

Onderzoek vraaguitval fiets als gevolg van fietsdiefstal

Muconsult

Dennis van Soest en Jerom Götz



Een onderzoek van Muconsult
Eindrapport 24 juli 2025

Managementsamenvatting

Dit onderzoek verkent in hoeverre hoogwaardige fietsenstallingen – met name veilige, bewaakte en goed uitgeruste stallingen – vraaguitval in het fietsgebruik kunnen tegengaan. Literatuur en data tonen aan dat de angst voor fietsdiefstal een significante drempel vormt voor fietsgebruik. Zo laat 23% van de ANWB-leden de fiets wel eens staan uit angst voor diefstal. De leden die de fiets soms laten staan zouden 6% vaker fietsen zonder deze bezorgdheid.

Hoogwaardige stallingen verlagen aantoonbaar de risicoperceptie. Gebieden met drukbezochte, onbeheerde stallingen of zonder adequate aanbindvoorzieningen worden bewust vermeden. Dit geldt zeker voor bezitters van elektrische fietsen.

Een beperkte analyse van stallingsuitbreidingen bij stations laat een positief, maar bescheiden effect zien op fietsgebruik. Elke 1% toename in hoogwaardige fietsstalplaatsen leidt gemiddeld tot 0,2% meer fietsgebruik in het vortransport.

Waar staan we nu?

We hebben beperkt inzicht in de relatie tussen hoogwaardige fietsenstallingen en de risicoperceptie.

- Enig inzicht in omgevingskenmerken en typen locaties die een rol spelen;
- Nauwelijks zicht op gebruikers en fietskenmerken, vooral elektrische fietsers versus niet-elektrische fietsers en de aantrekkelijkheid van de fiets;

We hebben beperkt, kwantitatief inzicht in de relatie tussen risicoperceptie en gedrag.

- We hebben als algemeen beeld een kwantificering van de mate waarin mensen niet fietsen als gevolg van fietsdiefstalisico.
- We hebben kwalitatief beperkt inzicht in factoren die hierbij een rol spelen.

Dit rapport sluit af met diverse mogelijke onderzoeksrichtingen om invulling te geven aan de verschillende kennishiaten die naar voren zijn gekomen.

Inhoud

INHOUD	1
1. INTRODUCTIE	3
2. LITERATUURONDERZOEK	4
2.1. FIETSGEBRUIK	4
2.2. FIETSDIEFSTAL EN RISICOPERCEPTIE	6
2.3. RISICOPERCEPTIE EN DE KEUZE OM TE FIETSEN	7
2.4. INVLOED VAN FIETSENSTALLINGEN OP RISICOPERCEPTIE	9
2.5. INVLOED STALLINGEN OP GEBRUIK	10
3. ONDERZOEK DATA STATIONSSTALLINGEN	13
4. CONCLUSIES ONDERZOEK	15
5. MOGELIJKE RICHTINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK	16
5.1. EFFECT VAN STALLINGSKENMERKEN OP DE RISICOPERCEPTIE VAN FIETSDIEFSTAL	16
5.2. EFFECT VAN LOCATIES/OMGEVINGSKENMERKEN (INCLUSIEF THUIS) OP DE RISICOPERCEPTIE VAN FIETSDIEFSTAL	18
5.3. GEBRUIKERSKENMERKEN DIE EEN ROL SPELEN IN DE RISICOPERCEPTIE	18
5.4. ROL VAN DE VERSCHILLENDE FACTOREN IN DE RELATIE TUSSEN RISICOPERCEPTIE EN GEDRAG	19
REFERENTIES	21

1. Introductie

Dit Quick scan onderzoek beoogt inzicht te verschaffen in de rol die hoogwaardige (veilige) fietsenstallingen kunnen spelen in het tegengaan van vraaguitval voor fietsgebruik. Op basis van eerdere onderzoeken wordt verondersteld dat hoogwaardige fietsenstallingen leiden tot een lagere risicoperceptie m.b.t. fietsdiefstal, hetgeen een positieve invloed heeft op de keuze om te fietsen.



De hoofdvraag is in welke mate hoogwaardige fietsenstallingen door een verandering van de risicoperceptie van fietsdiefstal de keuze om niet te gaan fietsen kunnen beïnvloeden.

- In welke mate beïnvloedt de risicoperceptie van fietsdiefstal de keuze om wel of niet te fietsen?
 - Welke omgevingskenmerken spelen daarbij een rol?
 - Welke kenmerken van de gebruikers en hun fiets spelen daarbij een rol?
 - Welke rol speelt het type locatie, inclusief de woning?
- In welke mate beïnvloeden hoogwaardige fietsenstallingen de risicoperceptie rondom fietsdiefstal?
 - Welke omgevingskenmerken spelen daarbij een rol?
 - Welke kenmerken van de gebruikers en hun fiets spelen daarbij een rol?
 - Welke rol speelt het type locatie, inclusief de woning?

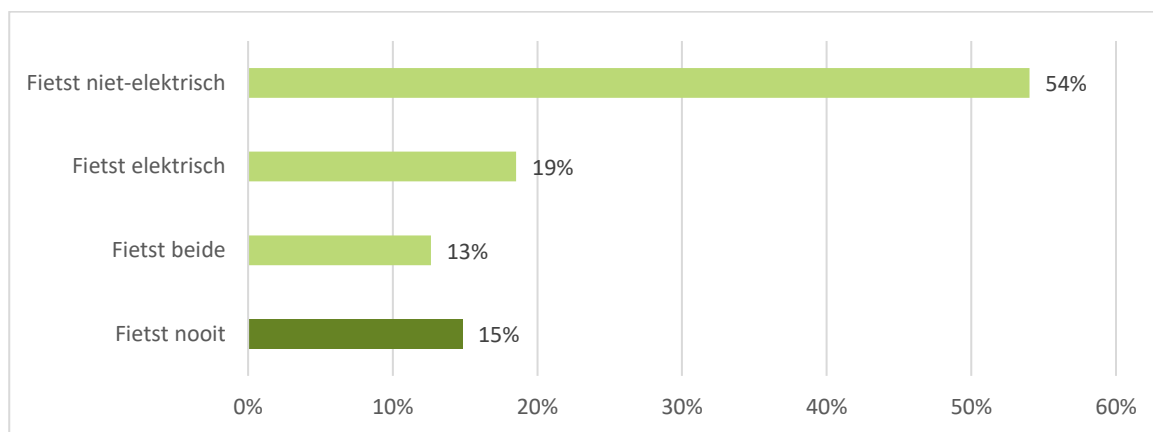
We onderzoeken deze vragen aan de hand van bestaande literatuur en data en bekijken op welke vlakken er nog kennis ontbreekt. Voor deze zogenaamde hiaten doen we concrete voorstellen voor vervolgonderzoek.

2. Literatuuronderzoek

2.1. Fietsgebruik

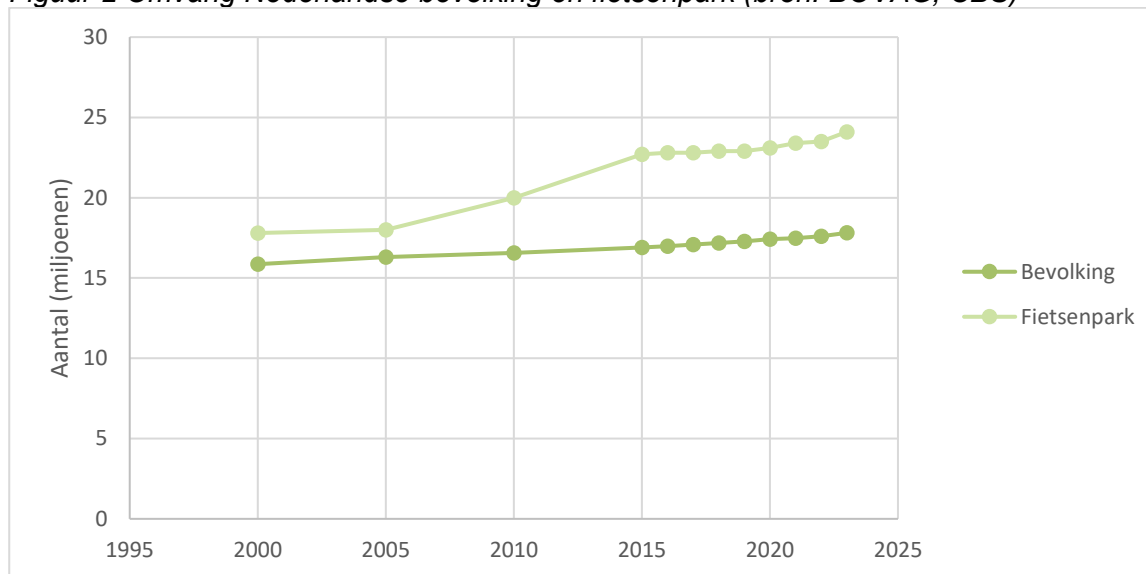
De meeste mensen in Nederland fietsen. Als we kijken naar het fietsgebruik onder de bevolking, dan fietst slechts 15% nooit of bijna nooit (figuur 1; ODIN 2022 en 2023). Het merendeel fietst minstens enkele keren per jaar, waaronder de meesten op een niet-elektrische fiets. 19% van de bevolking fietst vooral elektrisch, 13% fietst zowel op een elektrische als niet-elektrische fiets. Gemiddeld maken Nederlanders 82,3 verplaatsingen per maand, waarvan 22,5 met de fiets. Onder mensen die wel eens fietsen ligt dit hoger. Gemiddeld maken zij 86,6 verplaatsingen per maand, waarvan 26,3 met de fiets (ODIN 2022-2023).

Figuur 1 Fietsgebruik onder de Nederlandse bevolking (bron: Onderweg in Nederland 2022 en 2023 – bewerking MuConsult)



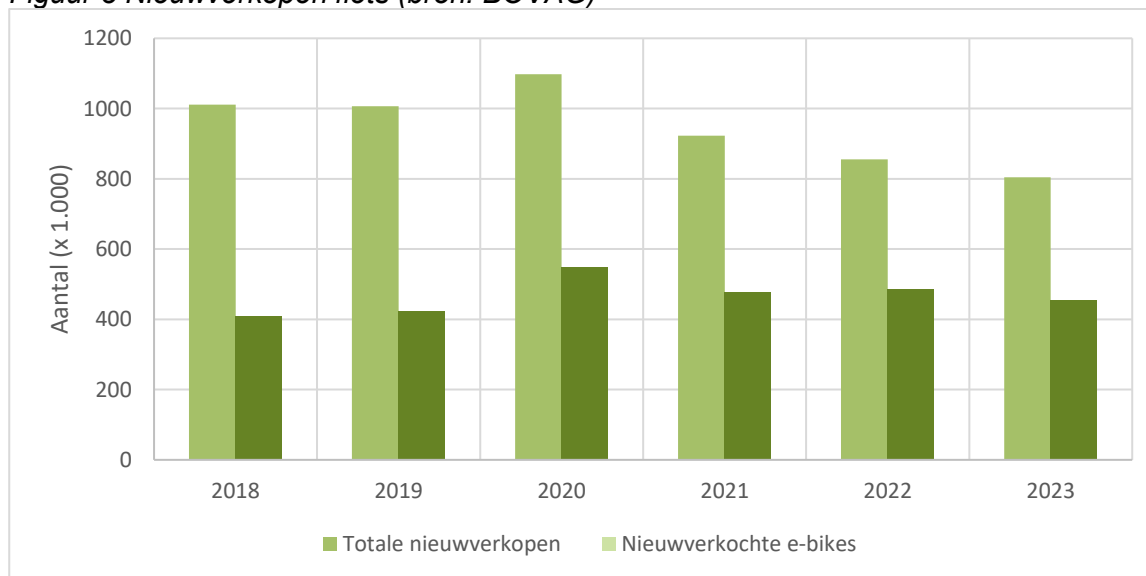
Het aantal fietsen in Nederland neemt al jaren toe en groeit bovendien sneller dan de bevolking. Figuur 2 laat de geschatte omvang van het Nederlandse fietsenpark zien, afgezet tegen de bevolkingsomvang. In 2010 waren er ongeveer 20 miljoen fietsen in Nederland, voor 16,9 miljoen inwoners (1,18 fietsen per inwoner). In 2023 was dit gegroeid naar ongeveer 24,1 miljoen (elektrische) fietsen voor 17,8 miljoen inwoners (1,35 fietsen per inwoner).

Figuur 2 Omvang Nederlandse bevolking en fietsenpark (bron: BOVAG, CBS)

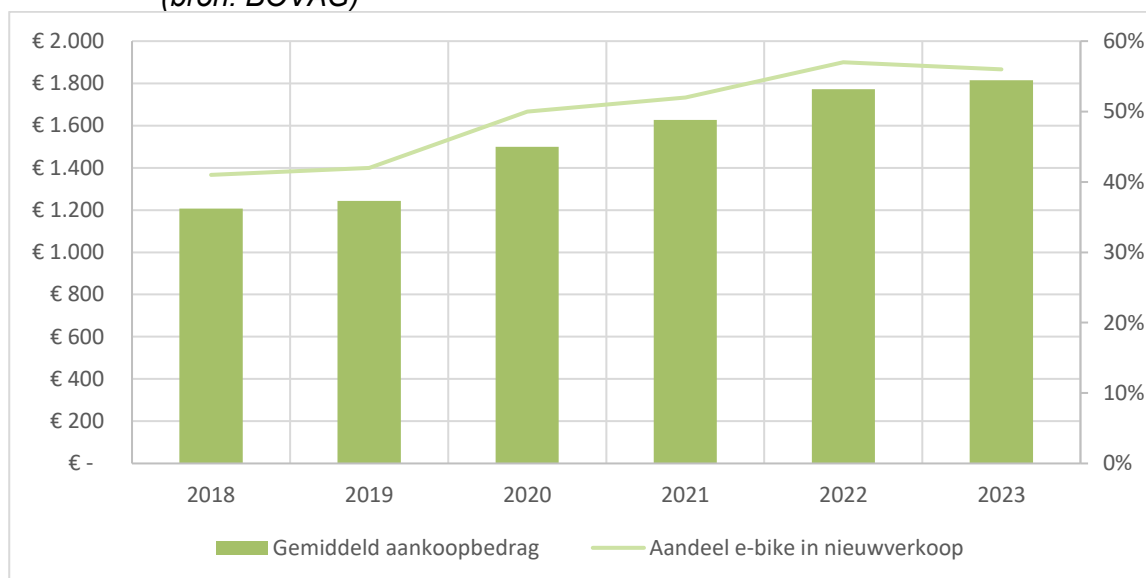


Hoewel het aantal fietsen toeneemt lijkt het aantal nieuwverkopen echter wel dalende, zie Figuur 3. Binnen de nieuw verkochte fietsen neemt het aandeel e-bikes dan weer toe. Daarmee stijgt ook de gemiddelde waarde van nieuw verkochte fietsen (Figuur 4): van €1.207 in 2018 naar €1.815 in 2023.

Figuur 3 Nieuwverkopen fiets (bron: BOVAG)



Figuur 4 Gemiddeld aankoopbedrag van nieuwe fietsen en aandeel e-bike in nieuwverkoop
(bron: BOVAG)

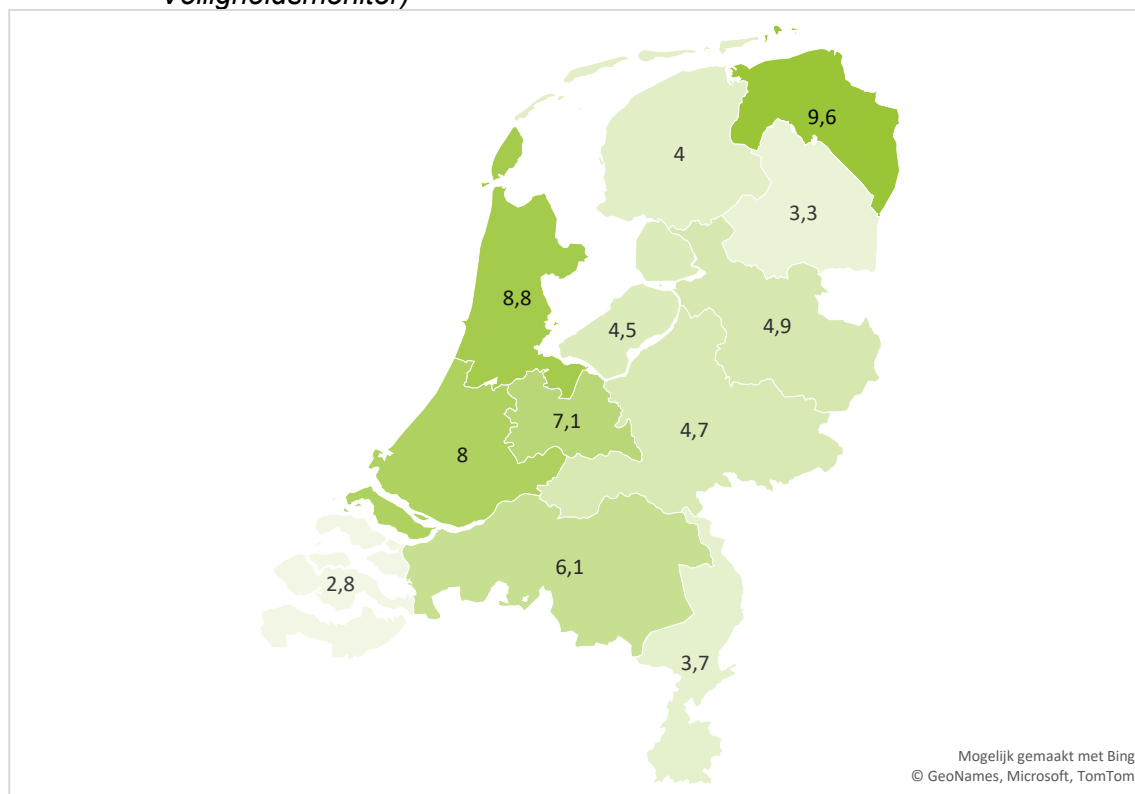


2.2. Fietsdiefstal en risicoperceptie

De rapportage *Fietsdiefstal in Nederland* (Bureau Beke, 2020) geeft een uitgebreide beschrijving van de omvang en achtergrond van fietsdiefstal in Nederland. De omvang van fietsdiefstal is lastig te bepalen. Zo zijn er politiecijfers beschikbaar over gestolen fietsen, maar in lang niet alle gevallen wordt aangifte gedaan. Fietsdiefstal is het vermogensdelict met de laagste aangiftebereidheid.

Op basis van de Veiligheidsmonitor van CBS (representatieve enquête in Nederland) kan wel een inschatting worden gemaakt van het aandeel slachtoffers van fietsdiefstal in Nederland. In 2021 was ongeveer 5% van de Nederlandse bevolking slachtoffer van fietsdiefstal in de 12 voorgaande maanden, in 2023 lag dit hoger op 6,5%. Het percentage slachtofferschap verschilt fors per provincie en is het hoogst in Groningen met 9,6%, gevolgd door het Randstedelijk gebied met 7-9%. Zeeland scoort met 2,8% het laagst.

Figuur 5 Percentage slachtofferschap fietsdiefstal 2023, per provincie (bron: CBS Veiligheidsmonitor)



Met name e-bikes zijn gewild. E-bikes zijn meer in gebruik bij jongeren en forenzen. Zij laten de fietsen vaker achter bij onbeheerde openbare plekken zoals winkelcentra, treinstations en uitgaansgebieden waar de fietsen makkelijker weggenomen kunnen worden (Bureau Beke, 2020). Ook studentensteden worden als hotspot uitgelicht in dit onderzoek.

Onder ANWB leden was in 2023 5% slachtoffer van fietsdiefstal in de drie voorgaande jaren. Gezien dit over drie voorafgaande jaren gaat (in plaats van één) lijkt het percentage daarmee een stuk lager te liggen dan de landelijke cijfers van CBS. ANWB-leden zijn niet representatief voor de volledige Nederlandse bevolking en waarschijnlijk zullen bijvoorbeeld studenten uit studentensteden-hotspots ondervertegenwoordigd zijn in het panel.

2.3. Risicoperceptie en de keuze om te fietsen

ANWB heeft in 2013, 2018 en 2023 via hun ledenpanel een vragenlijstonderzoek uitgevoerd rond fietsdiefstal. In 2023 is deze door 1.433 leden ingevuld, representatief voor ANWB-leden. Dit onderzoek geeft het meest complete beeld van het effect dat de risicoperceptie van fietsdiefstal heeft op de keuze om te fietsen.

In het onderzoek is via zowel gesloten als open vragen bevraagd of iemand diens fiets wel eens thuis laat staan uit angst voor diefstal. Dit percentage is over de jaren heen flink gestegen: van 16,8% in 2013, naar 21,2% in 2018 en 22,8% in 2023. Onder e-bike gebruikers ligt dat percentage beduidend hoger dan onder niet-elektrische fietsers: in 2023 liet 30,5% van de e-bike gebruikers de fiets wel eens staan uit angst voor diefstal versus 16% onder niet-elektrische fietsers. Het toenemende aandeel e-bikes over deze jaren kan dus ook een belangrijke factor zijn in deze groeiende rol van angst voor fietsdiefstal in het fietsgebruik.

Onder de leden die de fiets wel eens laten staan uit angst voor diefstal is ook, op kwalitatieve schaal, gevraagd hoe vaak dit gebeurt. Zie tabel 1: bij 14% gebeurt dit één of meerdere keren per week, 70% af en toe, bij 16% zelden. De kwalitatieve frequenties uit de vragenlijst hebben we vertaald naar een kwantitatief aantal keren per maand, ter indicatie, zodat we het gewogen gemiddelde kunnen berekenen hoe vaak men gemiddeld de fiets laat staan. **Gemiddeld liet 23% van de ANWB-leden in 2023 de fiets wel eens staan en ze deden dat gemiddeld 1,5 keer per maand.** Gemiddeld maken fietsende Nederlanders 26,3 fietsritten per maand en zou iemand zonder deze angst voor fietsdiefstal dus $1,5/26,3 = 6\%$ vaker fietsen.

Tabel 1: Frequentie dat fiets wordt thuisgelaten door mensen die hun fiets wel eens thuis laten uit angst voor diefstal (n=336, e-bike n=221)

Frequentie	Indicatie	aantal	Aandeel dat fiets wel eens laat staan	Aandeel dat e-bike wel eens laat staan
meerdere keren per week	10	5%	4%	
ongeveer een keer per week	5	9%	8%	
een of enkele keren per maand	1,5	29%	34%	
een of enkele keren per jaar	0,25	40%	39%	
zelden	0,125	16%	16%	

Elektrische fietsers laten de fiets iets minder vaak staan, 1,4 keer per maand. Gemiddeld zouden e-bikebezitters zonder de angst voor fietsdiefstal $1,4/26,3 = 5\%$ vaker fietsen. Dit verschil is niet significant. Het percentage van e-bikebezitters dat de fiets wel eens laat staan uit angst is zoals hierboven benoemd echter bijna twee keer zo groot (31% versus 16%). De angst voor fietsdiefstal heeft bij de groep e-bikebezitters gemiddeld dus een grotere impact op het fietsgedrag.

De invloed van fietsdiefstal beperkt zich niet alleen tot het daadwerkelijke verlies van de fiets, maar raakt ook bredere gevoelens en gedragingen van fietsers. In het ANWB-ledenonderzoek uit 2023 komt naar voren dat de belangrijkste zorg bij diefstalangst het financiële verlies is (65%). Dit speelt sterker onder bezitters van niet-elektrische fietsen (70%), waarvan slechts 22% verzekerd is, tegenover 69% van de e-bike gebruikers. Daarnaast geeft 62% aan vooral tegen het ongemak op te zien van “zonder fiets zitten wanneer je hem nodig hebt” en 52% ziet op tegen het regelen van een nieuwe fiets.

Ook administratieve gevolgen zoals aangifte doen (39%) en de verzekeringsmaatschappij informeren (19%) worden als belastend ervaren. Een deel van de leden noemt ook emotionele impact (28%), iets wat opvallend vaker genoemd wordt door niet-elektrische fietsers (ANWB, 2023).

Slachtofferschap van fietsdiefstal beïnvloedt ook het fietsgebruik, welk type fiets iemand na diefstal koopt en in beperkte mate toekomstig fietsbezit. Uit een vragenlijst over fietsenstallen bij huis onder een ANWB-ledenpanel (2022) blijkt dat 5,5% na een diefstal minder vaak op de fiets stapt, 6,2% terughoudender wordt bij het overwegen van een duurdere fiets en 8,6% voor een goedkopere variant kiest. Een kleine groep (0,2%) besluit helemaal geen nieuwe fiets meer aan te schaffen.

2.4. Invloed van fietsenstallingen op risicoperceptie

De invloed die (hoogwaardige) fietsenstallingen of kenmerken van fietsenstallingen hebben op de risicoperceptie van fietsdiefstal is weinig kwantitatief onderzocht. Verschillende onderzoeken geven echter wel een indicatie dat de aanwezigheid en kwaliteit van fietsenstallingen een invloed hebben op de risicoperceptie van fietsdiefstal onder fietsers. Sommigen vermijden bepaalde plekken met de fiets of laten de fiets thuis vanwege het ontbreken van veilige stallingsopties.

In onderzoek van de ANWB (2023) is aan alle mensen die hun fiets weleens thuis laten staan uit angst voor diefstal gevraagd wat bepaalt of ze de fiets nemen of thuis laten staan. Hieruit blijkt dat drukbezochte plekken waar veel fietsen worden gestolen, zoals studentensteden, grote treinstations en winkelgebieden (61%), afgelegen plekken met weinig of geen toezicht (47%) en locaties waar een fiets niet goed kan worden vastgezet (46%) het meest bepalend zijn in de keuze om wel of niet de fiets thuis te laten. Verder wordt het ontbreken van een bewaakte fietsenstalling door 35% genoemd. Voor al deze onderwerpen geldt dat de percentages voor e-bikebezitters iets hoger liggen dan de percentages voor bezitters van een gewone fiets (gemiddeld 8%-punt hoger).

Kenmerken fietsgebruiker

Gemiddeld wordt het risico dat de fiets gestolen wordt laag ingeschat, 55% van de respondenten schat het risico laag of zeer laag in. Slechts 5,7% schat het risico hoog of zeer hoog in. Hierbij geldt dat dit percentage voor e-bikebezitters hoger ligt (8%). Wanneer er bij de mensen die het risico laag inschatten op dit onderwerp doorgevraagd wordt, dan valt op dat de wijze van stalling een grote rol speelt in de lage risicoperceptie. Bijna 80% van de e-bikegebruikers en 69% van de gewone fietsgebruikers geeft aan dat hun fiets thuis in een afgesloten ruimte staat. Dit draagt bij aan het gevoel van veiligheid en lage risicoperceptie van diefstal. De fiets kunnen vastzetten aan een niet-verplaatsbaar object draagt ook bij aan dit gevoel, voor 53% van de e-bikebezitters en 34% van de gewone fietsbezitters (ANWB, 2023).

Ook volgens onderzoek van de Fietzersbond (2017) vormt het gebrek aan veilige fietsenstallingen een belemmering om de fiets naar het station te pakken. Zo noemt 16% het ontbreken van een bewaakte fietsenstalling als reden om niet met de fiets naar het station te gaan. In open opmerkingen geven respondenten aan dat goede stallingen, zoals kluisjes of bewaakte ruimtes, hen zouden stimuleren vaker met de fiets naar het ov te reizen.

Naast het verschil in risicoperceptie is er ook verschil te zien in het preventief gedrag van e-bikebezitters en gewone fietsbezitters. In het ANWB-onderzoek blijken e-bikegebruikers namelijk voorzichtiger dan bezitters van niet-elektrische fietsen. E-bikers maken hun fiets vaker vast aan een niet-verplaatsbaar object (71% vs. 53%), maken vaker gebruik van twee of meer sloten (67% vs. 39%), en vaker hun fiets in een bewaakte stalling zetten (49% vs. 35%). Dit duidt op een hoger gevoel van kwetsbaarheid en behoefte aan goede stallingsvoorzieningen bij bezitters van duurdere fietsen (ANWB, 2023).

Daarnaast wijst een vragenlijst over fietsenstallen bij huis onder ANWB (2022) leden erop dat 85% van de fietsers een afsluitbare ruimte noodzakelijk vindt om de fiets veilig thuis te kunnen stallen. Uit diezelfde peiling blijkt dat voor een kleine groep (2,5%–3,2%) het ontbreken van een veilige stallingsmogelijkheid – thuis of onderweg – reden is om geen e-bike aan te schaffen.

Kenmerken omgeving

Ook omgevingsfactoren spelen een rol in de kans dat een fiets gestolen wordt. Uit een onderzoek in Amsterdam (AMS, 2022) waarbij fietsen op verschillende locaties gemonitord werden blijkt dat de volgende omgevingsfactoren invloed hebben in het voorkomen van fietsdiefstal:

- het aantal geparkeerde fietsen in een buurt;
- fietsenwinkels;
- opvangcentra voor daklozen;
- supermarkten;
- cafés;
- scholen;
- treinstations;
- taxi's;
- tramhaltes;
- bushaltes.

In dit onderzoek is in beperkte mate ook gekeken naar het type fietsenstallingmogelijkheid en is geconcludeerd dat enkel het aanwijzen van ruimte voor fietsenstalling niet genoeg is om fietsendiefstal tegen te gaan. Zowel op aangewezen fietsenstallingslocaties als locaties waar dit niet het geval is (Fly-parking) lag het diefstalgehalte hoog. Het plaatsen van een fietsenrek waar fietsen aan vastgemaakt kunnen worden zorgde wel voor een verlaging van het diefstalgehalte. Bewaakte/afgesloten stallingen hebben naar verwachting een groter effect op fietsendiefstal maar zijn niet onderzocht.

Dit geeft een indicatie dat hoogwaardige fietsenstallingen kunnen bijdragen aan een lagere risicoperceptie van fietsdiefstal. ANWB leden die hun fiets wel eens thuis laten staan uit angst voor diefstal doen dit voornamelijk bij drukbezocht locaties waar veel fietsen gestolen worden (61%) en bij locaties waar de fiets niet vastgezet kan worden (46%) (ANWB, 2023).

Door fietsrekken aan te bieden speel je in op twee van de drie belangrijkste bepalende factoren om de fiets te laten staan. Het aanbieden van fietsenrekken geeft mensen de gelegenheid hun fiets vast te zetten. Ook heeft het invloed op de kans dat de fiets gestolen wordt. Hierdoor kun je het diefstalgehalte omlaag brengen en het imago dat er in een bepaald gebied veel fietsen gestolen worden afzwakken. Als een fietsenstalling voorzien wordt van bewaking wordt er ingespeeld op de derde belangrijkste bepaler: het ontbreken van toezicht (47%). Een hoogwaardige fietsenstalling met rekken en toezicht kan dus maken dat de risicoperceptie onder mensen die hun fiets op dit moment wel eens thuis laten staan uit angst voor diefstal verlaagt.

2.5. Invloed stallingen op gebruik

Movares (2022) heeft onderzoek gedaan naar de factoren die een openbare fietsenstalling kwalitatief hoogwaardig maken. De afstand van stalling tot bestemming is de belangrijkste factor voor het gebruik. Daarnaast speelt veiligheid een grote rol: een bewaakte fietsenstalling heeft een hogere kwaliteitswaarde. Welk type parkeervoorziening het meest geschikt is hangt sterk samen met het motief. Figuur 6 laat een overzicht zien van welke typen fietsenstallingen (niet) geschikt zijn voor verschillende typen reizigers.

Een aantal eigenschappen wordt onderscheiden voor een stalling waar je met een gerust gevoel de fiets kunt achterlaten:

- Overzicht in het pand
- Rekken met aanbindmogelijkheid
- Kluizen
- Cameratoezicht
- Aanwezigheid beheerders

Figuur 6 Overzicht van parkeervoorkeuren voor de verschillende type gebruikers van de binnenstad (Movares, 2022)

		ongeschikt	onhandig	mogelijk	handig	ideaal	
		Run shoppers	Fun shoppers	Bezoekers	Werknemers	OV-reizigers	Bewoners
 Vak							
 BeugelRek							
 Vondert (tijdelijk)							
 Trommel							
 Kluiz (ert, gesloten)							
 Pop-up							
 Buurt							
 Inpandig openbaar							

In Apeldoorn had men in de jaren 1990 een aantal betaalde bewaakte fietsenstallingen in het centrum. Als eerste gemeente in Nederland werd daar in 1997 een proef gedaan naar het effect van het gratis maken van de bewaakte fietsenstallingen in het centrum (Meijer, 1999). Het gebruik van de stallingen nam toe met maar liefst 70%. De stallingen trokken veel nieuwe gebruikers aan en bestaande gebruikers gingen de stallingen vaker gebruiken. Het aantal los gestalde fietsen in de openbare ruimte nam fors af. Doordat meer fietsers gebruik gingen maken van de bewaakte voorzieningen nam ook het totale aantal fietsendiefstallen in het centrum af met 25%. Daarnaast liet 11% door het gratis stallingen de auto staan voor hun bezoek aan de binnenstad.

De Fietzersbond (2017) heeft een enquête uitgevoerd onder 2.493 respondenten (de respondenten bestonden uit Fietzersbond-leden en deelnemers van een voorgaande enquête). 77% van hen ging soms of regelmatig met de trein, waarbij vaak de fiets als voortransport werd gebruikt. Op de vraag waarom men *niet* met de fiets naar het station gaat,

antwoordde 16% dat er geen bewaakte stalling is. Van 13% was wel eens de fiets gestolen, maar de ervaring was dat met aangiften of eventuele camerabeelden weinig wordt gedaan. Het aanbieden van toezicht of bewaking bij een fietsenstalling – al dan niet gratis – lijkt een kansrijke maatregel om fietsgebruik te stimuleren en vraaguitval tegen te gaan

Ook het uitbreiden van het aantal (overdekte en bewaakte) fietsplekken maakt een stalling aantrekkelijker en heeft invloed op de vervoerskeuze. Bij de uitbreiding van de fietsenstallingen op Utrecht Centraal (2014) is aangetoond dat elke 100 nieuwe fietsparkeerplaatsen zorgden voor 2 spitsmijdingen per dag. Voor fietsenstallingen die niet overdekt en niet bewaakt zijn is het effect drie maal zo klein (2 spitsmijdingen per 300 plaatsen) (Rijkswaterstaat, 2025).

3. Onderzoek data stationsstallingen

Voor nader inzicht in de relatie tussen stallingen en fietsgebruik hebben we data over fietsstallingen en fietsgebruik bij stations vergeleken. De NS beheert een dashboard Reizigersgedrag waarin voor verschillende jaren het aantal reizigers per station is te bekijken inclusief een aantal andere gegevens, zoals de modal split in het voor- en natransport van en naar het station.

Rijkswaterstaat heeft in de factsheet over fietsparkeren bij stations¹ de uitbreidingen van fietsenstallingen tussen 2020 en 2024 opgenomen. Van alle genoemde NS-stations hebben we de fietsaandelen in het voor- en natransport in 2019 en 2024 opgezocht. Deze aandelen zijn gebaseerd op het Rittenonderzoek dat NS elke 5 jaar uitvoert waarin een groot aantal reizigers hun rit van deur-tot-deur in kaart brengen. In 2023 hebben 89.000 reizigers meegedaan en de antwoorden worden gewogen op trein- en stationsniveau.

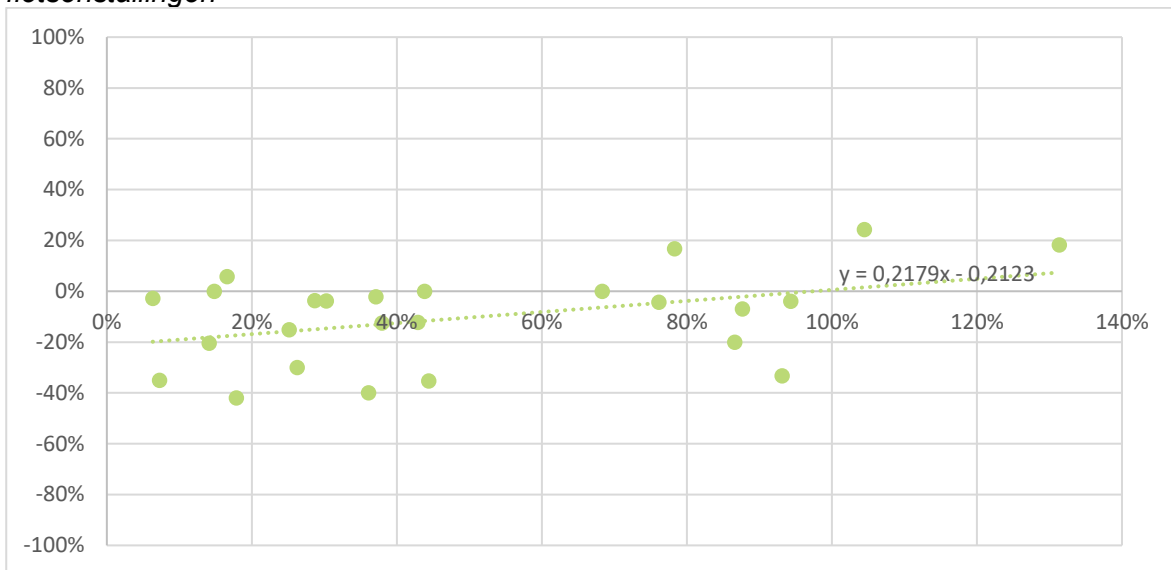
Daarnaast hebben we van ProRail data ontvangen over de capaciteit en bezettingsgraad bij fietsenstallingen bij stations, van metingen in september/oktober 2024. Het aantal toegevoegde of vernieuwde stallingsplekken hebben we naast de capaciteit gezet uit de ProRail data, om te bepalen welk aandeel van de stallingen is toegevoegd. De databronnen sluiten echter niet helemaal op elkaar aan, met in Tilburg bijvoorbeeld 7.300 nieuwe stallingen, terwijl de capaciteit 6.989 is en bij Den Haag Centraal, waar er 8.000 nieuwe stallingen zouden zijn terwijl de capaciteit 6.091 is. Dat geeft aandelen van meer dan 100%. Dit zou kunnen komen doordat in het eerste aantal mogelijk ook gemeentelijke stallingen zijn meegenomen. In het geval van Den Haag Centraal hebben er ook diverse veranderingen plaatsgevonden met bijvoorbeeld een tijdelijke sluiting van de ondergrondse fietsenstalling.

Zie de **bijlage** voor de totale tabel met gegevens per station. Gemiddeld is het aantal reizigers op de geselecteerde stations tussen 2019 en 2024 afgenomen met 18%. Het aandeel fiets in het voortransport is gedaald van gemiddeld 36% in 2019 naar 35% in 2024 en in het natransport van gemiddeld 14% in 2019 naar 12% in 2024.

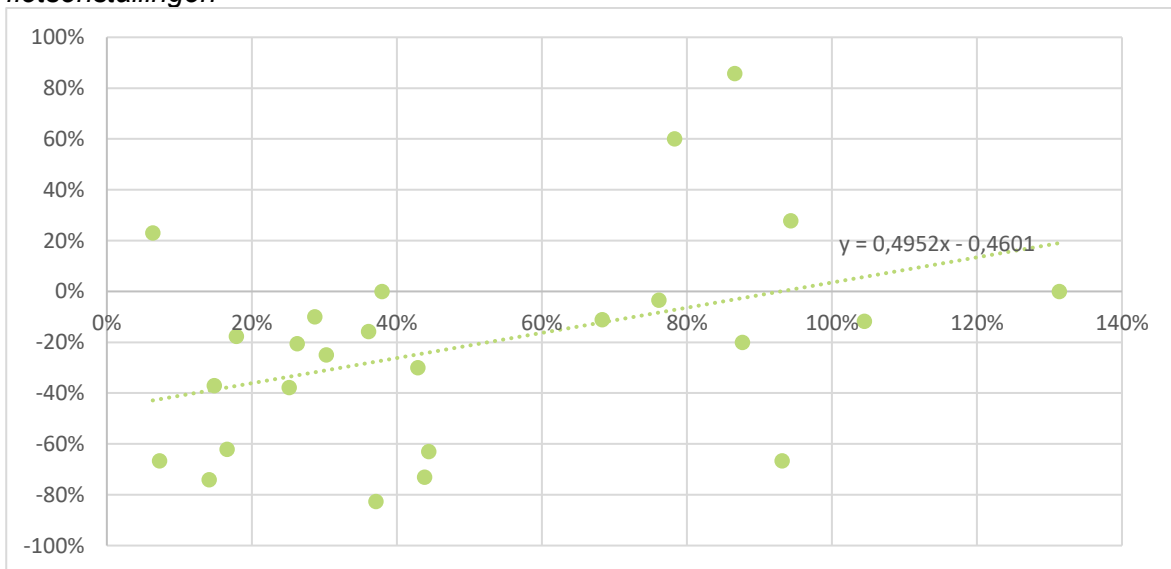
Per station hebben we de verandering in fietsaandeel in het voortransport (in procentpunten) vergeleken met het aandeel vervangen of toegevoegde fietsstallingen op basis van bovenstaande beschrijving. Hoewel de dataset beperkingen heeft en we een gering aantal stations bekijken, volgt er een licht stijgende trendlijn uit (zie figuren 7 en 8). Beide modellen zijn statistisch significant ($p < 0,05$). Een procentpunt meer vervangen of toegevoegde stallingen heeft gemiddeld geleid tot 0,2% (95% betrouwbaarheidsinterval 0,02-0,41%) meer fietsgebruik in het voortransport en 0,5% meer fietsgebruik in het natransport (95% betrouwbaarheidsinterval 0,05-0,94%). Het grotere effect op natransport is enigszins opmerkelijk, gezien stationsstallingen vooral gebruikt worden voor fietsen in het voortransport, maar dit zou kunnen worden verklaard doordat grote vernieuwingen ook vaak gepaard gaan met uitbreiding van het aantal OV-fietsen.

¹ <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzer-hinderaanpak/toolbox-slim-reizen/factsheet-fietsparkeren-bij-treinstations>

Figuur 7 Verandering in fietsaandeel voortransport naar aandeel vervangen of toegevoegde fietsenstallingen



Figuur 8 Verandering in fietsaandeel natransport naar aandeel vervangen of toegevoegde fietsenstallingen



4. Conclusies onderzoek

Fietsdiefstal is een groeiend probleem in Nederland en de waarde van nieuwverkochte fietsen neemt toe. Hoewel het risico dat de fiets wordt gestolen over het algemeen laag wordt ingeschat, blijkt de angst voor diefstal voor bijna een kwart van de ANWB-leden (23%) een reden om de fiets soms te laten staan. Gemiddeld zouden ze 6% vaker fietsen zonder deze angst.

De locatie en kwaliteit van fietsenstallingen blijken hierin een centrale rol te spelen. Gebieden met een hogere waargenomen diefstalkans – zoals stations, uitgaansgebieden en plekken zonder toezicht of goede aanbindvoorzieningen – worden actief vermeden. Fietsgebruikers beoordelen een stalling als veiliger wanneer deze is voorzien van rekken, toezicht of afsluiting.

Hoewel diverse kwalitatieve onderzoeken wijzen op de reducerende werking van hoogwaardige fietsenstallingen op risicoperceptie, ontbreekt het vooralsnog aan grootschalige en robuuste kwantitatieve data hierover. Een beperkte data-analyse van stationsstallingen laat echter een bescheiden maar significant positief verband zien tussen verbeterde stallingen en fietsgebruik.

Deze bevindingen suggereren dat hoogwaardige stallingvoorzieningen de potentie hebben om fietsgebruik te bevorderen en vraaguitval tegen te gaan. Tegelijkertijd blijft het lastig om op basis van bestaand onderzoek harde uitspraken te doen over de causaliteit of contextuele verschillen per locatie of doelgroep.

Op basis van dit onderzoek concluderen we:

- De angst voor fietsdiefstal is reëel en gedragsbepalend, met name bij bezitters van duurdere of elektrische fietsen.
- Hoogwaardige fietsenstallingen verlagen de risicoperceptie, maar hun effect op feitelijk gedrag is nog beperkt onderzocht.
- Lokale context en gebruikerskenmerken spelen mee, maar zijn tot nu toe slechts fragmentarisch in beeld gebracht.
- Kwantitatieve effectmetingen op basis van stallingsinterventies zijn verkennend positief, maar behoeven verfijning en uitbreiding.

Deze inzichten onderstrepen de noodzaak voor vervolgstappen in onderzoek en beleid, gericht op zowel gedetailleerde effectbepaling als gebruikersgerichte interventies. Op basis van deze openstaande vragen worden in de volgende paragraaf mogelijke richtingen voor vervolgonderzoek uiteengezet.

5. Mogelijke richtingen voor vervolgonderzoek

Om beter zicht te krijgen op de aard, de omvang van het probleem en hoe de keuze om de fiets wel of niet te laten staan tot stand komt is aanvullend onderzoek nodig. In dit hoofdstuk worden verschillende richtingen voor vervolgonderzoek verkend.

5.1. Effect van stallingskenmerken op de risicoperceptie van fietsdiefstal

Hier staan de kenmerken van fietsenstallingen en hun invloed op hoe gebruikers het risico op fietsdiefstal inschatten centraal. Het doel van de onderzoeksmethoden is om na te gaan hoe objectieve stallingskenmerken relateren aan de risicoperceptie.

Onderzoeksrichting 1: Observatie en analyse van bestaande situatie

Een mogelijke benadering is het koppelen van zichtbare kenmerken van fietsenstallingen aan informatie over de gestalde fietsen, als indicatie voor de gepercipieerde veiligheid. Bijvoorbeeld: in stallingen waar veel duurdere fietsen (zoals e-bikes) worden gestald, zou sprake kunnen zijn van een lagere risicoperceptie. Hiervoor is inzicht in zowel stallingstypen en kenmerken (zoals wel of geen toezicht, mate van afsluiting, verlichting, sociale controle) als in het type fietsen dat er wordt neergezet nodig. Om inzicht te krijgen in de kenmerken van een stalling kan een veiligheidsexpert ingeschakeld worden. Deze kan stallingen beoordelen op objectieve kenmerken (bewaakt/onbewaakt, afgesloten, met camera, etc.) en contextkenmerken (sociale controle, zichtbaarheid, verlichting, etc.). Om inzicht te krijgen in het type fiets dat er in deze stallingen gestald wordt kan eventueel gebruik gemaakt worden van bestaande datasets over bezetting van stallingen. Informatie over de gestalde fietsen kan worden verkregen door steekproeven te nemen op locatie. Om de gemiddelde waarde van fietsen in de stallingen te bepalen kan een deskundige, bijvoorbeeld een fietsexpert, fietstaxateur of rijwielhandelaar, worden ingezet. Deze deskundige kan dan eventueel ook direct gebruikers bevragen over de risicoperceptie van fietsdiefstal. Op deze manier kunnen stallingen met verschillende kenmerken worden vergeleken op gemiddelde waarde van de gestalde fietsen.

Onderzoeksrichting 2: Kwalitatieve verkenning van de beleving

Een andere insteek is om via gesprekken met gebruikers te achterhalen waarom bepaalde stallingen als (on)veilig worden ervaren. Zowel focusgroepen als individuele interviews zijn hiervoor geschikt. Groepsgesprekken kunnen leiden tot bredere inzichten door interactie tussen deelnemers, terwijl individuele interviews meer ruimte geven voor persoonlijke ervaringen. Het risico bij focusgroepen is dat dominante deelnemers de discussie sturen en dat minder assertieve deelnemers hun mening niet delen. Hierdoor kan groepsdenken ontstaan, wat een minder divers beeld oplevert.

Om dit tegen te gaan en de gesprekken concreter en levendiger te maken, kan visueel materiaal worden ingezet. Bijvoorbeeld door de Photovoice-methode te gebruiken. Deelnemers worden geworven en vóór de focusgroep gevraagd om een bepaalde periode foto's te maken van (elementen van) fietsenstallingen die zij als veilig of juist onveilig ervaren.

Deze foto's kunnen ze naar een Whatsapp-nummer sturen met een korte toelichting of beschrijving. Via deze laagdrempelige manier is het voor iedere deelnemer makkelijk een bijdrage te leveren. Deze beelden dienen als aanknopingspunt voor gesprek en reflectie en door input van alle deelnemers terug te laten komen krijgt iedereen de kans om input te leveren.

Hierbij raden we aan om eerst in gesprek te gaan met partijen als Biesieklette, beheerder en exploitant van bewaakte stallingen. Zij hebben veel kennis en ervaring met fietsenstallingen en kunnen inzicht bieden in de beleavingswereld van gebruikers. Deze inzichten kunnen als basis voor de interviews of focusgroepen dienen.

Onderzoeksrichting 3: Keuze-experimenten met hypothetische situaties (Stated Preference)

Een derde mogelijkheid is om via hypothetische keuzescenario's te onderzoeken welke stallingkenmerken bepalend zijn voor de risicoperceptie. Respondenten krijgen een reeks situaties voorgelegd waarin kenmerken van stallingen systematisch worden gevarieerd. Kenmerken zoals aanwezigheid van toezicht, verlichting, afsluiting, locatie en kosten worden afgewisseld en respondenten worden gevraagd welke combinatie van kenmerken hun voorkeur heeft. Hierdoor wordt inzichtelijk welke factoren (specifieke kenmerken) voor mensen doorslaggevend zijn bij de inschatting van diefstalrisico of de keuze om hun fiets wel of niet te stallen.

Onderstaande tabel geeft een voorbeeld van een selectie van stallingskenmerken met variaties:

Kenmerk	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Toezicht/bewaking	Geen toezicht	Camerabewaking	Aanwezig personeel
Fysieke afsluiting	Open rekken	Overdekt met hek	Volledig afgesloten ruimte
Verlichting	Slecht verlicht	Normaal verlicht	Goed verlicht
Locatie	Achteraf straat	Drukke winkelstraat	Bij station/plein
Sociale controle	Weinig passanten	Enkele passanten	Druk gebied
Kosten	Gratis	€0,50 per keer	€1,00 per keer

Er worden zorgvuldig combinaties van kenmerken (scenario's) gemaakt en twee combinaties worden steeds voorgelegd aan respondenten. Daarbij stel je deelnemers een bepaalde vraag, denk aan vragen als:

- In welke van deze twee stallingen zou u uw fiets het liefst neerzetten?
- Hoe groot acht u de kans op diefstal in deze situatie (schaal 1–10)?
- Zou u uw fiets hier stallen, of een ander vervoersmiddel overwegen?

Deze benadering maakt het mogelijk om systematisch uitspraken te doen over de invloed van afzonderlijke kenmerken. Hierbij moet rekening worden gehouden met het verschil tussen hypothetisch gedrag en daadwerkelijk handelen in de praktijk. Alternatief zouden er visuele elementen toegevoegd kunnen worden. Dit kan bijvoorbeeld door respondenten plaatjes met verschillende stallingskenmerken (cameratoezicht, verlichting, locatie, indeling, etc.) te tonen en hen te vragen de elementen aan te klikken die maken dat zij een stalling als (on)veilig ervaren.

5.2. Effect van locaties/omgevingskenmerken (inclusief thuis) op de risicoperceptie van fietsdiefstal

Bij dit hiaat staan de omgevingskenmerken centraal en zijn we voornamelijk benieuwd naar verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden. Daarbij is ook aandacht gewenst voor het stallen bij de woonlocatie.

Onderzoeksrichting 4: Korte enquêtes gekoppeld aan locaties

Om te onderzoeken hoe omgevingskenmerken invloed hebben op de risicoperceptie rondom fietsdiefstal, kan een enquête worden ingezet op uiteenlopende locaties zoals stationsomgevingen (druk en rustig), winkelstraten, woonwijken en stadsranden. Fietzers worden hierbij ter plekke bevraagd over hun gevoel van veiligheid, inschatting van diefstalkans en de factoren die hierop volgens hen van invloed zijn. Ook wordt gevraagd naar eerdere negatieve ervaringen en in hoeverre deze hun gedrag beïnvloeden, zoals het vermijden van bepaalde plekken of het overstappen op een ander vervoermiddel. Door antwoorden te koppelen aan specifieke locaties kunnen verschillen tussen stedelijke en perifere gebieden inzichtelijk worden gemaakt.

Als aanvulling op deze locatiegerichte aanpak wordt voorgesteld om ook het effect van de directe woonomgeving in kaart te brengen. Het ontbreken van veilige stallingsmogelijkheden bij de woning kan namelijk van invloed zijn op het fietsbezit of de keuze om een duurdere fiets aan te schaffen, en daarmee ook op het feitelijke gebruik. Een aanvullende enquête onder bewoners richt zich daarom op de aanwezigheid, kwaliteit en toegankelijkheid van stallingsmogelijkheden bij of nabij de woning, de ervaren veiligheid daarvan, en het type fietsen dat men bezit en gebruikt. Ook hier kunnen verschillende gebieden met elkaar worden vergeleken (stad/streek). Door deze twee benaderingen te combineren ontstaat een breder beeld van hoe omgevingskenmerken – zowel onderweg als thuis – de risicoperceptie en het fietsgedrag beïnvloeden.

5.3. Gebruikerskenmerken die een rol spelen in de risicoperceptie

Hier is het doel om de verschillen tussen gebruikers die een relatie kennen met de risicoperceptie aan het licht te brengen. Zijn er bepaalde doelgroepen die vaker angst hebben voor fietsdiefstal en/of vaker de fiets laten staan uit angst voor diefstal?

Onderzoeksrichting 5: Grootschalige enquête over fietsdiefstal

Het meest uitgebreide onderzoek dat inzicht geeft in de relatie tussen fietsdiefstal en vraagitval is het vragenlijstonderzoek dat de ANWB elke 5 jaar uitzet onder haar panel. Het panel is echter geen representatieve afspiegeling van de Nederlandse samenleving en bepaalde aspecten van de te onderzoeken relatie blijven onderbelicht. Een aanscherping van de vragenlijst voor onze doelstelling en verbreding van het publiek kan aanvullende inzichten opleveren. De vragen uit dit onderzoek kunnen als basis gebruikt worden voor een nieuwe vragenlijst welke dieper ingaat op de risicoperceptie en de invloed op gedrag.

Enkele elementen die aan de vragenlijst kunnen worden toegevoegd zijn:

Gedragselementen:

- Zouden mensen bij nieuwe hoogwaardige stallingen vaker de fiets gebruiken?
 - In hoeverre speelt de stalling mee in de keuze om te fietsen?
 - Welke stallingskenmerken zou men het meest waarderen?
 - Welke stallingskenmerken dragen het meest bij aan een lagere risicoperceptie?
 - Is men bereid verder te fietsen voor een veiligere stalling?
- Wat doen de mensen die de fiets thuis laten staan uit angst voor diefstal?
 - Pakken zij de auto, het ov of reizen ze niet?
 - Vermijden ze specifieke locaties?
 - Wat is er nodig om weer met de fiets te reizen?

Door demografische gegevens (leeftijd, geslacht, inkomen, woonsituatie, reisdoel, etc.) uit te vragen kunnen verschillende doelgroepen vergeleken worden op bijvoorbeeld hun voorkeuren in stallingen, hun risicoperceptie en fietsgedrag. Op deze manier kunnen gebruikerskenmerken die invloed hebben op de risicoperceptie in kaart gebracht worden. Aan de hand van analyse kunnen ook persona's ontwikkeld worden die tot de verbeelding spreken, bijvoorbeeld de zuinige student, de angstige forens of de onbezorgde stadsfietser. Aan de hand van deze persona's kunnen interventies ontwikkeld worden.

In deze vragenlijst kunnen ook aspecten gerelateerd aan de andere genoemde hiaten worden meegenomen, zo kunnen bewoners van stedelijke en landelijke gebieden vergeleken worden. Er kan ook dieper ingegaan worden op verschillende kenmerken van stallingen en kan de link tussen risicoperceptie en daadwerkelijk gedrag uitgevraagd worden.

Dit onderzoek kan worden uitgebreid met bijvoorbeeld focusgroepen of diepte-interviews waarin resultaten worden teruggekoppeld aan verschillende doelgroepen (bijv. ouderen, scholieren of forenzen). Er kan worden doorgevraagd op opvallende resultaten en deelnemers kunnen persoonlijke ervaringen delen. Op deze manier verdiep je de inzichten die uit het enquêteonderzoek verkregen zijn.

5.4. Rol van de verschillende factoren in de relatie tussen risicoperceptie en gedrag

De eerder beschreven onderzoeksmethoden bieden mogelijkheden om de samenhang tussen risicoperceptie en fietsgedrag te verkennen en ook dit hiaat op te vullen. Door in enquêtes of interviews zowel te vragen naar hoe hoog men het diefstalrisico inschat als naar het daadwerkelijke gedrag (zoals fietsgebruik, keuze van stalling of overstap naar ander vervoer), kan inzicht worden verkregen in hoe perceptie en gedrag elkaar beïnvloeden. Daarna kun je bekijken welke factoren hierbij een rol spelen, zoals stallingsvorm, omgeving of eerdere ervaringen. Door deze gegevens te analyseren, ontstaat inzicht in waarom mensen hun fietsgebruik aanpassen uit veiligheidsoverwegingen.

Aanvullend kunnen ontwikkelingen in de praktijk worden aangegrepen om daadwerkelijke gedragsverandering op basis van stallingen te monitoren:

Onderzoeksrichting 6: Metingen rondom stallingsontwikkelingen

Deze onderzoekslijn richt zich op het meten van veranderingen in fietsgedrag in relatie tot nieuwe stallingsvoorzieningen, zoals hubs en hoogwaardige fietsenstallingen. Door zowel vóór als ná de implementatie ervan gegevens te verzamelen, ontstaat een duidelijk beeld van de invloed die deze ontwikkelingen hebben op het gebruik van de fiets en de keuze voor bepaalde stallingslocaties.

Bij nieuwe fietsenstallingen worden gebruikers bevraagd over hun risicoperceptie, stallingsgedrag en fietspatronen voorafgaand de aanleg en na de realisatie. Daarbij wordt ook gevraagd of zij deze plek voorheen vermeden en wat de redenen daarvoor waren. Dit geeft inzicht in hoe de nieuwe voorzieningen drempels kunnen wegnemen en of ze bijdragen aan een verhoogd fietsgebruik of een veranderd parkeerpatroon.

Referenties

AMS Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (2022). Fietsendiefstal en -tracking.

ANWB (2022). Ledenonderzoek Fietsstallen bij huis.

ANWB (2023). Ledenonderzoek Fietsdiefstal, 2-meting – Externe publicatie.

BOVAG (2024). Factsheet Kerncijfers Tweewielers 2024. In samenwerking met RAI vereniging.

Bureau Beke (2020). Fietsdiefstal in Nederland – Van fenomeen naar aanpak.

Bureau Beke (2022). Fietsdiefstal in herhaling – Een tweede onderzoek onder slachtoffers.

CBS (2022, 2023). Onderweg in Nederland, nationaal verplaatsingsonderzoek. Databestanden via DANS.

CBS (2023). Veiligheidsmonitor. [HTTPS://WWW.CBS.NL/NL-NL/MAATSCHAPPIJ/VEILIGHEID-EN-RECHT/VEILIGHEIDSMONITOR](https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/veiligheid-en-recht/veiligheidsmonitor)

Fietzersbond (2017). Fietsparkeren bij stations en haltes.

Meijer, J. (1999) Bewaakte fietsenstallingen in Apeldoorn: niet voor niets. Verkeerskunde. [HTTPS://WWW.FIETSBERAAD.NL/KENNISBANK/BEWAAKTE-FIETSENSTALLINGEN-IN-APELDOORN-NIET-VOOR-](https://www.fietsberaad.nl/kennisbank/bewaakte-fietsenstallingen-in-apeldoorn-niet-voor-niets)

Movares (2022) Fietsenstalling van de toekomst. Rapportage in opdracht van Gemeente Rotterdam en Gemeente Eindhoven.

Rijkswaterstaat (2025) Factsheet Fietsparkeren bij treinstations. [HTTPS://WWW.RIJKSWATERSTAAT.NL/ZAKELIJK/ZAKENDOEN-MET-RIJKSWATERSTAAT/WERKWIJZEN/WERKWIJZE-IN-GWW/COMMUNICATIE-BIJ-WERKZAAMHEDEN/WERKWIJZER-HINDERAANPAK/TOOLBOX-SLIM-REIZEN/FACTSHEET-FIETSPARKEREN-BIJ-TREINSTATIONS](https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzer-hinderaanpak/toolbox-slim-reizen/factsheet-fietsparkeren-bij-treinstations)

Bijlage: Tabel met stations met vervangen of toegevoegde stallingscapaciteit en ontwikkeling aandeel fiets in voor- en natransport

	Reizigers NS			Aandeel fiets voortransport			Aandeel fiets natransport			Stallingen		
	2019	2024	Toename	2019	2024	Toename	2019	2024	Toename	Nieuwe stallingen	Capaciteit	Aandeel nieuw
Almere Centrum	35.169	26.979	-23%	24%	28%	17%	5%	8%	60%	2.750	3.513	78%
Amsterdam Centraal	213.035	171.272	-20%	29%	27%	-7%	10%	8%	-20%	11.000	12.550	88%
Amsterdam RAI	4.842	4.103	-15%	50%	40%	-20%	7%	13%	86%	1.297	1.498	87%
Arnhem Velperpoort	2.122	1.984	-7%	9%	6%	-33%	6%	2%	-67%	352	378	93%
Bloemendaal	1.517	1.358	-10%	34%	34%	0%	26%	7%	-73%	208	475	44%
Bunnik	2.702	1.995	-26%	40%	28%	-30%	39%	31%	-21%	200	762	26%
Delft	40.818	34.989	-14%	53%	45%	-15%	37%	23%	-38%	2.400	9.558	25%
Den Haag Centraal	104.747	80.091	-24%	22%	26%	18%	7%	7%	0%	8.000	6.091	131%
Deurne	4.695	3.729	-21%	35%	37%	6%	29%	11%	-62%	248	1.498	17%
Dordrecht	27.860	20.360	-27%	36%	35%	-3%	13%	16%	23%	200	3.163	6%
Driebergen-Zeist	10.000	9.139	-9%	51%	49%	-4%	18%	23%	28%	3.000	3.182	94%
Ede-Wageningen	20.029	15.346	-23%	47%	45%	-4%	29%	28%	-3%	5.500	7.228	76%
Gouda	25.126	28.246	12%	57%	50%	-12%	20%	14%	-30%	3.150	7.345	43%
Gouda Goverwelle	3.254	2.537	-22%	49%	39%	-20%	27%	7%	-74%	150	1.064	14%
Houten Castellum	5.549	5.129	-8%	52%	52%	0%	27%	17%	-37%	300	2.028	15%
Kapelle-Biezelinge	1.313	873	-34%	50%	29%	-42%	17%	14%	-18%	160	896	18%
Leiden Centraal	102.305	80.409	-21%	53%	51%	-4%	20%	15%	-25%	4.800	15.875	30%
Leiden Lammenschans	4.836	4.535	-6%	51%	33%	-35%	27%	10%	-63%	750	1.691	44%
Rotterdam Centraal	120.670	102.866	-15%	27%	26%	-4%	10%	9%	-10%	2.361	8.237	29%
Sassenheim	4.942	3.638	-26%	45%	27%	-40%	19%	16%	-16%	550	1.524	36%
Tilburg	38.802	31.144	-20%	37%	46%	24%	17%	15%	-12%	7.300	6.989	104%
Veenendaal-West	1.573	1.256	-20%	46%	45%	-2%	23%	4%	-83%	218	588	37%
Voorhout	3.435	2.904	-15%	40%	26%	-35%	18%	6%	-67%	58	801	7%
Zaandam	26.259	23.093	-12%	40%	35%	-13%	11%	11%	0%	1.300	3.426	38%
Zwolle	52.342	42.976	-18%	49%	49%	0%	18%	16%	-11%	5.800	8.493	68%