



# Fact sheet

nummer 3 | oktober 2004

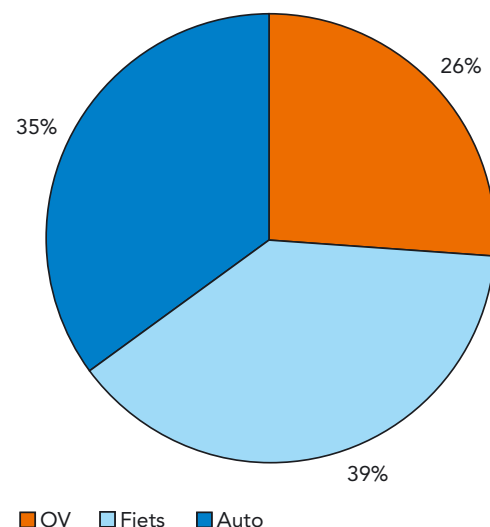
## Amsterdam fietsstad

Onder het motto 'Amsterdam Fietst!' stimuleert de gemeente Amsterdam actief het gebruik van de fiets. Zo worden er nog meer veilige, snelle en comfortabele fietsroutes aangelegd, komen er extra bewaakte fietsstallingen en wordt een actief anti-diefstalbeleid gevoerd.

Er zijn redenen genoeg om fietsen te stimuleren. Een fiets neemt weinig ruimte in (zowel stilstaand als rijdend), veroorzaakt geen geluidsoverlast en geen luchtvervuiling en vormt amper een gevaar voor andere verkeersdeelnemers. Met de fiets blijft de stad bereikbaar en bovendien is fietsen gezond. Kortom: in deze drukke, compacte stad is de fiets het ideale vervoermiddel!

Maar denken alle Amsterdammers daar net zo over? Hoewel het aantal fietsen de afgelopen jaren is toegenomen, laten Amsterdamse jongeren – áls ze er al een hebben – de fiets steeds vaker staan. Waarom kiezen jongeren voor een alternatief? Wat betekent dat voor Amsterdam als fietsstad?

Verplaatsingen in Amsterdam, 1998-2000



Bron: Amsterdam en Mobiliteit, dIVV

### Minder verplaatsingen, vaker per fiets

Amsterdammers verplaatsen zich minder dan voorheen, maar doen dat nu vaker per fiets. Uit de huis-aan-huisenquêtes uitgevoerd door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) blijkt dat het gemiddelde aantal verplaatsingen per Amsterdammer per dag is afgenomen van 3,9 in 1994-1997 naar 3,6 in 1999-2002. Deze afname geldt voor alle vervoermiddelen uitgezonderd de fiets. Het aandeel verplaatsingen met de fiets op het totale aantal verplaatsingen is gegroeid van 34% in 1986-1991 naar 39% in 1998-2000. Dit gaat vooral ten koste van het aandeel verplaatsingen per openbaar vervoer, dat is gedaald naar 26%. Het zijn vooral de bewoners van de binnenstad

en de oude stad<sup>1</sup> die de overstap van de auto en/of het openbaar vervoer naar de fiets hebben gemaakt. In de binnenstad is het percentage verplaatsingen per fiets het grootst (55%).

Tegelijkertijd zien we dat het autoverkeer naar en vanuit Amsterdam-Centrum met ruim 20% is gedaald sinds het begin van de jaren negentig. Met verdere verhogingen van de parkeertarieven en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, zal de auto in de toekomst naar verwachting nog meer terrein inleveren ten gunste van de fiets. De fiets wint echter niet in alle Amsterdamse straten terrein. We zien dat met name buiten de binnenstad de percentages verplaatsingen per fiets de laatste jaren langzaam afnemen. In de periferie is het aandeel verplaatsingen per fiets slechts 22%. In de periode 1994-1997 was dat 23%. Een mogelijke verklaring is dat bevolkings-samenstelling buiten de ring afwijkt van die van binnen de ring (er wonen meer allochtonen, meer gezinnen). Een aanvullende mogelijke verklaring is dat de afstanden (naar werk, school en winkels) in de 'nieuwe stad' groter zijn.

#### Verplaatsingen naar gebied (procenten)

vervoer	binnenstad	oude stad	periferie	Amsterdam
openbaar vervoer	20	22	27	24
autobestuurder	21	30	40	32
autopassagier	4	7	11	8
fiets	55	41	22	36
<b>totaal</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Bron: Amsterdam en Mobiliteit, dIVV

Terwijl Amsterdammers zich minder vaak verplaatsen, neemt de gemiddelde afstand die ze afleggen toe. Althans: met de auto en het openbaar vervoer. Ze fietsen en lopen daarentegen steeds kortere afstanden. De toename van het aantal Amsterdammers dat buiten de stad werkt – in 2001 10% meer dan twee jaar daarvoor – maakt het pendelverkeer nog intensiever.

## Fietsbezit

Het aantal fietsen is de afgelopen decennia sterk gestegen. In de eerste helft van de jaren tachtig bezat ruim de helft van de Amsterdammers een fiets, nu heeft 77% van de bewoners van 12 jaar en ouder een fiets. Maar niet iedereen gebruikt de fiets regelmatig: slechts 67% minstens eens in de maand.

#### Inwoners 12 jaar en ouder in het bezit van een fiets (procenten)

	1980-1984	1991	2003
fietsbezit	56	75	77

Bron: O+S dRO dIVV

## Diefstal

In totaal telt Amsterdam zo'n 540.000 fietsen. Steeds meer mensen hebben meer dan één fiets (gemiddelde: 1,27). De angst voor diefstal maakt dat velen kiezen voor een oude, eenvoudige fiets (63%). Uit onderzoek van de Fietsersbond bleek dat 32% van de fietsers geen nieuwe fiets koopt uit angst voor diefstal.

Schattingen over het aantal gestolen fietsen in Amsterdam lopen uiteen. Op basis van het meest recente onderzoek van O+S wordt geschat dat in het jaar voorafgaand aan het onderzoek 150.000 Amsterdammers van 12 jaar en ouder slachtoffer zijn geworden van diefstal.

De gemeente vindt het aantal fietsdiefstallen veel te hoog en probeert in samenwerking met het openbaar ministerie, de politie en fietsenbranche dat grote aantal sterk te verminderen. De aandachtspunten zijn: controle en toezicht, registratie, handhaving en stallen. Zo wordt het aantal bewaakte fietsplaatsen de komende periode uitgebreid.

## Fietsbestemmingen

De fiets wordt in de stad steeds vaker gebruikt om naar het werk te gaan. Ongeveer een derde (34%) van de Amsterdammers gaat op de fiets naar het werk, iets meer dan in 1991 (30%). Een derde (32%) gaat met de auto. Uiteraard verschillen deze percentages naarmate de af te leggen afstanden groter zijn.

Van de Amsterdamse scholieren en studenten kiest een kwart (27%) voor de fiets, meer dan de helft (56%) voor het openbaar vervoer. De meest genoemde redenen om niet te fietsen: de fiets biedt geen comfort, de fiets biedt geen bescherming tegen regen en wind en dergelijke. In 1991 was het percentage scholieren en studenten dat per fiets naar school ging nog aanzienlijk hoger: 47%.

Een derde van de Amsterdammers neemt de fiets voor niet-dagelijkse boodschappen. Dat is meer dan in 1991, toen een kwart voor de fiets koos. De auto is hier iets minder populair geworden.

### Modal split vervoerskeuze (procenten)

	werkadres (werkenden)	schooladres (scholieren en studenten)	winkelen (allen)
auto	32	5	19
openbaar vervoer	24	56	25
fiets	34	27	33
lopend	5	9	19
anders	6	3	4
<b>totaal</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Bron: O+S/dIVV, 2003

## Goede redenen om te fietsen

### *Fietsen is sneller!*

Volgens een enquête van dIVV vindt ruim de helft van de mensen die op de fiets naar hun werk gaan (55%) dat de fiets hen sneller op de plaats van bestemming brengt. Dat beeld komt overeen – in ieder geval wat het centrum van Amsterdam betreft – met cijfers van de Fietsbalans, een groot onderzoek van de Fietsersbond naar het fietsklimaat in verschillende gemeenten. Uit dat onderzoek blijkt dat in 41 van de 121 gemeenten de fiets in meer dan de helft van de gevallen sneller is dan de auto. Per gemeente werden steekproefsgewijs 12, 14 of 16 ritjes gereden, kriskras door de stad, via veel gereden routes. Gemiddeld waren de afstanden 2,6 kilometer. In Amsterdam-Centrum werd 83% van de uitgekozen routes sneller afgelegd per fiets dan per auto.

### *Fietsen is goedkoop!*

Een ander positief aspect van het vervoer per fiets vormen de geringe kosten. Volgens de Fietsersbond (zie hun website) kost een fiets gemiddeld zo'n 30 euro per maand, bij een gebruiksduur van drie jaar. De bond becijferde verder met behulp van gegevens van het CBS en de Consumentenbond dat de fiets in combinatie met een OV-jaarkaart (258 euro per maand) bijna twee keer zo goedkoop is als een auto (526 euro per maand). Verdere positieve aspecten van fietsen zijn 'gezondheid' en de 'onafhankelijkheid van het openbaar vervoer'. Ook om deze redenen kiezen veel Amsterdammers voor de fiets.

## Fietsen gevaarlijk?

Amsterdammers hebben verschillende motieven

### Fietsgebruik en verkeersveiligheid per gemeente

	inwoners	fietsgebruik <sup>3</sup> (percentage v/d korte ritten)	verkeersveiligheid <sup>4</sup> (slachtoffers per 100 miljoen fietskm)
<b>grote steden</b>			
Amsterdam	734.000	33	15
Rotterdam	599.000	21	21
's-Gravenhage	459.000	26	23
Utrecht	261.000	40	29

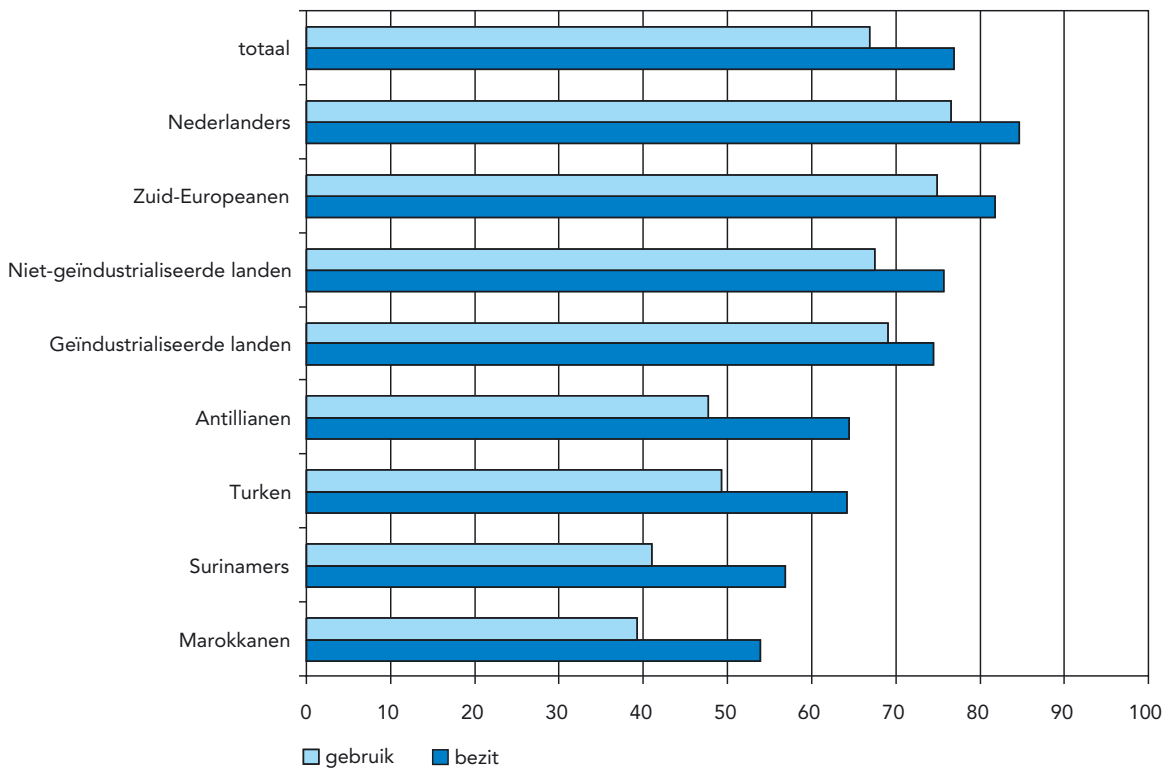
Bron: Fietsbalans, 2003

om niet te fietsen. Een groot aantal van zij die niet fietsen zegt het te gevaarlijk te vinden. De fietser is inderdaad een 'kwetsbare' verkeersdeelnemer: wanneer betrokken bij een verkeersongeval, is de fietser in (bijna) alle gevallen het slachtoffer. Toch blijkt Amsterdam volgens de cijfers een relatief veilige fietsstad. De stad telt slechts 15 fietsslachtoffers per 100 miljoen fietskilometers en is volgens de Fietsersbond de veiligste grote gemeente in Nederland. Ook in vergelijking tot de andere drie grote steden scoort Amsterdam zeer goed, zoals onderstaande tabel laat zien.<sup>2</sup> Vooral de laatste jaren is fietsen in Amsterdam veiliger geworden. Sinds 1995 daalt het aantal letselgevallen, evenals het aantal slachtoffers van verkeersongevallen onder fietsers. Aantallen letselgevallen en slachtoffers zijn in periode 1990 tot 2001 afgenomen met respectievelijk 41 en 40%.

## Andere redenen om niet te fietsen

Anderen fietsen niet omdat ze het niet kunnen (6%), maar de meest genoemde reden (30%) is dat de voorkeur wordt gegeven aan de auto of aan het openbaar vervoer. Automobilisten vinden de fiets te langzaam, de auto comfortabeler. Bovendien maakt de auto het makkelijker ritten te combineren. Gebruikers van het openbaar vervoer noemen comfort ook als belangrijke reden om de fiets te laten staan. Daarnaast spelen grote afstanden en snelheid een rol. Andere redenen om niet te fietsen: 'hou er niet van' (15%), 'vind het onveilig' (13%), 'fiets wordt toch maar gejat' (12%).

Gebruik en bezit van de fiets naar etnische groep (procenten)



Bron: O+S/dIVV, 2003

### Wie fietst, wie niet?

Op het eerste gezicht lijkt de fiets terrein te winnen in Amsterdam. Toch wijst een aantal feiten in een andere richting. Uit het meest recente onderzoek naar fietsgebruik onder Amsterdammers van O+S in opdracht van dIVV blijkt namelijk dat het fietsgebruik niet onder alle Amsterdammers evenredig verdeeld is.

Er zijn grote verschillen te constateren in bezit en gebruik tussen de stadsdelen. In Amsterdam-Centrum wonen relatief de meeste fietsbezitters (83%), in Zuidoost het kleinste percentage (70%). Deze onevenwichtige verdeling wordt vooral veroorzaakt door het verschil in het aandeel allochtonen in de stadsdelen. Met name in Zuidoost en de Westelijke Tuinsteden maken etnische minderheden een relatief groot deel van de bevolking uit. Vooral bewoners met een Marokkaanse, Surinaamse, Antilliaanse of Turkse achtergrond fietsen minder. Zo gebruikt circa 40% van de Amsterdammers van Marokkaanse afkomst de fiets, terwijl van de autochtone Amsterdammers 75% fietst.

Ook het inkomen is van invloed: naarmate men meer verdient, stapt men vaker op de fiets. Verder variëren bezit en gebruik aanzienlijk per leeftijdsgroepen. Bezit en gebruik blijven in de leeftijdscategorieën tot 24 jaar achter. Het bezit van een fiets is in het laatste decennium fors

afgenomen. Iets meer dan de helft (55%) van de jongeren tussen 16 en 18 jaar heeft een fiets, in 1991 was dat nog 79%.

Amsterdammers van 25 tot 55 jaar gebruiken de fiets vaker dan jongere of oudere stadgenoten. Ook hier blijkt het aandeel etnische minderheden binnen de afzonderlijke leeftijdsgroepen weer een verklarende rol te spelen.

### Allochtone jongeren laten fiets staan

Het geringe fietsgebruik door jongeren is onderzocht. Nadere analyse van de groep jongeren uit de steekproef van het dIVV-onderzoek (177 in het totaal) wijst uit dat niet zozeer de leeftijd als wel de etnische achtergrond bepalend is voor het fietsgebruik. Jongens en meisjes met een Nederlandse achtergrond gebruiken namelijk wel massaal (82%) de fiets. Slechts 39% van de Marokkaanse en 43% van de Turkse jongeren fietsen. Dit is nog minder dan oudere allochtonen.

Behalve het feitelijke fietsgedrag wijkt ook de attitude ten aanzien van de fiets bij allochtone jongeren af ten opzichte van hun autochtone leeftijdsgenoten. Met de stelling 'fietsen past bij mij' is 75% van de Nederlandse jongeren het eens, terwijl slechts 31% van de jongeren met een Marokkaanse afkomst hiermee instemt. 'Fietsen doe je alleen bij mooi weer' vindt 59% van de

### Fietsgebruik jongeren 12 t/m 25 jaar (minimaal eens per maand, procenten)

	ja	nee	totaal	n
Surinamers	51	49	100	41
Turken	43	57	100	23
Marokkanen	39	61	100	49
Nederlanders	82	18	100	57
<b>totaal</b>	<b>57</b>	<b>43</b>	<b>100</b>	<b>177</b>

Bron: O+S/dIVV, 2003

jongeren van Surinaamse afkomst; slechts 23% van de autochtone jongeren is het met deze stelling eens. Illustratief voor de verschillen tussen de groepen is dat bijna alle autochtone jongens en meisjes instemmen met de stelling: 'in mijn kennissenkring wordt veel gefietst,' terwijl maar een derde van alle allochtone jongeren dit onderschrijft.

### Fietsen niet 'cool'?

Wat bepaalt de negatieve attitude van allochtone jongeren ten aanzien van de fiets? Is fietsen niet 'cool'? Is fietsen misschien typisch iets voor 'kazen'? Fietsen hoogopgeleide allochtone jongeren wel? Dit soort vragen blijft hier nog onbeant-

woord. Wanneer deze groep ook op latere leeftijd de fiets zal laten staan, zal met de groei van het aandeel Amsterdammers met een Turkse of Marokkaanse komaf in de komende jaren ook het aandeel fietsers flink afnemen en de fiets – uitzonderd in het centrum van de stad (waar relatief de meeste allochtonen wonen) – wellicht een marginaal vervoersmiddel worden.

Eventuele promotie van fiets door de gemeente zou zich vooral moeten richten op kinderen met een buitenlandse achtergrond. De campagne zal geldende, cultureel bepaalde bezwaren tegen de fiets effectief moeten bestrijden wil Amsterdam ook in de toekomst een fietsstad blijven.

### Attitude van jongeren 12 t/m 25 jaar (mee eens en helemaal mee eens, procenten)

	Surinamers n=41	Turken n=23	Marokkanen n= 49	Nederlanders n=57
fietsen past bij mij	34	39	31	75
fietsen doe je alleen bij mooi weer	59	43	43	23
in mijn kennissenkring wordt veel gefietst	34	35	31	84

Bron: O+S/dIVV, 2003

## Bronnen

- Amsterdam en Mobiliteit, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV), 2003.
- Fietsbalans 2003, Fietsersbond.
- Amsterdam op de fiets!, O+S, Dienst Onderzoek en Statistiek i.o.v. dIVV, 2003.
- Website, jaarboeken O+S, Dienst Onderzoek en Statistiek.
- Vervolgonderzoek mogelijk fietsgebruik in de agglomeratie Amsterdam, O+S i.o.v. Dienst Ruimtelijke Ordening, 1991.
- Uitvoeringsprogramma Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam 2004-2006.
- Basisrapport Verkeersveiligheid 2001, dIVV.

## Noten

- <sup>1</sup> Toelichting op gebiedsindeling:
  - binnenstad, begrensd door de Singelgracht en het IJ,
  - oude stad, begrensd door de ringweg A10 met uitzondering van Noord en de binnenstad,
  - periferie, het overige deel van het Amsterdamse grondgebied.
- <sup>2</sup> Voor alle gemeenten met meer dan 20.000 inwoners is het fietsgebruik en de verkeersveiligheid berekend op basis van gegevens van het CBS.
- <sup>3</sup> Het deel van de verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer dat per fiets wordt afgelegd. Berekend op basis van gegevens van het CBS over de jaren 1999 tot en met 2001.
- <sup>4</sup> Het aantal fietsslachtoffers per 100 miljoen fietskilometers. Met fietsslachtoffers wordt bedoeld het aantal doden en ziekenhuisgewonden volgens de politieregistratie in de periode 1997 tot en met 2001.

## Colofon

Gemeente Amsterdam  
 Dienst Onderzoek en Statistiek



Weesperstraat 79  
 1018 VN Amsterdam  
 Telefoon 020 527 9527  
 Fax 020 527 9595  
 algemeen@os.amsterdam.nl  
 www.os.amsterdam.nl



Nieuwe Vaart 5-9  
 1018 AA Amsterdam  
 Telefoon 020 556 5000  
 Fax 020 556 5700  
 communicatie@ivv.amsterdam.nl  
 www.ivv.amsterdam.nl

Auteur: Anita van der Stap