	24	55	66	70	84	56
fiets	36	41	13	20	7	27
lopend	37	0	0	0	0	9
anders	2	4	0	0	5	3
totaal	100	100	100	100	100	100
<i>n</i>	58	67	39	25	33	238

Meer dan de helft van de scholieren en studenten in Amsterdam (56%) gaat met het openbaar vervoer naar school. Ruim een kwart (27%) fietst. Naarmate afstanden groter worden gaat het openbaar vervoer een steeds grotere rol spelen. Alleen op afstanden korter dan 2,5 kilometer gaat de meerderheid van degenen die onderwijs volgen niet met het openbaar vervoer. Het aandeel fietsers en voetgangers houdt elkaar op die afstandscategorie in evenwicht. Op afstanden van tussen de 2,5 en 5 kilometer loopt geen

van de respondenten meer naar school. Het aandeel fietsers neemt nog wel enigszins toe, maar als de afstanden groter worden dan 5 kilometer daalt het aandeel fietsers snel.

Fietsen in het voor en na transport

De fiets speelt geen grote rol in het voor- en natransport als men naar school of studie gaat. Van de scholieren en studenten die niet per fiets naar school gaan, maar wel een fiets hebben gaat 8% wel altijd per fiets naar het station of openbaar vervoerhalte. Nog eens 5% doet dit regelmatig. Een ruime meerderheid van hen (78%) zegt echter nooit de fiets in voor- of natransport te gebruiken

Motieven

Ruim een kwart van de scholieren en studenten (27%) gaat per fiets naar school of studie-adres. Een ruime meerderheid van hen (71%) neemt de fiets omdat zij daarmee sneller zijn dan met andere vervoerswijzen (tabel 3.8). Dit voordeel neemt logischerwijs af naarmate de afstand groter wordt. Een ander voordeel dat relatief vaak genoemd wordt is het feit dat men met de fiets onafhankelijk is van de dienstregeling van het openbaar vervoer. Met name fietsers op middellange afstanden vinden fietsen vaak ook leuker dan andere manieren op zich te vervoeren.

Tabel 3.8 Belangrijkste reden om met fiets naar school te gaan naar afstand (%; afstand < 10km)

de fiets is sneller	71
onafhankelijk van ov-dienstregeling	10
fietsen is leuker	5
het is gezond	2
ik heb alleen een fiets	2
het is goedkoop	1
andere redenen	9
totaal	100
<i>n</i>	72

De meeste scholieren en studenten (56%) gaan met het openbaar vervoer naar school. Als de afstand naar school kleiner was dan 10 kilometer is hen gevraagd wat voor hen de belangrijkste reden was om met het OV te gaan in plaats van met de fiets. De meest genoemde reden om voor het openbaar vervoer te kiezen boven de fiets, is dat de fiets geen comfort biedt. Deze reden wordt vooral genoemd door scholieren en studenten die 2,5 tot 5 kilometer moeten reizen. Ruim een derde van deze scholieren en studenten vindt dat de fiets geen bescherming biedt tegen weeromstandigheden en dergelijke en reist daarom per OV. Een vijfde van hen noemt het feit dat men toch al een abonnement of OV-jaarkaart heeft een reden om niet te gaan fietsen. Vijftien procent vindt de afstand te ver om te fietsen. In de bijlage zijn in tabel B3-3 de motieven om niet te fietsen naar de afstand naar school opgenomen.

Tabel 3.9 Belangrijkste redenen om met het OV te gaan (%; afstand < 10 km)

de fiets biedt geen comfort	35
ik heb toch een abonnement, OV-kaart	18
te ver om te fietsen	15
de fiets is langzamer	11
ik vind het leuker	4
andere redenen	15
totaal	100
<i>n</i>	50

Tien jaar geleden was de OV-jaarkaart net ingevoerd. Toch werd toen ook al het hebben van zo'n kaart als de belangrijkste reden gezien voor scholieren en studenten om niet te fietsen.

Fietsenstalling

Het bestaan van een fietsenstalling kan van invloed zijn op de keuze waarmee scholieren en studenten zich verplaatsen. Tabel 3.10 lijkt de gedachte te ondersteunen dat als er een fietsenstalling bij de onderwijsinstelling aanwezig is, scholieren en studenten eerder geneigd zijn om te gaan fietsen. Van de groep scholieren en studenten die zeggen dat er geen fietsenstalling bij de onderwijsinstelling aanwezig is, gaat bijna tweederde (64%) met het openbaar vervoer, terwijl 31% toch met de fiets gaat. Van de groep die wel zijn of haar fiets kan stallen bij de onderwijsinstelling gaat een groter aandeel op de fiets: 43%. Van deze groep reist 46% met het openbaar vervoer.

Bij de tabel dient te worden opgemerkt dat de resultaten enkel gebaseerd zijn op de telefonische enquête. In de face-to-face enquête is de vraag over fietsenstallingen uit tijdsoverwegingen niet gesteld. Hierdoor zijn allochtonen in deze resultaten ondervertegenwoordigd. Vanwege het feit dat er een relatief groot aantal (allochtone) jongeren in de face-to-face enquête zijn geïnterviewd, wijkt de totale modal split verdeling nogal af van de verdeling op basis van alleen de telefonische enquête. Jongeren uit de telefonische enquête (veelal autochtonen) blijken vaker op de fiets naar school of studie te gaan dan jongeren in het algemeen (41% tegen 27%).

Tabel 3.10 Is er een fietsenstalling bij school of studie-adres (%)

	fietsenstalling		Weet niet/ geen antwoord	totaal ⁶
	ja	nee		
auto	2	0	0	1
openbaar vervoer	46	64	57	49
fiets	43	31	43	41
lopend	6	5	0	6
anders	4	0	0	3
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	87	20	5	112

3.4 FIETSEN NAAR ... DE WINKEL

Respondenten is gevraagd hoe zij hun vervoer naar een winkelgebied organiseren. Alle respondenten kregen deze vragen voorgelegd. Er zijn vragen gesteld met betrekking tot de laatste keer dat er in Amsterdam niet-dagelijkse boodschappen zijn gedaan. Respondenten werd uitgelegd dat onder niet-dagelijkse boodschappen duurzame goederen als kleding, cd's of cadeaus en dergelijke werd verstaan.

Modal split

Tabel 4.11 laat zien dat de grootste groep mensen binnen Amsterdam op de fiets gaat winkelen. Een derde (33%) gaat meestal op de fiets boodschappen doen. Een vierde van de respondenten kiest doorgaans voor het openbaar vervoer, 19% gaat per auto winkelen en eveneens 19% gaat lopend naar het winkelgebied.

⁶ Bij de tabel dient te worden opgemerkt dat de resultaten enkel gebaseerd zijn op antwoorden van respondenten in de telefonische enquête. In de face-to-face enquête is de vraag over fietsenstallingen uit tijdsoverwegingen niet gesteld. Daarom wijkt de totale modal split verdeling af van de verdeling op basis van alleen de telefonische enquête

Tabel 3.11 Modal split naar afstand tot winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen(%)

	0 tot 2,5 km	2,5 tot 5 km	5 tot 7,5 km	7,5 tot 10 km	meer dan 10 km	totaal
auto	9	19	24	34	55	19
openbaar vervoer	11	30	43	50	35	25
fiets	40	42	26	10	7	33
lopend	37	5	3	4	0	19
anders	2	3	4	3	2	4
totaal	100	100	100	100	100	100
<i>n</i>	1020	551	225	146	168	2244

Fietsen in het voor- en natransport

De fiets wordt zelden gebruikt om bijvoorbeeld naar een metrostation te gaan als men gaat winkelen. Een ruime meerderheid (86%) zegt nooit de fiets te gebruiken in voor- en natransport naar een winkelcentrum. Slechts 6% zegt in ieder geval regelmatig de fiets te gebruiken in het voor- en natransport als men naar het betreffende winkelgebied gaat.

Motieven

De reden die het meest genoemd wordt om de fiets te nemen naar een winkelgebied (55%), is dat het op de fiets sneller is. Opvallend is dat zelfs voor degenen die naar eigen zeggen meer dan 7,5 kilometer van het winkelgebied af wonen, deze reden ook het meest noemen. Zij die dergelijke afstanden afleggen vinden het vaak ook gezond om te fietsen. Een aantal mensen (7%) vindt fietsen gewoon leuker. Het vermijden van parkeerproblemen is voor 7% de belangrijkste reden om te gaan fietsen. In tegenstelling tot andere vervoersmotieven (werken, school), voeren relatief weinig mensen het argument aan dat men op de fiets onafhankelijk is van de dienstregeling van het openbaar vervoer. Blijkbaar is men als men gaat winkelen minder gebonden aan een vaste tijd om op de locatie aan te komen.

Tabel 3.12 Belangrijkste reden om met de fiets naar winkelgebied te gaan voor niet-dagelijkse boodschappen (%)

de fiets is sneller	55
fietsen is leuker	7
geen parkeerproblemen	7
fietsen is makkelijker, praktischer	5
het is gezond	5
onafhankelijk van o.v.-dienstregelingen	5
het is goedkoop	3
ik heb alleen een fiets	2
goed voor het milieu	1
geen files	1
andere redenen	5
weet niet/ geen antwoord	5
totaal	100
<i>n</i>	779

Respondenten die minder dan 10 kilometer naar het winkelgebied hoeven te reizen maar toch met de auto of met het openbaar vervoer gaan, is gevraagd naar hun motieven om niet te gaan fietsen. Tabel 3.13 laat zien dat de grootste groep consumenten (35%) die met de auto naar het winkelgebied zijn gereden de mogelijkheid om (veel) bagage mee te nemen missen als zij op de fiets gaan. Deze reden wordt met name genoemd door personen die korte afstanden naar het winkelgebied afleggen (zie tabel B3-4 in de bijlage). Andere redenen die worden genoemd zijn dat winkelen op de fiets langzamer is (13%), de fiets geen comfort biedt en dat het te ver is om te fietsen (beide 8%). Overige redenen worden minder vaak genoemd.

Tabel 3.13 Belangrijkste reden om met de auto naar winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen te gaan en niet met de fiets (%; afstand < 10 km)

kan geen bagage meenemen	35
de fiets is langzamer	13
de fiets biedt geen comfort	8
te ver om te fietsen	8
ik heb toch een auto	6
met auto combinatie van ritten mogelijk	3
met auto met meer personen	3
ik kan meerijden	1
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	1
ik vind het leuker	1
op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	1
andere reden	9
weet niet/ geen antwoord	10
totaal	100
<i>n</i>	250

De mensen die met het openbaar vervoer naar een winkelgebied gaan, verkiezen deze vorm van transport boven fietsen omdat de fiets hen geen comfort biedt (20%). Anderen (14%) zeggen dat het op de fiets langzamer is, of vinden de afstand te groot om te fietsen (9%). Opvallend is verder dat 8% het diefstalrisico in het winkelgebied te groot vindt om op de fiets te gaan en daarom met het openbaar vervoer reist.

Tabel 3.14 Belangrijkste reden om met het OV naar winkelgebied voor niet-dagelijkse boodschappen te gaan en niet met de fiets (%; afstand < 10 km)

de fiets biedt geen comfort	20
de fiets is langzamer	14
te ver om te fietsen	9
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	8
op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	6
ik heb toch een abonnement, ov-kaart	5
kan geen bagage meenemen	5
ik vind het leuker	4
met ov combinatie van ritten mogelijk	1
moet een omweg nemen	1
met ov met meer personen	1
slecht wegdek	1
andere reden	10
weet niet/ geen antwoord	16
totaal	100
<i>n</i>	263

Tabellen B3-4 en B3-5 in de bijlage geven de motieven om niet te gaan fietsen maar om met de auto respectievelijk het Openbaar Vervoer te gaan naar afstand weer.

Tien jaar geleden waren de belangrijkste argumenten om niet met de fiets te gaan winkelen het gebrek aan comfort op de fiets, het niet mee kunnen nemen van bagage en het ontbreken van de mogelijkheid om met meerdere personen te reizen. Ook werd toen het argument van diefstalgevaar vaak genoemd.

Stalling

De aanwezigheid van een fietsenstalling bij het winkelgebied lijkt geen invloed te hebben op de beslissing om al dan niet met de fiets te gaan winkelen. Bijna de helft van de personen die geen fietsenstalling kennen in de buurt van hun winkelgebied (47%), gaan meestal toch op de fiets. Van de personen die wel een fietsenstalling kennen, gaat nog geen derde (31%) fietsend boodschappen doen.

Tabel 3.15 Is er een fietsenstalling in het winkelgebied? naar vervoermiddel (%)

	fietsenstalling		Weet niet, geen	totaal ⁷
	ja	nee	antwoord	
auto	19	15	30	19
openbaar vervoer	23	17	33	21
fiets	31	47	13	37
lopend	22	19	16	19
anders	4	3	8	4
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	439	1107	351	1897

3.5 FIETSEN IN ... DE VRIJE TIJD

Tot slot is respondenten gevraagd hoe zij zich verplaatsen naar een zogenaamde vrijetijdsbestemming. Een vrijetijdsbestemming is gedefinieerd als een plek buitenshuis waar men een bepaalde vrijetijdsbesteding kan uitoefenen. Omdat al eerder in de enquête vragen werden gesteld met betrekking tot winkelen werd deze activiteit niet als vrijetijdsbesteding beschouwd. Uiteraard zijn er vele verschillende locaties per persoon denkbaar. Daarom is respondenten gevraagd te zeggen hoe zij *de laatste keer* buitenshuis hun vrije tijd hebben doorgebracht. Hiervoor werden de respondenten een aantal mogelijkheden voorgelezen. Tabel 3.16 laat zien hoe mensen naar de verschillende vrijetijdsbestemmingen zijn gereisd. De verplaatsingen zijn redelijk gelijkmatig over de verschillende vervoermiddelen verdeeld. De auto en de fiets worden het meest gebruikt. Opvallend is dat het gebruik van het openbaar vervoer varieert tussen de verschillende vrijetijdsbestemmingen. Als men gaat sporten of ergens gaat wandelen of fietsen wordt er relatief weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Als men uitgaat of een museum bezoekt wordt er juist wel vaak gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.

⁷ Bij de tabel dient te worden opgemerkt dat de resultaten enkel gebaseerd zijn op antwoorden van respondenten in de telefonische enquête. In de face-to-face enquête is de vraag over fietsenstallingen uit tijdsoverwegingen niet gesteld. Daarom wijkt de totale modal split verdeling af van de verdeling op basis van alleen de telefonische enquête

Tabel 3.16 Vrijtijdsbestemmingen naar vervoermiddel (%)

	Sport	Uitgaan	Museum bezoek	Wandelen, fietsen	Privé visite	Anders	Totaal
auto	35	25	11	12	39	31	28
openbaar vervoer	12	30	41	9	21	26	22
fiets	36	27	35	25	19	21	27
lopend	16	15	12	54	19	17	20
anders	1	3	1	0	2	6	2
totaal	100	100	100	100	100	100	100
<i>n</i>	490	794	104	271	346	239	2244

Modal split

Tabel 3.17 toont de verdeling van de vervoerswijzen over de verschillende afstanden met betrekking op verplaatsingen naar vrijtijdsbestemmingen. Naarmate afstanden groter worden wordt er meer gebruik gemaakt van de auto. Ook het gebruik van het openbaar vervoer neemt dan toe.

Tabel 3.17 Modal split naar afstand tot vrijtijdsbestemming (%)

	0 tot 2,5 km	2,5 tot 5 km	5 tot 7,5 km	7,5 tot 10 km	Meer dan 10 km	totaal
auto	11	22	35	36	63	28
openbaar vervoer	11	26	32	36	22	22
fiets	30	42	23	21	10	27
lopend	47	8	9	4	2	20
anders	1	2	2	3	3	2
totaal	100	100	100	100	100	100
<i>n</i>	748	521	269	189	352	2244

Fiets in voor- en natransport

De fiets wordt nauwelijks gebruikt in het voor- en natransport naar een vrijtijdsbestemming. Slechts 4% gebruikt de fiets op deze manier regelmatig of altijd als men naar de vrijtijdsbestemming gaat. Bijna 90% doet dit nooit.

Motieven

Zij die met de fiets naar de vrijtijdsbestemming gaan (tabel 3.18) zeggen in meerderheid (55%) te fietsen omdat dat sneller is. Andere redenen worden minder vaak genoemd.

Tabel 3.18 Belangrijkste reden om met de fiets naar vrijetijdsbestemming te gaan (%)

de fiets is sneller	55
onafhankelijk van o.v.-dienstregelingen	9
fietsen is leuker	8
het is gezond	7
geen parkeerproblemen	5
het is goedkoop	3
fietsen is makkelijker, praktisch	1
ik heb alleen een fiets	0
goed voor het milieu	0
andere reden	8
weet niet/ geen antwoord	4
totaal	100
<i>n</i>	612

Aan respondenten die met de auto naar een vrijetijdsbestemming minder dan 10 kilometer van hun huis zijn gereden, is gevraagd waarom zij op deze reis de auto verkiezen boven de fiets. De meest genoemde reden (14%) is ook hier dat de fiets geen comfort biedt. Daarnaast worden afstanden te groot gevonden om te fietsen (10%). Hierbij gaat het vooral om afstanden van boven de 5 kilometer. Ook wordt nogal eens de reden aangevoerd dat het op de fiets langzamer is. Andere redenen worden minder vaak genoemd.

Tabel 3.19 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar deze bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; afstand <10 km)

de fiets biedt geen comfort	14
te ver om te fietsen	10
de fiets is langzamer	10
ik heb toch een auto	8
ik kan meerijden	7
met auto met meer personen	7
kan geen bagage meenemen	6
op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	4
sociaal onveilige route	3
met auto combinatie van ritten mogelijk	2
moet een omweg nemen	1
ik vind het leuker	1
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	0
slecht wegdek	0
andere reden	9
weet niet/ geen antwoord	18
totaal	100
<i>n</i>	272

Tabel 3.20 laat zien waarom mensen in hun vrije tijd kiezen voor het openbaar vervoer in plaats van de fiets. Ook hier geldt dat het argument dat de fiets geen comfort biedt het meest genoemd wordt (17%). Daarnaast zijn de afstanden volgens deze groep respondenten vaak te groot om per fiets te overbruggen. Ruim één op de tien van de respondenten uit deze groep zegt dat men op de fiets langzamer is. Vergeleken met andere verplaatsingsmotieven noemen relatief veel mensen argumenten met betrekking tot een veiligheidsaspect. Zo zegt 6% met het openbaar vervoer te gaan omdat zij vrezen dat de fiets gestolen wordt en 4% vindt fietsen gevaarlijk en onveilig.

Tabel 3.20 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het OV naar deze bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; afstand < 10 km)

de fiets biedt geen comfort	17
te ver om te fietsen	16
de fiets is langzamer	11
op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	7
risico voor diefstal van de fiets op plaats van bestemming	7
ik vind het leuker	4
ik heb toch een abonnement, ov-kaart	3
sociaal onveilige route	2
met ov met meer personen	2
met ov combinatie van ritten mogelijk	1
andere reden	12
weet niet/geen antwoord	17
totaal	100
<i>n</i>	241

Tabellen B3-6 en B3-7 in de bijlage geven de motieven weer om de auto respectievelijk het Openbaar Vervoer te verkiezen boven de fiets naar afstand.

Uit het onderzoek van 10 jaar geleden werd naast het gebrek aan comfort en snelheid op de fiets, ook het ontbreken van de mogelijkheid om met meerdere mensen te reizen vaak genoemd als reden om niet te gaan fietsen.

Stalling

De aanwezigheid van een fietsenstalling lijkt niet van invloed te zijn op de beslissing om al dan niet met de fiets uit te gaan. Personen die naar een vrijetijdsbestemming zonder fietsenstalling gaan doen dit relatief vaker op de fiets dan degenen die naar een bestemming met stalling gaan.

Tabel 3.21 Is er een fietsstalling bij de vrijetijdsbestemming? naar vervoermiddel (%)

	fietsstalling		weet niet, geen	totaal (tel.)
	ja	nee	antwoord	
auto	28	22	35	26
openbaar vervoer	24	17	32	22
fiets	29	39	7	30
lopend	18	20	22	20
anders	2	2	4	2
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	469	1036	392	1897

3.6 CONCLUSIES

Tabel 3.22 zet de modal split voor de verschillende verplaatsingsmotieven op een rij. De fiets wordt met name relatief veel gebruikt door mensen op weg naar of van hun werk en als men gaat winkelen. Opvallend is dat schoolgaanden en studenten, die vanwege hun leeftijd relatief weinig met de auto reizen, vaak het openbaar vervoer kiezen. Deze groep fietst bijvoorbeeld minder dan de werkenden.

Tabel 3.22 Modal split voor verschillende verplaatsingsmotieven (%)

	Woon-werk	Woon-school	Winkelen	vrije tijd
auto	32	5	19	28
openbaar vervoer	24	56	25	22
fiets	34	27	33	27
lopend	5	9	19	20
anders	6	3	4	2
totaal	100	100	100	100

Eén van de belangrijkste redenen om op afstanden tot 10 kilometer met de auto te reizen en niet met de fiets, is dat het met de auto sneller is. Daarnaast biedt de fiets in tegenstelling tot de auto geen comfort: men staat onder andere bloot aan weersomstandigheden. Deze reden wordt relatief vaak genoemd als afstanden tot vijf kilometer worden afgelegd. Als men gaat winkelen is ook het ontbreken van de mogelijkheid om op de fiets (veel) bagage mee te nemen vaak bepalend om te kiezen voor de auto.

Redenen om op afstanden korter dan 10 kilometer met het OV te gaan in plaats van de fiets verschillen iets met die om de auto te verkiezen boven de fiets. Het ontbreken van comfort op de fiets is bij alle verplaatsingsmotieven de meest genoemde reden om met het openbaar vervoer te reizen. Ook vindt men een bestemming vaak te ver om te fietsen, ondanks het feit dat het altijd om afstanden korter dan 10

kilometer ging. Scholieren en studenten geven daarnaast vaak als reden op dat zij al een abonnement of OV-jaarkaart hebben. Het risico van fietsendiefstal wordt vooral bij verplaatsingen naar vrijetijdsbestemmingen en naar winkelgebieden als argument aangevoerd om het OV te nemen.

Zij die wel fietsen zeggen in meerderheid bij elk verplaatsingsmotief dat zij voor de fiets kiezen omdat ze dan sneller zijn. Ook het onafhankelijk zijn van OV-dienstregelingen speelt een rol. Opvallend is dat met name fietsers die grotere afstanden afleggen relatief vaak het gezondheidsaspect noemen als reden om te gaan fietsen.

De fiets wordt door bijna 15% van de “niet-fietsers” regelmatig gebruikt in het voor- en natransport naar het werk. Van de scholieren en studenten die met het openbaar vervoer de grootste afstand naar het studie-adres afleggen, gebruikt zo’n 13% de fiets om naar halte of station te gaan. Gaat men winkelen of naar een andere vrijetijdsbestemming dan wordt de fiets minder in het voor- en natransport gebruikt. Wellicht is er dan minder noodzaak om naar een specifieke locatie (school of werkplek) te gaan, zodat waarschijnlijk voor een makkelijker te bereiken locatie wordt gekozen.

De onderzoeksresultaten bevestigen niet dat de aanwezigheid van fietsenstallingen op plaatsen van bestemming het gebruik van de fiets stimuleert. Gezien het aantal respondenten dat het diefstalrisico als argument noemt om met het OV te gaan en niet te gaan fietsen moet worden opgemerkt dat stallingen bij vrijetijdsbestemmingen en winkelgebieden het fietsgebruik naar deze locaties wellicht zouden kunnen stimuleren. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de wens van fietsers om meer stallingen te realiseren.

4. RUIMTE VOOR DE FIETS

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk “Ruimte voor de fiets” wordt ingegaan op het imago van de fiets en op een aantal maatregelen die de afgelopen jaren zijn genomen om het fietsgebruik te stimuleren en de veiligheid van fietsers te vergroten.

Paragraaf 4.2 handelt over een reeks stellingen die aan de respondenten is voorgelegd en alle betrekking hebben op het imago van het fietsgebruik. De derde paragraaf gaat in op de maatregelen die genomen zijn of genomen kunnen worden om fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken.

4.2 STELLINGEN

Aan alle deelnemers in het onderzoek zijn stellingen voorgelegd die ingaan op het imago van de fiets en op het fietsgebruik. In onderstaande tabel is weergegeven hoe het oordeel van de mensen over deze stellingen is. De cijfers hebben betrekking op alle Amsterdammers van 12 jaar en ouder. Een vergelijking met het onderzoek van 10 jaar geleden is niet mogelijk: toentertijd zijn de stellingen niet aan de mensen voorgelegd.

Tabel 4.1 Stellingen over het gebruik van de fiets (percentages)

	<i>niet mee eens,</i>				<i>totaal</i>
	<i>mee eens</i>	<i>niet mee eens</i>	<i>mee oneens</i>	<i>weet niet</i>	
fietsen past bij mij	63	10	25	2	100
in mijn kennissenkring wordt veel gefietst	61	8	29	2	100
fietsen doe je vooral omdat het gezond is	61	13	25	1	100
je fiets wordt in amsterdam steeds gestolen	60	10	28	3	100
fietsen in amsterdam is gevaarlijk	43	12	44	1	100
fietsen doe je vooral voor het milieu	42	16	40	1	100
fietsen doe je alleen bij mooi weer	36	9	54	1	100
met fietsen hoor je erbij	24	16	51	9	100
de fiets is meer iets voor de vrije tijd of sport, dan een vervoermiddel om mee naar werk of school te gaan	22	6	70	1	100
fietsen kost meestal teveel tijd	15	7	77	1	100
fietsen doe je alleen als je geen geld hebt	8	4	86	1	100

Het grootste deel van de ondervraagden (63%) is van mening dat fietsen bij hem of haar hoort. Ook de kennissen van de ondervraagden fietsen in tweedederde van de gevallen veel (61%). De belangrijkste reden om te fietsen is volgens de deelnemers aan het onderzoek dat het gezond is (eveneens 61% eens). Zes van iedere tien ondervraagden is het eens met de stelling dat je fiets in Amsterdam steeds gestolen wordt.

Over de stellingen “fietsen in Amsterdam is gevaarlijk” en “fietsen doe je vooral voor het milieu” zijn de meningen verdeeld, ongeveer 40% is het met deze stellingen eens, en eveneens ongeveer 40% is het met de stellingen oneens. Fietsen wordt door de ondervraagden eerder beschouwd als een vervoermiddel om mee naar werk of school te gaan dan iets voor de vrije tijd of sport (70%), het kost volgens 77% van de ondervraagden meestal niet teveel tijd, en met de stelling dat je alleen fietst als je geen geld hebt, is slechts 8% het eens.

Factoranalyse

Op de stellingen zijn vervolgens een factoranalyse en een betrouwbaarheidsanalyse uitgevoerd. Met behulp van factoranalyse kan worden nagegaan of er samenhang bestaat in de beoordeling van een aantal variabelen. De samenhang geeft aan dat de desbetreffende variabelen in een zelfde richting wijzen en dat ze als één schaal kunnen worden opgevat. Deze samenhang wordt vervolgens getoetst met behulp van een betrouwbaarheidsanalyse, die een maat aangeeft voor de samenhang en daarmee de resultaten van de factoranalyse bevestigt (of niet bevestigt).

De resultaten van deze analyses laten zien dat de stellingen: “Fietsen in Amsterdam is gevaarlijk” en “Je fiets wordt steeds gestolen in Amsterdam” als één schaal kunnen worden beschouwd die iets zegt over het gevaar van het fietsen of de redenen om niet te gaan fietsen. Deze schaal zal in het vervolg worden aangeduid als “Negatieve kanten van fietsen”

De stellingen “Met fietsen hoor je erbij”, “Fietsen doe je vooral voor het milieu” en “Fietsen doe je vooral omdat het gezond is” vormen ook een schaal. In dit geval een schaal voor redenen om te gaan fietsen. Deze schaal zal omschreven worden als “Positieve kanten van het fietsen”.

De overige variabelen vormen de derde en laatste schaal. Deze zal worden aangeduid als “Attitude ten aanzien van fietsen”. Opvallend hierbij is dat de stellingen “Fietsen past bij mij” en “In mijn kennissenkring wordt veel gefietst” een negatieve samenhang vertonen met de overige (“Fietsen doe je alleen als je geen geld hebt”, “Fietsen is meer iets voor vrije tijd of sport...”, “Fietsen doe je alleen bij mooi weer” en “Fietsen kost meestal teveel tijd”). Bijvoorbeeld respondenten die vinden dat fietsen bij hen past vinden vaak juist *niet* dat je alleen fietst als je geen geld hebt. De variabelen duiden allen wel op een attitude ten aanzien van het fietsen. Daarom is de schaal zodanig omgescoord dat de schaal een

positieve attitude ten aanzien van het fietsen weergeeft. De schaal geeft nu dus de volgende meningen weer:

- fietsen past bij mij,
- fietsen doe je niet alleen als je geen geld hebt
- de fiets is niet alleen iets voor de vrije tijd of voor sport, maar het is een vervoermiddel waarmee je naar werk of school gaat
- fietsen doe je niet alleen maar als het mooi weer is
- in mijn kennissenkring wordt veel gefietst
- fietsen kost niet veel tijd.

In tabel 4.2 zijn de scores op de drie schalen weergegeven. De percentages geven nu de ‘gemiddelde’ scores weer van de antwoorden van respondenten op de geclusterde stellingen. Hierdoor worden ‘extreme’ antwoorden afgetopt, waardoor de middencategorieën (*niet mee eens, niet mee oneens*) voor de drie schalen groter worden dan voor de individuele stellingen in tabel 4.1.

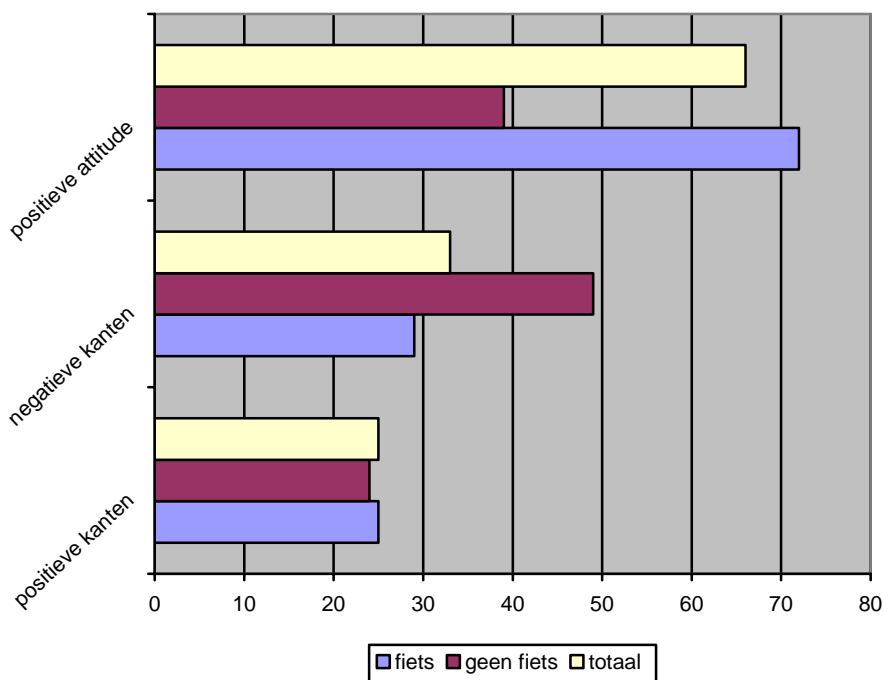
Tabel 4.2 Schalen op basis van stellingen (percentages)

	<i>niet mee eens,</i>			<i>totaal</i>
	<i>mee eens</i>	<i>niet mee oneens</i>	<i>mee oneens</i>	
positieve kanten van het fietsen	25	54	22	100
negatieve kanten van het fietsen	33	41	26	100
positieve attitude ten aanzien van fietsen	65	30	5	100

In figuur 4.3 is het percentage ondervraagden dat het eens is met de schalen weergegeven voor de gehele groep, en voor fietsbezitters en personen die geen fiets bezitten afzonderlijk.

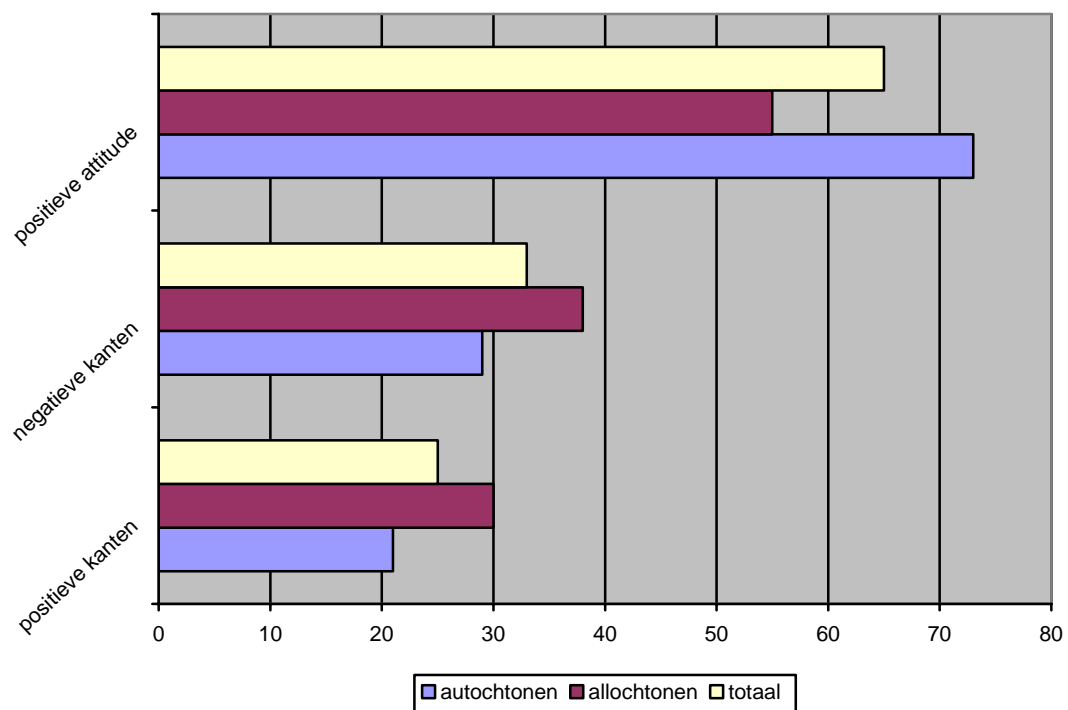
De figuur maakt duidelijk dat de fietsbezitters een meer positieve attitude hebben ten aanzien van het fietsen, en dat mensen die geen fiets bezitten de negatieve kanten van het fietsen (het is gevaarlijk, je fiets wordt in Amsterdam vaak gestolen) vaker zien. Tussen mensen die wel en mensen die geen fiets bezitten wordt geen verschil gevonden in de mate waarin zij het eens zijn met de stellingen die betrekking hebben op de positieve gevolgen van het fietsen (je hoort erbij, fietsen doe je voor het milieu en fietsen doe je omdat het gezond is)

Figuur 4.3 Eens met/positief over schalen naar fietsbezit (%)



In de volgende figuur is het aandeel van de ondervraagden weergegeven dat de stellingen onderschrijft weergegeven voor autochtonen en allochtonen. Deze figuur laat zien dat de attitude ten aanzien van fietsen positiever is onder autochtonen dan onder allochtonen, dat allochtone Amsterdammers vaker de negatieve kanten van fietsen onderschrijven en dat deze groep tegelijkertijd ook vaker de positieve kanten van het fietsen (voor de gezondheid, het milieu en om erbij te horen) onderschrijven dan autochtone ondervraagden.

Figuur 4.4 Eens met/positief over schalen naar etniciteit (%)



In de drie volgende tabellen zijn de percentages ondervraagden die het eens zijn met de schalen of er positief tegenover staan weergegeven naar leeftijd, opleidingsniveau en netto inkomen.

Tabel 4.5 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar leeftijd

	12-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-79	80+	Totaal
	jaar	jaar	jaar	jaar	jaar	jaar	jaar	jaar	
positieve redenen om te fietsen	13	24	21	21	31	25	37	38	25
negatieve kanten van het fietsen	33	38	39	29	32	38	46	50	33
positieve attitude ten aanzien van fietsen	45	49	70	78	71	55	49	48	65

Tabel 4.5 laat zien dat de oudere ondervraagden vaker de positieve redenen om te fietsen onderschrijven (erbij horen, milieu en gezondheid) en tegelijkertijd de negatieve kanten ervan (fietsen is gevaarlijk, en fietsen worden in Amsterdam vaak gestolen). Tussen leeftijd en attitude daarentegen wordt geen direct verband gevonden: met name mensen van 25 tot 54 jaar hebben een positieve attitude ten aanzien van het fietsen. Eerder bleek al dat deze groepen ook vaker fietsen. Jongere en oudere respondenten staan er minder positief tegenover.

Tabel:4.6 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar opleidingsniveau

	geen opleiding	Basis- school	VSO	VBO- LBO	MAVO	MBO	HAVO, VWO	HBO	WO	Totaal
positieve redenen om te fietsen	47	36	11	33	26	28	25	22	18	25
negatieve kanten van het fietsen	54	42	33	46	39	31	37	29	24	33
positieve attitude ten aanzien van fietsen	29	52	34	40	50	56	64	75	83	65

Naarmate de ondervraagden een hogere opleiding hebben gevolgd onderschrijven zij minder vaak de positieve gevolgen van het fietsen (voor milieu, gezondheid en erbij horen) en tegelijkertijd de negatieve kanten ervan (fietsen in Amsterdam is gevaarlijk en je fiets wordt vaak gestolen). Hoger opgeleiden hebben een meer positieve attitude ten aanzien van fietsen.

Tabel: 4.7 Deel van de bevolking dat de stelling onderschrijft naar netto inkomen

	700 euro of minder	701- 1000 euro	1001- 1350 euro	1351- 2050 euro	2051- 3200 euro	Meer dan 3200 euro	Totaal
positieve redenen om te fietsen	25	39	35	24	20	17	25
negatieve kanten van het fietsen	39	42	37	30	28	24	33
positieve attitude ten aanzien van fietsen	71	64	61	68	70	74	65

Tenslotte is ook de relatie met het inkomen van de respondenten onderzocht. Hierbij wordt een minder duidelijk patroon gevonden. Ondervraagden met een hoger inkomen onderschrijven iets minder vaak de positieve gevolgen van het fietsen (voor milieu, gezondheid en erbij horen) en tegelijkertijd de negatieve kanten ervan (fietsen in Amsterdam is gevaarlijk en je fiets wordt vaak gestolen). Tussen attitude en inkomen wordt geen duidelijk verband gevonden: de laagste en de hoogste inkomensgroepen hebben beide vaker een positieve attitude.

4.2 MAATREGELEN

Ruimte voor de fiets

In het fietsonderzoek is een tweetal stellingen aan de mensen voorgelegd die ingaan op de hoeveelheid ruimte die voor fietsers beschikbaar is. De eerste stelling luidt: “Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen op straat”. In de tweede stelling wordt de toenemende ruimte voor de fietser gekoppeld aan afnemende ruimte voor de auto: “Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen ten koste van de auto”.

Tabel 4.8 Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen op straat? (%)

	geen fietsbezitter	fietsbezitter	totaal
ja	51	61	59
nee	43	34	36
weet niet	6	5	5
totaal	100	100	100
<i>n</i>	264	1633	1897

Tabel 4.9 Vindt u dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen ten koste van de auto? (%)

	geen fietsbezitter	fietsbezitter	totaal
ja	35	46	44
nee	57	48	50
weet niet	8	5	6
totaal	100	100	100
<i>n</i>	264	1633	1897

Van de Amsterdamse bevolking onderschrijft 59% de stelling dat de fietser meer ruimte op straat moet krijgen. Dit percentage ligt bij de mensen die daadwerkelijk een fiets hebben 10% hoger dan bij de mensen die geen fiets hebben. Toch is ook een zeer aanzienlijk deel van de niet-fietsbezitters (51%) van mening dat de fietser meer ruimte moet krijgen op straat.

Wanneer de fietser meer ruimte krijgt op straat kan dit ten koste gaan van de ruimte die de auto op straat heeft. Wanneer de respondenten worden geconfronteerd met deze realiteit loopt het aantal voorstanders van de stelling dat fietser meer ruimte moeten krijgen terug. Minder dan de helft van de bevolking is van mening dat een toename van de ruimte voor fietsers ten koste van de ruimte voor de auto mag gaan. Slechts een derde deel van de niet-fietsbezitters onderschrijft deze stelling.

Maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik

Aan de mensen die hebben meegedaan aan het onderzoek is een aantal mogelijke maatregelen voorgelegd die de bedoeling hebben het fietsgebruik te stimuleren. De maatregelen die in het onderzoek van 2003 aan de respondenten zijn voorgehouden zijn ook in het onderzoek van 1992 aan de respondenten voorgelegd. Toch zijn de uitkomsten van de beide onderzoeken niet direct vergelijkbaar. Dit wordt veroorzaakt door een aanpassing in de vraagstelling: in 1992 is gevraagd of men dacht dat de uitvoering van een bepaalde maatregelen een positief effect op het fietsgebruik *in algemene zin* zou hebben. In het recente onderzoek is gevraagd naar een positief effect op het *individuele fietsgebruik* door de invoering van een bepaalde maatregel.

Tabel 4.10 Deel van mensen dat aangeeft zeker meer te fietsen als maatregel wordt genomen (%)

	<i>Geen</i>		
	<i>fietsbezitter</i>	<i>fietsbezitter</i>	<i>totaal</i>
meer vrijliggende fietspaden, afgescheiden van de rijbaan	64	53	62
dubbel en fout parkeren van auto's beter aanpakken	63	48	61
meer bewaakte of af te sluiten stallingen bij stations	61	56	60
meer bewaakte of af te sluiten stallingen bij winkel-, sport en uitgaanscentra	61	54	60
meer fietsrekken op straat	60	43	58
betere kwaliteit van fietspaden (van het wegdek)	55	39	53
snellere fietsroutes	53	40	51
meer bewaakte of af te sluiten stallingen bij woningen	51	48	51
minder auto's in de stad	43	34	42
breder fietspaden	38	32	37
minder lang wachten voor een stoplicht	27	19	26

In de tabel is aangegeven welk deel van de mensen verwacht dat een maatregelen een positief effect op het fietsgebruik zal hebben. De fietsbezitters en de niet-fietsbezitters zijn in de tabel onderscheiden. De meeste effecten worden verwacht van vrijliggende fietspaden, aanpakken van dubbel en fout geparkeerde auto's, meer stallingen bij stations, winkels, sport- en uitgaansgelegenheden, en meer fietsenrekken op straat. Relatief weinig effect verwacht men van bijvoorbeeld minder lange wachttijden

bij stoplichten (26%) en bredere fietspaden (37%). Fietsbezitters verwachten dat de maatregelen een sterker effect zullen hebben op hun eigen gedrag dan niet-fietsbezitters.

Factoranalyse

Ook op de verwachting over het effect op het eigen fietsgedrag van de verschillende maatregelen om het fietsen te bevorderen is een factoranalyse uitgevoerd. De resultaten van deze analyse laten zien dat de maatregelen die betrekking hebben op fietsenrekken of –stallingen als één soort maatregel kunnen worden opgevat, en de overige maatregelen behalve het aanpakken van dubbel of foutgeparkeerde auto's als een tweede groep van maatregelen. Het aanpakken van dubbel- of foutgeparkeerde auto's vormt een afzonderlijke maatregel.

Tabel 4.11 Deel van mensen dat aangeeft (misschien) meer te fietsen als maatregel wordt genomen naar fietsbezit (%)

	<i>geen</i>		<i>totaal</i>
	<i>fietsbezitter</i>	<i>fietsbezitter</i>	
meer rekken en stallingen	76	69	76
andere maatregelen	77	60	75
dubbel en fout parkeren van auto's beter aanpakken	69	56	68

De gegevens in de tabel maken duidelijk dat fietsbezitters van alle genoemde maatregelen meer effect op het eigen gedrag verwachten dan mensen die geen fiets bezitten.

Spontaan genoemde maatregelen

In de afgelopen jaren is in Amsterdam een aantal maatregelen genomen om het fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken. Deze maatregelen variëren van de aanleg van vrijliggende fietspaden tot de bouw van fietsenstallingen en het aanbrengen van betere verlichting. De deelnemers van het onderzoek is gevraagd of zij één of meerdere maatregelen die volgens hen in Amsterdam genomen zijn kunnen noemen. De maatregelen werden niet door de enquêteurs opgenoemd en waren ook nog niet eerder aan de orde geweest in de vragenlijst. De antwoorden zijn onderscheiden naar mensen die wel een fiets bezitten en zij die er geen hebben.

Tabel 4.12 Spontaan genoemde maatregelen in Amsterdam om fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken (%)

	Geen		totaal
	Fietsbezitter	fietsbezitter	
meer vrijliggende fietspaden, afgescheiden van de rijbaan	29	15	27
meer fietsstroken op de rijbaan	8	4	7
breder fietspaden	5	6	5
meer stallingen, fietsrekken	6	2	5
voorrang voor fietsers van rechts	4	7	4
beter wegdek voor fietsers	3	2	3
beter verlichting (langs fietsroutes)	3	2	3
geen brommers meer op het fietspad	3	2	3
meer bewaakte fietsstallingen	2	0	2
snellere fietsroutes	1	1	1
anders	17	12	16
geen maatregel genoemd	43	59	46

De meest genoemde maatregel waarvan men zegt dat die in Amsterdam genomen is, betreft de aanleg van vrijliggende fietspaden. Bijna 30% van de fietsbezitters noemt deze maatregel. Andere maatregelen die naar verhouding veel genoemd worden zijn: meer fietsstroken op de rijbaan en de aanleg van meer fietsstallingen en fietsrekken. Ook noemt een aanzienlijk deel van de mensen “andere maatregelen”. Hieronder vallen bijvoorbeeld: de autoloze zondag, het houden van verkeerscontroles in de Leidsestraat, de betere wettelijke bescherming van de rechten van de fietser en het witte fietsen plan. Over het algemeen weten de mensen die een fiets bezitten vaker een genomen maatregel te noemen dan de mensen die geen fiets bezitten.

Vervolgens is aan de deelnemers aan het onderzoek gevraagd om die maatregelen te noemen waarvan men veronderstelt dat ze in hun eigen buurt zijn genomen. Respondenten die voor heel Amsterdam geen enkele maatregel (konden) noemen, kregen deze vraag uiteraard niet voorgelegd.

Tabel 4.13 Spontaan genoemde maatregelen in de buurt om fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken (%)

	<i>Geen</i>		
	<i>Fietsbezitter</i>	<i>fietsbezitter</i>	<i>totaal</i>
meer vrijliggende fietspaden, afgescheiden van de rijbaan	24	18	23
meer stallingen, fietsrekken	6	7	6
meer fietsstroken op de rijbaan	5	4	5
breder fietspaden	3	8	4
beter wegdek voor fietsers	3	2	3
beter verlichting (langs fietsroutes)	2	2	2
geen brommers meer op het fietspad	2	3	2
meer bewaakte fietsstallingen	1	0	1
voorrang voor fietsers van rechts	1	1	1
snellere fietsroutes	0	0	0
anders	12	8	12
geen maatregel genoemd	51	59	52

Ook op buurtniveau komen de vrijliggende fietspaden als meest genoemde maatregel uit de bus (24%). De aanleg van meer stallingen en fietsenrekken (6%) wordt het op één na vaakst genoemd gevolgd door de aanleg van fietsstroken op de rijbaan (5%). Een aanzienlijk deel van de mensen noemt opnieuw andere maatregelen (12%). Hieronder vallen bijvoorbeeld het beter markeren van fietspaden en het aanpassen van (onveilige) verkeerssituaties als “het beter afstellen van verkeerslichten” maar ook “meer betaald parkeren waardoor er minder auto’s zijn en meer ruimte voor de fiets”.

Wanneer het gaat om maatregelen op buurtniveau weten mensen minder maatregelen te noemen dan op stadsniveau.

Tot slot is respondenten gevraagd of zij een maatregel kunnen noemen die naar hun idee in de woonomgeving doorgevoerd moet worden om het fietsgebruik te stimuleren of veiliger te maken. Deze vraag werd ook gesteld aan respondenten die eerder geen maatregel konden noemen. Deelnemers konden wederom meerdere antwoorden geven.

Tabel 4.14 Spontaan genoemde maatregelen die in de woonomgeving doorgevoerd zouden moeten worden (%)

	<i>Geen</i>		
	<i>Fietsbezitter</i>	<i>fietsbezitter</i>	<i>totaal</i>
meer stallingen, fietsrekken	11	8	11
meer vrij liggende fietspaden, afgescheiden van de rijbaan	10	7	10
meer bewaakte fietsstallingen	4	5	4
meer fietsstroken op de rijbaan	3	2	3
betere verlichting (langs fietsroutes)	3	1	3
beter wegdek voor fietsers	3	0	2
breder fietspaden	2	1	2
snellere fietsroutes	1	0	1
geen brommers meer op het fietspad	1	1	1
voorrang voor fietsers van rechts	1	0	0
anders	23	18	22
geen maatregel genoemd	51	62	53

De mensen pleiten vooral voor de aanleg van meer vrijliggende fietspaden in de eigen woonomgeving (10%) en voor de aanleg van meer stallingen en fietsenrekken (11%). Ook nu noemt een grote groep mensen andere maatregelen. Daarbij denkt men bijvoorbeeld aan het beter handhaven van verkeersregels en het aanpakken van fietsendiefstal. Ook is het tegengaan van mobiel bellen op de fiets genoemd.

4.3 CONCLUSIES

Uit de beantwoording van de stellingen over fietsgebruik blijkt dat fietsen over het algemeen een positief imago heeft. Wel zijn daarbij enkele kanttekeningen te plaatsen. Zo vindt een belangrijk deel van de bevolking (60%) dat fietsendiefstal erg veel voorkomt. In hoofdstuk 2 kwam al naar voren dat de kans op diefstal voor veel personen (12% van de niet-fietsbezitters) een reden is om geen fiets te nemen. Fietsendiefstal schaadt in die zin het imago.

Op de stellingen is een factoranalyse uitgevoerd. Uit de resultaten van deze analyse komt onder andere naar voren dat fietsbezitters een positievere attitude hebben ten aanzien van het fietsen dan de groep niet-fietsbezitters. Deze laatste groep ziet juist vaker de negatieve kanten van het fietsen in Amsterdam. Hetzelfde geldt ook voor allochtonen, jongeren en ouderen, lager opgeleiden.

Zes op de tien Amsterdammers zijn van mening dat de fietser in Amsterdam meer ruimte moet krijgen

op straat. Wanneer de extra ruimte voor de fietser ten koste zou gaan van bijvoorbeeld parkeerplaatsen daalt dit percentage naar 44%.

In Amsterdam is de afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen om het fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken. De Amsterdammers noemen de aanleg van vrijliggende fietspaden het meest als maatregel waarvan men denkt dat die genomen is. Men veronderstelt dat zowel in Amsterdam als geheel als in de eigen buurt vrijliggende fietspaden zijn aangelegd.

Gevraagd naar maatregelen waarvan men vindt dat ze zouden moeten worden doorgevoerd noemen Amsterdammers opnieuw de aanleg van vrijliggende fietspaden en de aanleg van meer fietsenstallingen en fietsenrekken. Dit sluit aan bij de bevinding dat meer dan 60% van de Amsterdammers verwacht dat de aanleg van vrijliggende fietspaden en de aanleg van fietsenstallingen (bij bijvoorbeeld stations en winkelvoorzieningen) een positief effect op het fietsgebruik in het algemeen zullen hebben.

BIJLAGE : TABELLEN

B1: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 1

B1-1: Verdeling respons naar leeftijdsklassen

	telefonisch		face to face		totaal		werkelijke verdeling
							Amsterdam 2002
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	%
12-17 jaar	38	2	31	9	69	3	6
18-24 jaar	104	5	137	39	241	10	10
25-34 jaar	406	20	74	21	480	20	24
35-44 jaar	440	22	38	11	478	20	21
45-54 jaar	359	18	46	13	405	17	15
55-64 jaar	316	16	11	3	327	14	10
65-79 jaar	276	14	6	2	282	12	10
80+ jaar	55	3			55	2	4
onbekend	7	0	4	1	11	0	
totaal	2001	100	347	100	2348	100	100

B1-2: Verdeling respons naar etniciteit

	telefonisch		face to face		totaal		werkelijke verdeling
							Amsterdam 2002
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	%
Surinamers	67	3	99	29	166	7	10
Antillianen	23	1	29	8	52	2	2
Turken	14	1	69	20	83	4	5
Marokkanen	15	1	96	28	111	5	8
Z-Europeanen	7	0	6	2	13	1	2
Niet-geïndustr.	208	10	38	11	246	10	11
Geïndustrial.	77	4	3	1	80	3	10
Nederlanders	1584	79	6	2	1590	68	53
onbekend	6	0	1	0	7	0	
totaal	2001	100	347	100	2348	100	100

B1-3: Verdeling respons naar opleiding

	telefonisch		face to face		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
geen opleiding gevolgd						
of enkele jaren lagere school	11	1	17	5	28	1
lagere school, basisschool, speciaal onderwijs	108	5	36	10	144	6
VSO, voortgezet speciaal onderwijs	7	0			7	0
VBO-LBO (huishoud-, ambacht-, technische school, interne bed	171	9	33	10	204	9
MAVO, MULO, VMBO	213	11	76	22	289	12
MBO(-lang), interne opleiding						
op mbo-niveau, BBL-BOL 3-4	224	11	41	12	265	11
HAVO, VWO, HBS, MMS	243	12	76	22	319	14
HBO, interne opleiding op hbo-niveau	527	26	46	13	573	24
WO, universiteit, kandidaatsexamen	472	24	12	3	484	21
geen antwoord, weet niet	25	1	10	3	35	1
totaal	2001	100	347	100	2348	100

B1-4: Verdeling respons naar inkomensklassen

	telefonisch		face to face		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
netto 700 euro per maand of minder	57	3	16	5	73	3
netto tussen de 701 euro en 1000 euro	151	8	32	9	183	8
netto tussen de 1001 euro en 1350 euro	157	8	35	10	192	8
netto tussen de 1351 euro en 2050 euro	362	18	41	12	403	17
netto tussen de 2051 euro en 3200 euro	353	18	21	6	374	16
netto boven de 3201 per maand	352	18	8	2	360	15
wil niet zeggen	255	13	30	9	285	12
weet niet	234	12	77	22	311	13
geen antwoord	80	4	87	25	167	7
totaal	2001	100	347	100	2348	100

B1-5: Verdeling respons naar geslacht

	telefonisch		face to face		totaal		werkelijke verdeling Amsterdam 2002	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%		%
	man	864	43	204	59	1068	45	
vrouw	1137	57	136	39	1273	54		51
onbekend			7	2	7	0		
totaal	2001	100	347	100	2348	100		100

B1-6: Verdeling respons naar huishoudsamenstelling

	telefonisch		face to face		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
een persoon, alleenstaande	770	38	73	21	843	36
(echt)paar zonder kinderen (thuis)	499	25	46	13	545	23
(echt)paar met kind(eren) (thuis)	434	22	138	40	572	24
een ouder met kind(eren) (thuis)	89	4	48	14	137	6
twee volwassenen, zonder kinderen (thuis)	131	7	14	4	145	6
twee volwassenen, met kinderen (thuis)	41	2	11	3	52	2
drie of meer volwassenen, met kind(eren) (thuis)	7	0	4	1	11	0
drie of meer volwassenen, zonder kinderen (thuis)	15	1	6	2	21	1
anders	12	1	3	1	15	1
geen antwoord, weet niet	3	0	4	1	7	0
	2001	100	347	100	2348	100

B2: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 2

B2-1: Fietsbezit en –gebruik naar deelgebied (absolute aantallen bewoners)

	bezit	gebruik
Centrum	60700	56500
West	82900	76500
Oost	61200	53900
Noord	55800	45200
Westelijke Tuinsteden	77200	66600
Zuidoost	49400	39500
Zuid	97000	91300
totaal	484100	429400

B3: TABELLEN BIJ HOOFDSTUK 3

Tabel B3-1 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar werk te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	11	12	15	20
De fiets biedt geen comfort	16	27	11	9
Kan geen bagage meenemen	5	12	7	7
Risico voor diefstal op plaats van bestemming		4		
Slecht wegdek			4	
Met auto combinatie van ritten mogelijk	16	15	4	20
Met auto met meer personen			4	2
Ik heb toch een auto	21		4	11
Ik kan meerijden		4	7	2
Te ver om te fietsen	5	8	7	4
Andere reden	5	4	4	9
weet niet, geen antwoord	21	15	33	16
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	19	26	27	45

Tabel B3-2 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het Openbaar Vervoer naar werk te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	8	17	18	23
De fiets biedt geen comfort	33	39	23	10
Risico voor diefstal op plaats van bestemming			5	
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig			5	10
Slecht wegdek	8	4	5	
Sociaal onveilige route			5	
Ik heb toch een abonnement, OV-kaart	8	4	5	3
Ik vind het leuker				3
Te ver om te fietsen		17	18	20
Andere reden, namelijk				7
weet niet, geen antwoord	42	17	18	20
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	12	23	22	30

Tabel B3-3 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het Openbaar Vervoer naar school of studie-adres te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	25		7	9
De fiets biedt geen comfort	13	65	29	9
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig		6	7	
Ik heb toch een abonnement, OV-kaart	13	12	36	18
Ik vind het leuker	13			9
Te ver om te fietsen		6	21	36
Andere reden	38	12		18
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	8	17	14	11

Tabel B3-4 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar dit winkelgebied te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	4	11	16	13
De fiets biedt geen comfort	8	8	9	4
Kan geen bagage meenemen	50	38	32	30
Risico voor diefstal op plaats van bestemming	1	1		
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig			2	
Sociaal onveilige route			2	
Met auto combinatie van ritten mogelijk	1	2	2	2
Met auto met meer personen		2	7	2
Ik heb toch een auto	8	5	5	11
Ik kan meerijden				4
Ik vind het leuker	1	1		
Te ver om te fietsen	4	7	11	9
Andere reden	11	15	2	6
weet niet, geen antwoord	11	8	11	15
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	74	85	44	47

Tabel B3-5 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het OV naar dit winkelgebied te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	13	13	16	10
De fiets biedt geen comfort	23	12	30	19
Kan geen bagage meenemen	2	8	3	
Risico voor diefstal op plaats van bestemming	8	15	2	13
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	6	6	5	4
Slecht wegdek	2	1		
Moet een omweg nemen	2		2	
Met OV combinatie van ritten mogelijk	2	1	3	
Met OV met meer personen		2		
Ik heb toch een abonnement, OV-kaart	5	3	7	4
Ik vind het leuker	13	2	3	2
Te ver om te fietsen	2	5	11	21
Andere reden	13	8	7	10
weet niet, geen antwoord	11	22	11	17
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	64	86	61	52

Tabel B3-6 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met de auto naar deze (vrijtijds-) bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	11	7	9	16
De fiets biedt geen comfort	6	13	25	11
Kan geen bagage meenemen	6	10	3	4
Risico voor diefstal op plaats van bestemming	2			
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	2	8	1	5
Slecht wegdek				2
Moet een omweg nemen		4	1	2
Sociaal onveilige route	2	2	7	2
Met auto combinatie van ritten mogelijk	5		6	
Met auto met meer personen	11	7	4	2
Ik heb toch een auto	6	10	6	9
Ik kan meerijden	6	7	3	5
Ik vind het leuker			1	
Te ver om te fietsen	3	5	12	25
Andere reden, namelijk	13	8	9	7
weet niet, geen antwoord	27	18	13	12
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	63	83	69	57

Tabel B3-7 Wat is de belangrijkste reden om (meestal) met het Openbaar Vervoer naar deze (vrijetijds-) bestemming te gaan en niet met de fiets? (%; naar afstand)

	0 tot 2,5 kilometer	2,5 tot 5 kilometer	5 tot 7,5 kilometer	7,5 tot 10 kilometer
De fiets is langzamer	11	12	11	14
De fiets biedt geen comfort	23	15	22	14
Risico voor diefstal op plaats van bestemming	11	7	5	6
Op de fiets is het gevaarlijk en onveilig	7	8	6	4
Slecht wegdek				2
Sociaal onveilige route		1	2	6
Met OV combinatie van ritten mogelijk		1		
Met OV met meer personen	2	2	3	2
Ik heb toch een abonnement, OV-kaart	2	5	3	
Ik vind het leuker	5	5	2	4
Te ver om te fietsen	7	13	19	20
Andere reden, namelijk	14	11	9	12
weet niet, geen antwoord	18	19	19	14
totaal	100	100	100	100
<i>n</i>	44	84	64	49