

## Nederlanders in beweging: trends in het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen

Kroesen, M.; Moleman, M.L.

**Publication date**

2025

**Document Version**

Final published version

**Citation (APA)**

Kroesen, M., & Moleman, M. L. (2025). *Nederlanders in beweging: trends in het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen*. Paper presented at 52e Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2025, Groningen, Netherlands.

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# **Nederlanders in beweging: trends in het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen**

Maarten Kroesen – Technische Universiteit Delft – [M.Kroesen@tudelft.nl](mailto:M.Kroesen@tudelft.nl)  
Milan L. Moleman – Technische Universiteit Delft – [M.L.Moleman@tudelft.nl](mailto:M.L.Moleman@tudelft.nl)

## **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 20 en 21 november 2025, Groningen**

### **Samenvatting**

55% van de Nederlandse volwassenen voldoet niet aan de beweegrichtlijnen, die minimaal 150 minuten matig intensieve beweging per week voorschrijven. Actieve vervoerswijzen zoals fietsen, e-fietsen en lopen zijn cruciaal om deze norm te halen: een derde van de Nederlanders voldoet hier al aan puur door zich actief te verplaatsen. Toch is er zorg over een daling in het actieve vervoer, vooral onder jongeren.

Dit paper onderzoekt trends in het gebruik van fiets, e-fiets en lopen in Nederland aan de hand van data van Onderweg in Nederland (ODiN) over de periode 2018-2023. Vier onderzoeksvragen staan centraal: (1) hoeveel minuten besteden Nederlanders gemiddeld aan actieve vervoerswijzen en hoe verschilt dit per leeftijdsgroep? (2) hoe ontwikkelen deze trends zich door de tijd? (3) welk aandeel van de bevolking voldoet uitsluitend door actief reizen aan de beweegrichtlijn? en (4) welke mobiliteitsprofielen ten aanzien van actief vervoer bestaan er onder jongeren (15-17 jaar)?

De resultaten laten zien dat het gemiddeld aantal actieve minuten per persoon per dag licht steeg, van 29,9 minuten in 2018 naar 32,5 in 2023. Dit komt vooral door meer lopen, met een piek tijdens de coronajaren. Het gebruik van de gewone fiets daalde echter, vooral bij jongeren en ouderen, terwijl e-fietsgebruik toenam (van gemiddeld 3,3 naar 5,2 minuten per dag). Ondanks deze verschuiving is het totale aantal MET-minuten stabiel gebleven rond de 150. Circa 39% van de bevolking voldoet aan de beweegrichtlijn enkel via actieve verplaatsingen.

Een analyse van verschillende leeftijdscategorieën laat een tweedeling zien: volwassenen van 30 jaar en ouder behalen vaker de norm dankzij meer lopen en e-fietsen, terwijl jongeren (6-11, 15-17 en 20-24 jaar) juist minder actief reizen. Vooral 15-17 jarigen fietsen aanmerkelijk minder met de gewone fiets (-9 minuten per dag), wat leidt tot een daling in het percentage dat de norm haalt.

Een latente klasse analyse voor 15-17 jarigen identificeerde vijf mobiliteitsprofielen: fietsers, niet-actieven, gecombineerde fietsers-lopers, wandelaars en e-fietsers. Opvallend is dat jongeren met een e-fiets gemiddeld langere afstanden afleggen en meer actieve minuten maken dan gewone fietsers, wat de hypothese dat e-fietsen "te weinig beweging" opleveren weerlegt. De echte zorg ligt bij de groei van de niet-actieve groep, die veel reist als autopassagier.

Conclusie: actief vervoer blijft een belangrijke bijdrage leveren aan de fysieke activiteit van Nederlanders, maar de daling in fietsgebruik onder jongeren vraagt om aandacht. Beleidsmatig ligt de oplossing echter niet in het ontmoedigen van de elektrische fietsen.

## 1. Inleiding

Nederlanders bewegen te weinig. Uit cijfers van het RIVM (2025) blijkt dat 55% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder niet voldoet aan de beweegrichtlijnen. Volgens deze richtlijnen zouden volwassenen minstens 150 minuten per week matig intensief moeten bewegen. Ook wordt aangeraden om daarnaast spier- en botversterkende activiteiten te doen.

Actieve vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen, spelen een belangrijke rol in het behalen van de richtlijnen. Zo heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid berekend dat ongeveer één op de drie Nederlanders de norm van 150 minuten per week al haalt, puur door zich te voet, met de fiets of e-bike te verplaatsen (De Haas en Van den Berg, 2019). Van de mensen die regelmatig fietsen, voldoet zelfs 80% aan de beweegrichtlijnen (De Haas en Van den Berg, 2019).

Toch zijn er zorgen over een afnemende bijdrage van actief vervoer, met name onder jongeren en jongvolwassenen. Tussen 2019, dus vóór de coronapandemie, en 2022 is een duidelijke daling te zien in het percentage Nederlanders dat voldoet aan de beweegrichtlijnen (Van den Berg en Schurink-van 't Klooster, 2023). Waar in 2019 nog 49% van de bevolking van vier jaar en ouder aan de norm voldeed, was dat in 2022 gedaald naar 44%. Vooral bij jongeren (12 tot en met 17 jaar) en jongvolwassenen (18 tot en met 29 jaar) is deze daling het grootst (Van den Berg en Schurink-van 't Klooster, 2023).

Opvallend genoeg zijn jongeren in deze periode meer gaan sporten, maar desondanks voldeden zij in 2022 minder vaak aan de Beweegrichtlijnen dan in 2019. Dit heeft te maken met een afname van het aantal gefietste minuten, zowel in de vrije tijd als voor woon-schoolverkeer (Van den Berg en Schurink-van 't Klooster, 2023). De daling in het aantal minuten dat jongeren fietsen, valt extra op. In zowel 2019 als 2022 geven jongeren aan gemiddeld vier dagen per week met de fiets naar school te gaan. Toch besteden zij minder tijd aan deze ritten.

Een mogelijke verklaring hiervoor is het toenemende gebruik van de elektrische fiets (Van den Berg en Schurink-van 't Klooster, 2023). Met de e-bike zou dezelfde afstand namelijk in minder tijd kunnen worden afgelegd, wat resulteert in minder actieve minuten per week. Op basis van het onderzoek bepleitte de bewegalliantie er recent zelfs voor om jongeren te stimuleren de gewone fiets te pakken en het gebruik van de elektrische fiets tegen te gaan (Lenselink, 2025). In het onderzoek, wat gebaseerd was op de landelijke gezondheidsenquête van het CBS, is echter niet specifiek gevraagd of jongeren daadwerkelijk gebruikmaakten van een elektrische fiets, waardoor hierover nog onzekerheid bestaat.

In dit paper beogen we deze kennislacune te adresseren door gebruik te maken van data van Onderweg in Nederland (ODiN). In het ODiN is wel het gebruik van normale fiets en elektrische fiets apart uitgevraagd. De opzet van het ODiN is over de afgelopen 6 jaar ongewijzigd, wat ons in staat stelt om trends in het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen vast te stellen.

Aan de hand van de beschikbare data zullen we de volgende onderzoeksvragen beantwoorden:

1. Hoeveel minuten reizen mensen gemiddeld met actieve vervoerswijzen (gewone fiets, de elektrische fiets en lopen) en hoe verschilt dit per leeftijdsgroep?
2. Wat zijn de trends in de tijd die men besteedt aan het gebruik van actieve vervoerswijzen (fiets, de elektrische fiets en wandelen) en hoe verschillen deze trends per leeftijdsgroep?
3. Welk aandeel van de bevolking voldoet aan de bewegingsnorm door actief te reizen en hoe verschilt dit aandeel per leeftijdsgroep en over de tijd?
4. Welke mobiliteitsprofielen ten aanzien van actief vervoer kunnen worden onderscheiden onder jongeren van 15-17 jaar en hoe hebben deze profielen zich ontwikkeld over de tijd?

Voor de eerste 3 vragen zullen we trends opstellen voor de 6 jaren die beschikbaar zijn (2018-2023). De laatste vraag is bedoeld om het gebruik van actieve vervoerswijzen specifiek onder jongeren te verkennen. Hiervoor schatten we een latente klasse model, waarbij we mobiliteitsprofielen identificeren door te clusteren op het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen.

## **2. Methode**

Onderweg in Nederland (ODiN) is een grootschalig onderzoek naar het dagelijkse verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland. Het wordt jaarlijks uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Gedurende het hele jaar wordt aan de hand van een reisdagboekje bijgehouden hoe mensen zich verplaatsen, inclusief het gebruikte vervoermiddel, de afstand, het motief en de tijdstippen van de ritten. Deelnemers worden via een steekproef geselecteerd uit de Basisregistratie Personen (BRP). Het onderzoek richt zich op de Nederlandse bevolking van 6 jaar en ouder. Elk huishouden of individu registreert alle verplaatsingen van één specifieke dag in een digitale enquête of app.

Het onvermijdelijk dat een steekproef niet volledig overeenkomt met de daadwerkelijke samenstelling van de bevolking. Dit komt deels door de manier waarop deelnemers worden geselecteerd, maar nog vaker door het feit dat niet iedereen even bereid is om mee te doen aan onderzoek. Om die verschillen op te vangen, worden de resultaten gewogen. Daarbij wordt rekening gehouden met kenmerken die van invloed zijn op mobiliteitsgedrag, zoals leeftijd, geslacht, inkomensniveau, mate van stedelijkheid en bezit van vervoermiddelen. Verder wordt in de weging ook gecorrigeerd voor het feit dat mensen gedurende het jaar op vakantie kunnen zijn. Dat beïnvloedt hun verplaatsingsgedrag en de kans dat ze deelnemen aan het onderzoek. Op basis van alle correcties worden zogenoemde persoonsgewichten berekend. Deze worden vervolgens gekoppeld aan de onderzoeksdata. Hierdoor geven de ODiN-resultaten een betrouwbaar en representatief beeld van het verplaatsingsgedrag in Nederland, verspreid over het hele jaar.

Tabel 1 toont een overzicht van de aantallen respondenten per jaar. De aantallen na ophoging met de persoonsgewichten laat een stijgende trend zien welke in lijn met de groei van de Nederlandse bevolking in deze periode.

**Tabel 1. Aantallen participanten en ophoging naar populatie (6 jaar en ouder)**

	Respondenten	Aantal na weging
2018	57.260	15.934.134
2019	53.380	16.048.367
2020	62.940	16.142.351
2021	67.083	16.218.186
2022	61.953	16.404.368
2023	64.459	16.551.290
Totaal	367.075	97.298.696

Aan de hand van het reisdagboekje dat respondenten invullen is per respondent vastgesteld hoeveel tijd hij/zij besteedt aan het gebruik van de fiets, de e-fiets en wandelen en het totaal aantal actieve reisminuten. Daarnaast berekenen we het aandeel dat niet actief is en het aandeel dat voldoet aan de bewegingsnorm uitsluitend door het gebruik van actieve vervoerswijzen. Hierbij gaan we ervan uit dat mensen die meer dan 21,4 minuten actieve reisminuten hebben op een dag (=150/7) voldoen aan de bewegingsnorm. Volgens internationale literatuur kan het gebruik van de e-fiets (net als lopen en fietsen) beschouwd worden als vorm van matig intensieve beweging. Om wel rekening te houden met het feit dat minder energie nodig is voor het gebruik van de e-fiets in vergelijking met de conventionele fiets rekenen de actieve minuten om naar actieve Metabool Equivalent van Taak (MET) minuten. Dit is een maat om de intensiteit van lichamelijke activiteiten te beschrijven. Hierbij staat 1 MET voor de energie die je lichaam gebruikt in rust. Als je een activiteit uitvoert van 2 MET, verbruikt je lichaam dus tweemaal zoveel energie als in rust. Voor lopen, e-fiets en fietsgebruik hanteren we respectievelijk 3, 5 en 7 MET gebaseerd op de onderzoeken van Bourne et al. (2018), Sundfør et al. (2024) en McVicar et al. (2022).

Om de mobiliteitsprofielen onder jongeren in meer detail te onderzoeken, schatten we een latente klasse model (McCutcheon, 1987). Dit is een probabilistische clustering techniek die in staat is homogene groepen in de data te vinden aan de hand van de responspatronen op de beschouwde indicatoren. De clustering wordt uitgevoerd op basis van de aantallen ritten die personen hebben uitgevoerd met de fiets, de elektrische fiets en te voet (gespecificeerd als zogenaamde 'count' variabelen). Na de clustering kunnen zogenaamde covariaten aan het model worden toegevoegd om te verkennen hoe andere kenmerken van respondenten samenhangen met de gevonden profielen. In dit geval voegen we sociaal-demografische kenmerken toe en de reistijden en afgelegde afstanden met overige (actieve en niet-actieve) vervoerswijzen. Op deze manier kunnen de mobiliteitsprofielen uitgebreid worden geprofileerd.

### **3. Resultaten**

#### *3.1 Algemene trends in het gebruik van actieve vervoerswijzen*

Tabel 2 geeft een overzicht van de achtergrondkenmerken en de gemiddelde reistijden met de elektrische fiets, fiets en te voet over de 6 beschikbare jaren.

**Tabel 2. Verdeling van achtergrondkenmerken en het gebruik van actieve vervoerwijzen (2018-2023)**

Variabele	Categorie / eenheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Geslacht	Man (%)	50	50	50	50	50	50
	Vrouw (%)	50	50	50	50	50	50
Hoogst voltooide opleiding	Geen opleiding voltooid (%)	2	2	2	2	2	2
	Basisonderwijs, lager onderwijs (%)	6	5	5	5	5	4
	Lager beroepsonderwijs of vmbo, vbo, lwoo, vso, vglo, mavo, ulo, mulo (%)	18	17	16	16	16	15
	Middelbaar beroepsonderwijs of havo, atheneum, gymnasium, mms, hbs (%)	29	29	29	29	29	29
	Hoger beroepsonderwijs, universiteit (%)	32	33	34	35	36	36
	Andere opleiding (%)	3	3	3	3	3	3
	Niet gevraagd; respondent jonger dan 15 jaar (%)	11	11	10	10	10	10
Leeftijd	Jaar (gemiddelde)	43,7	43,9	44,0	44,2	44,2	44,3
Maatschappelijke participatie	Werkzaam 12 tot 30 uur per week (%)	13	13	13	13	13	13
	Werkzaam 30 uur of meer per week (%)	34	35	35	36	36	37
	Eigen huishouding (%)	5	5	4	4	4	4
	Scholier/student (%)	20	20	20	19	19	19
	Werkloos (%)	2	2	2	2	2	2
	Arbeidsongeschikt (%)	3	3	3	3	3	3
	Gepensioneerd/VUT (%)	17	17	18	18	18	18
	Overig (%)	5	5	5	5	5	5
Stedelijkheidsklasse woongemeente	Zeer sterk stedelijk (%)	24	24	25	26	26	26
	Sterk stedelijk (%)	30	30	30	30	30	30
	Matig stedelijk (%)	16	16	15	15	16	16
	Weinig stedelijk (%)	22	22	21	22	21	21
	Niet stedelijk (%)	8	8	8	7	7	7
Bezit rijbewijs auto	Nee (%)	32	31	31	31	31	31
	Ja (%)	68	69	69	69	69	69
Elektrische fiets in huishouden	Nee (%)	78	75	71	67	63	60
	Ja (%)	22	25	29	33	37	40
Aantal personenauto's in huishouden	Aantal (gemiddelde)	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4
Reisduur elektrische fiets	Minuten (gemiddelde)	3,3	3,4	3,8	4,3	5,5	5,2
Reisduur fiets	Minuten (gemiddelde)	13,7	13,0	10,7	10,6	11,1	10,6
Reisduur lopen	Minuten (gemiddelde)	12,9	12,5	16,0	19,9	17,6	16,7
Totaal actief	Minuten (gemiddelde)	29,9	28,9	30,4	34,8	34,1	32,5
Voldoet aan bewegingsnorm	Nee (%)	63	64	64	60	59	61
	Ja (%)	37	36	36	40	41	39
Inactief	Nee (%)	50	49	49	52	53	52
	Ja (%)	50	51	51	48	47	48
MET minuten	MET minuten (gemiddelde)	151,0	145,8	141,6	155,4	157,6	150,6

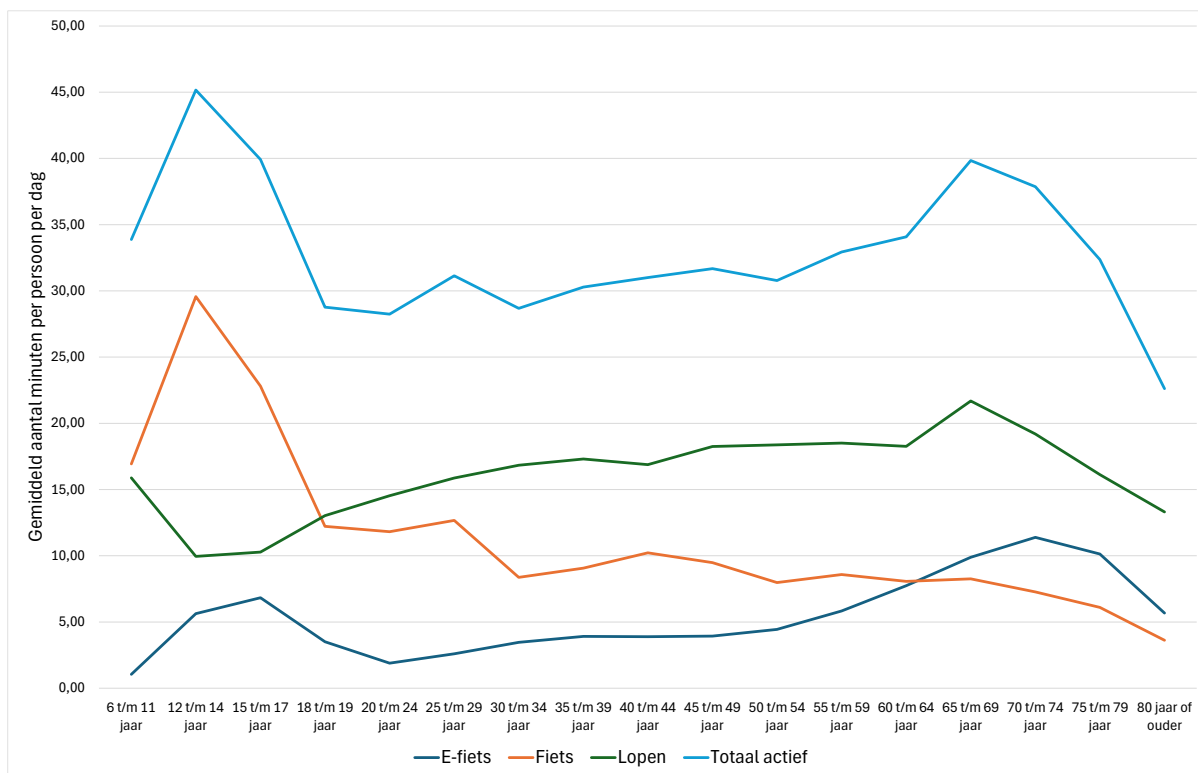
Tabel 2 laat zien dat de verdelingen in sociaal-demografische kenmerken vrij constant zijn gebleven over de jaren, met uitzondering van het aandeel hoger opgeleiden, wat ook in lijn is met de trend in de populatie.

Het gemiddeld aantal minuten dat wordt gereisd met de elektrische fiets is gestegen met 1,9 minuten, van 3,3 naar 5,2 minuten. Interessant genoeg is deze stijging kleiner dan de (absolute) daling in het gebruik van de gewone fiets. Deze neemt namelijk 3,1 minuten af, van 13,7 naar 10,6 minuten. Het aantal loopminuten is in de periode 2018-2023 sterk gestegen van 12,9 naar 16,7 minuten per persoon per dag. Deze stijging heeft plaatsgevonden in de Corona periode (2020-2021). Na deze periode zijn de loopminuten weer wat afgenomen maar is het gemiddelde hoger gebleven dan voor corona, rond de 17 minuten per persoon per dag. Overall het geheel genomen neemt het gemiddelde aantal actieve minuten daarmee toe, van 29,9 naar 32,5. Het aandeel dat de bewegingsnorm voldoet (uitsluitend door het gebruik van actieve vervoerswijzen) stijgt van 37% naar 39% en het aandeel dat niet actief is daalt licht van 50% naar 48%. De relatief hoge percentages niet-actieven laten zien dat zodra men actief reist, men al snel aan de bewegingsnorm voldoet. Het aantal MET minuten blijft over de periode 2018-2023 vrijwel constant (rond de 150).

Samengevat speelt actief vervoer dus nog steeds een (zeer) belangrijke rol in het voldoen aan de bewegingsrichtlijn. De schatting in dit onderzoek komt zelfs hoger uit dan het onderzoek van De Haas en Van den Berg (2019). Vier op de tien mensen voldoen aan de bewegingsnorm puur en alleen door actief te reizen. De verschillen in steekproeftrekking en -compositie zijn zeer waarschijnlijk verantwoordelijk voor het gevonden verschil met het onderzoek van De Haas en Van den Berg (2019), wat uitgevoerd was op het Mobiliteitspanel Nederland (MPN).

### *3.2 Leeftijd en actief vervoer*

Figuur 1 toont de gemiddelde reisduur met actieve vervoerswijzen uitgesplitst naar de verschillende leeftijdscategorieën voor het laatst beschikbare jaar (2023). Zoals verwacht neemt het gebruik van de e-fiets toe naarmate men ouder wordt. In de leeftijd van 12-17 jaar is echter een tweede piek te zien, deze groep reist meer met de elektrische fiets dan mensen van middelbare leeftijd. De tijd besteedt aan wandelen/lopen neemt ook toe als men ouder wordt en daalt na 65-69 jaar. Alles bij elkaar beschouwd maken jongeren van 12-17 jaar en ouderen van 65-74 jaar de meeste actieve reisminuten, rond de 40 minuten per persoon per dag. De tussenliggende leeftijdscategorieën zijn gemiddeld rond de 30 minuten per dag actief.



Figuur 1. Gemiddelde reisduur met de elektrische fiets, fiets en lopen per persoon per dag (2023)

Tabel 7 (Appendix A) toont de trends in het gebruik van actieve vervoerswijzen voor de verschillende leeftijdscategorieën. Om de informatie behapbaar te maken hebben we (per leeftijdscategorie) de verschillen in gemiddeldes berekend tussen 2018 en 2023. Tabel 3 presenteert deze verschillen, waarbij we kleuren hebben gebruikt om aan te geven of de trends gunstig zijn (groen) of ongunstig (rood).

De tabel laat zien dat het aantal loopminuten vooral is gestegen onder mensen vanaf 40 jaar. Onder mensen van 45-49 jaar is er een toename van 6,3 minuten per persoon per dag. Door deze toename in loopminuten neemt het percentage dat voldoet aan de bewegingsnorm ook toe, variërend tussen de 2 (60-64 jaar) à 6 procentpunt (70-74 jaar). Voor alle leeftijdscategorieën (met als enige uitzondering 80-plussers) geldt dat mensen minder de gewone fiets zijn gaan gebruiken. Vooral onder 15-17 jarigen en 65-69 jarigen zijn de dalingen groot, respectievelijk 9 minuten en 5 minuten per persoon per dag. Voor de meeste groepen geldt dat de daling in het gebruik van de gewone fiets niet evenredig wordt gecompenseerd door een toename van het gebruik van de elektrische fiets. Zo neemt onder 15-17 jarigen de reisduur met de elektrische fiets 5,6 minuten toe en onder 65-69 jarigen slechts 0,2 minuten. Voor de groep van 15-17 jaar geldt dat dit verschil zich vertaalt in een daling van het aandeel dat voldoet aan de bewegingsnorm met 2,5 procentpunt en een stijging van het aandeel 'niet-actief' van 3,8 procentpunt. Onder 6-11 jarigen is de daling in het aandeel dat voldoet aan de bewegingsnorm echter het grootst, onder deze groep neemt namelijk ook het aantal loopminuten af.

Over het geheel beschouwd laten de resultaten een duidelijke scheidslijn zien gebaseerd op leeftijd. Daar waar mensen van 30 jaar en ouder juist vaker aan de bewegingsnorm

voldoen door zich actief te verplaatsen, zien we dalingen onder specifieke groepen van jongeren en jongvolwassenen, met name 6-11 jarigen, 15-17 jarigen en 20-24 jarigen.

**Tabel 3. Verschillen in gemiddeldes/percentages tussen 2018 en 2023**

	Reisduur elektrische fiets (minuten)	Reisduur fiets (minuten)	Reisduur lopen (minuten)	Totaal actief (minuten)	Voldoet aan bewegingsnorm (procentpunt)	Inactief (procentpunt)	MET minuten
6 t/m 11 jaar	0,9	-1,7	-1,2	-2,0	-4,3	5,4	-11,0
12 t/m 14 jaar	4,4	-3,4	2,7	3,7	1,7	0,4	6,3
15 t/m 17 jaar	5,6	-9,0	0,8	-2,6	-2,5	3,8	-32,7
18 t/m 19 jaar	3,0	-4,3	3,9	2,6	2,9	-0,1	-3,7
20 t/m 24 jaar	1,5	-3,8	1,9	-0,4	-1,3	2,7	-13,4
25 t/m 29 jaar	1,7	-0,2	2,8	4,3	2,3	0,4	15,6
30 t/m 34 jaar	2,4	-2,6	3,0	2,8	3,1	-1,4	2,6
35 t/m 39 jaar	2,8	-3,1	3,5	3,2	4,9	-4,0	3,0
40 t/m 44 jaar	2,5	-2,2	5,8	6,1	5,3	-3,7	14,4
45 t/m 49 jaar	2,3	-2,8	6,3	5,8	4,3	-3,4	10,7
50 t/m 54 jaar	1,4	-2,9	5,8	4,2	4,6	-4,7	3,9
55 t/m 59 jaar	1,7	-2,4	4,3	3,7	3,6	-2,4	5,0
60 t/m 64 jaar	1,3	-4,3	3,7	0,7	1,9	-0,3	-12,2
65 t/m 69 jaar	0,2	-5,0	7,4	2,6	4,8	-5,0	-12,1
70 t/m 74 jaar	1,4	-3,6	5,5	3,3	6,0	-4,9	-2,0
75 t/m 79 jaar	-0,4	-0,9	3,7	2,4	3,0	-3,6	2,6
80 jaar of ouder	1,5	0,5	3,1	5,1	5,6	-5,4	20,3
<b>Totaal</b>	1,9	-3,1	3,8	2,7	2,6	-1,4	-0,4

### 3.3 Latent klasse analyse voor groep 15-17 jaar

Gegeven de sterke daling in het gebruik van de fiets onder jongeren, specifiek de groep van 15-17 jaar, wat ook in lijn is met het eerdere onderzoek van het RIVM (Van den Berg en Schurink-van 't Klooster, 2023), is het interessant om de specifieke gedragspatronen in deze groep verder te verkennen. In het onderzoek van het RIVM werd gesuggereerd dat de daling in beweging te wijten is aan het feit dat jongeren sneller reizen met de elektrische fiets en daarom minder reistijd hebben. De vraag is of deze suggestie inderdaad klopt. Hebben gebruikers van de elektrische fiets inderdaad een lagere gemiddelde reistijd, en om die reden minder beweging? Om dit te onderzoeken hebben we een latente klasse model geschat. Met dit model kunnen de verschillende mobiliteitsprofielen inzichtelijk worden gemaakt.

Om het optimale aantal klassen te bepalen zijn modellen geschat met 1-10 klassen (LatentGold is gebruikt voor de modelschatting). Tabel 4 toont de fit van deze modellen. De BIC waarde, welke doorgaans gehanteerd wordt om het optimale aantal vast te stellen, blijft dalen, wat aangeeft dat het optimale model één is met 10 klassen of meer. Aangezien dit aantal niet zinvol te interpreteren is hebben we naar de relatieve toename in de log-likelihood (LL) gekeken. Dit criterium laat zien dat de relatieve toename in LL na 5 klassen zeer beperkt is (<1%). Met 5 klassen kan dus het merendeel van de heterogeniteit in de data verklaard worden. Dit 5-klasse model zullen we hieronder interpreteren. De persoonskenmerken van Tabel 2 en het gebruik van andere vervoerswijzen zijn toegevoegd als covariaten in het model.

**Tabel 4. Model fit van latente klasse modellen**

Aantal clusters	Aantal parameters	Log-likelihood (LL)	BIC(LL) <sup>1</sup>	% toename in LL
1	3	-11897347,9	23794741,1	
2	7	-10787448,3	21575002,2	9,3
3	11	-10259650,3	20519466,6	4,9
4	15	-9828667,7	19657561,8	4,2
5	19	-9677570,2	19355427,0	1,5
6	23	-9638633,6	19277614,3	0,4
7	27	-9629173,4	19258754,3	0,1
8	31	-9622249,0	19244965,7	0,1
9	35	-9618679,3	19237886,7	0,0
10	39	-9617824,9	19236238,3	0,0

<sup>1</sup> Bayesian Information Criterion (gebaseerd op log-likelihood)

Tabel 5 toont de profielen van de 5 gevonden clusters. Deze zijn makkelijk te identificeren als (1) jongeren die (nagenoeg uitsluitend) fietsen, (2) jongeren die niet actief reizen, (3) jongeren die zowel fietsen als lopen, (4) jongeren die lopen, en (5) jongeren die voornamelijk de elektrische fiets gebruiken.

Kijkend naar de groep elektrische fiets gebruikers valt op dat zij, naast het gebruik van de elektrische fiets (gemiddeld 2,2 ritten per dag), ook af en toe de gewone fiets gebruiken (0,2 ritten per dag) en lopen (0,3 ritten per dag). Daarnaast is de reistijd met de elektrische fiets (52,3 minuten) ongeveer gelijk aan (en zelfs net iets hoger dan) de reistijd van gebruikers van de gewone fiets (49,3 minuten). De suggestie dat elektrische fiets gebruikers minder tijd actief reizen (omdat ze sneller op hun bestemming zijn) klopt dus niet. Ze reizen weliswaar sneller maar ook substantieel langere afstanden. Jongeren die de elektrische fiets gebruiken leggen gemiddeld 13,4 kilometer per persoon per dag af, terwijl jongeren die de gewone fiets gebruiken, slechts 9,3 kilometer afleggen. De elektrische fiets voorziet dus in een behoefte om langere afstanden af te leggen. Over het geheel genomen ligt het percentage dat voldoet aan de bewegingsnorm in de groep van elektrische fiets gebruikers (78,6%) ook net iets hoger dan gebruikers van de normale fiets (71,4%).

De groep die zowel fiets als loopt (cluster 3) maakt gemiddeld het meeste actieve minuten, 68,1 minuten. Deze groep heeft ook het hoogste percentage dat voldoet aan de bewegingsnorm (82,3%). Van de actieve clusters voldoen de wandelaars (cluster 4) het minst vaak aan de bewegingsnorm, slechts 54,1%. Uit het gebruik van andere vervoerswijzen blijkt dat deze groep relatief vaak reist met de bus en de tram. De loopritten zijn dus waarschijnlijk gerelateerd aan het transport van en naar de bus- en/of tramhalte. De groep die niet-actief reist, reist (zoals verwacht) het meeste aantal minuten met de auto als passagier (19,3 minuten). In plaats van zelf te reizen worden ze dus meer gechauffeerd, waarschijnlijk in de meeste gevallen door hun ouders.

In termen van de persoonskenmerken is de verdeling van stedelijkheidsklasse het meest in het oog springend. Van de wandelaars/lopers van cluster 4 zijn -in relatieve zin- de meesten woonachtig in zeer sterk stedelijk gebied (37,2%), terwijl onder de groep elektrische fiets gebruikers de meeste jongeren woonachtig zijn in weinig stedelijk gebied (32,4%). Dit laat ook duidelijk zien dat het gebruik van de elektrische fiets voorkomt uit de behoefte om langere afstanden af te leggen.

**Tabel 5. Mobiliteitsprofielen 15-17 jarigen**

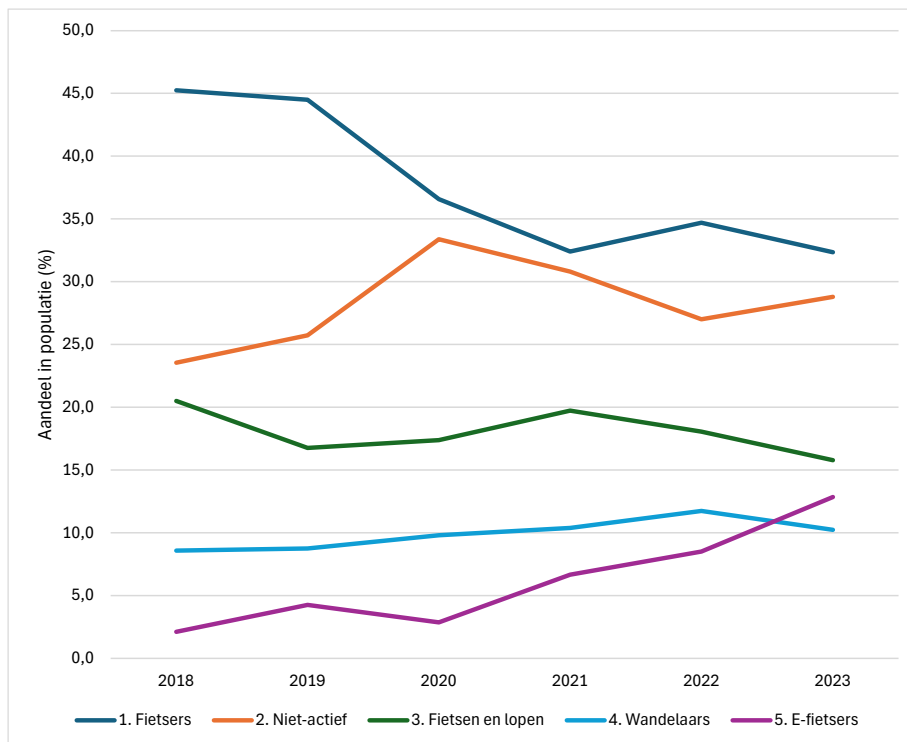
		1. Fietsers	2. Niet-actief	3. Fietsen en lopen	4. Wandelaars	5. E-fietsers
<b>Indicatoren (ritten met actieve vervoerswijzen)</b>						
Elektrische fiets	Ritten (gemiddelde)	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Fiets	Ritten (gemiddelde)	2,5	0,0	2,2	0,0	0,3
Lopen	Ritten (gemiddelde)	0,0	0,0	1,3	2,3	0,2
<b>Reistijden vervoerswijzen</b>						
Elektrische fiets	Minuten (gemiddelde)	0,1	0,0	0,5	0,2	52,3
Fiets	Minuten (gemiddelde)	49,3	0,0	40,0	0,0	4,1
Lopen	Minuten (gemiddelde)	0,0	1,9	27,6	42,5	5,6
Totaal actief	Minuten (gemiddelde)	49,4	1,9	68,1	42,7	61,9
Auto als passagier	Minuten (gemiddelde)	7,9	19,3	8,4	13,9	8,6
Trein	Minuten (gemiddelde)	1,7	1,9	6,9	6,1	3,1
Bus	Minuten (gemiddelde)	1,7	3,9	7,5	12,9	2,6
Tram	Minuten (gemiddelde)	0,1	0,8	0,6	2,8	0,2
<b>Bewegingscriteria</b>						
Voldoet aan bewegingsnorm	Nee (%)	28,6	97,6	17,7	45,9	21,4
	Ja (%)	71,4	2,4	82,3	54,1	78,6
Inactief	Nee (%)	91,9	4,0	96,9	89,4	93,3
	Ja (%)	8,1	96,0	3,1	10,6	6,7
MET minuten	MET minuten (gemiddelde)	345,6	5,8	365,3	128,5	306,7
<b>Reisafstanden vervoerswijzen</b>						
Elektrische fiets	Afstand (kilometer)	0,0	0,0	0,1	0,0	13,4
Fiets	Afstand (kilometer)	9,3	0,0	7,3	0,0	0,7
Lopen	Afstand (kilometer)	0,0	0,1	2,0	2,9	0,4
Auto als passagier	Afstand (kilometer)	5,4	15,0	5,5	9,0	5,1
Trein	Afstand (kilometer)	1,7	1,8	7,2	6,3	3,3
Bus	Afstand (kilometer)	0,7	1,3	3,7	4,6	1,2
Tram	Afstand (kilometer)	0,0	0,2	0,2	0,7	0,1
<b>Persoonskenmerken</b>						
Geslacht	Man (%)	55,3	51,1	49,6	40,8	47,1
	Vrouw (%)	44,7	48,9	50,4	59,2	52,9
Hoogst voltooide opleiding	Geen opleiding voltooid (%)	11,0	11,3	9,5	10,5	12,2
	Basisonderwijs, lager onderwijs (%)	51,1	36,4	46,1	34,0	41,4

	Lager beroepsonderwijs	17,6	30,0	22,2	30,7	26,3
	Middelbaar beroepsonderwijs of havo, atheneum, gymnasium, mms, hbs (%)	18,1	19,2	20,3	22,3	18,2
	Andere opleiding (%)	2,3	3,2	1,9	2,6	2,0
Stedelijkheidsklasse woongemeente	Zeer sterk stedelijk (%)	18,2	21,5	20,9	37,2	11,3
	Sterk stedelijk (%)	32,7	31,7	28,1	29,7	25,2
	Matig stedelijk (%)	18,9	16,4	18,1	10,5	16,0
	Weinig stedelijk (%)	23,8	21,9	24,2	15,7	32,4
	Niet stedelijk (%)	6,4	8,6	8,6	6,9	15,1
Aantal personenauto's in huishouden	Aantal (gemiddelde)	1,7	1,7	1,6	1,6	1,8
Elektrische fiets in huishouden	Nee (%)	73,9	66,4	70,9	77,2	16,1
	Ja (%)	26,1	33,6	29,1	22,8	83,9

Tabel 6 laat de ontwikkeling van de 5 mobiliteitsprofielen zien over de periode van 2018-2023 en Figuur 2 maakt deze ontwikkeling grafisch inzichtelijk. De clusters waar gebruik wordt gemaakt met de gewone fiets (clusters 1 en 3) zijn beide kleiner geworden, terwijl het niet-actieve cluster en de groep elektrische fiets gebruikers groter zijn geworden. De groep wandelaars is heel licht gegroeid. Deze resultaten ondersteunen de conclusie dat de daling in het aandeel dat voldoet aan de beweging voornamelijk te wijten is aan de daling in het gebruik van de normale fiets (en de groei van de groep niet-actieven), in plaats van de opkomst van de elektrische fiets. De daling in het gebruik van de gewone fiets – in totaal 18 procentpunt (clusters 1 en 3 opgeteld) – weegt niet op in de stijging van het elektrische fiets cluster – 11 procentpunt. Het percentage niet-actieven stijgt ruim 5 procentpunt. De daling in het percentage dat voldoet aan de beweegrichtlijn is dus vooral het gevolg van de opkomst van een mobiliteitspatroon waarbij jongeren zelf minder actief reizen.

**Tabel 6. Ontwikkeling mobiliteitsprofielen van 15-17 jarigen in de periode 2018-2023**

Jaar	1. Fietsers	2. Niet-actief	3. Fietsen en lopen	4. Wandelaars	5. E-fiets
2018 (%)	45,3	23,5	20,5	8,6	2,1
2019 (%)	44,5	25,7	16,8	8,8	4,3
2020 (%)	36,6	33,4	17,4	9,8	2,9
2021 (%)	32,4	30,8	19,7	10,4	6,7
2022 (%)	34,7	27,0	18,1	11,7	8,5
2023 (%)	32,3	28,8	15,8	10,2	12,9



Figuur 2. Ontwikkeling mobiliteitsprofielen 15-17 jarigen 2018-2023

## Discussie en conclusie

De resultaten van dit onderzoek zijn hoopgevend en zorgelijk tegelijk. Hoopgevend in de zin dat actief vervoer (nog steeds) een belangrijke rol vervult in het voldoen aan de beweegrichtlijnen en zelfs in toenemende mate onder mensen van 30 jaar en ouder. En zorgelijk in de zin dat er een duidelijke daling is in het gebruik van actief vervoer onder specifieke groepen jongeren (6-11 jaar en 15-17 jaar) en jongvolwassenen (20-24 jaar). In tegenstelling tot de suggestie die gewekt is in eerder onderzoek is de 'boosdoener' echter niet de opkomst van de elektrische fiets. Jongeren (15-17 jaar) die van de elektrische fiets gebruikmaken reizen langere afstanden en maken daarmee net iets meer actieve minuten dan jongeren die de gewone fiets gebruiken. Daarnaast gebruiken ze ook nog af en toe de gewone fiets en verplaatsen zich te voet, waarmee jongeren met dit reispatroon vaker aan de beweegnorm voldoen dan jongeren die nagenoeg uitsluitend de gewone fiets gebruiken. De toename van het aandeel dat niet voldoet aan de beweegrichtlijn is vooral te wijten aan de opkomst van een mobiliteitsprofiel dat nagenoeg niet actief reist en relatief veel gebruik maakt van de auto als passagier.

Uiteraard is het stimuleren van het gebruik van de gewone fiets goed, maar ons onderzoek laat zien dat het demotiveren van het gebruik van de elektrische fiets voorbarig is. Vooral het chauffeurven van jongeren zou moeten worden tegengegaan. In dat opzicht biedt het mobiliteitsprofiel van de elektrische fiets juist een kans. Zo is de afstand die jongeren in dit profiel met de elektrische fiets afleggen (13,4 kilometer) niet veel minder dan de afstand die jongeren in het niet-actieve profiel gemiddeld afleggen met de auto als passagier (15 kilometer). Het elektrische fiets profiel kan dus grotendeels voorzien in de geobserveerde mobiliteitsbehoefte van het niet-actieve profiel.

De trend in de daling van het gebruik van de fiets is ook gevonden in een recente studie in Denemarken op basis van longitudinale data (Rich et al., 2023). Ook in dit onderzoek vond men dat met name jongeren (10-20 jaar) minder vaak fietsen. Daarnaast bleek deze daling het grootst in landelijke gebieden en kleine steden. De auteurs noemen als mogelijke redenen dat door de migratie van mensen naar de (grote) steden de uitbreiding en/of het onderhoud van fietsinfrastructuur in kleine steden/rurale gebieden achtergebleven is. Een andere reden is de centralisatie van scholen, waardoor in Denemarken de gemiddelde afstand naar school is toegenomen van 4 km 2007 naar 7-8 kilometer in 2019. Beide redenen lijken voor de Nederlandse situatie niet echt op te gaan. Zo zijn de niet-actieve jongeren (cluster 2) niet geconcentreerd in landelijk (of juist stedelijk) gebied (zie Tabel 5). En in Nederland is de gemiddelde afstand tot scholen wel iets toegenomen in de periode 2018-2023 maar niet heel veel. Van 0,6 naar 0,7 kilometer voor basisscholen en van 1,6 naar 1,8 kilometer voor middelbare scholen (CBS, 2025a).

De opkomst van het niet-actieve mobiliteitsprofiel waarin jongeren veel de auto als passagier gebruiken suggereert dat de reden (in Nederland) sociaal en niet ruimtelijk van aard is. Mogelijk zijn ouders meer beschermend richting hun kinderen geworden (niet alleen willen laten fietsen) en/of meer bereid om kinderen te brengen/halen naar bestemmingen. Het achterhalen van de redenen voor de daling in fietsgebruik is uiteraard van cruciaal belang voor het nemen van passende maatregelen om het tij te keren. Hier dient meer -kwantitatief en kwalitatief- onderzoek naar worden gedaan.

Een andere beperking en gerelateerde onderzoeksrichting betreft het feit dat het ODIN, hoewel gebaseerd op grote/representatieve steekproeven, slechts voor één dag het reisgedrag uitvraagt. Deze beperking heeft vooral betrekking op de latente klasse analyse, waarbij we er impliciet vanuit zijn gegaan dat het reisgedrag van de betreffende dag representatief is voor het reispatroon van een persoon over langere tijd. Dit hoeft uiteraard niet het geval te zijn. Strikt genomen laat de analyse alleen zien dat bepaalde type 'persoonsdagen' (bijv. niet-actief reizen op een dag) over de jaren zijn toe- of afgenomen, niet dat deze persoonsdagen ook geconcentreerd zijn in dezelfde personen. Om deze assumptie te onderzoeken zou de analyse herhaalt kunnen worden op data van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN), welke een 3-daags reisdagboekje hanteert. Daarmee ontstaat een volledig beeld van het reisgedrag van een persoon. Het nadeel van dit panel is echter dat de steekproefgrootte een stuk kleiner is, wat vooral lastig is bij het analyseren van specifieke (leeftijd)groepen.

Daarnaast is het uiteraard relevant deze analyse te updaten bij nieuwe uitgaven van het ODIN. Helaas was bij de uitvoering van dit onderzoek het ODIN van 2024 nog niet beschikbaar. Hierbij is het belangrijk om te noemen dat het CBS voor 2024 een methodebreuk heeft geconstateerd (waarschijnlijk als gevolg van een wijziging in de aanschrijfbrief), waardoor er structureel minder verplaatsingen zijn geregistreerd (vooral voor kortere afstanden) (CBS, 2025b). Wellicht kan de data op enige manier gecorrigeerd worden om toch de in dit paper geïdentificeerde trends verder te monitoren.

Met het oog op de toekomst is een derde beperking dat gebruik van de elektrische fiets in dit onderzoek is beschouwd als vorm van matig intensieve beweging. Deze aanname gaat uiteraard niet op voor een fatbike met een gashendel. Helaas wordt dit type fiets nog niet

apart uitgevraagd binnen het ODin. Gezien de enorme populariteit van fatbikes is dit aan te bevelen.

## Referenties

Bourne, J.E., Sauchelli, S., Perry, R., Page, A., Leary, S., England, C. & Cooper, A.R. (2018). Health benefits of electrically-assisted cycling: a systematic review. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 15(1): 1-5.

CBS (2025a). Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers. [StatLine - Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers](#)

CBS (2025b). Onderweg in Nederland (ODin) 2024 – Plausibiliteitsrapportage [Methodebreuk | CBS](#)

De Haas, M. en Van den Berg, M. (2019). De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

Lenselink, E. (2025). Gewoon fietsen is basis voor fit en gezond leven. *Opinie*, Algemeen Dagblad.

McCutcheon, A.L. (1987). *Latent Class Analysis*. Sage Publications.

McVicar, J., Keske M.A., Daryabeygi-Khotbehsara R., Betik, A.C., Parker, L. & Maddison, R. (2022). Systematic review and meta-analysis evaluating the effects electric bikes have on physiological parameters. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*. 32(7):1076-88.

Rich, J., Myhrmann, M. S., & Mabit, S. E. (2023). Our children cycle less-A Danish pseudo-panel analysis. *Journal of transport geography*, 106, 103519.

Sundfør, H. B., Berntsen, S., Bere, E. T., & Fyhri, A. (2024). The effects of subsidising e-bikes on mode share and physical activity-A natural experiment. *Journal of Transport & Health*, 35, 101752.

Van den Berg, S.W. en Schurink-van 't Klooster, T.M. (2023). Duiding daling in voldoen aan Beweegerichtlijnen tussen 2019 en 2022: Welke groepen zijn minder gaan bewegen en wat doen ze minder? Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven.

## Appendix A.

**Tabel 7. Trends in actief vervoer per leeftijdscategorie**

		Reisduur elektrische fiets (minuten)	Reisduur fiets (minuten)	Reisduur lopen (minuten)	Totaal actief (minuten)	Voldoet aan bewegingsnorm (%)	Inactief (%)	MET minuten
6 t/m 11 jaar	2018	0,1	18,7	17,1	35,8	47,0	28,1	182,5
	2019	0,4	18,4	15,5	34,3	44,2	29,7	177,4
	2020	0,3	17,2	19,4	36,9	41,7	35,8	180,2
	2021	0,8	18,5	22,6	41,9	47,5	29,8	201,2
	2022	0,7	17,6	18,0	36,2	46,0	31,4	180,3

	2023	1,1	16,9	15,9	33,9	42,7	33,4	171,5
12 t/m 14 jaar	2018	1,2	33,0	7,2	41,4	56,8	27,5	258,8
	2019	2,1	34,2	7,4	43,7	57,5	26,5	272,2
	2020	2,6	24,8	9,7	37,1	48,1	38,5	215,6
	2021	2,1	28,6	13,8	44,6	52,4	34,0	252,4
	2022	5,2	30,0	8,9	44,1	57,6	29,2	262,6
	2023	5,6	29,6	10,0	45,2	58,5	27,9	265,0
15 t/m 17 jaar	2018	1,3	31,8	9,5	42,6	57,3	27,8	257,4
	2019	1,9	29,3	7,3	38,5	53,2	30,2	236,5
	2020	1,9	23,0	8,7	33,6	44,7	38,2	196,8
	2021	3,7	23,7	13,8	41,1	51,7	34,4	225,5
	2022	4,7	25,5	11,1	41,3	54,3	30,8	235,4
	2023	6,8	22,8	10,3	39,9	54,8	31,6	224,7
18 t/m 19 jaar	2018	0,5	16,6	9,1	26,2	39,3	42,4	145,9
	2019	0,8	16,2	8,9	25,8	39,4	42,5	143,7
	2020	1,9	12,9	10,9	25,7	35,0	48,5	132,7
	2021	1,6	13,1	15,0	29,7	38,6	47,0	144,8
	2022	2,8	14,5	14,5	31,8	42,4	41,6	158,9
	2023	3,5	12,2	13,0	28,8	42,2	42,2	142,2
20 t/m 24 jaar	2018	0,4	15,6	12,7	28,7	40,3	44,2	149,2
	2019	0,6	13,9	11,0	25,5	37,5	47,3	133,1
	2020	1,2	10,9	13,1	25,2	34,6	51,3	121,5
	2021	1,0	10,4	16,3	27,7	36,2	49,5	126,6
	2022	1,8	11,0	16,0	28,7	38,5	46,3	133,6
	2023	1,9	11,8	14,5	28,2	39,0	46,9	135,8
25 t/m 29 jaar	2018	0,9	12,9	13,0	26,8	37,4	47,5	133,8
	2019	0,9	13,8	13,0	27,7	38,0	49,5	140,0
	2020	1,2	10,1	16,1	27,3	35,7	51,1	124,6
	2021	1,5	9,2	20,2	30,8	38,9	49,3	132,2
	2022	2,1	10,9	17,6	30,5	39,2	48,1	139,3
	2023	2,6	12,7	15,9	31,1	39,6	48,0	149,3
30 t/m 34 jaar	2018	1,1	11,0	13,8	25,9	34,1	52,7	123,9
	2019	1,4	11,1	13,1	25,6	34,7	53,3	124,3
	2020	1,8	9,6	17,2	28,6	35,3	52,6	127,6
	2021	2,9	8,8	19,9	31,5	37,1	51,3	135,2
	2022	2,7	9,6	18,2	30,4	38,9	49,5	134,9
	2023	3,5	8,4	16,8	28,7	37,2	51,3	126,5
35 t/m 39 jaar	2018	1,1	12,1	13,8	27,1	34,2	52,3	131,9
	2019	1,9	10,9	12,4	25,2	33,0	53,0	123,2
	2020	1,9	9,2	14,8	25,9	32,8	54,3	118,4
	2021	2,5	8,8	19,6	30,9	36,9	51,3	132,6
	2022	3,5	9,7	17,1	30,2	38,0	49,2	136,4
	2023	3,9	9,1	17,3	30,3	39,2	48,2	134,9
40 t/m 44 jaar	2018	1,4	12,5	11,1	24,9	32,2	53,5	127,3
	2019	1,8	12,6	12,6	27,0	33,4	53,4	135,0
	2020	1,8	10,9	16,0	28,7	35,2	52,0	133,3
	2021	2,5	10,8	20,9	34,2	40,4	48,7	150,7
	2022	3,6	10,2	18,0	31,9	39,1	49,1	143,9
	2023	3,9	10,2	16,9	31,0	37,5	49,8	141,7
45 t/m 49 jaar	2018	1,6	12,3	12,0	25,9	33,0	54,2	130,2
	2019	1,9	11,3	12,8	26,1	32,6	54,9	127,5
	2020	2,5	10,0	17,5	30,0	35,1	52,7	135,2

	2021	2,2	8,6	21,1	31,9	38,7	49,4	134,4
	2022	3,4	9,7	18,6	31,6	38,5	49,4	140,4
	2023	3,9	9,5	18,3	31,7	37,4	50,8	140,8
50 t/m 54 jaar	2018	3,1	10,9	12,6	26,5	32,7	55,4	129,2
	2019	3,1	11,0	12,8	26,8	32,3	55,3	130,6
	2020	3,3	8,9	17,8	29,9	35,5	52,5	131,8
	2021	3,8	9,0	20,8	33,5	38,9	50,6	144,1
	2022	4,6	8,9	18,7	32,2	38,5	50,5	141,3
	2023	4,4	8,0	18,4	30,8	37,3	50,7	133,1
55 t/m 59 jaar	2018	4,1	11,0	14,2	29,2	33,6	54,2	139,8
	2019	5,0	10,3	13,0	28,3	33,6	55,5	136,2
	2020	4,3	8,9	17,1	30,3	36,0	53,5	135,3
	2021	5,9	9,2	21,3	36,5	41,2	48,5	158,1
	2022	7,0	9,2	19,5	35,7	41,7	47,3	157,7
	2023	5,8	8,6	18,5	32,9	37,2	51,8	144,8
60 t/m 64 jaar	2018	6,4	12,3	14,6	33,3	35,9	52,8	162,2
	2019	6,3	10,5	13,2	30,1	32,8	56,1	144,9
	2020	7,1	9,3	19,1	35,5	37,4	52,2	157,7
	2021	7,2	8,4	22,7	38,3	41,3	48,0	162,7
	2022	8,4	8,6	20,8	37,8	41,7	48,0	164,5
	2023	7,7	8,1	18,3	34,1	37,8	52,5	150,0
65 t/m 69 jaar	2018	9,7	13,3	14,3	37,3	36,1	53,0	184,5
	2019	9,3	10,3	16,2	35,7	34,9	53,7	166,7
	2020	9,9	8,6	19,5	38,0	38,9	50,9	168,3
	2021	10,0	8,7	23,5	42,3	42,7	47,2	181,7
	2022	12,1	9,3	21,4	42,8	42,9	47,1	189,8
	2023	9,9	8,3	21,7	39,8	40,9	48,0	172,4
70 t/m 74 jaar	2018	10,0	10,9	13,7	34,6	33,1	55,9	167,4
	2019	8,2	10,9	13,1	32,2	31,3	59,1	156,9
	2020	10,2	7,2	17,9	35,3	35,2	55,6	155,3
	2021	10,5	7,6	22,3	40,4	40,7	50,2	172,6
	2022	14,2	7,8	20,0	41,9	41,6	48,3	185,1
	2023	11,4	7,3	19,2	37,9	39,1	51,0	165,5
75 t/m 79 jaar	2018	10,5	7,1	12,4	30,0	32,1	59,0	139,2
	2019	8,4	6,1	13,3	27,8	29,8	60,6	124,3
	2020	8,5	5,9	14,2	28,5	31,2	60,2	126,0
	2021	11,1	6,3	19,2	36,6	37,7	54,1	157,0
	2022	11,6	6,5	17,7	35,8	37,1	52,6	156,5
	2023	10,1	6,1	16,1	32,4	35,1	55,4	141,8
80 jaar of ouder	2018	4,1	3,1	10,2	17,5	21,7	70,1	73,4
	2019	5,1	3,9	8,8	17,7	22,1	69,7	78,9
	2020	5,2	3,1	10,9	19,2	23,4	70,2	80,3
	2021	5,0	2,8	14,7	22,5	28,7	64,2	88,6
	2022	6,8	3,6	12,7	23,0	27,2	64,6	96,7
	2023	5,7	3,6	13,3	22,6	27,4	64,7	93,7