Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Kerncijfers Mobiliteit 2026

November 2026



KiM | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Samenvatting en bijlage

De samenvatting en de bijlage van dit rapport zijn naast dit rapport te downloaden vanaf de website van het KiM.
Link naar de publicatie: https://doi.org/10.82230/KiM.MB2601

Samenvatting

Hoe heeft de mobiliteit van personen en goederen zich de afgelopen 10 jaar ontwikkeld en wat waren de effecten van mobiliteit op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving? Wat kunnen we op het gebied van mobiliteit de komende jaren verwachten?

In Kerncijfers Mobiliteit 2026 bespreken we de belangrijkste ontwikkelingen in de achterliggende periode 2015-2025. Hierbij focussen we op verschillen tussen 2025 en 2024, en tussen 2025 en 2015. Ook kijken we met ramingen vooruit naar het lopende jaar (2026) en de middellange termijn (2031). Op de volgende pagina's vatten we de belangrijkste inzichten per thema samen.

Personenmobiliteit

Hoeveel reisden we?

- Er werd in 2025 door inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) 193,6 miljard km op Nederlands grondgebied afgelegd. Dat kwam neer op gemiddeld ongeveer 32 km per persoon per dag reizen, met een reisduur van gemiddeld 1 uur en 14 minuten.
- We legden in 2025 ongeveer 1% meer afstand af dan in 2024, maar 1% minder dan in 2015.

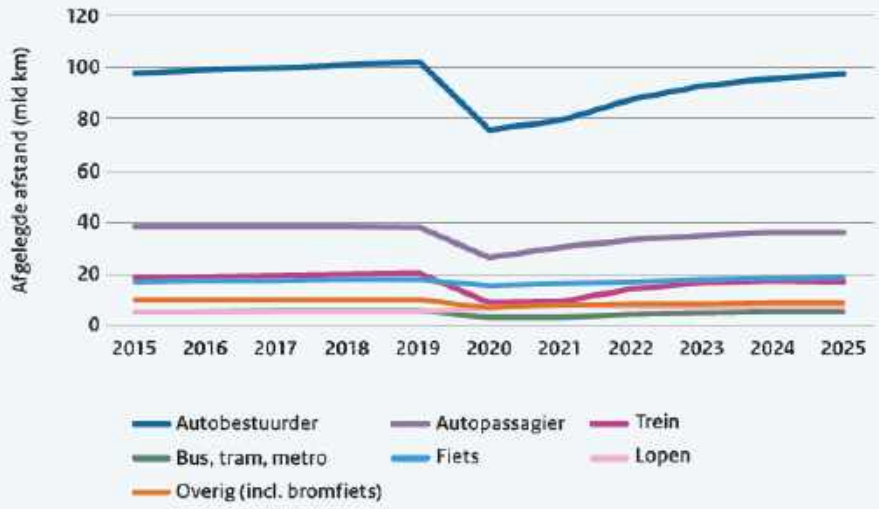
Waarvoor gingen we op pad?

- Ongeveer 43% van de afstand in Nederland legden we in 2025 af voor vrijetijdsdoeleinden, ongeveer 27% voor woon-werkdoeleinden. De overige 30% legden we af voor onderwijs, winkelen of overige motieven.
- Ten opzichte van 2015 legden we in 2025 meer afstand af voor winkelen en vrijetijd, terwijl we voor woon-werk, onderwijs en overige motieven juist minder afstand aflegden.
- Er wordt meer thuisgewerkt dan in 2015 (ongeveer 45% van de werkenden werkte in 2025 minstens 1 uur per week thuis, waar dat in 2015 nog ongeveer 30% was).

Hoe reisden we?

- 69% van de afstand die we in 2025 op Nederlands grondgebied aflegden ging per auto, als passagier of bestuurder. Ongeveer 13% legden we af in het openbaar vervoer (ov) en ongeveer 9% op de fiets. Het overige deel legden we te voet af (≈4%) of met overige vervoerwijzen (≈5%). Figuur S1 laat de ontwikkeling van de afgelegde afstand per vervoerwijze op Nederlands grondgebied zien.
- Inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) legden in 2025 per persoon gemiddeld 5.840 km af als autobestuurder en 2.165 km als autopassagier. Hiermee is de afgelegde afstand per autobestuurder ongeveer 7% lager dan in 2015. Per autopassagier is de afname tussen 2015 en 2025 met 13% sterker.
- Per persoon fietsten inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) in 2025 gemiddeld 1.110 km. Dat is 1% meer dan in 2024 en 2% meer dan in 2015. Het aandeel van de e-fiets in de afgelegde afstand groeide de afgelopen jaren sterk: van 12% van de totale afstand die we fietsten in 2015 naar 42% in 2024 tot 45% in 2025.
- In 2025 legden inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) gemiddeld 425 km per persoon te voet af. Dat is 33% meer dan in 2015.
- Treinreizigers (van alle leeftijden en ook als ze geen inwoners van Nederland zijn) legden in 2025 ongeveer 1% meer afstand af dan in 2024. Bus-, tram- en metroreizigers (van alle leeftijden en ook niet-inwoners van Nederland) legden in 2025 nagenoeg evenveel afstand af als in 2024 en 1% minder dan in 2015.
- Inwoners van Nederland (van alle leeftijden) legden in 2025 5-6% meer afstand per vliegtuig af dan in 2024 en bijna 37% meer dan in 2015. Reizigers met een niet-zakelijk reismotief nemen ongeveer 80% van de afgelegde vliegafstand voor hun rekening.

Figuur S1 Ontwikkeling afgelegde afstand van inwoners van Nederland op Nederlands grondgebied naar vervoerwijze, 2015-2025



Bronnen: Autobestuurder, autopassagier, fiets, lopen en overig: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026); Trein en bus, tram, metro: CROW-KpVV

Goederenvervoer

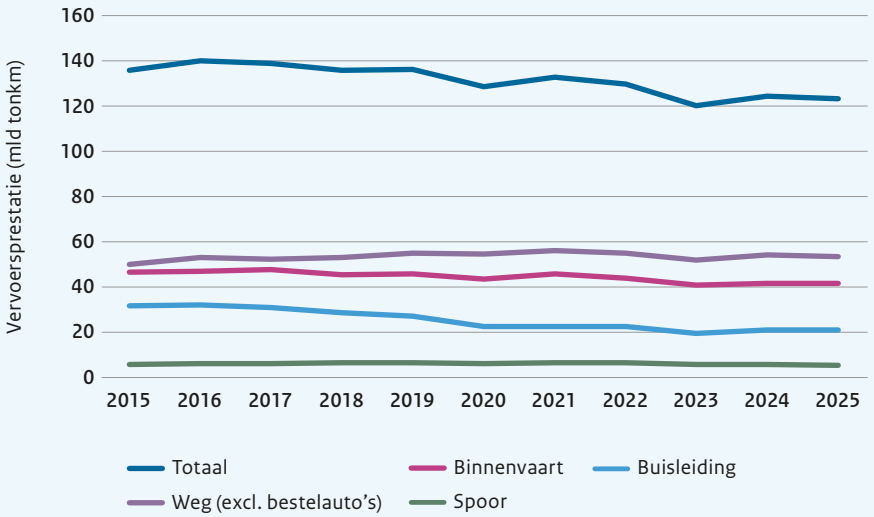
Wat was de omvang van het goederenvervoer?

- In 2025 werd in, van en naar Nederland 1.980 miljoen ton goederen vervoerd (weg, binnenvaart, spoor, buisleiding en zee- en luchtvaart). Er werd in 2025, gemeten in ton, 0,5% minder vervoerd dan in 2024.
- De vervoersprestatie van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied (weg, binnenvaart, spoor en buisleiding) in 2025 bedroeg 124,3 miljard tonkm. Dit is 0,9% lager dan in 2024 en 9,3% lager dan in 2015 (figuur S2).

Welke modaliteiten werden gebruikt om goederen mee te vervoeren?

- Het wegvervoer nam in 2025 op Nederlands grondgebied het grootste deel van de vervoersprestatie (in tonkm) in het goederenvervoer voor zijn rekening. In absolute termen was de vervoersprestatie van het wegvervoer in 2025 lager dan in 2024, namelijk 54,2 miljard tonkm in 2025, tegenover 55 miljard tonkm in 2024. Het aandeel van wegvervoer in de vervoersprestatie in 2025 (45,5%) was hoger dan in 2015 (38,5%).
- De vervoersprestatie van het spoorgoederenvervoer was in 2025 6,1 miljard tonkm en daarmee lager dan in 2024 (6,3 miljard tonkm). De vervoersprestatie in 2025 was ook minder dan in 2015 (6,5 miljard tonkm). Het aandeel van spoorvervoer in de totale vervoersprestatie was wel in beide jaren, 2015 en 2025, gelijk, namelijk 4,9%.
- De vervoersprestatie van de binnenvaart was in 2025 42,5 miljard tonkm, evenveel als in 2024, maar wel minder dan in 2015 (47,3 miljard tonkm). Daarmee is ook het aandeel van de binnenvaart in de vervoersprestatie tussen 2015 en 2025 afgenomen, namelijk van 31,2% in 2015 naar 30,9% in 2025.
- De vervoersprestatie van het buisleidingvervoer nam af van 21,7 miljard tonkm in 2024 tot 21,5 miljard tonkm in 2025. Het aandeel van het vervoer per buisleiding is afgenomen van 25,4% in 2015 naar 18,7% in 2025.
- In Nederlandse zeehavens werd in 2025 evenveel overgeslagen als in 2024, namelijk 571 miljoen ton. De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens bedroeg in 2025 nagenoeg evenveel als in 2024, namelijk 1,5 miljoen ton.

Figuur S2 Vervoersprestatie per vervoerwijze op Nederlands grondgebied, 2015-2025



Bron: CBS, geharmoniseerd goederenvervoerbestand (2026)

Bereikbaarheid

Hoe heeft de bereikbaarheid van banen zich ontwikkeld?

- Gemiddeld voor heel Nederland is de bereikbaarheid van banen tussen 2018 en 2024 toegenomen voor alle vervoerwijzen. De groei van het totaal aantal banen is daar vooral de oorzaak van.

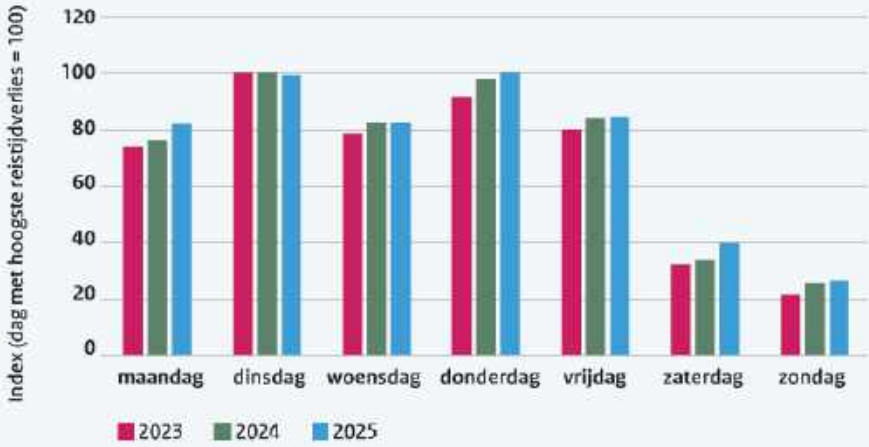
Hoe ontwikkelden de omvang van het wegverkeer en het reistijdverlies zich?

- Tussen 2024 en 2025 nam het wegverkeer op hoofdwegen licht toe met 0,6%, tot ongeveer 72 miljard km. Het reistijdverlies daalde in die periode met 4% tot ongeveer 97 miljoen uur. Die daling is het gevolg van de opening van nieuwe wegdelen in 2025.
- In 2025 was de vrijdag de dag van de week met het meeste verkeer; naast woon-werkverkeer is er dan ook relatief veel recreatief verkeer. De donderdag was in 2025 de dag van de week met het meeste reistijdverlies op hoofdwegen (figuur S3).

Hoe ontwikkelden de omvang van het treinverkeer en de vertraging per treinreis zich?

- De door treinen afgelegde afstand steeg tussen 2024 en 2025 met 3% tot 151 miljoen kilometer.
- De vertraging op het hoofdrailnet was in 2025 gemiddeld 1,9 minuten per treinreis (op basis van een vergelijking tussen beloofde en gerealiseerde tijden). Dit is een daling van 14% ten opzichte van 2024.

Figuur S3 Verdeling van het reistijdverlies op het hoofdwegennet over de weekdagen, 2023-2025



Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM

Verkeersveiligheid en leefomgeving

Hoe ontwikkelden het aantal doden en gewonden in het verkeer zich?

- In 2025 werden er in totaal 759 verkeersdoden geteld, een stijging van 12% ten opzichte van 2024 en 22% ten opzichte van 2015. Over de periode 2015-2025 is er sprake van een stijgende trend in het totaal aantal verkeersdoden. De ontwikkeling verschilt per vervoerwijze. Het aantal fietsdoden is ten opzichte van 2015 met ruim de helft (52%) gestegen. Bij personenauto's is er in deze periode geen stijging.
- Ook het aantal ernstig en matig ernstig gewonden laat over deze periode een lichte stijging zien.[1]

Wat was het energiegebruik van mobiliteit?

- In 2025 gebruikte mobiliteit in totaal 1004 PJ energie (waarvan 2% elektriciteit en 98% brandstoffen, van zowel fossiele als niet-fossiele oorsprong), een daling van 2% ten opzichte van 2024 en 6% ten opzichte van 2015.
- In het wegverkeer daalde met name het gebruik van diesel (-8% in 2025 ten opzichte van 2024; -27% ten opzichte van 2015). Dit is in lijn met de sinds 2015 grote afname van het aantal dieselauto's.
- Het benzinegebruik van het wegverkeer was in 2025 1% lager dan in 2024 en 11% hoger dan in 2015. Het aantal voertuigen dat geheel op benzine rijdt – benzineauto's en gewone hybrides – is sinds 2018 met 9% gegroeid, terwijl het benzinegebruik in die periode 2% steeg; dat het aantal voertuigen op benzine in 2018-2025 sterker groeide dan het benzinegebruik komt doordat het aandeel van de, relatief zuinige, hybrides sterk toenam.

Wat waren effecten van mobiliteit op de leefomgeving?

- Mobiliteit (inclusief mobiele werktuigen) stootte in 2025 in Nederland 28,6 Mt CO_2-eq broeikasgassen uit (volgens de IPCC-methode). Een groot deel van de via deze methode gemeten emissies[2] (23,4 Mt CO_2-eq) kwam van het wegverkeer. Mobiliteit stootte in 2025 20% van alle broeikasgasemissies in Nederland uit, stationaire bronnen - de industrie, de energiesector, de landbouw en de gebouwde omgeving – de overige 80%. Sinds 2015 zijn de emissies van stationaire bronnen twee keer zo snel gedaald als van mobiliteit (30% versus 16% reductie).
- In 2025 waren de broeikasgasemissies van het wegverkeer iets lager dan in 2024, ondanks dat het wegverkeer in omvang toenam: de emissies per afgelegde afstand daalden sterker dan het absolute emissieniveau.
- In 2025 stootte het wegverkeer 7% minder NO_x en 9% minder verbrandingsfijnstof (PM10-verbranding) uit dan in 2024, als gevolg van het gemiddeld schoner worden van voertuigen met verbrandingsmotoren en een toename van het aantal voertuigen met een (emissieloze) elektromotor. Wel was er 2% meer slijtagefijnstof (PM10-slijtage) dan in 2024, als gevolg van een grotere omvang van het wegverkeer, en dus meer slijtage van banden, remmen en wegdek.

1 Dit betreft een trend tot en met 2024; gegevens voor 2025 waren op het moment van publicatie nog niet beschikbaar, maar worden later dit jaar hier door SWOV gepubliceerd.

2 De IPCC-emissies geven geen volledig beeld van de broeikasgasemissies van mobiliteit. De emissies van de zeevaart tellen in de IPCC-systematiek niet mee; de binnenvaart- en luchtvaartemissies tellen alleen mee voor zover ze reizen met herkomst én bestemming binnen Nederland betreffen; bij luchtvaart gaat het bovendien alleen om de emissies tijdens stijgen en landen.

Toekomstbeeld

Welke mobiliteitsontwikkelingen kunnen we tot 2031 verwachten?

We schatten toekomstige mobiliteitsontwikkelingen in, zowel voor het lopende jaar (2026) als voor de middellange termijn (2031). Het huidige, vastgestelde beleid is hierbij het uitgangspunt. Voor het wegverkeer en het ov werken we bovendien meerdere scenario's uit. Aannames die leiden tot een groei van mobiliteit (zoals economische groei en bevolkingsgroei) zijn hier gegroepeerd in het meer-scenario, aannames die leiden tot een lagere mobiliteitsgroei in het minder-scenario. Het basis-scenario bevindt zich globaal in het midden. Voor luchtvaart, goederenvervoer en fiets werken we alleen met een basis-scenario. Tabel S1 vat de ramingen voor de middellange termijn samen.

- **Wegverkeer:** In alle scenario's is de afgelegde afstand van het wegverkeer op Nederlands grondgebied in 2031 naar verwachting groter dan in 2025. In het minder-scenario is dit naar verwachting +1%, in het basis-scenario +6% en in het meer-scenario +9%. Voor zowel personen- als vrachtverkeer wordt een toename in afgelegde afstand verwacht.
- **Ov:**
  - Voor de trein wordt in alle scenario's een groei verwacht in 2031 ten opzichte van 2025. In het basis-scenario leggen reizigers in 2031 per trein naar verwachting 6% meer afstand af dan in 2025. In het meer-scenario zal deze afgelegde afstand naar verwachting 13% hoger zijn dan in 2025. In het minder-scenario ramen we een lichte groei van 1%.
  - Voor bus, tram en metro (btm) ramen we een minder grote groei of zelfs een lichte daling tussen 2025 en 2031. In de basisraming stijgt de totale afstand die reizigers met btm afleggen met 5%. In het minder-scenario neemt deze juist met 1% af. In het meer-scenario ramen we een groei van 10%.
- **Fiets:** De totaal met de fiets afgelegde afstand neemt naar verwachting in 2031 toe met 6% ten opzichte van 2025.
- **Luchtvaart:** Het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens stijgt in 2031 naar verwachting naar 93 miljoen, dit is 19% meer dan in 2025.
- **Goederenvervoer:** We verwachten dat de vervoersprestatie van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied, gemeten in tonkm, in de periode 2025-2031 met circa 5% daalt. De vervoersprestaties van het spoorgoederenvervoer, het wegvervoer en de binnenvaart dalen naar verwachting met respectievelijk 6%, 0,5% en 11%.

Tabel S1 - Verwachte toekomstontwikkeling (2025-2031) per scenario

Vervoerstype	Eenheid	Minder	Basis	Meer
Wegverkeer hoofdwegennet	Afgelegde afstand (voertuigkm)	+1%	+6%	+9%
Trein	Afgelegde afstand (reizigerskm)	+1%	+6%	+13%
Bus, tram en metro	Afgelegde afstand (reizigerskm)	-1%	+5%	+10%
Fiets	Afgelegde afstand (km)	n.v.t	+6%	n.v.t
Luchtvaart	Reizigersbewegingen (aantal)	n.v.t	+19%	n.v.t.
Goederenvervoer	Vervoersprestatie (tonkm)	n.v.t	-5%	n.v.t

Inhoud

Samenvatting 3
Inleiding 10
Kerngegevens 12

1. Personenmobiliteit 18
1.1 Ontwikkeling mobiliteit totaal en naar vervoerwijzen 19
1.2 Ontwikkeling mobiliteit naar motief 20
1.3 Auto 21
1.4 Openbaar vervoer 22
1.5 Fiets/e-fiets 23
1.6 Lopen 24
1.7 Luchtvaart 25

2. Goederenvervoer 27
2.1 Goederenvervoer algemeen 28
2.2 Modal split 30

3. Bereikbaarheid 32
3.1 Berekende bereikbaarheid van banen 35
3.2 Wegverkeer: afgelegde afstand en reistijdverlies 36
3.3 Treinverkeer: afgelegde afstand en vertraging 38

4. Verkeersveiligheid en leefomgeving 39
4.1 Verkeersveiligheid 40
4.2 Leefomgeving 41

5. Toekomstbeeld 48
5.1 Toekomstonzekerheden in 3 scenario's 49
5.2 Ramingsmethoden 54
5.3 Overkoepelend beeld van enkele binnenlandse personenmodaliteiten 55
5.4 Wegverkeer 56
5.5 Fiets 58
5.6 Openbaar vervoer 59
5.7 Luchtvaart 61
5.8 Goederenvervoer 63

Colofon 68

Inleiding

Voor u ligt Kerncijfers Mobiliteit 2026, een publicatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). We geven hierin een overzicht van hoe de mobiliteit en de effecten daarvan zich in de periode 2015-2025 hebben ontwikkeld. Ook schetsen we verwachte ontwikkelingen voor het lopende jaar (2026) en de middellange termijn (2031). Kerncijfers Mobiliteit wordt tweejaarlijks gepubliceerd (in de even jaren), in afwisseling met het uitgebreidere Mobiliteitsbeeld dat ook tweejaarlijks verschijnt (in de oneven jaren).

Terugblik: ontwikkelingen in de periode 2015-2025

Het eerste deel van Kerncijfers Mobiliteit gaat over mobiliteitsgerelateerde ontwikkelingen in de periode 2015-2025. Het begint met een overzicht van kerngegevens over personenmobiliteit, goederenvervoer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving. Daarna lichten we in aparte hoofdstukken de belangrijkste ontwikkelingen per thema toe. De focus daarin ligt op de vergelijking tussen 2025 en 2024, en tussen 2025 en 2015.

Vooruitblik: lopend jaar (2026) en scenario's middellange termijn (2031)

Het tweede deel van Kerncijfers Mobiliteit schetst de verwachtingen voor 2026 en scenario's voor toekomstige ontwikkelingen op de middellange termijn (2031) in het wegverkeer, het openbaar vervoer (ov), de fiets, luchtvaart en het goederenvervoer. Het huidige vastgestelde beleid geldt als uitgangspunt en we combineren dit met onzekerheden in onder andere economische en demografische ontwikkelingen, ov-dienstregelingen, prijzen van reizen met de auto en ov. We schetsen voor alle modaliteiten een basis-scenario, waar mogelijk aangevuld met een meer- en een minder-scenario om onzekerheden weer te geven.

Wat is anders ten opzichte van eerdere edities?

Omdat Kerncijfers Mobiliteit compacter is dan Mobiliteitsbeeld, zijn de analyses per thema wat minder uitgebreid en voorzien van minder indicatoren dan in het Mobiliteitsbeeld van vorig jaar. Ondanks dat gaat deze editie van Kerncijfers Mobiliteit (2026) op sommige aspecten juist iets dieper of uitgebreider in dan Mobiliteitsbeeld 2025. Dit betreft met name de volgende punten.

- In Mobiliteitsbeeld 2025 waren er in het hoofdstuk Personenmobiliteit (hoofdstuk 1) voor een deel van de indicatoren geen gegevens beschikbaar voor 2024. Dat betrof de indicatoren die gebaseerd zijn op het CBS-trendmodel. Dat model levert trendinschattingen gebaseerd op de steekproefgegevens van het verplaatsingsonderzoek ODiN en haar voorgangers. ODiN 2024 bevatte een onverwachte methodebreuk waardoor er geen gegevens over 2024 beschikbaar waren ten tijde van de publicatie van Mobiliteitsbeeld 2025. Na een correctie van het trendmodel is er begin 2026 een addendum bij Mobiliteitsbeeld 2025 gepubliceerd met daarin betrouwbare gegevens over 2024. Voor Kerncijfers 2026 is de methodebreuk in ODiN 2025 op een vergelijkbare wijze gecorrigeerd waardoor deze publicatie voor de betreffende indicatoren wel gegevens bevat over het recente jaar 2025.
- Bij het thema verkeersveiligheid en leefomgeving (hoofdstuk 4) is er meer dan in de voorgaande editie van Kerncijfers Mobiliteit aandacht voor energiegebruik, in lijn met Mobiliteitsbeeld 2025 dat ook het energiegebruik van mobiliteit onder de loep nam. Dat sluit aan bij de toenemende aandacht voor dit onderwerp.
- In het hoofdstuk Toekomstbeeld (hoofdstuk 5) is de raming betreffende het wegverkeer verbeterd door ook de autokosten tussen de scenario's te variëren. Anders dan in Mobiliteitsbeeld 2025 wordt bovendien een raming van de voertuigverliesuren gepresenteerd.

Leeswijzer

Het overzicht dat hierna volgt geeft de belangrijkste trendmatige gegevens over de periode 2015-2025. Dit doen we in tabellen met kerngegevens (hoofdstuk Kerngegevens). Daarna volgt een beknopte toelichting per thema voor respectievelijk personenmobiliteit (hoofdstuk 1), goederenvervoer (hoofdstuk 2), bereikbaarheid (hoofdstuk 3) en verkeersveiligheid en leefomgeving (hoofdstuk 4). We eindigen deze publicatie met het toekomstbeeld (hoofdstuk 5). De samenvatting is te vinden aan het begin van het rapport.

Een meer uitgebreide beschrijving van enkele methodieken is te vinden in een bijlage op onze website.

Kerngegevens



Personenmobiliteit

Personenmobiliteit[1]	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mobiliteit in Nederland (mld km)[1]	OViN/ODiN[2]	196,1	197,8	199,0	200,9	202,8	142,7	155,2	172,7	185,0	190,8	193,6
Autobestuurder	OViN/ODiN[2]	98,0	99,0	99,9	101,2	102,5	75,7	79,7	87,6	93,1	96,0	97,6
Autopassagier	OViN/ODiN[2]	38,6	38,6	38,4	38,3	38,2	26,1	30,2	33,1	34,8	35,9	36,2
Openbaar vervoer[3]	OViN/ODiN[2]	27,4	27,7	28,1	28,5	29,0	12,4	13,4	19,5	24,0	25,1	25,5
Fiets	OViN/ODiN[2]	17,0	17,2	17,4	17,6	17,8	15,2	16,0	17,0	17,8	18,3	18,5
Aandeel e-fiets	OViN/ODiN[2]	12%	14%	17%	20%	23%	29%	33%	36%	38%	42%	45%
Lopen	OViN/ODiN[2]	5,0	5,0	5,1	5,1	5,1	6,7	8,1	7,2	6,8	7,0	7,1
Overig (incl. bromfiets)	OViN/ODiN[2]	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	6,7	7,8	8,2	8,5	8,7	8,8
Trein[3] (mld km)	CROW-KpVV[4,5]	18,6	18,9	19,2	19,6	20,3	8,8	9,3	14,2	16,5	17,2	17,1
Bus, tram, metro[3] (mld km)	CROW-KpVV[4]	5,1	5,2	5,4	5,4	5,6	2,9	3,0	4,3	4,7	5,0	5,0
Luchtvaart (mld km inwoners van Nederland)	Schiphol[6]/CBS/KiM	83,9	89,1	96,0	103,4	106,2	24,8	35,7	79,9	93,9	108,7	114,7
Luchtvaart (mln passagiersbewegingen op Nederlandse luchthavens)	CBS	64,6	70,3	76,2	79,6	81,2	23,6	29,1	61,3	71,3	76,2	78,4
Aandeel transferpassagiers op Nederlandse luchthavens	Schiphol	35,6%	34,2%	33,2%	32,6%	31,9%	37,2%	38,3%	31,4%	31,5%	31,8%	32,1%
% Thuiswerkers (aandeel werkenden dat 1 uur of meer thuiswerkt per week)	MPN	30%	30%	33%	32%	33%	45%	45%	44%	43%	44%	45%
Totale reisduur mobiliteit in Nederland (mld uur)	OViN/ODiN	6,9	7,0	7,0	7,0	7,0	6,0	6,7	7,0	7,2	7,4	7,5

1 De gegevens in de kerncijfertabel hebben betrekking op het Nederlandse grondgebied, met uitzondering van de afgelegde afstand bij luchtvaart.
2 De door inwoners (6 jaar en ouder) van particuliere huishoudens in Nederland afgelegde afstand ('mobiliteit'). Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen zijn niet in de steekproef opgenomen. Het CBS heeft de opzet van het mobiliteitsonderzoek in 2018 aanzienlijk gewijzigd (het heet sindsdien Onderzoek Onderweg in Nederland, ODiN), waarbij een methodebreuk is ontstaan. Deze methodebreuk tussen OViN en ODiN heeft het CBS, in samenwerking met het KiM, in 2020 met een trendmodel gecorrigeerd. In deze Kerncijfers Mobiliteit is de reeks voor de periode 2015-2025 gebruikt (zie ook Boonstra en Van den Brakel (2026)). Zie bijlage 1 voor meer informatie.
3 Het totaal voor 'openbaar vervoer' is niet gelijk aan de som van 'trein' en 'bus, tram, metro'. Dit komt doordat de gegevens afkomstig zijn uit verschillende databronnen. Voor de uitsplitsing van de totale mobiliteit gebruikt het KiM OViN/ODiN, de enige bron die uniform meet over alle vervoerwijzen en optelbaar is tot 100%. Voor analyses binnen de ov-markt gebruikt het KiM ook andere databronnen.
4 Reizigerskilometers van alle reizigers (dus ook bijvoorbeeld van reizigers die geen inwoner van Nederland zijn) in het concessiegebonden openbaar vervoer binnen Nederland.
5 De cijfers van het hoofdrailnet (HRN) (>90% van de door treinreizigers afgelegde afstand) bevatten een aantal trendbreuken. Zowel in 2020, 2022 als in 2024 is het meetsysteem van een deel van de afgelegde afstand door treinreizigers gewijzigd. Daarnaast is in 2025 de nieuwe HRN-concessie gestart, die niet exact dezelfde reikwijdte heeft als de voorgaande HRN-concessie. Hierdoor zijn de gegevens tussen opeenvolgende jaren niet goed vergelijkbaar. Zie paragraaf 1.4 voor een nadere duiding van de ontwikkeling in afgelegde afstand door treinreizigers.
6 Berekeningen mede op basis van data van de 'Routes and Profile Monitor' van Schiphol Group (2026). Vanaf 2023 berekenen we de afgelegde vliegafstand met een correctiefactor voor het gegeven dat vliegen niet via de ideale lijn (*great circle distance*) van A naar B gebeurt. Deze correctiefactor is berekend op basis van gegevens van Eurocontrol over alle vluchten vanuit Nederland. Om een trendbreuk te vermijden is de gehele tijdreeks aan de hand hiervan berekend, dus ook de jaren vóór 2023.

Goederenvervoer

Goederenvervoer	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Goederenvervoersprestatie op Nederlands grondgebied (mld ton km)	CBS/KiM	137,0	141,1	139,9	136,7	137,1	129,5	133,9	130,6	121,1	125,4	124,3
Weg (excl. bestelauto's)	CBS	50,8	53,7	53,1	54,0	55,9	55,6	56,8	55,6	52,9	55,0	54,2
Binnenvaart	CBS	47,3	47,9	48,3	46,2	46,5	44,1	46,7	44,6	41,7	42,5	42,5
Spoor	CBS	6,5	6,6	6,7	7,1	7,1	6,7	7,2	7,2	6,5	6,3	6,1
Buisleiding	CBS	32,4	32,9	31,8	29,4	27,7	23,1	23,3	23,2	20,0	21,7	21,5
Vervoerd gewicht op Nederlands grondgebied (mln ton)	CBS	2.069	2.108	2.131	2.134	2.148	2.041	2.133	2.113	1.974	1.991	1.982
Waarvan overslag luchtvracht	CBS	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,6	1,8	1,5	1,4	1,5	1,5
Waarvan overslag zeevracht	CBS	620	613	628	635	639	582	619	626	577	571	571

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs.
De gegevens over de vervoersprestatie zijn afkomstig uit het geharmoniseerd goederenvervoerbestand van het CBS.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bereikbaarheid van banen met auto (index, 2018 = 100)[7]	Significance	-	-	-	100	-	-	-	109	-	109	-
Bereikbaarheid van banen met ov (index, 2018 = 100)[7]	Significance	-	-	-	100	-	-	-	109	-	112	-
Bereikbaarheid van banen met fiets (index, 2018 = 100)[7]	Significance	-	-	-	100	-	-	-	110	-	113	-
Wegverkeer totaal (mld voertuigkm)[8]	CBS	-	-	-	135,3	135,4	119,7	123,4	129,9	134,1	137,3	138,0
Waarvan personenauto's	CBS	-	-	-	108,9	108,2	93,6	96,2	102,0	106,3	109,3	109,9
Wegverkeer op HWN (mld voertuigkm)[9]	RWS-WVL	67,8	69,9	71,1	72,4	72,9	61	63,6	67,4	69,4	71,3	71,7
Reistijdverlies op HWN (mln uur)[10]	RWS-WVL	86,7	95,8	98,4	103,4	110,6	43,6	50,3	77,3	96,4	101,3	96,9
Treinverkeer totale spoornet (mln treinkm)[11]	Prorail	145	147	149	153	153	140	148	145	140	147	151
Gemiddelde vertraging per treinreis (minuten) op het HRN[12]	NS	2,2	2,0	2,0	1,7	1,7	1,5	1,3	1,9	2,2	2,2	1,9

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs. In het vierde kwartaal 2027 worden ze herzien.

7 Gegevens zijn overgenomen uit Mobiliteitsbeeld 2025 (KiM, 2025). Er is geen update voor het jaar 2025 beschikbaar. De index beschrijft de ontwikkeling van de gemiddelde bereikbaarheid van banen in Nederland en is gebaseerd op de doorontwikkelde bereikbaarheids-indicator in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 (RWS, 2021). Het betreft het 'aantal banen dat binnen een redelijke reistijd met auto, ov of fiets vanuit een bepaald gebied bereikbaar is'. Er is een zogenoemde reistijdvervalfunctie toegepast, waarbij bestemmingen gelegen op korte reistijd zwaarder meewegen dan bestemmingen die een lange reistijd hebben.

8 Dit betreft een schatting van de op Nederlands grondgebied afgelegde afstand door wegvoertuigen (personenauto's, bestelauto's, zware vrachtvoertuigen, bussen en campers) op basis van kilometerstandregistraties door CBS. Motorfietsen en bromfietsen ontbreken in dit totaal. Door wijzigingen in de populatie en schattingsmethode wijken de waarden van deze indicator af van eerder gepubliceerde waarden. Er zijn geen herziene waarden beschikbaar voor de periode 2015-2017.

9 De totaal op het hoofdwegennet (HWN) in Nederland afgelegde afstand door gemotoriseerde voertuigen. Deze indicator neemt de afgelegde afstand van motoren (anders dan de indicator 'wegverkeer totaal') wel mee.

10 Reistijdverlies is het verschil tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij 100 kilometer per uur van alle weggebruikers op het hoofdwegennet (HWN). Sinds 1 januari 2023 worden de gegevens waarmee de omvang van het wegverkeer en het reistijdverlies op het HWN worden berekend op een nieuwe manier ingewonnen. Dit resulteerde voor het reistijdverlies in een methodebreuk (voor de omvang van het wegverkeer niet). De waarden voor 2023-2025 in deze tabel zijn gebaseerd op de nieuwe inwinmethode; de waarden voor eerdere jaren zijn met een correctiefactor aangepast aan de nieuwe methode. In Mobiliteitsbeeld 2025 maakten we voor het eerst gebruik van de nieuwe inwinmethode. De reistijdverliezen in deze tabel zijn daarom niet te vergelijken met de reistijdverliezen in eerdere edities van Kerncijfers. Voor meer informatie over de nieuwe inwinmethode verwijzen we naar RWS (2025). Naast de methodebreuk speelt nog dat op 3 dagen in 2024 en 1 dag in 2025 het reistijdverlies niet is gemeten. Dit veroorzaakt een kleine onnauwkeurigheid in de totaalwaarde voor die jaren.

11 Het treinverkeer op het gehele spoornet omvat de in Nederland gereden afstand door personentreinen inclusief de afstand op het HSL-traject.

12 Gemiddelde vertraging per treinreis = Totale vertraging van alle reizigers gedeeld door het aantal treinreizen van reizigers met vertraging + het aantal treinreizen van reizigers zonder vertraging. HRN is hoofdrailnet.

Verkeersveiligheid en leefomgeving

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verkeersdoden	CBS	621	629	613	678	661	610	582	745	684	675	759
Waarvan fietsers		185	189	206	228	203	229	207	290	270	246	281
Waarvan inzittenden personenauto		224	231	201	233	237	195	175	221	194	220	228
Ernstig verkeersgewonden (MAIS3 en hoger)	SWOV	6.000	6.400	6.500	6.800	6.900	6.600	6.800	8.300	7.400	7.800	NNB
Matig ernstig verkeersgewonden (MAIS2)	SWOV	14.800	15.300	14.700	15.900	16.300	15.400	16.200	19.900	18.300	18.800	NNB

Leefomgeving

Energiegebruik per vervoerwijze	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Wegverkeer benzine	CBS	161	165	171	175	180	152	157	161	179	181	178
Wegverkeer diesel	CBS	220	215	225	230	227	193	192	183	181	174	161
Wegverkeer lpg	CBS	8,0	7,6	6,8	6,2	5,8	4,9	4,9	5,2	5,0	5,4	4,8
Wegverkeer elektriciteit	CBS	0,6	0,8	1,0	1,4	1,9	2,4	3,9	5,9	7,9	9,9	12,3
Spoorverkeer diesel	CBS	1,2	1,2	1,2	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	1,3
Spoorverkeer elektriciteit	CBS	5,9	6,1	6,2	6,4	6,5	5,9	5,9	6,1	6,0	6,1	6,2
Binnenvaart diesel	CBS	48	47	48	47	48	45	47	48	46	46	44
Zeevaart diesel	CBS	52	54	54	51	50	53	53	63	43	39	44
Zeevaart stookolie	CBS	411	416	393	378	385	400	379	377	442	397	377
Zeevaart aardgas	CBS	0	0	0	1	3	5	5	3	9	16	21
Luchtvaart kerosine	CBS	160	164	168	170	167	93	102	134	143	151	153

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs. Het energiegebruik is op basis van tanken en laden in Nederland.

Leefomgeving (wegverkeer)	Bron	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Broeikasgassen (IPCC) wegverkeer (megaton CO_2-equivalenten)	CBS	28,0	28,2	29,0	29,1	28,7	24,4	24,5	24,2	25,4	24,1	23,4
NO_x wegverkeer (mln kg)	CBS	79,4	79,2	76,9	77,4	72,0	58,9	57,5	56,6	53,5	51,1	47,3
PM10-verbranding wegverkeer (mln kg)	CBS	1,5	1,4	1,3	1,3	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6
PM10-slijtage wegverkeer (mln kg)	CBS	2,6	2,7	2,7	2,8	2,8	2,5	2,6	2,8	2,9	2,9	3,0
Aantal personenauto's (duizenden)	CBS	-	-	-	8.443	8.584	8.686	8.828	8.917	9.067	9.248	9.416
Waarvan aandeel volledig elektrisch	CBS/ RVO	-	-	-	0,5%	1,2%	2,0%	2,7%	3,6%	4,8%	6,0%	7,2%
Aantal bestelauto's (duizenden)	CBS	-	-	-	903	927	945	975	990	1.006	1.051	1.023
Waarvan aandeel volledig elektrisch	CBS/RVO				0,4%	0,5%	0,6%	0,9%	1,4%	2,4%	3,4%	5,1%
Aantal vrachtauto's (incl. trekkers voor opleggers) (duizenden)	CBS	-	-	-	140	142	141	143	146	148	151	150
Waarvan aandeel volledig elektrisch	CBS/RVO				0,06%	0,07%	0,08%	0,12%	0,18%	0,45%	0,80%	1,43%

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs. De voertuigaantallen en -aandelen gelden voor 31 december van het betreffende jaar.

1 Personen-mobiliteit



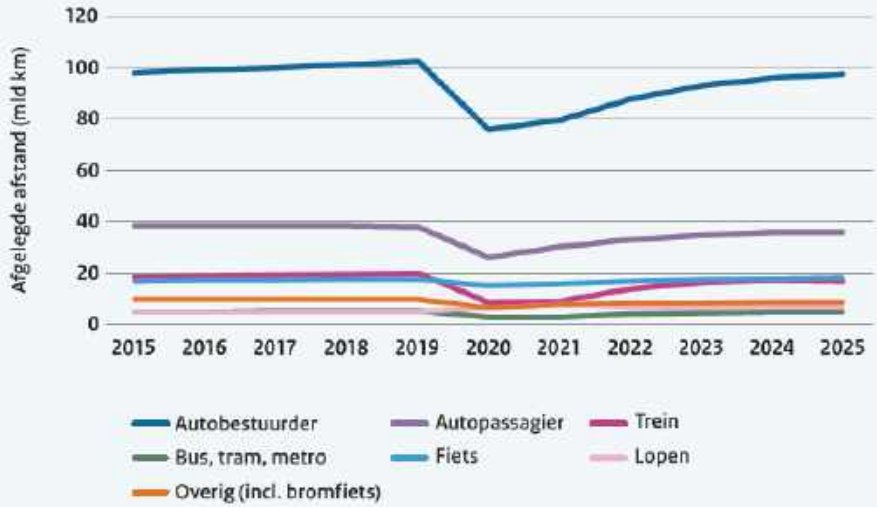
1. Personenmobiliteit

Paragraaf 1.1 gaat over de totale ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en een uitsplitsing daarvan naar vervoerwijze. In paragraaf 1.2 wordt de totale mobiliteit uitgesplitst naar reismotieven. De daaropvolgende paragrafen gaan respectievelijk over de auto (1.3), het openbaar vervoer (1.4), de fiets en e-fiets (1.5), lopen (1.6) en luchtvaart (1.7).

1.1 Ontwikkeling mobiliteit totaal en naar vervoerwijzen

- In 2025 legden inwoners van Nederland van 6 jaar en ouder[1] in totaal 193,6 miljard km af (niet in de figuur). Dit is ongeveer 1% meer dan de afgelegde afstand in 2024 (190,8 miljard km), maar 1% minder dan in 2015 (196,1 miljard km). Voor fietsen en lopen nam de afgelegde afstand tussen 2015 en 2025 toe met respectievelijk 9% en 42% (figuur 1.1). De afgelegde afstand met de andere vervoerwijzen lag in 2025 lager dan in 2015.
- Per inwoner nam de gemiddelde afgelegde afstand op Nederlands grondgebied af van ongeveer 12.600 km in 2015 (34,5 km per dag) naar ongeveer 11.600 km in 2025 (31,8 km per dag).
- De totale reisduur van inwoners van Nederland van 6 jaar en ouder op Nederlands grondgebied betrof in 2025 7,5 miljard uur (niet in de figuur). Dat is ongeveer 1% meer dan in 2024 (7,4 miljard uur) en 8% meer dan in 2015 (6,9 miljard uur). In 2025 was de reisduur per persoon per dag ongeveer 74 minuten.

Figuur 1.1 Ontwikkeling afgelegde afstand van inwoners van Nederland op Nederlands grondgebied naar vervoerwijze, 2015-2025



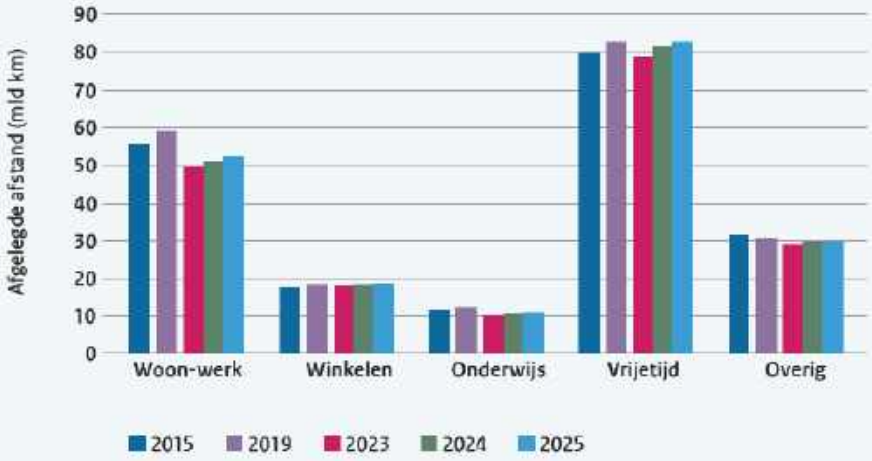
Bronnen: Autobestuurder, autopassagier, fiets, lopen en overig: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026); Trein en bus, tram, metro: CROW-KpVV

1 Het ODiN meet de mobiliteit op Nederlands grondgebied van inwoners van Nederland van 6 jaar en ouder uit particuliere huishoudens. Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen zijn niet in de steekproef opgenomen.

1.2 Ontwikkeling mobiliteit naar motief

- Voor woon-werk, winkelen, onderwijs en vrijetijd[2] legden inwoners van Nederland in 2025 ongeveer 1-2% meer afstand af dan in 2024 (figuur 1.2). Voor overige motieven bleef de afgelegde afstand gelijk. Ten opzichte van 2015 legden inwoners van Nederland in 2025 meer afstand af voor winkelen (+4%) en vrijetijd (+4%). Voor woon-werk (-6%), onderwijs (-10%) en overige motieven (-6%) legden zij in 2025 echter minder afstand af dan in 2015.
- Een belangrijke verklaring voor de daling in afgelegde afstand voor woon-werk ten opzichte van 2015 is de structurele toename in thuiswerken sinds de COVID-19-pandemie. Het aandeel werkenden dat in 2025 minstens 1 uur per week thuiswerkte was 45% (zie Kerngegevens 'Personenmobiliteit'). Dat is ongeveer evenveel als in 2023 (43%) en 2024 (44%). In de jaren voor de COVID-19-pandemie lag het aandeel rond de 30%.

Figuur 1.2 Afgelegde afstand naar reismotief, in 2015, 2019, 2023, 2024 en 2025



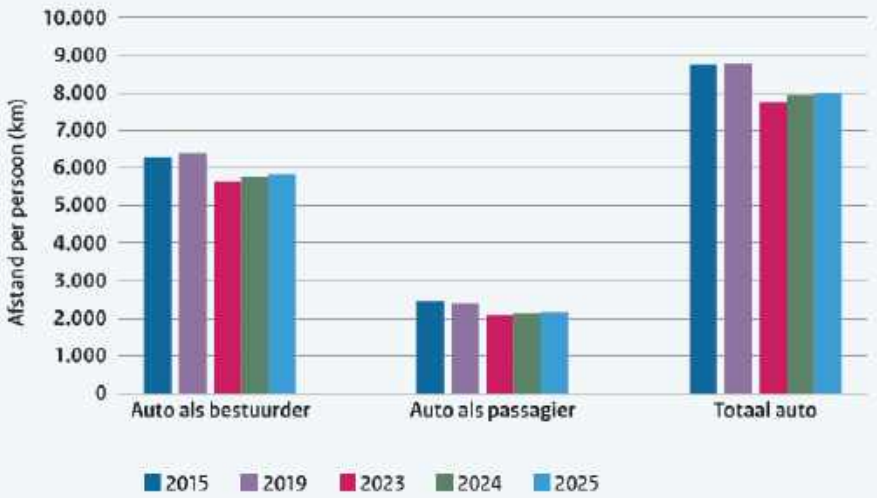
Bron: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026)

2 Onder 'woon-werk' vallen verplaatsingen van en naar een vast werkadres of een tijdelijk werkadres, inclusief een bijbaantje of vrijwilligerswerk. Onder 'winkelen' valt het kopen van goederen (zowel food als non-food, dus inclusief boodschappen doen) en het bezoeken van winkels zonder iets te kopen. Onder 'onderwijs' vallen activiteiten die met het volgen van onderwijs en het verblijven op de kinderopvang te maken hebben. Onder 'vrijetijd' vallen visite, logeren, uitgaan, sport en hobby en overige vrijetijdsbestedingen zoals culturele activiteiten, religieuze bezigheden, buitenspelen en recreatief toeren en wandelen. Onder 'overig' vallen zakelijke bezoeken en reizen waarbij respondenten aangeven dat het motief niet binnen één van de hiervoor genoemde motieven past.

1.3 Auto

- De door autobestuurders afgelegde afstand groeide tussen 2024 en 2025 met 2%, van 96,0 miljard km naar 97,6 miljard km (figuur 1.1). Dat laatste is bijna gelijk aan het niveau in 2015 (98,0 miljard km). Voor woon-werk en onderwijs legden autobestuurders in totaal respectievelijk 3% en 9% minder afstand af in 2025 dan in 2015 (niet in een figuur). Voor winkelen (+7%) en vrijetijd (+3%) legden autobestuurders in dezelfde periode in totaal juist meer afstand af. Per persoon nam de afstand die inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder[3]) als autobestuurder aflegden tussen 2015 en 2025 af met 7%, van 6.290 km naar 5.840 km (figuur 1.3).
- De door autopassagiers afgelegde afstand nam tussen 2024 en 2025 iets minder sterk toe dan die van autobestuurders, namelijk met 1%: van 35,9 miljard km naar 36,2 miljard km (figuur 1.1). Dat laatste is 6% minder dan in 2015. Per persoon nam de afstand die inwoners van Nederland als autopassagier aflegden tussen 2015 en 2025 met ongeveer 13% af, van 2.480 km naar 2.165 km (figuur 1.3).

Figuur 1.3 Afgelegde afstand per persoon per jaar met de auto, in 2015, 2019, 2023, 2024 en 2025



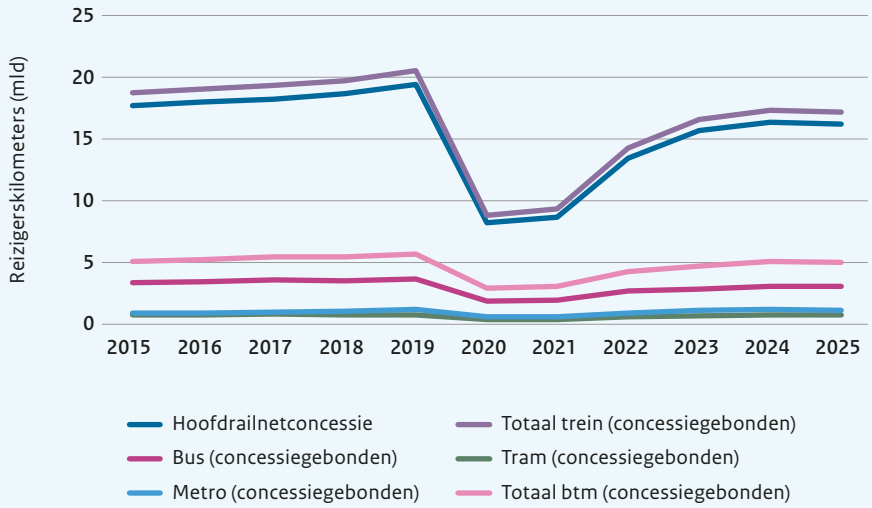
Bron: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026)

3 Inwoners van Nederland van 17 jaar en ouder (de leeftijd waarop inwoners van Nederland een rijbewijs kunnen halen) legden in 2025 gemiddeld 6.655 km af als autobestuurder. Dat is 9% minder dan in 2015, toen inwoners van Nederland 7.290 km per persoon als autobestuurder aflegden.

1.4 Openbaar vervoer

- Het treingebruik in het concessiegebonden openbaar vervoer in 2025 was goed voor een totaal door reizigers afgelegde afstand van 17,1 miljard km (figuur 1.4). Dat is 1% minder dan in 2024 en 8% minder dan in 2015. In 2025 is echter de nieuwe hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) gestart, die niet exact dezelfde reikwijdte heeft als de voorgaande HRN-concessie. De afname tussen 2024 en 2025 is vermoedelijk voornamelijk het gevolg van deze verandering in de reikwijdte van de concessie. Van de 17,1 miljard reizigerskilometers in het concessiegebonden treinvervoer in 2025 werd 16,1 miljard km afgelegd met NS en 0,9 miljard km met andere vervoerders.
- Sinds 2024 verzamelt het CBS gegevens over al het passagiersvervoer per trein op Nederlands grondgebied (dus inclusief treindiensten die op basis van open toegang rijden en niet onder een concessie vallen). Voor 2025 rapporteert het CBS 17,8 miljard reizigerskilometers (CBS, 2026b). Dat is ongeveer 1% meer dan in 2024, toen reizigers 17,6 miljard km per trein reisden in Nederland.
- De totaal met bus, tram en metro (btm) afgelegde afstand was met 5,0 miljard km in 2025 nagenoeg gelijk aan die in 2024 en ongeveer 1% minder dan die in 2015 (figuur 1.4). De bus heeft met 3,1 miljard km in 2025 het grootste aandeel (61%) in de totaal per btm afgelegde afstand. Dit aandeel is tussen 2015 en 2025 afgenomen. In 2015 had de bus een aandeel van 66% in de totaal per btm afgelegde afstand. Het aandeel van de tram was zowel in 2015 en 2025 ongeveer 16%, terwijl het aandeel van de metro in deze periode toenam van 18% tot 23%.

Figuur 1.4 Afgelegde afstand van reizigers in het concessiegebonden openbaar vervoer, 2015-2025



Toelichting: De cijfers van het hoofdrailnet (HRN) (>90% van de treinreizigerskilometers) bevatten een aantal trendbreuken. Zowel in 2020, 2022 als in 2024 is het meetsysteem van een deel van de afgelegde afstand door reizigers gewijzigd. Daarnaast is in 2025 de nieuwe HRN-concessie gestart, die niet exact dezelfde reikwijdte heeft als de voorgaande HRN-concessie. Hierdoor zijn de cijfers tussen opeenvolgende jaren niet goed vergelijkbaar.

Bron: CROW-KpVV

1.5 Fiets/e-fiets

- De totaal afgelegde afstand met de fiets (gewone fiets en e-fiets) nam tussen 2024 en 2025 met 1% toe, van 18,3 miljard km naar 18,5 miljard km (figuur 1.1). Dat laatste is 9% meer dan in 2015. Per persoon fietsten inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) in 2025 gemiddeld 1.110 km, ongeveer 2% meer dan in 2015, toen gemiddeld ongeveer 1.090 km werd gefietst.
- De totaal afgelegde afstand met de e-fiets groeide in 2025 door naar 8,4 miljard km: een toename van 9% ten opzichte van 2024 en ruim een verviervoudiging (+328%) ten opzichte van 2015. Deze toename bij de e-fiets ging deels ten koste van de gewone fiets, waarmee tussen 2015 en 2025 4,9 miljard km minder werd afgelegd, een daling van 33%.
- Onder alle leeftijdsgroepen nam het aandeel e-fiets in de afgelegde afstand per fiets toe (figuur 1.5). Bij ouderen is het aandeel e-fiets in de door hen totaal afgelegde fietsafstand hoger dan bij jongere leeftijdsgroepen. Relatief gezien was de toename onder de oudere leeftijdsgroepen de afgelopen jaren echter kleiner dan onder jongere leeftijdsgroepen.

Figuur 1.5 Aandeel e-fiets in totaal afgelegde afstand per fiets naar leeftijd, in 2015, 2019, 2023, 2024 en 2025

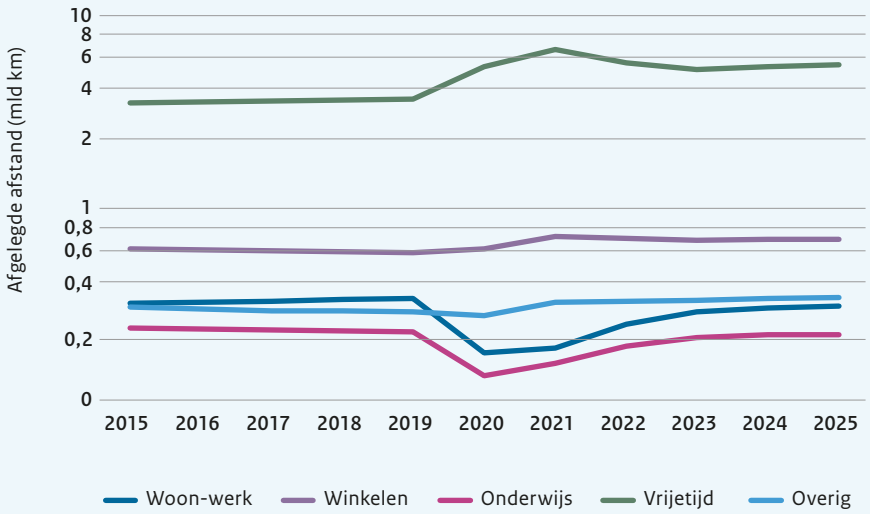


Bron: nabewerking KiM van het CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026)

1.6 Lopen

- De totaal te voet afgelegde afstand nam tussen 2024 en 2025 met 2% toe, van 7,0 miljard km naar 7,1 miljard km (figuur 1.1).
- De ontwikkeling in afgelegde afstand te voet verschilt tussen reismotieven (figuur 1.6). Voor vrijetijd en winkelen ligt de afgelegde afstand te voet in 2025 hoger dan in 2015. Na een piek in 2021 nam de afgelegde afstand voor beide motieven af, maar sinds 2023 neemt deze voor vrijetijd weer toe, terwijl deze voor winkelen nagenoeg stabiel is. Voor woon-werk en onderwijs is de afgelegde afstand in 2025 lager dan in 2015. Na een sterke daling in 2020 nam de afgelegde afstand voor deze motieven weer toe, maar tussen 2024 en 2025 was nauwelijks sprake van verandering.
- Per inwoner van Nederland nam de gemiddeld te voet afgelegde afstand tussen 2015 en 2025 toe van 320 km naar 425 km. In 2024 legden inwoners 420 km per persoon te voet af (niet in een figuur).

Figuur 1.6 Ontwikkeling afgelegde afstand te voet naar motief, 2015-2025 (logaritmische y-as)

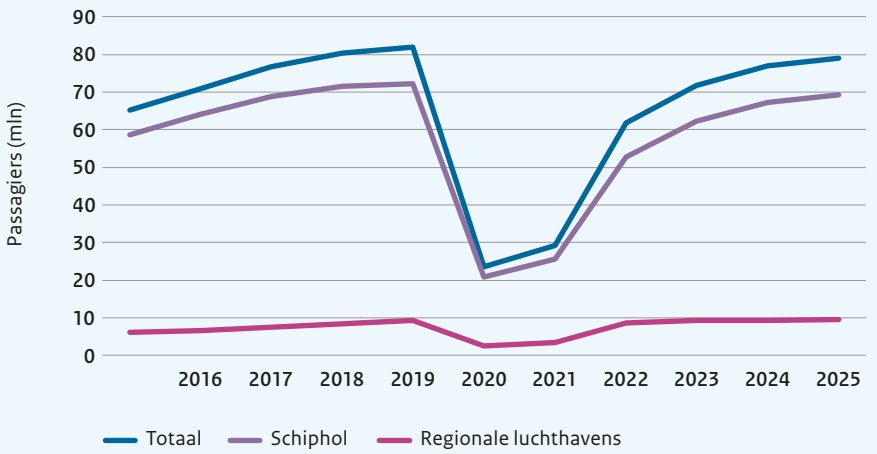


Bron: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2026)

1.7 Luchtvaart

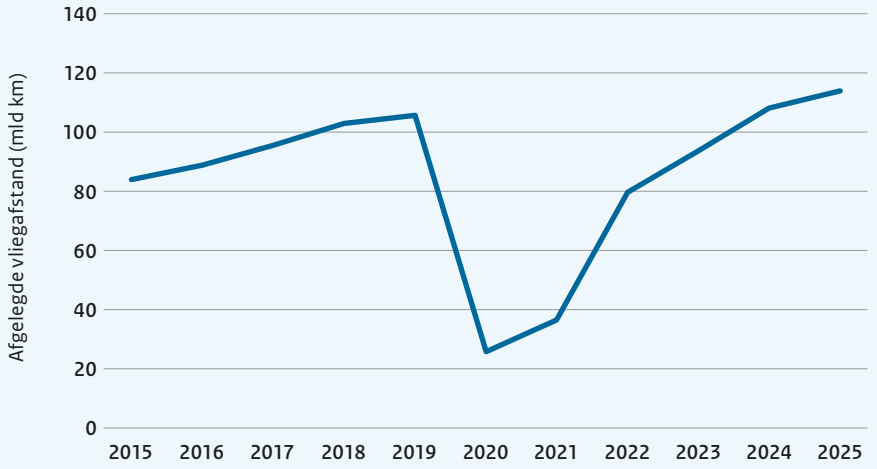
- In 2025 reisden er 78,4 miljoen passagiers van, naar of via een Nederlandse luchthaven (figuur 1.7). Het gaat hier zowel om inwoners van Nederland als inwoners van andere landen. Dit is een toename van bijna 3% ten opzichte van 2024 (76,2 miljoen passagiers) en 21% hoger dan in 2015, toen er 64,6 miljoen passagiers van, naar of via Nederlandse luchthavens reisden.
- Inwoners van Nederland waren in 2025 naar schatting goed voor een gevlogen afstand van 115 miljard km (figuur 1.8). Dat is 5-6% meer dan in 2024 (109 miljard km) en bijna 37% meer dan in 2015, toen inwoners van Nederland naar schatting 84 miljard km vlogen. De groei tussen 2024 en 2025 van 6 miljard km kan voor 7/10 deel worden toegeschreven aan een toename in het aantal reizigers en voor 3/10 deel aan de toename van de afgelegde afstanden per reis. Dit gaat om de afstanden bij alle vliegreizen met vertrek vanuit Nederland of net over de grens (bijvoorbeeld Düsseldorf of Brussel), inclusief een eventuele aansluitende vlucht naar de eindbestemming. Ook de terugreis telt mee (Zijlstra et al., 2026).
- Reizigers met een niet-zakelijk reismotief nemen circa 80% van de totaal afgelegde vliegafstanden voor hun rekening. Dat komt doordat ze gemiddeld per reis langere afstanden afleggen dan reizigers met een zakelijk reismotief. In 2025 reisde 24% van de passagiers op Nederlandse luchthavens met een zakelijk motief. De overige 76% had niet-zakelijke reismotieven, zoals vakantie, stedentrip of het bezoek aan familie en vrienden. In 2015 reisde circa 30% van alle passagiers op Nederlandse luchthavens met een zakelijk motief. Ten opzichte van 2015 is er dan ook sprake van een aanzienlijke daling van het aandeel zakelijke reizigers op Nederlandse luchthavens. Het absolute aantal zakelijke reizigers op Nederlandse luchthavens was in 2025 min of meer gelijk aan dat in 2015.

Figuur 1.7 Aantal passagiers van, naar of via Nederlandse luchthavens, 2015-2025



Bron: CBS (2026a)

Figuur 1.8 Totaal afgelegde vliegafstand door inwoners van Nederland, 2015-2025



Bron: Berekening KiM op basis van Schiphol Group (2026) en CBS (2026a)

Referenties

Boonstra, H. J., & Van den Brakel, J. (2026). *Modelling mobility trends - update including 2025 ODiN data*. https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2026/43/het-modelleren-van-mobiliteitstrends-update-met-2025-odin-data

CBS (2026a). CBS statline, *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*. Geraadpleegd op 4 september 2026 van https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/37478hvv

CBS (2026b). CBS statline, *Passagiersvervoer per spoor; reizigers, reizigerskilometers*. Geraadpleegd op 28 september 2026 van https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/86172NED

CROW-KpVV (2026). *De staat van het openbaar vervoer 2025*.

Schiphol Group (2026). *Routes & Profile Monitor Airport Schiphol Amsterdam*

Zijlstra, T., den Hartog, T. & Huang, B. (2026). *Luchtmijlen in perspectief Vliegafstanden van, via en naar Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



2 Goederen-vervoer



2. Goederenvervoer

In dit hoofdstuk geven we eerst een algemeen beeld van de ontwikkeling van het goederenvervoer in 2025 ten opzichte van 2015 en 2024. We gaan in op de veranderingen in de verschillende vervoerstromen (inkomend, uitgaand, binnenlands en transito) in 2025 ten opzichte van 2024 en de ontwikkeling van de vervoersprestatie per modaliteit tussen 2015 en 2025 (paragraaf 2.1). Vervolgens gaan we in op de ontwikkelingen in de modal split (2.2).

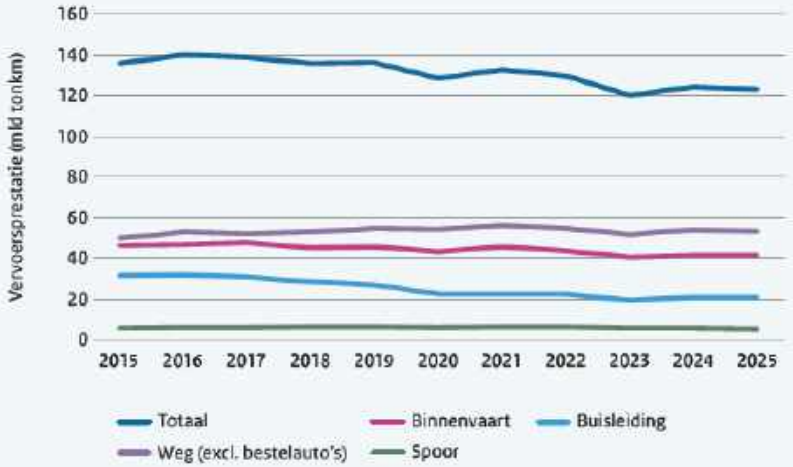
2.1 Goederenvervoer algemeen

- Het goederenvervoer had in 2025 ten opzichte van 2024 te maken met een licht afnemende vraag. Op Nederlands grondgebied werd in 2025 1.980 miljoen ton vervoerd. Dit is een afname van 0,5% ten opzichte van het jaar 2024 (figuur 2.1 en Kerngegevens 'Goederenvervoer').
- In 2025 nam het binnenlands vervoer met 2,5% toe ten opzichte van 2024 tot 818 miljoen ton (figuur 2.1). De internationale aanvoer over land (weg, spoor, buisleiding, binnenvaart) nam met 8,1% af tot 198 miljoen ton. Ook de internationale afvoer over land nam af, namelijk met 3,7% ten opzichte van 2024, tot 326 miljoen ton. De afvoer over zee en door de lucht nam af met 3,4%, namelijk tot 174 miljoen ton in 2025. Daarentegen nam de aanvoer over zee en door de lucht met 1,5% toe, tot 399 miljoen ton in 2025. Het transitovervoer door Nederland was zowel in 2025 als in 2024 65 miljoen ton.
  - Via het wegvervoer werd in 2025 minder vervoerd dan in 2024, namelijk 740 miljoen ton tegenover 766 miljoen ton in 2024.
  - Via het spoor werd in 2025 evenveel vervoerd als in 2024 (38 miljoen ton).
  - Via de binnenvaart werd in 2025 iets meer vervoerd dan in 2024, namelijk 334 miljoen ton tegenover 332 miljoen ton in 2024.
  - Per buisleiding werd in 2025 meer vervoerd, namelijk 296 miljoen ton in 2025 tegenover 282 miljoen ton in 2024.

Figuur 2.1 Goederenvervoerstromen naar vervoerd gewicht (miljoen ton) in Nederland, in 2024 (blauw) en 2025 (roze)



Figuur 2.2 Vervoersprestatie (miljard tonkm) op Nederlands grondgebied per vervoerwijze, 2015-2025



Bron: CBS (2026)

- De totale overslag van goederen in de Nederlandse zeehavens in 2025 bleef onveranderd ten opzichte van 2024, namelijk 571 miljoen ton (Kerngegevens 'Goederenvervoer').
- De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens bleef nagenoeg gelijk, namelijk 1,5 miljoen ton.

• De vervoersprestatie op Nederlands grondgebied van het goederenvervoer over de weg, per binnenvaart, per spoor en per buisleiding nam in 2025 af met 0,9% ten opzichte van 2024 tot 124,3 miljard tonkm (figuur 2.2 en Kerngegevens 'Goederenvervoer').

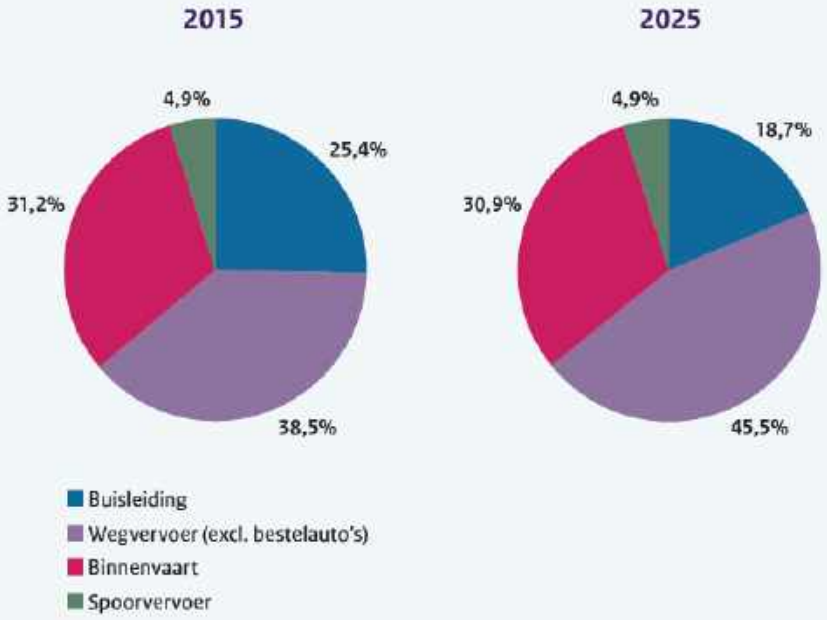
- Het vervoer per binnenvaart in 2025 was 42,5 miljard tonkm. Dat is 0,1% minder dan het jaar daarvoor. Ten opzichte van 2015 betreft het een afname van 10,1%.
- Het spoorgoederenvervoer nam af tot 6,1 miljard tonkm in 2025, een afname van 2,9% ten opzichte van 2024. De omvang van het spoorgoederenvervoer in tonkm ligt 6,9% onder het niveau van 2015.
- Het vervoer over de weg nam ten opzichte van 2024 af met 1,4% tot 54,2 miljard tonkm in 2025. Ten opzichte van 2015 is sprake van een toename van 6,7%.
- De vervoersprestatie van het buisleidingvervoer nam ten opzichte van 2024 af met 0,5% tot 21,5 miljard tonkm in 2025. Dat is 33,5% minder dan in 2015.



2.2 Modal split

- In 2025 had het wegvervoer (exclusief bestelauto's) het grootste aandeel in de totale vervoersprestatie[4] op Nederlands grondgebied (dus in de modal split[5], exclusief transito), net zoals in 2015 (figuur 2.3).
  - Binnenvaart: Het aandeel van de binnenvaart nam af van 31,2% in 2015 tot 30,9% in 2025.
  - Wegvervoer: Het aandeel van het wegvervoer in de vervoersprestatie op Nederlands grondgebied nam als enige toe, namelijk van 38,5% in 2015 tot 45,5% in 2025.
  - Spoorvervoer: Het aandeel van het spoorvervoer bleef in 2025 nagenoeg gelijk ten opzichte van 2015, namelijk 4,9%.
  - Buisleidingvervoer: Het aandeel van het buisleidingvervoer nam sterk af, namelijk van 25,4% in 2015 tot 18,7% in 2025.

Figuur 2.3 Aandeel in de vervoersprestatie (tonkm) van binnenvaart, wegvervoer (exclusief bestelauto's), spoorvervoer en buisleidingvervoer (alle exclusief transitovervoer), in 2015 (links) en 2025 (rechts)



Bron: CBS (2026)

4 Het gaat om de vervoerwijzekeuze voor de goederenstromen op Nederlands grondgebied. We geven de modal split daarom weer zonder zeevaart en luchtvracht. Om structurele veranderingen in de modal split zichtbaar te maken presenteren we die voor zowel 2015 als 2025. De verschillen van jaar op jaar zijn over het algemeen klein, zodat we 2025 niet vergelijken met 2024.

5 De modal split is berekend exclusief transitovervoer om zodoende inzicht te krijgen in de modal split van de goederen die een herkomst of bestemming in Nederland hebben.

Begrippen goederenvervoer

Binnenlands goederenvervoer - Goederenvervoer waarbij zowel de plaats van lading als die van lossing in Nederland ligt. Hieronder valt ook het binnenlandse goederenvervoer door buitenlandse voertuigen (cabotage door buitenlandse vervoerders).
Internationaal goederenvervoer - Goederenvervoer tussen Nederland en het buitenland, waarbij óf de plaats van lading óf die van lossing buiten Nederland ligt.
Modal split - De modal split is de verdeling tussen de verschillende vervoerwijzen. Bij het goederenvervoer betreft dit de verdeling tussen binnenvaart, weg-, spoor- en buisleidingvervoer als aandeel in het totaal; de modal split is wat anders dan de modal shift, waar het gaat om een verschuiving van goederen van de ene vervoerwijze naar de andere.
Transitovervoer - Goederenvervoer door Nederland, waarbij de plaats van lading en die van lossing buiten Nederland liggen.
Vervoerd gewicht - Dit is uitgedrukt in ton. Het bruto-plusgewicht is het totale gewicht van de vervoerde goederen, alle verpakking, evenals het leeggewicht van de transport-eenheid – zoals (luchttransport)containers, wissellaadbakken en goederenpallets – en – bijvoorbeeld bij Roll-on-/Roll-off-transport – de wegvoertuigen voor goederenvervoer, goederenwagens of binnenschepen die op of in het voertuig, vaartuig of luchtvaartuig worden vervoerd. Deze goederen worden in Nederland vervoerd over de weg, per binnenvaart, per spoor, per buisleiding, over zee en door de lucht, of worden overgeslagen in zeehavens en luchthavens.
Vervoersprestatie - Dit is de vervoersinspanning gebaseerd op de afgelegde afstand en het vervoerd gewicht. De vervoersprestatie wordt voor het goederenvervoer uitgedrukt in ladingtonkm, afgekort tonkm. Het gaat hier om de vervoersprestatie van wegvervoer, binnenvaart, spoorvervoer en buisleidingvervoer op Nederlands grondgebied.
De vervoersprestatie in het buitenland rekenen we niet mee.

Referenties

CBS (2026). *CBS geharmoniseerd goederenvervoerbestand*.

3 Bereikbaarheid



3 Bereikbaarheid

Er bestaan verschillende definities van bereikbaarheid. De definitie die wij hanteren is: *het gemak waarmee activiteiten of bestemmingen binnen een acceptabele reistijd, kosten of moeite kunnen worden bereikt* (Hamersma et al., 2023). Bereikbaarheid is wat anders dan mobiliteit. Mobiliteit gaat over verplaatsingen en afgelegde afstanden. Mobiliteit is daarmee een middel voor bereikbaarheid.

In dit hoofdstuk presenteren we verschillende indicatoren voor bereikbaarheid. Op die manier laten we zien dat bereikbaarheid vanuit verschillende invalshoeken kan worden benaderd. Kader 3.1 gaat in op ontwikkelingen in het denken over bereikbaarheid en op verschillende bereikbaarheidsindicatoren. Vervolgens beschrijft paragraaf 3.1 de ontwikkeling van de bereikbaarheid van banen in Nederland in de periode 2018-2024. Paragraaf 3.2 bespreekt het wegverkeer en paragraaf 3.3 het treinverkeer.



Kader 3.1 Denken over bereikbaarheid en indicatoren

Bereikbaarheidsdenken

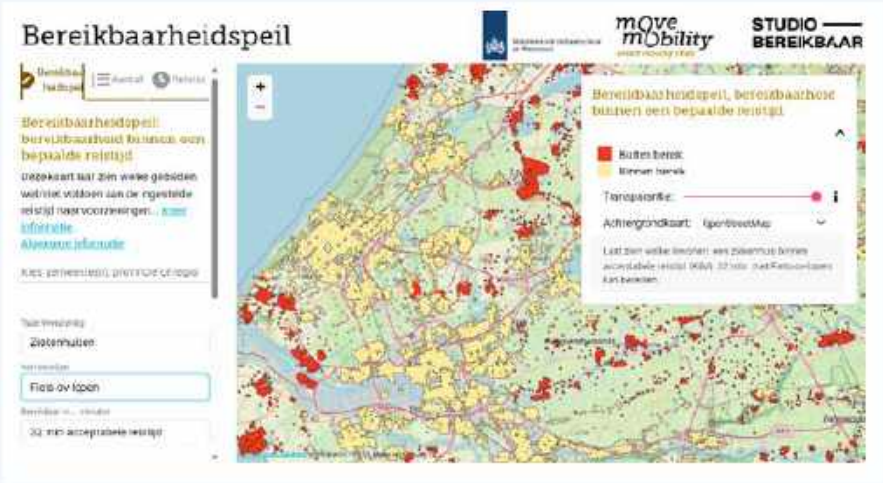
Het accent in het beleid van het ministerie van IenW is de afgelopen jaren meer op bereikbaarheid en minder op mobiliteit te komen liggen (IenW, 2025). Bij bereikbaarheid gaat het niet alleen om de reissnelheid, maar ook om de nabijheid van werk en voorzieningen. In de Integrale Mobiliteitsanalyse van 2021 van het ministerie van IenW (IenW, 2021) werd een bereikbaarheidsindicator gepresenteerd die beide componenten, reissnelheid en nabijheid, in zich had. De indicator meet het aanbod van bestemmingen dat binnen een redelijke reistijd met een bepaalde vervoerwijze (auto, ov, fiets) vanuit een bepaald gebied in Nederland bereikbaar is. Deze 'IMA-indicator' is primair ontwikkeld ten behoeve van het maken van prognoses van bereikbaarheid van banen en voorzieningen in een toekomstig jaar. Daarnaast biedt de IMA-indicator de mogelijkheid om een beeld te schetsen van de stand van de bereikbaarheid en de historische ontwikkeling ervan. We gebruiken deze indicator daarom sinds enkele jaren ook in de Kerncijfers en Mobiliteitsbeelden van het KiM. Enige tijd na de Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 is er, door het denken over bereikbaarheid, een ontwikkeltraject gestart voor deze IMA-indicator. Zo is de bereikbaarheid voor mensen met een auto heel anders dan voor mensen zonder auto. En in de spits is de autobereikbaarheid slechter dan buiten de spits. Inmiddels kan de IMA-indicator rekening houden met dergelijke verschillen. Tevens heeft het denken over bereikbaarheid geleid tot nieuwe indicatoren. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) kwam in 2022 ook met een berekende bereikbaarheidsindicator (Bastiaanssen en Breedijk, 2022). En het CBS (2022) en Pot (2023) kwamen met meer subjectieve bereikbaarheidsindicatoren die weergeven hoe mensen bereikbaarheid ervaren. Recent is het Nationaal Bereikbaarheidspeil daar bijgekomen.

Nationaal Bereikbaarheidspeil

De IMA-indicator houdt rekening met voor burgers redelijke reistijden, gebaseerd op daadwerkelijk gerealiseerde reistijden. Er wordt dus niet expliciet rekening gehouden met welke reistijden burgers acceptabel vinden. Het Nationaal Bereikbaarheidspeil doet dat wel. Deze indicator meet welk deel van de Nederlanders met welk vervoermiddel binnen een gemiddeld acceptabel geachte reistijd belangrijke voorzieningen kan bereiken. Vanuit elk postcodegebied in Nederland is geïnventariseerd hoe de gemiddeld acceptabel geachte reistijd zich verhoudt tot de daadwerkelijke reistijd. Hiervoor heeft het KiM onderzocht welke typen bestemmingen voor reizigers meer en minder belangrijk zijn om te kunnen bereiken, en welke vervoerwijzen de voorkeur hebben (Hamersma en Roeleven, 2024). De voorzieningen in het Nationaal Bereikbaarheidspeil zijn basisonderwijs, voortgezet onderwijs, mbo, hbo, wetenschappelijk onderwijs (universiteiten), huisarts, ziekenhuis, supermarkt, en arbeidsplaatsen (banen). Figuur 3.1 toont een voorbeeld: de inwoners in een westelijk deel van Nederland die een ziekenhuis met de vervoerwijzencombinatie fiets-ov-lopen binnen een acceptabel geachte reistijd (32 minuten) binnen bereik (geel) en buiten bereik (rood) hebben.

De bovengenoemde inventarisatie van acceptabele versus daadwerkelijke reistijd is de zogenaamde 'nulmeting' van het Nationaal Bereikbaarheidspeil: de stand van zaken van de bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland. Een volgende geplande stap is de structurele monitoring van de bereikbaarheid: het periodiek opnieuw meten van de bereikbaarheid zodat inzicht ontstaat in de ontwikkeling ervan. Als die stap is gezet kan het Nationaal Bereikbaarheidspeil ook dienen als monitoringsinstrument.

Figuur 3.1 Visualisatie van Nationaal Bereikbaarheidspeil



3.1 Berekende bereikbaarheid van banen

Tabel 3.1 Ontwikkeling indexwaarde IMA-bereikbaarheidsindicator voor banen in Nederland, gewogen naar beroepsbevolking[6]

Banen	2018	2022	2024
Auto	100	109	109
Ov	100	109	112
Fiets	100	110	113

- Tabel 3.1 toont de ontwikkeling van de berekende bereikbaarheid van banen in de periode 2018-2024[7] op basis van de IMA-bereikbaarheidsindicator, in de vorm zoals die is gebruikt in het Mobiliteitsbeeld 2025 (KiM, 2025). Deze indicator toont het aanbod van bestemmingen – in dit geval banen - dat binnen een redelijke reistijd met een bepaalde vervoerwijze (auto, ov, fiets) vanuit een bepaald gebied in Nederland bereikbaar is. Het gaat om 'potentiële' bereikbaarheid. Potentieel, omdat niemand daadwerkelijk naar alle binnen een redelijke reistijd te bereiken bestemmingen zal willen reizen. Voor meer uitleg over de IMA-bereikbaarheids-indicator verwijzen we naar bijlage 2 van Mobiliteitsbeeld 2025.
  - Gemiddeld voor heel Nederland is de bereikbaarheid van banen toegenomen voor alle vervoerwijzen. De groei van het totaal aantal banen is daar vooral de oorzaak van.
  - Wel zijn er ruimtelijke verschillen in de ontwikkeling van de berekende bereikbaarheid. We verwijzen naar Mobiliteitsbeeld 2025 voor kaarten die deze verschillen laten zien.
  - Auto: bezien over heel Nederland is de bereikbaarheid van banen met de auto verbeterd tussen 2018 en 2024. Dit kwam vooral door de groei van het aantal banen in die periode. De verbetering van de bereikbaarheid vond geheel plaats tussen 2018 en 2022. De toename van congestie tussen 2022 en 2024 (zie 'Reistijdverlies op HWN' in Kerngegevens 'Bereikbaarheid') had een dempend effect op de positieve ontwikkeling van de bereikbaarheid van banen.
  - Ov en fiets: gemiddeld over heel Nederland is de bereikbaarheid van banen met het ov en met de fiets toegenomen tussen 2018 en 2024. Die toename vond, anders dan bij de auto, ook plaats in de periode 2022-2024, omdat ov en fiets niet of nauwelijks te maken hebben met congestie.



6 De bereikbaarheid op nationaal niveau is een gewogen gemiddelde van de bereikbaarheid van meerdere gebieden in Nederland. De bereikbaarheid van gebieden met veel mensen in de beroepsbevolking telt zwaarder mee in de landelijke waarde dan de bereikbaarheid van gebieden met weinig mensen in de beroepsbevolking.

7 Voor het berekenen van de bereikbaarheid met de IMA-bereikbaarheidsindicator is gebruik gemaakt van het Landelijk Model Systeem (LMS). De modelinputs zijn beschikbaar voor een beperkt aantal jaren. Daardoor kan de bereikbaarheid ook voor slechts een beperkt aantal jaren (2018, 2022, en 2024) worden berekend.

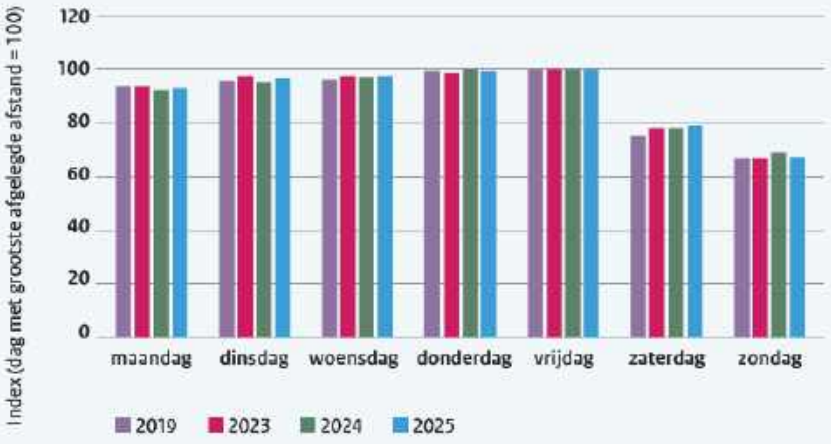
3.2 Wegverkeer: afgelegde afstand en reistijdverlies

Afgelegde afstand

- Tussen 2024 en 2025 nam de totaal op alle wegen in Nederland afgelegde afstand van wegvoertuigen (personenauto's, bestelauto's, zware vrachtvoertuigen, bussen en campers)[8] licht toe met 0,5%, tot 138,0 miljard voertuigkm (CBS (2026), zie Kerngegevens 'Bereikbaarheid'). Deze toename kwam volledig voor rekening van de categorie personenauto's. De gezamenlijk afgelegde afstand van bestelauto's, zware vrachtvoertuigen, bussen en campers bleef ongeveer gelijk. De totaal op de Nederlandse wegen afgelegde afstand lag in 2025 ongeveer 2% boven die van 2018.
- De afgelegde afstand van het wegverkeer (inclusief motoren) op het hoofdwegennet nam ook beperkt toe, namelijk met 0,6%. Ten opzichte van 2015 was sprake van een stijging van 5,7%.
- Gemiddeld over het jaar was de vrijdag de drukste dag in 2019, 2023 en 2025 (figuur 3.2). Met andere woorden, de vrijdag was in die jaren gemiddeld steeds de dag van de week met de grootste afgelegde afstand. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat op de vrijdagen er meer recreatief verkeer op de weg is, met name aan het begin van vakantieweken en lange weekenden. In 2024 was de donderdag de drukste dag. Het verschil in gemiddelde afgelegde afstand tussen donderdag en vrijdag is zeer klein in alle jaren. De gemiddeld rustigste dag was steeds de zondag.
- De verdeling van de afgelegde afstand op het hoofdwegennet over de gemiddelde werkdag verschilt weinig tussen 2023, 2024 en 2025 (figuur 3.3). De lijnen liggen praktisch bovenop elkaar gedurende de gehele dag. Alleen tussen de spitsen (van 9.00 tot 16.00 uur) werd in 2023 er iets minder afstand afgelegd dan in 2024 en 2025. De totale afgelegde afstand op werkdagen was 52,3 miljard km in 2023, 53,8 miljard km in 2024, en ook 53,8 miljard km in 2025. Hierbij is rekening gehouden met feestdagen die op werkdagen vallen.[9]

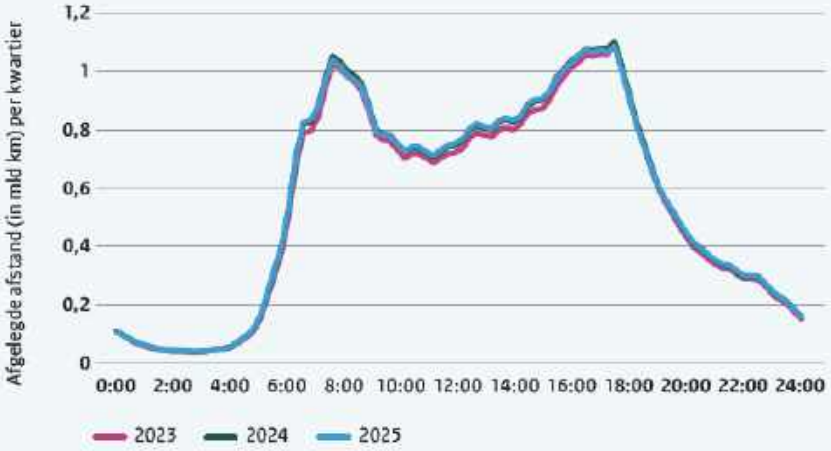
8 Motorfietsen en bromfietsen ontbreken in dit totaal omdat voor deze voertuigsoorten onvoldoende tellerstanden worden geregistreerd om goede verkeersprestaties te kunnen schatten.
9 De afgelegde afstand op bijvoorbeeld maandag Tweede Paasdag is niet meegenomen in de totalen.

Figuur 3.2 Verdeling van de afgelegde afstand op het hoofdwegennet over de weekdagen, 2019, 2023, 2024, 2025



Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM

Figuur 3.3 Verdeling van de afgelegde afstand op het hoofdwegennet over de dag, op een gemiddelde werkdag, 2023-2025

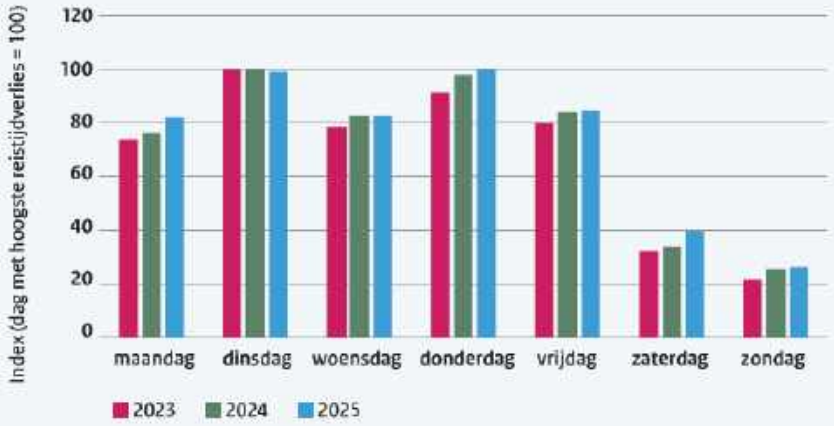


Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM

Reistijdverlies

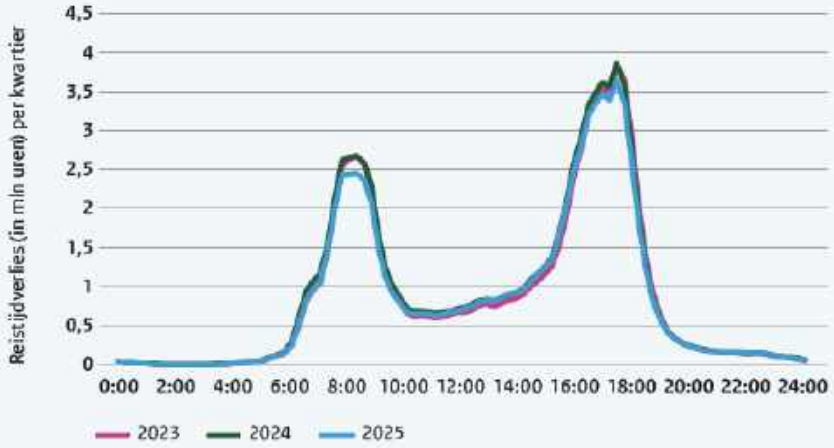
- Het reistijdverlies op het hoofdwegennet nam met 4,3% af tussen 2024 en 2025. Het is voor het eerst sinds de COVID-19-pandemie dat het reistijdverlies op het hoofdwegennet daalt in plaats van stijgt (zie Kerngegevens 'Bereikbaarheid'). Ook opvallend is dat de daling samengaat met een lichte toename van de afgelegde afstand op het hoofdwegennet tussen 2024 en 2025. De openstelling van het nieuwe deel van de A16 bij Rotterdam heeft een groot aandeel gehad in de daling van het reistijdverlies (RWS, 2026). Doordat na opening het verkeer zich kan verspreiden over meer verschillende routes worden op nabijgelegen wegen (A20 en de A13) reistijdverbeteringen behaald. Ondanks de daling van het reistijdverlies namen de files juist iets toe tussen 2024 en 2025 (RWS, 2026; ANWB, 2025). Deze tegengestelde ontwikkeling is mogelijk omdat we spreken van reistijdverlies bij een snelheid van minder dan 100 km/uur, terwijl de indicator voor files (de filezwaarte) uitgaat van de lengte maal de duur van files. Zodoende draagt een auto die een uur lang 80 km/uur rijdt op het hoofdwegennet wel bij aan het reistijdverlies, maar niet aan de filezwaarte.
- Het reistijdverlies in 2025 was met 96,9 miljoen voertuigverliesuren duidelijk lager dan in het jaar met het hoogste reistijdverlies in de reeks. Dat was 2019, met 110,6 miljoen voertuigverliesuren.
- In 2025 had de donderdag het meeste reistijdverlies van alle weekdagen (zie figuur 3.4). In 2023 en 2024 was dat nog de dinsdag. Overigens was het reistijdverlies op de dinsdag in 2025, met indexwaarde 99,3, bijna even hoog als op de donderdag.
- De weekdag met het meeste reistijdverlies (dinsdag of donderdag) is in geen van de jaren ook de dag met de grootste afgelegde afstand (dat is namelijk vaak de vrijdag). Dat komt doordat op de vrijdag de afgelegde afstand binnen de ochtend- en avondspits lager is dan op de andere weekdagen, maar de afstand afgelegd buiten die spitsen juist hoger is dan op de andere werkdagen.
- Net als bij de afgelegde afstand zien we ook voor de verdeling over de gemiddelde werkdag van het reistijdverlies op het hoofdwegennet weinig verschil tussen de jaren 2023, 2024, en 2025 (figuur 3.5). Vergeleken met 2023 en 2024 is in 2025 sprake van iets minder reistijdverlies in de ochtend- en avondspits. In de avondspits is het reistijdverlies groter dan in de ochtendspits.

Figuur 3.4 Verdeling van het reistijdverlies op het hoofdwegennet over de weekdagen, 2023-2025



Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM

Figuur 3.5 Verdeling van het reistijdverlies op het hoofdwegennet over de dag, op een gemiddelde werkdag, 2023-2025



Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM

3.3 Treinverkeer: afgelegde afstand en vertraging

Afgelegde afstand

- De afgelegde afstand door alle treinen (treinkm) voor personenvervoer in Nederland in 2025 was 151 miljoen kilometer (zie Kerngegevens 'Bereikbaarheid'). Dat is 2,7% meer dan in 2024, en 4,1% meer dan in 2015.

Vertraging

- De gemiddelde vertraging per treinreis (gemeten in minuten) op het hoofdrailnet (HRN) was in 2025 met 1,9 minuten lager dan in 2024, toen nog sprake was van 2,2 minuten vertraging per treinreis. Dat is een daling van 14%. Ten opzichte van 2015 is sprake van dezelfde daling, zowel absoluut als relatief. Door de vertraging per treinreis te tonen, corrigeren we voor verschillen in aantallen treinreizen tussen de jaren.[10]

Begrippen bereikbaarheid

Bereikbaarheid - het gemak waarmee activiteiten of bestemmingen binnen een acceptabele reistijd, kosten of moeite kunnen worden bereikt.
Wegverkeer totaal - de totaal afgelegde afstand (km) door personenauto's, bestelauto's, zware vrachtvoertuigen, bussen en campers op alle wegen in Nederland.
Wegverkeer hoofdwegennet - de totaal afgelegde afstand (km) door gemotoriseerde voertuigen op het hoofdwegennet in Nederland.
Reistijdverlies hoofdwegennet - de tijd (in uren) die verloren gaat op het hoofdwegennet doordat een snelheid van 100 km/u niet kan worden bereikt. 100 km/u benadert de free-flow gemiddelde snelheid.
Hoofdwegennet - het hoofdwegennet (HWN) wordt beheerd door Rijkswaterstaat. Het HWN verbindt economische en bestuurlijke centra in Nederland en sluit aan de op de infrastructuur van andere wegbeheerders in Nederland en de ons omringende landen.
Treinverkeer totale spoornet - de in Nederland gereden afstand (km) door personentreinen inclusief de afstand op het HSL-traject.
Gemiddelde vertraging per treinreis, hoofdrailnet (HRN) - de totale vertraging met de trein (in minuten) in een jaar gedeeld door de som van het jaarlijks aantal reizen van reizigers met vertraging en het jaarlijks aantal reizen van reizigers zonder vertraging op het hoofdrailnet.

10 In jaren waarin veel treinreizen worden gemaakt is het absolute niveau van vertraging al gauw hoger dan in jaren met weinig treinreizen. Dit wordt gecorrigeerd door te delen door het aantal treinreizen in een jaar.

Referenties

ANWB (2025). Nieuwe wegen verbeteren de doorstroming. Nieuwsbericht bekeken op 02-10-2026: https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2025/december/filezwaarte-2025-nieuwe-wegen-zorgen-voor-minder-file.

Bastiaanssen J., Breedijk M. (2022). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on) bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

CBS (2022). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2022 – Onderzoeksbeschrijving*. Geraadpleegd op 15-10-2026 via: https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2023/onderweg-in-nederland--odin---2022-plausibiliteitsrapportage?onepage=true. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

CBS (2026) *CBS statline: Verkeersprestaties motorvoertuigen; kilometers, voertuigsoort, grondgebied*. Geraadpleegd op 5 november 2026. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Hamersma M., Roeleven I. (2024). *Acceptabele bereikbaarheid, een reizigersperspectief*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Hamersma M., Moorman S., 't Hoen A. & Arendsen, K. (2023). *Op weg naar bereikbaarheids-doelen in mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

IenW (2021). *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, mobiliteitsontwikkeling- en opgaven in kaart gebracht*, mei 2021, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

IenW (2025). *Bereikbaarheid op Peil, Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid behouden en verbeteren*, maart 2025, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

KiM (2025). *Mobiliteitsbeeld 2025*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Pot F. (2023). The extra mile. Perceived accessibility in rural areas. PhD thesis, University of Groningen.

Prorail (2026). *Jaarverslag 2025*. Prorail B.V., 10 april 2026.

RWS (2025). *Rapportage Rijkswegennet 2024: 1 januari – 31 december*. Den Haag: Rijkswaterstaat.

RWS (2026). *Rapportage Rijkswegennet 2025: 1 januari – 31 december*. Den Haag: Rijkswaterstaat.

4 Verkeersveiligheid en leefomgeving



4 Verkeersveiligheid en leefomgeving

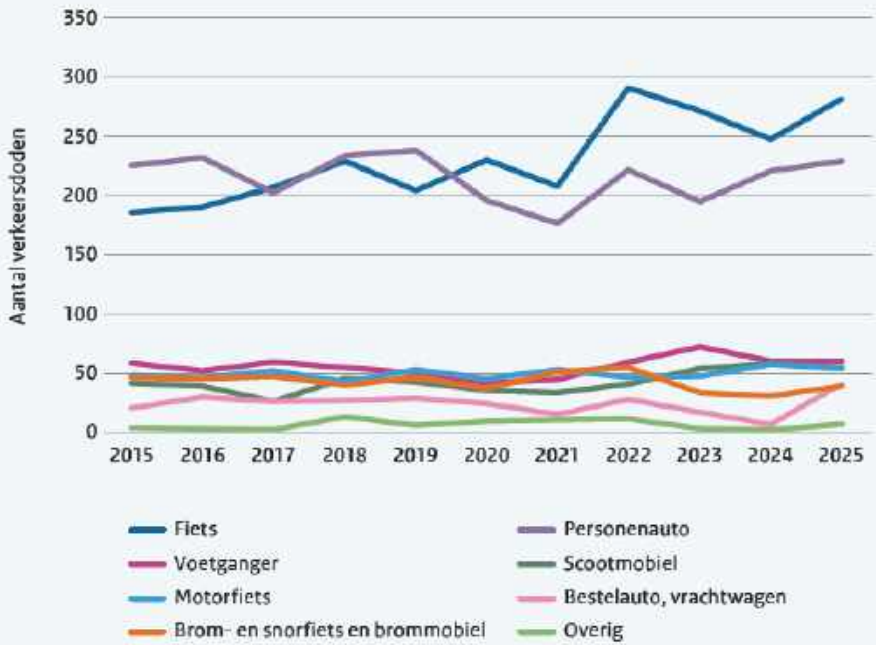
Paragraaf 4.1 gaat over verkeersveiligheid en paragraaf 4.2 over leefomgevingsaspecten van mobiliteit. Onder 'leefomgeving' verstaan we:

- Het energiegebruik van mobiliteit,
- De emissies naar de lucht van broeikasgassen, NO_x en fijnstof door mobiliteit,
- Het aantal wegvoertuigen, in het bijzonder de voertuigen met een alternatieve aandrijving (volledig elektrisch, plug-inhybride en 'gewone' hybride).

4.1 Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden is gestegen van 675 in 2024 naar 759 in 2025 (zie Kerngegevens 'Verkeersveiligheid'), een stijging van 12%. Over de periode 2015-2025 is er sprake van een stijgende trend. Het aantal verkeersdoden in 2025 lag 22% boven dat in 2025 (621 doden).
- De ontwikkeling verschilt sterk per vervoerwijze (figuur 4.1). Vooral onder fietsers is sprake van een toename van het aantal verkeersdoden (+52% in 2025 ten opzichte van 2015). De afgelegde afstand met de fiets in die periode is veel minder hard gestegen (+9%, zie hoofdstuk Personenmobiliteit). Ook het aandeel van fietsers in het totaal aantal verkeersdoden is toegenomen (37% in 2025 tegenover 30% in 2015). Bij inzittenden van personenauto's zien we geen vergelijkbare stijging: het aantal verkeersdoden in deze groep was in 2025 (228) ongeveer even groot als in 2015 (224), terwijl hun aandeel in het totaal daalde van 36% in 2015 naar 30% in 2025.

Figuur 4.1 Ontwikkeling verkeersdoden per vervoerwijze, 2015-2025



Bron: CBS (2026a)

- Voor 2025 zijn nog geen gegevens over het aantal ernstig en matig ernstig gewonden bekend[11]. Het aantal ernstig verkeersgewonden is gestegen van 7.400 in 2023 naar 7.800 in 2024; het aantal matig ernstig verkeersgewonden is gestegen van 18.300 in 2023 naar 18.800 in 2024 (zie Kerngegevens 'Verkeersveiligheid').

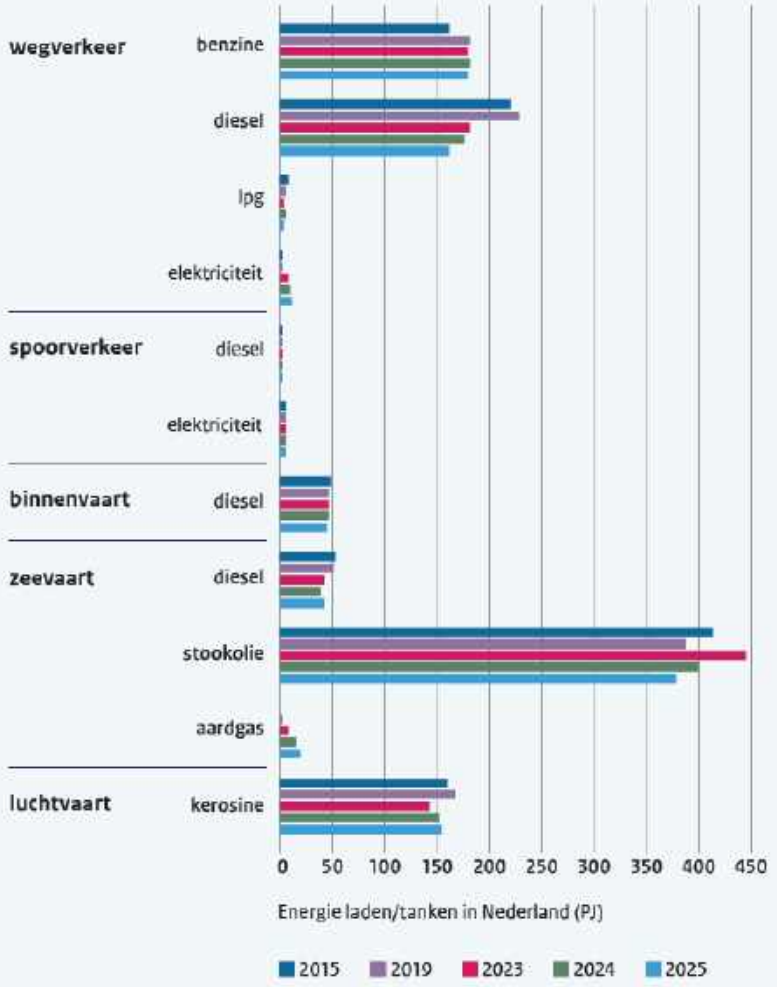
11 Gegevens voor 2025 zijn op dit moment nog niet beschikbaar, maar worden later dit jaar hier door SWOV gepubliceerd.

4.2 Leefomgeving

Energiegebruik

- In 2025 gebruikte mobiliteit in totaal 1004 PJ energie, waarvan 2% elektriciteit en 98% brandstoffen (van zowel fossiele als niet-fossiele oorsprong). Dit gebruik is bepaald aan de hand van wat er binnen Nederland wordt getankt en (elektrisch) geladen. Ten opzichte van 2024 daalde het totale energiegebruik met 2% (25 PJ). Ten opzichte van 2015 gebruikte de mobiliteitssector in 2025 6% minder energie.
- In het wegverkeer daalde met name het gebruik van diesel (-8% in 2025 ten opzichte van 2024; -27% ten opzichte van 2015). Dit is in lijn met de sinds 2015 grote afname van het aantal dieselauto's. Het benzinegebruik van het wegverkeer was in 2025 1% lager dan in 2024 en 11% hoger dan in 2015. Het aantal voertuigen dat geheel op benzine rijdt – benzineauto's en gewone hybrides – is sinds 2018 met 9% gegroeid, terwijl het benzinegebruik in die periode 2% steeg. Dat het aantal voertuigen dat benzine gebruikt meer toenam dan het benzinegebruik komt doordat het aandeel van de, relatief zuinige, hybrides sterk groeide (zie later in dit hoofdstuk onder *Samenstelling wagenpark personenauto's*).
- De binnenvaart gebruikte in 2025 4% minder energie (diesel) dan in 2024 en 7% minder dan in 2015. De zeevaart gebruikte in 2025 3% minder energie dan in 2024; deze daling kwam volledig door minder gebruik van stookolie, want het gebruik van (scheeps)diesel en aardgas steeg juist. Ten opzichte van 2015 gebruikte de zeevaart in 2025 5% minder energie.
- Het elektriciteitsgebruik in 2025 kwam voor 1/3 voor rekening van het spoorverkeer en voor 2/3 van het wegverkeer. Het elektriciteitsgebruik van het spoorverkeer is al jaren stabiel rond 6 PJ/jaar, terwijl dat van het wegverkeer groeide tussen 2024 en 2025 (van 9,9 naar 12,3 PJ) door een groei van het aantal voertuigen dat geheel of deels op elektriciteit rijdt (zie *Samenstelling wagenpark personenauto's en Bestel- en vrachtauto's met alternatieve aandrijving*).

Figuur 4.2 Energiegebruik per vervoerwijze in 2015, 2019, 2023, 2024 en 2025



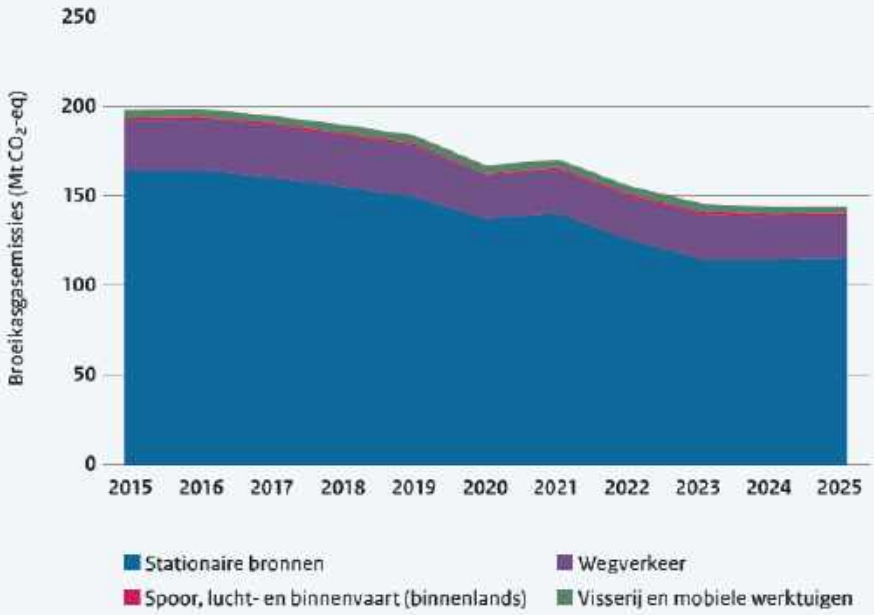
Toelichting: Het gaat om het energiegebruik op basis van tanken en laden in Nederland, van mobiliteit exclusief mobiele werktuigen, maar inclusief internationale lucht- en zeevaart. Waarden voor 2024 en 2025 zijn voorlopig.

Bronnen: CBS (2026b, 2026c, 2026d); verbrandingswaarde vliegtuigkerosine: NEa (2026a); berekening KiM

Binnenlandse broeikasgasemissies mobiliteit

- Volgens de IPCC-methode stootte mobiliteit binnen Nederland in totaal 2025 28,6 Mt CO_2-equivalenten aan broeikasgassen uit (figuur 4.3). Onder mobiliteit vallen behalve voertuigen ook mobiele werktuigen (zoals landbouwtrekkers, vorkheftrucks en (wegen)bouwmachines).
- Binnen mobiliteit nam het wegverkeer met 23,4 Mt (zie Kerngegevens 'Leefomgeving') het grootste deel voor zijn rekening, namelijk 82%. De broeikasgasemissies van het wegverkeer waren in 2025 3% lager dan in 2024 (24,1 Mt) en 16% lager dan in 2015 (28,0 Mt) (zie Kerngegevens 'Leefomgeving' en figuur 4.4).
- De broeikasgasemissies van het wegverkeer laten per afgelegde afstand een duidelijke daling zien (figuur 4.4). De oorzaak hiervan hebben we niet nader onderzocht, maar aannemelijk is dat er een verband is met de toename van het aantal voertuigen dat geheel of deels op elektriciteit rijdt (zie later in dit hoofdstuk onder *Samenstelling wagenpark personenauto's en Bestel- en vrachtauto's met alternatieve aandrijving*) en met een stijgend gebruik van biobrandstof door het wegverkeer (NEa, 2026b). Verder kan ook een toename van 'grenstanken', Nederlandse automobilisten die over de grens tanken omdat brandstof daar goedkoper is, een rol hebben gespeeld.[12]

Figuur 4.3 Binnenlandse broeikasgasemissies van mobiliteit versus die van stationaire bronnen

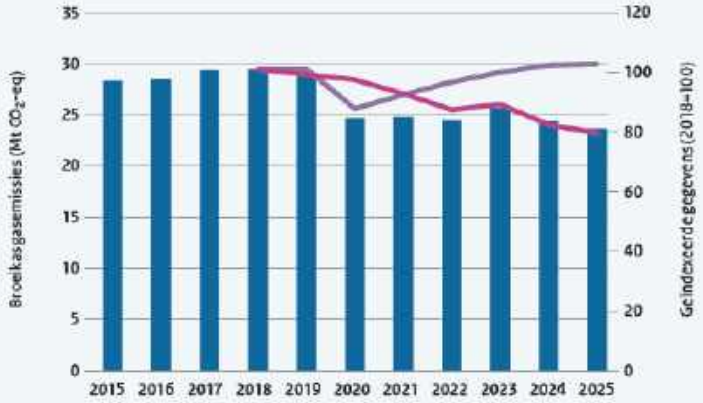


Toelichting: Het gaat om emissies volgens de IPCC-methode. De zeevaart telt in de IPCC-systematiek niet mee; binnenvaart en luchtvaart tellen alleen mee voor zover het reizen met herkomst en bestemming binnen Nederland betreft; bij luchtvaart gaat het bovendien alleen om de emissies tijdens stijgen en landen. Stationaire bronnen zijn alle niet-mobiele bronnen: industrie, energiesector, landbouw en gebouwde omgeving. Data voor 2025 zijn voorlopig.

Bron: CBS (2026e)

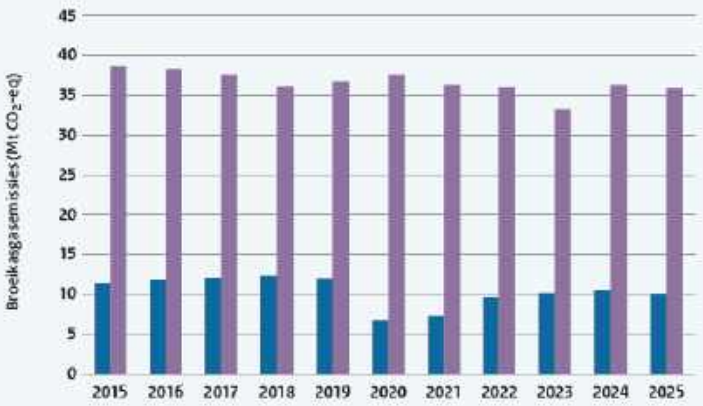
12 'Grenstanken' verteken het beeld van de emissies per afgelegde afstand, doordat de emissies van de in het buitenland getankte brandstof aan dat buitenland worden toegerekend, ook als de brandstof wordt gebruikt om afstanden in Nederland af te leggen.

Figuur 4.4 Broeikasgasemissies van het wegverkeer versus de wegverkeersprestatie binnen Nederland



Toelichting: de wegverkeersprestatie heeft betrekking op de afgelegde afstand van alle wegvoertuigen samen; de hiervoor gebruikte datareeks (CBS, 2026f) start in 2018, vandaar dat de indexen 2018 als beginjaar hebben. Data voor 2025 zijn voorlopig. Bronnen: CBS (2026e, 2026f, 2026g); berekening KiM

Figuur 4.5 Broeikasgasemissies internationale lucht- en scheepvaart



Toelichting: het gaat om de emissies op basis van inslaan van brandstof in Nederland. Scheepvaart betreft zowel zee- als binnenvaart. De gegevens voor 2025 zijn voorlopig. Bron: CBS (2026h)

Broeikasgasemissies lucht- en scheepvaart

- De IPCC-emissies (figuur 4.3) geven geen volledig beeld van de broeikasgasemissies van mobiliteit, omdat daarin luchtvaart en scheepvaart (zee- en binnenvaart) niet of slechts gedeeltelijk worden meegenomen. Figuur 4.5 geeft de broeikasgasemissies van lucht- en scheepvaart op basis van het inslaan van brandstof ('bunkeren') in Nederland. Het gaat om de internationale lucht- en scheepvaart, dat wil zeggen: vertrekkend vanuit Nederland met een bestemming in het buitenland.
- De broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart op basis van inslaan van brandstof ('bunkeren') in Nederland waren in 2025 10,0 Mt CO_2-eq. Dit is 5% minder dan in 2024 (10,5 Mt) en 13% minder dan in 2015 (11,5 Mt).

Deze ontwikkeling verschilt met die van het energiegebruik van de luchtvaart, dat tussen 2024 en 2025 steeg met 1,3% en tussen 2015 en 2025 daalde met in totaal 4% (zie figuur 4.2). Het verschil in ontwikkeling tussen enerzijds energiegebruik en anderzijds broeikasgasuitstoot past bij een toename in het gebruik van biokerosine.[13] Biokerosine geldt statistisch als 'zero-emissie'.

- De broeikasgasemissies van de internationale scheepvaart (zee- en binnenvaart) op basis van inslaan van brandstof in Nederland bedroegen in 2025 36,0 Mt CO_2-eq, 1% minder dan in 2024 (36,4 Mt) en 7% minder dan in 2015 (38,7 Mt). De emissies van de zeevaart zijn hierin veruit de grootste post, de binnenvaartemissies zijn substantieel lager (PBL, 2026).

13 Van 0 PJ gedurende de periode 2015-2021 steeg het biokerosinegebruik in 4 jaar tijd van 0,9 PJ in 2022 naar 2,6 PJ in 2023, 5,1 PJ in 2024 en 13,7 PJ in 2025 (CBS, 2026i). Op het totale kerosinegebruik is dat respectievelijk 0,7%, 1,8%, 3,4% en 9,0%. De sterke toename in het laatste jaar komt door een combinatie van een Europese bijmengverplichting die sinds 2025 geldt en specifiek Nederlands beleid, dat brandstofleveranciers – in 2025 voor het laatst – extra beloont voor de levering van biokerosine (NEa, 2026b).

Tabel 4.1 Ontwikkeling wagenpark personenauto's naar brandstof en aandrijflijn, 2018-2025

Type	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Diesel	1.259.923	1.177.559	1.065.483	970.764	860.021	757.422	664.475	582.363
Benzine	6.737.848	6.883.818	6.980.743	7.023.176	6.992.291	6.950.879	6.861.660	6.714.524
Hybride	176.341	205.461	255.930	344.815	445.961	555.426	689.072	821.723
Volledig elektrisch	43.279	104.544	171.751	241.968	324.547	435.745	557.832	680.793
Plug-inhybride	94.691	91.912	98.441	138.203	187.378	263.339	374.237	520.821
Brandstofcel-elektrisch	49	205	363	486	596	616	632	647
Lpg/cng/onbekend/overig	130.900	121.097	114.071	108.783	106.909	104.582	100.534	95.316
Totaal	**8.442.982**	**8.584.391**	**8.686.419**	**8.827.709**	**8.917.107**	**9.067.393**	**9.247.810**	**9.415.540**

Toelichting: de peildatum is 31 december van elk jaar. Bronnen: CBS (2026l), RVO (2026a)

Wegverkeer emissies NO_x en fijnstof

- In 2025 stootte het wegverkeer 7% minder NO_x, 9% minder PM10-verbranding en 2% meer PM10-slijtage[14] uit dan in 2024 (CBS, 2026j); zie Kerngegevens 'Leefomgeving'. Ten opzichte van 2015 stoot het wegverkeer 40% minder NO_x, 58% minder PM10-verbranding en 16% meer PM10-slijtage uit. De gegevens voor 2025 zijn voorlopig.
- De grotere uitstoot van PM10-slijtage in 2025 ten opzichte van 2024 is in lijn met de grotere omvang van het wegverkeer in 2025 in vergelijking met 2024; er is dan immers ook meer slijtage van banden, remmen en wegdek. De daling bij NO_x en PM10-verbranding komt vooral op het conto van gemiddeld schoner wordende voertuigen.

14 PM10-verbranding is het fijnstof als gevolg van verbrandingsprocessen en wordt veroorzaakt door voertuigen met een verbrandingsmotor. PM10-slijtage is het fijnstof dat ontstaat door het slijten van remmen, banden en wegdek van wegvoertuigen; hieraan dragen alle wegvoertuigen bij (al dan niet met verbrandingsmotor). PM10-slijtage verschilt niet alleen in oorsprong, maar ook in gezondheidseffecten van PM10-verbranding. Daarom is het zinvol om ze apart weer te geven.

Samenstelling wagenpark personenauto's

- Het aantal personenauto's in Nederland groeide in 2025 met in totaal 168 duizend voertuigen ten opzichte van 2024 (tabel 4.1). Daarmee bestond het wagenpark eind 2025 uit 9,4 miljoen personenauto's (CBS, 2026k).
- De verschuiving naar stekkervoertuigen zette in 2025 door: ten opzichte van 2024 nam het aantal volledig elektrische auto's toe met 123 duizend en het aantal plug-inhybrides met 147 duizend. Daarnaast groeide ook het aantal gewone hybrides, dus zonder stekker, sterk (+133 duizend). Daartegenover stond een afname van de aantallen standaard benzine- en dieselauto's met respectievelijk 147 en 82 duizend (CBS, 2026l; RVO, 2026a).
- In totaal hadden eind 2025 1,2 miljoen voertuigen een stekker (RVO, 2026a) (tabel 4.1). Het aantal brandstofcel-elektrische personenauto's was met 647 zeer bescheiden.
- Ten opzichte van 2018, het eerste jaar van een nieuwe registratie van CBS en RVO, daalde het aantal dieselauto's met 54%, bleef het aantal gewone benzineauto's vrijwel gelijk en namen het aantal hybride, volledig elektrische en plug-inhybride personenauto's toe met een factor 5 (hybrides), 16 (volledig elektrisch) en 6 (plug-in hybrides).

Bestel- en vrachtauto's met stekker of brandstofcel

- Sinds 2018, het eerste jaar van een nieuwe registratie van het CBS en RVO, is zowel het aantal bestelauto's als het aantal vrachtauto's met een stekker of brandstofcel met een factor 17 toegenomen; bij beide ging het voornamelijk om (een toename van) volledig elektrische voertuigen en speelde het aantal plug-inhybrides en brandstofcel-elektrische voertuigen een veel kleinere rol (tabellen 4.2 en 4.3).
- Op het totale wagenpark van bestelauto's en vrachtauto's was het aandeel van volledig elektrische voertuigen in 2025 5,1% respectievelijk 1,4% (RVO, 2026b, 2026c, gecombineerd met CBS, 2026k) (zie Kerngegevens 'Leefomgeving').

Tabel 4.2 Ontwikkeling aantal volledig elektrische, plug-inhybride en brandstofcel-elektrische bestelauto's, 2018-2025

Type	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volledig elektrisch	3.163	4.493	6.054	9.083	13.772	24.387	36.185	52.242
Plug-inhybride	8	8	35	83	134	165	609	1.777
Brandstofcel-elektrisch	6	7	14	15	16	23	40	40
Totaal	3.177	4.508	6.103	9.181	13.922	24.575	36.834	54.059

Toelichting: de peildatum is 31 december van elk jaar. Bron: RVO (2026b)

Tabel 4.3 Ontwikkeling aantal volledig elektrische, plug-inhybride en brandstofcel-elektrische vrachtauto's, 2018-2025

Type	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volledig elektrisch	89	94	112	174	261	659	1.203	2.140
Plug-inhybride	46	47	41	48	56	73	93	87
Brandstofcel-elektrisch	2	5	9	15	29	37	49	52
Totaal	137	146	162	237	346	769	1.345	2.279

Toelichting: de peildatum is 31 december van elk jaar. Bron: RVO (2026c)

Begrippen Verkeersveiligheid

Verkeersdode - Weggebruiker die is overleden ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg die verband hield met het verkeer en waarbij ten minste 1 rijdend voertuig was betrokken. Personen die 30 dagen of meer na de ongevalsdatum overlijden, tellen niet als verkeersdode.

Verkeersgewonde

- Een *ernstige* verkeersgewonde wordt in Nederland gedefinieerd als een slachtoffer dat als gevolg van een ongeval op de openbare weg waarbij een rijdend voertuig was betrokken, opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselernst MAIS3+ (voor MAIS: zie hieronder) en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Voorheen (vóór 2020) gold MAIS2+ als ernstig gewond; de letselcategorie MAIS2 gecombineerd met een ziekenhuisverblijf heet nu *matig ernstig gewond*.
- *MAIS* Voor gewonden bestaan er internationale letselcategorieën, MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale), die de ernst van het letsel aanduiden. Letselcategorieën zijn:
  - MAIS0 = geen
  - MAIS1 = licht
  - MAIS2 = matig ernstig
  - MAIS3 = ernstig
  - MAIS4 = zwaar
  - MAIS5 = levensgevaarlijk
  - MAIS6 = dodelijk

Voorbeelden per categorie zijn (DfT, 2015):

MAIS	Voorbeeld
1	Oppervlakkige schaaf- of snijwond
2	Gebroken borstbeen
3	Open fractuur van het opperarmbeen (de humerus)
4	Geperforeerde luchtpijp
5	Gescheurde lever met weefselverlies
6	Totale breuk van de aorta

Begrippen Leefomgeving

Broeikasgassen (uitgedrukt in CO_2-equivalenten, CO_2-eq) - Stoffen die klimaatverandering veroorzaken. Het belangrijkste broeikasgas is CO_2 (kooldioxide); andere bekende broeikasgassen zijn N_2O (distikstofmonoxide, lachgas) en CH_4 (methaan). Om de invloed van de verschillende broeikasgassen te kunnen optellen, worden ze omgerekend naar zogenoemde CO_2-equivalenten. Eén CO_2-equivalent staat gelijk aan het effect dat de uitstoot van 1 kg CO_2 heeft. Over een periode van 100 jaar staat de uitstoot van 1 kg N_2O gelijk aan 273 CO_2-equivalenten en de uitstoot van 1 kg CH_4 aan 29,8 CO_2-equivalenten (IPCC, 2021, tabel 7.15).

IPCC-emissies - Broeikasgasemissies die worden bepaald volgens het rekenvoorschrift van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Deze methode is bepalend bij bijvoorbeeld het internationale Parijsakkoord en het Nederlandse Klimaatakkoord.

IPCC-emissies van mobiliteit in Nederland - uitlaatemissies op Nederlands grondgebied; elektrisch vervoer geldt als zero-emissie. De reikwijdte van *mobiliteit* in het kader van de IPCC-emissies is:

- Wegverkeer op basis van in Nederland getankte brandstof;
- Binnenvaart met herkomst en bestemming in Nederland (i.e. binnenlandse binnenvaart);
- Railverkeer;
- Starts, landingen en taxiën van luchtvaart met herkomst en bestemming in Nederland (i.e. binnenlandse luchtvaart);
- Overige mobiele bronnen, inclusief mobiele werktuigen (landbouw, visserij en overig).

Emissies van internationale lucht-, zee- en binnenvaart (vertrekkend vanuit Nederland met een buitenlandse bestemming) tellen bij de IPCC-emissies niet mee. Biobrandstoffen gelden (hoewel ze feitelijk emissies veroorzaken) als zero-emissie, omdat:

- De CO_2-emissies die ontstaan in het productieproces van de biobrandstoffen, worden toegerekend aan de hiervoor verantwoordelijke sectoren, met name landbouw en industrie en de energiesector;
- De CO_2-emissies die ontstaan bij de verbranding van biobrandstoffen, worden gezien als onderdeel van de 'korte koolstofkringloop', dat wil zeggen dat de koolstof kort tevoren – tijdens het groeiproces van de biomassa – is opgenomen uit de atmosfeer en nu weer vrijkomt. De kringloop is daarmee als het ware gesloten.

NO_x - Stikstofoxiden. Deze zijn een bron van ozon en secundair fijnstof. Ze veroorzaken gezondheidsschade en schade aan gebouwen en natuur (door verzuring). NO_x bestaat uit NO_2 en NO. NO reageert uiteindelijk, via fotochemische reacties in de atmosfeer, met ozon tot NO_2.

Fijnstof (PM10) - Fijnstof of PM10 bestaat uit vaste en vloeibare deeltjes die in de lucht zweven en een doorsnede hebben van maximaal 10 micrometer. Fijnstof veroorzaakt gezondheidsschade wanneer het wordt ingeademd. PM10 kan rechtstreeks door bronnen worden uitgestoten of in de lucht worden gevormd uit andere stoffen, zoals NO_2 en SO_2. In het eerste geval spreken we van emissies, in het laatste geval van secundair fijnstof. Secundair fijnstof draagt bij aan de buitenluchtconcentratie (in $\mu g/m^3$) van fijnstof. PM10 kan worden onderverdeeld in PM10-verbranding en PM10-slijtage.

- **PM10**-verbranding/**verbrandingsfijnstof** ontstaat bij het verbrandingsproces in de motoren van voer-, vaar- en vliegtuigen. Deze vorm van PM10 komt uit de uitlaat ('tailpipe'). Het zijn merendeels de kleinere deeltjes binnen PM10.
- **PM10**-slijtage/**slijtagefijnstof** ontstaat bij het slijten van remmen, banden, wegdekken, bovenleidingen (van treinen) en dergelijke en betreft vooral de grovere fractie van PM10.

Stekkervoertuig - Voertuig met een stekker waarmee elektriciteit wordt geladen in een accu. Hieronder vallen twee categorieën:

- **Volledig elektrisch voertuig**: Rijdt volledig op elektriciteit; heeft alleen een elektromotor voor de aandrijving;
- **Plug-inhybride**: Rijdt zowel op elektriciteit (die in de accu wordt geladen via een stekker) als op brandstof (die wordt getankt); heeft zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor voor de aandrijving; de motoren worden afzonderlijk ingezet.

Hybride voertuig - Heeft geen stekker, maar wordt alleen gevoed met brandstof; heeft zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor en (kleine) accu aan boord. De accu wordt tijdens het rijden opgeladen door een generator die wordt aangedreven door de verbrandingsmotor.

Brandstofcel-elektrisch voertuig - voertuig met brandstofcelsysteem aan boord, waarmee getankte waterstof wordt omgezet in elektriciteit voor een elektromotor.

Referenties

CBS (2026a). CBS Statline, *Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland, wijze van deelname.* 9 april 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71936ned/table?dl=C4294

CBS (2026b). CBS Statline, *Aardoliegrondstoffen- en aardolieproductenbalans; aanbod en verbruik'; Grondstoffen en producten: 'Motorbenzine', 'Vliegtuigbenzine', 'Vliegtuigkerosine', 'Diesel', 'Gasolie/lichte stookolie (scheepsdiesel)', 'Totaal stookolie'*. 28 augustus 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84596NED/table?dl=90AA1

CBS (2026c).*CBS Statline, Verbrandingswaarden motorbrandstoffen; energiedrager*. 12 juni 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85365NED/table?dl=D9F52

CBS (2026d). *CBS Statline, Energiebalans; aanbod, omzetting en verbruik*. 12 juni 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83140NED/table?dl=D7738

CBS (2026e). *CBS Statline, Emissies van broeikasgassen berekend volgens IPCC-voorschriften*. 3 september 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85669NED/table?dl=D6535

CBS (2026f). *CBS Statline, Verkeersprestaties motorvoertuigen; kilometers, voertuigsoort, grondgebied*. 3 november 2025. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85395NED/table?dl=65EAC

CBS (2026g). *Voorlopige cijfers verkeersprestaties, 2024-2025*. https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2026/14/voorlopige-cijfers-verkeersprestaties-2024-2025

CBS (2026h). *CBS Statline, Emissies van broeikasgassen berekend volgens IPCC-voorschriften*. 3 september 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85669NED/table?dl=D9F59

CBS (2026i). *CBS Statline, Energiebalans; aanbod, omzetting en verbruik*. 12 juni 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83140NED/table?dl=DDB43

CBS (2026j). *CBS Statline, Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; wegverkeer*. 3 september 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85347NED/table?dl=D9F60

CBS (2026k). *CBS Statline, Motorvoertuigen actief; type, leeftijdsklasse, 1 januari*. 13 februari 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85243NED/table?dl=D6D60

CBS (2026l). *CBS Statline, Personenauto's actief; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari*. 13 februari 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85237NED/table?dl=75C1F

DfT (2015). *Reported road casualties Great Britain: 2015 annual report*. Geraadpleegd via https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7f62b840f0b62305b86d3b/rrcgb2015-03.pdf. Londen: Department for Transport (DfT)

IPCC (2021). Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2391 pp. doi:10.1017/9781009157896

NEa (2026a). *Nederlandse lijst van energiedragers en standaard CO_2 emissiefactoren, versie januari 2026*. https://www.emissieautoriteit.nl/documenten/2026/03/04/standaardwaarden-nir-2025. Den Haag: Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

NEa (2026b). *Rapportage Hernieuwbare Energie voor Vervoer 2025*. Den Haag: Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

PBL (2026). *Klimaat- en Energieverkenning 2026*. Den Haag: Planbureau voor de leefomgeving

RVO (2026a). *Personenauto's. Download 9 augustus 2026*. https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/personenauto-s

RVO (2026b). *Lichte bedrijfsvoertuigen*. Download 9 augustus 2026. https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/lichte-bedrijfsvoertuigen

RVO (2026c). *Zware bedrijfsvoertuigen*. Download 9 augustus 2026. https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/zware-bedrijfsvoertuigen

SWOV (2025). *Ernstig verkeersgewonden 2024. Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2024*. R-2025-20. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

5 Toekomstbeeld



5 Toekomstbeeld mobiliteit 2026-2031

Dit hoofdstuk bevat ramingen voor de ontwikkeling van de binnenlandse personenmobiliteit, de luchtvaart en het goederenvervoer. Het gaat daarbij om ramingen voor het lopende jaar (2026) en de middellange termijn (5 jaar vooruit, 2031). We hebben dus geen langetermijnramingen gemaakt, zoals wel gebeurt in de referentieprognoses (Rijkswaterstaat 2025) of de integrale mobiliteitsanalyse (IMA). De uitgangspunten voor de ramingen volgen hieronder (paragraaf 5.1). De ramingsmethodiek wordt besproken in paragraaf 5.2. In paragraaf 5.3 schetsen we een overkoepelend beeld van de binnenlandse personenmodaliteiten. Daarna volgen de aparte ramingsuitkomsten voor wegverkeer (5.4), fiets (5.5), openbaar vervoer (5.6), luchtvaart (5.7) en goederenvervoer (5.8).

5.1 Toekomstonzekerheden in 3 scenario's

- De toekomst is onzeker: die onzekerheid is relevant voor beleid en politiek. Daarom maken we een deel van de onzekerheid expliciet in de vorm van aannames in 3 scenario's: het 'basis-scenario', het 'minder-scenario' en het 'meer-scenario'. De scenario's houden rekening met onzekerheden zoals economische en demografische ontwikkelingen en onzekerheden ten aanzien van de aangeboden dienstregelingen en tarieven in het openbaar vervoer (ov).
- De meer- en minder-scenario's zijn zo opgesteld dat ze op basis van de onzekerheden waarmee we rekening houden als 2 'extremen' kunnen worden gezien. In het meer-scenario worden alle onzekerheden gestapeld die leiden tot meer groei van de mobiliteit. Een hoge bevolkingstoename wordt bijvoorbeeld gekoppeld aan een grote economische groei en een betere dienstregeling in het ov. De aannames die leiden tot minder groei van de mobiliteit zijn gegroepeerd in het minder-scenario.
- We gebruiken de 3 scenario's om het auto- en ov-gebruik te ramen. Voor de fiets (inclusief e-fiets), het goederenvervoer en de luchtvaart presenteren we alleen een basis-scenario.[15]
- Hieronder gaan we in meer detail in op de verschillende uitgangspunten en geven we aan hoe we rekening houden met onzekerheden.

Beleidsgerelateerde uitgangspunten

We gaan in onze ramingen uit van vastgesteld beleid. Omdat de modelberekeningen tijd kosten, is het niet mogelijk het meest recente vastgestelde beleid mee te nemen. Wij hebben de ramingen gemaakt met het vastgestelde beleid van juni 2026. Dit betekent dat bijvoorbeeld nieuw beleid dat op Prinsjesdag 2026 is aangekondigd niet is meegenomen in deze ramingen – tenzij dit beleid geen gevolgen had voor onze ramingshorizon.
We hebben de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor het **wegennetwerk** gaan we uit van het MIRT Overzicht 2026 (IenW, 2025c).
- We gaan er van uit dat de korting op de **brandstofaccijns** die op 1 april 2022 is ingevoerd, in 2 stappen verdwijnt. De eerste stap is al genomen op 1 juli 2023, toen de helft van de accijnskorting werd teruggedraaid. Tijdens Prinsjesdag 2026 is aangekondigd dat het kabinet de resterende accijnsverlaging op benzine en diesel met 1 jaar wil verlengen tot 1 januari 2028, met een gefaseerde afbouw in 2028 (FIN, 2026, p. 49). Voor lpg loopt de accijnskorting officieel af op 31 december 2026. We hadden voor de prognoses al aangenomen dat de resterende accijnsverlaging voor benzine en diesel wordt teruggedraaid voorafgaand aan het zichtjaar 2031, wat overeenkomt met de meest recente inzichten.
- In kader 5.1 'Tarieven en dienstregeling in het openbaar vervoer' leggen we uit wat we aannemen voor de ov-tarieven en -dienstregeling. In het kort:
  - We nemen aan dat de tarieven van de NS tussen 2026 en 2031 met ongeveer 3% toenemen, boven op de inflatie in deze periode.
  - We nemen aan dat de tarieven in het regionale ov tussen 2026 en 2031 reëel constant zijn, en dus alleen meestijgen met de inflatie. Een belangrijke uitzondering hierop vormen de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio

15 Voor luchtvaart en goederenvervoer heeft dit te maken met het feit dat we alleen voor het basis-scenario een cijferbeeld tot onze beschikking hebben. Voor de fiets is gebleken dat verschillen tussen de scenario's klein zijn waardoor het laten zien van verschillende scenario's geen meerwaarde heeft.

Rotterdam Den Haag. In het basis- en minder-scenario nemen we aan dat in deze vervoerregio's de tarieven stijgen met 8,75% en dat de dienstregeling voor de bus en tram er verslechtert met 8,5%. Deze tariefstijging en verslechtering van de dienstregeling zijn het gevolg van de korting op de Brede Doeluitkering (BDU). In kader 5.1 komen we hier uitgebreid op terug.

- Voor de luchtvaart is rekening gehouden met een plafond op het aantal vluchten vanaf de verschillende luchthavens.[16]
  - Verder is er sprake van de introductie van een afstandsafhankelijke vliegbelasting in 2027. Tijdens Prinsjesdag 2026 is aangekondigd dat het kabinet voornemens is om het tarief voor lange vluchten te verlagen (FIN, 2026, p. 49). In de ramingen zijn we uitgegaan van de eerder vastgestelde tarieven.
  - Het kabinet is voornemens om de luchthaven Lelystad te openen per oktober 2027 voor een maximum van 10.000 commerciële vluchten per jaar (Rijksoverheid, 2026). Voordat dit mogelijk is, moeten er nog enkele procedures doorlopen worden. Gezien de nog te nemen stappen en het relatief kleine effect op de landelijke ramingen, nemen wij in onze ramingen aan dat de luchthaven Lelystad niet open is.

16 De plafonds zijn als volgt: 478.000 voor Schiphol, 40.500 voor Eindhoven in 2026 en 2027 en daarna 41.500, 18.000 voor Rotterdam-Den Haag, 19.000 voor Maastricht Aachen, en 6.910 voor Groningen Eelde.

Kader 5.1 Tarieven en dienstregeling in het openbaar vervoer

Eind 2025 is afgesproken dat NS in de jaren 2025-2029 de tarieven mag verhogen boven de inflatie (IenW, 2025a). In 2025 bestond dit uit een extra tariefstijging van 2,98%. Voor 2026 geldt een extra stijging van 4,22% en voor 2027, 2028 en 2029 van 1,00%. Dit betekent dat in 2031 het inflatiegat van NS is gedicht en er, ten opzichte van 2026, een reële tariefstijging is van 3,03%. Het betekent ook dat de NS-tarieven in 2031 - gecorrigeerd voor inflatie - hetzelfde zijn als in 2018.[17]
Daarnaast is sprake van een bezuiniging op de brede doeluitkering (BDU) van 110 miljoen euro (IenW, 2025b). Deze treft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze bezuiniging roept veel discussie op en is daarom met een jaar uitgesteld en voor 2027 voor een deel anders ingevuld (Tweede Kamer, 2026).
Er is echter geen sprake van afstel en voor het basis- en minder-scenario voor 2031 gaan we er daarom van uit dat deze bezuiniging doorgaat. In het meer-scenario, daarentegen, gaan we er van uit dat de bezuiniging structureel wordt teruggedraaid.
We nemen aan dat de bezuiniging op de BDU voor de ene helft wordt opgevangen via tariefstijgingen en voor de andere helft via versobering van de dienstregelingen van bus en tram. We gaan uiteindelijk uit van een tariefstijging van 8,75% en een versobering van de dienstregelingen van de bus en tram met 8,5% in de vervoerregio's. Dit is een modelmatige manier om de gevolgen van de bezuiniging op de BDU in kaart te kunnen brengen. Het levert het volgende beeld op voor de ontwikkeling van ov-tarieven ten opzichte van 2026 (tabel 5.1). Dit gaat om reële tarieven, gecorrigeerd voor de verwachte inflatie in de periode 2026-2031.

Tabel 5.1 Uitgangspunten in het OV

Gecorrigeerd voor inflatie en kosten invoering OVPay	2026	2031
Tarief NS (alle scenario's)	100	103,03
Tarief regionaal ov in VRA en MRDH		
basis-/minder-scenario	100	108,75
meer-scenario	100	100
Tarief regionaal ov overige vervoerregio's (alle scenario's)	100	100

17 Afgezien van de verhoging van het verlaagde btw-tarief van 6% naar 9% in 2019 en de kosten van invoering van OVpay in 2023 en 2024.

Omgevingsonzekerheden

We houden in de scenario's rekening met de volgende verwachte sociaaleconomische ontwikkelingen op middellange termijn.

- **Bevolking**: Voor de toekomstige ontwikkeling van de bevolking maken we gebruik van de trendprognose voor de bevolking die het CBS in december 2025 heeft gepubliceerd (CBS, 2025). In de basisraming is de verwachting dat de bevolking tussen 2025 en 2031 met 2,7% toeneemt. In het minder-scenario is de toename 1,5% en in het meer-scenario 3,7%.
- **Studenten**: Voor de verwachting over het ov-gebruik is de ontwikkeling van het aantal studenten van belang. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) maakt jaarlijks een referentieraming van de toekomstige ontwikkeling van het aantal studenten per opleidingstype en andere kenmerken.
  - Naast een trendprognose voor de jaren 2026-2040 zijn er ook een meer- en een minder-scenario, waarvan wij de bandbreedte gebruiken in onze prognoses (OCW, 2026). Voor het ov-gebruik zijn vooral de aantallen studenten in het wetenschappelijk onderwijs (wo), het hoger beroepsonderwijs (hbo) en de richting beroepsopleidende leerweg van het middelbaar beroepsonderwijs (mbo-bol) met een studentenreisproduct van belang.
  - In het basis-scenario neemt het aantal studentenkaarthouders tussen 2025 en 2031 met 3,5% af. In het minder-scenario is die afname 9,9%. In het meer-scenario is sprake van een groei met 2,5%.
- **Economische ontwikkeling**: Voor de economische ontwikkeling maken we gebruik van het Centraal Economisch Plan 2026 (CEP26) en de concept-Macro Economische Verkenning 2027 (cMEV27) van het CPB (CPB, 2026a; CPB, 2026b), met de economische ontwikkeling van Nederland in de komende jaren.[18] We maken gebruik van ramingen van het bbp, het inkomen, de koopkracht en de werkgelegenheid. Dit geeft ons een economisch basispad. Voor de jaren 2026-2031 nemen we voor de jaarlijkse bbp-groei een bandbreedte aan die rond dit basispad ligt: in het minder-scenario gaan we uit van een iets lagere en in het meer-scenario van een iets hogere groei van het bbp, het inkomen en de werkgelegenheid dan in het basis-scenario uit de cMEV27. We gebruiken hiervoor het verschil in groei tussen de scenario's WLO Hoog-Snel en WLO Laag-Vertraagd in de periode 2018-2040 (PBL, 2025). Voor de bbp-groei geeft dit een bandbreedte van 1,6%-punt. In het minder-scenario verlagen we de jaarlijkse bbp-groei in 2026-2031 elk jaar met 0,8%-punt; in het meer-scenario verhogen we de groei elk jaar met 0,8%-punt. Tussen 2025 en 2031 neemt het bbp met 7,2% toe in het basis-scenario, met 2,2% in het minder-scenario en met 12,4% in het meer-scenario.
- **Wagenpark en gebruikskosten**: hiervoor maken we gebruik van de uitkomsten van het wagenparkmodel SPARK. We gaan in het minder-scenario uit van minder volledig elektrische auto's en plug-inhybrides, hogere fossiele brandstofkosten en een hoger aandeel straatladen voor volledig elektrische auto's, waardoor de kosten van het gebruik van elektrische auto's hoger zijn.
  - In het basis en meer-scenario gaan we uit van een toename van het aandeel volledig elektrische auto's van 7,4% in 2025 naar 20,3% in 2031 en een toename van het aantal plug-inhybrides van 2,9% naar 9,9% in dezelfde tijdsperiode. In het minder-scenario gaan we uit van een aandeel van 19,8% volledig elektrische auto's en 9,4% plug-inhybrides.
  - We gaan uit van een reële stijging van de gemiddelde brandstofkosten in 2031 van 17,9% ten opzichte van 2025 in het basis en meer-scenario. In het minder-scenario gaan we uit van een stijging van de gemiddelde brandstofkosten van 31,7%. Bij het interpreteren van deze stijgingen moet worden aangetekend dat de brandstofprijzen in 2025 in reële termen relatief laag waren. De gemiddelde brandstofprijzen in Q1 en Q2 in 2026, bijvoorbeeld, lagen 14,4% boven de gemiddelde prijs in 2025.
  - De stijging van de brandstofprijzen hangt samen met hogere fossiele brandstofkosten en de invoering van het Europese emissiehandelssysteem (ETS2) voor huishoudens en andere brandstofverbruikers, zoals wegverkeer, die niet onder het bestaande Europese emissiehandelssysteem ETS1 vallen.

18 De CEP26 is gepubliceerd in maart 2026 en bevat ramingen t/m 2031. De cMEV27 is gepubliceerd in augustus 2027 en bevat nieuwe ramingen voor 2026 en 2027. De Macro Economische Verkenning 2027 (MEV27) (CPB, 2026c) verscheen op Prinsjesdag 2026 en was daarmee te laat om mee te nemen in onze ramingen. De MEV27 leidt tot beperkte aanpassingen in het budgettaire en economische beeld ten opzichte van de cMEV27 van augustus.

Vervoercapaciteit

- **Wegverkeer**
  We gebruiken hiervoor de uitgangspunten uit het MIRT-overzicht 2026. Dit betekent dat we ervan uit gaan dat de volgende projecten in 2031 zijn gerealiseerd:
  - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere A9 Badhoevedorp-Holendrecht
  - A27 Houten-Hooipolder
  - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere A9 wisselbaan (Gaasperdammerweg)
  - A9 aansluiting Heiloo
  - A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
  - A2 Het Vonderen – Kerensheide
  - Aanpassing knooppunt Beekbergen
  - N57 verleggen en ombouw rotondes
  - N50 Kampen-Kampen-Zuid
  - Project Guisweg, A8 Aansluiting 3
  - Vervangen Balgzandbrug
  - Westelijke aansluiting A4 N468 Vri
  - Zuidwestboog A1/A30 knooppunt Barneveld

  We gaan ervanuit dat er voor zowel het basisjaar als het prognosejaar geen grote gebruiksbeperkingen op dit netwerk plaatsvinden. Er is dus geen rekening gehouden met infrastructurele beperkingen als gevolg van de instandhoudingsopgave, zoals het huidige vrachtwagenverbod op de Merwedebrug.
- **OV**
  We maken de volgende aannames over het ov-aanbod:
  - Voor de **trein** gaan we in het minder-scenario uit van de dienstregeling die staat ingepland voor 2029. Deze dienstregeling is vrijwel hetzelfde als de dienstregeling van 2025, maar kent de volgende wijzigingen:
    - Elektrificatie Almelo – Mariënberg inclusief frequentie uitbreiding (van 1 naar 2 keer per uur)
    - 6e trein op de HSL
    - Verbeterde verbinding Sprinter Zeeland
    - Driver Controlled Operation (DCO)[19] Zwolle – Groningen
    - Bediening Middelsee inclusief DCO Lelystad – Leeuwarden
  - Voor het *basis-scenario* is uitgegaan van de geplande dienstregeling 2030. Ten opzichte van de dienstregeling 2029 (minder-scenario) omvat dit de volgende productstappen:
    - DCO Arnhem – Tilburg – Dordrecht
    - DCO Dordrecht – Roosendaal
    - DCO Roosendaal – Vlissingen
    - Gewijzigde tijdsligging IC Nijmegen – Roosendaal en Roosendaal – Vlissingen
    - DCO Den Haag – Dordrecht
    - DCO Den Haag/Leiden – Utrecht – 's Hertogenbosch/Tiel
    - 3e en 4e sprinter Woerden – Leiden in dagdal
    - 3e IC Lelystad – Groningen
  - Voor het *meer-scenario* gaan we uit van de geplande dienstregeling voor 2031, inclusief dalverdichting. Ten opzichte van de dienstregeling van 2031 (basis-scenario) omvat dit:
    - Spitstrein Rotterdam – Gouda Goverwelle
    - 5e/6e IC Utrecht – Amersfoort
    - 5e/6e IC Leiden – Den Haag Centraal
    - Sprinter Gouda Goverwelle – Den Haag ook in dagdal
    - Sprinter Uitgeest – Driebergen – Zeist ook in dagdal
    - Toevoeging spitstreinen Alkmaar – Schagen
  - Voor **bus, tram, en metro** gaan we voor het minder-scenario uit van de dienstregeling van 2023. Voor de basis- en meer-dienstregeling gaan we uit van de dienstregeling van 2025. De verbetering tussen 2023 en 2025 hebben we in het model vertaald door de wachttijd te verminderen. In het basis- en minder-scenario nemen we verder aan dat in VRA en MRDH de dienstregeling voor bus en tram versobert in verband met de BDU-korting (zie kader 5.1). In het meer-scenario gaan we ervan uit dat de BDU-korting niet wordt ingevoerd, en heeft deze daarom geen effect op de dienstregeling.

19 DCO staat voor Driver Controlled Operation. Dit betekent dat de machinist alle essentiële taken uitvoert, waaronder het sluiten van de deuren. Hierdoor wordt tijdswinst behaald in het vertrekproces.

Samenvattende tabel

Tabel 5.2 vat de uitgangspunten samen.

Tabel 5.2 Overzicht van de uitgangspunten in de 3 scenario's voor 2031

Categorie	Onderwerp	Bron	Minder-scenario	Basis-scenario	Meer-scenario
Omgevingszekerheid	Bevolking	CBS	Prognose met 16,7% kans dat de ontwikkeling hieronder ligt	CBS-trendprognose bevolking 2024-2070	Prognose met 16,7% kans dat de ontwikkeling hierboven ligt
	Studenten-kaarthouders	OCW	Minder-scenario raming aantal studenten	Referentieraming ontwikkeling aantal studentenkaarthouders	Meer-scenario raming aantal studenten
	Economie	CEP26 en cMEV27, CPB	Lager dan basispad met de helft van bandbreedte WLO 2025	Basispad CEP26 en cMEV27	Hoger dan basispad met de helft van bandbreedte WLO 2025
Vervoer-capaciteit	Wegverkeer	MIRT2026	Uitgangspunten uit MIRT2026, inclusief aangekondigde vertragingen		
	Aanbod trein	KiM & ProRail	Dienstregeling 2029	Dienstregeling 2030	Dienstregeling 2031 inclusief dalverdichting
	Aanbod btm	KiM & ProRail	Dienstregeling 2023, -8,5% voor bus en tram in VRA en MRDH	Dienstregeling 2025, -8,5% voor bus en tram in VRA en MRDH	Dienstregeling 2025
Kosten	Autokosten	KiM & PBL	7,5% hogere fossiele brandstofprijzen t.o.v. de KEV, minder elektrische voertuigen, en hogere laadtarieven	Volgens de KEV	
	Tarieven trein	KiM & ProRail	Voor alle scenario's is de reële tariefstijging 3,03% ten opzichte van 2026, overeenkomstig wijziging van hoofdrailnetconcessie (Min IenW, 2025a)		
	Tarieven btm	KiM & ProRail	+8,75% reële tariefstijging in VRA en MRDH, daarbuiten reëel constant	+8,75% reële tariefstijging in VRA en MRDH, daarbuiten reëel constant	Reëel constant

5.2 Ramingsmethoden

- We maken toekomstramingen voor 2 verschillende zichtjaren:
  - Het lopende jaar (2026, T),
  - Een zichtjaar op de middellange termijn (2031, T+5). Dat is de middellange termijn-raming (MLT-raming).
- Voor het lopende jaar maken we gebruik van wat er “year-to-date” (ytd) gerealiseerd is. We vergelijken deze ytd-realisaties met de realisaties over dezelfde periode vorig jaar en kunnen zo een inschatting voor het lopende jaar maken. Daarbij houden we rekening met eenmalige verstoringen, bijvoorbeeld door grote sneeuwval of stakingen. Dit doen we bijvoorbeeld door verstoorde dagen, weken, of maanden niet mee te nemen bij het bepalen van de groei.
- Voor de MLT-raming (2031) voor wegverkeer en ov maken we gebruik van hiervoor ontwikkelde ramingen met het landelijk modelsysteem (LMS).
  - Een verantwoording van de ramingen is te vinden in een rapport van 4Cast (2026).
  - Het LMS raamt een gemiddelde werkdag. Wij ramen echter jaartotalen. We converteren de groeicijfers uit het LMS tot jaartotalen door deze modaliteits- en motief-specifiek toe te passen op de realisatiecijfers van ODiN 2023. We gebruiken dit jaar, omdat 2023 het basisjaar is van het LMS.
- Voor de raming van de fiets in 2031 maken we gebruik van een eigen model, gebaseerd op de trendmodellering van de CBS-verplaatsingsonderzoeken.
- Voor de MLT-raming goederenvervoer maken we gebruik van een hiervoor ontwikkelde raming met het goederenvervoermodel BasGoed (Rijkswaterstaat, 2026).
- Voor de MLT-raming luchtvaart maken we gebruik van de raming die met het luchtvaartmodel Aeolus gemaakt is voor de referentieprognose 2025, waarin ramingen worden gemaakt tot en met zichtjaar 2060 (Significance, 2025).

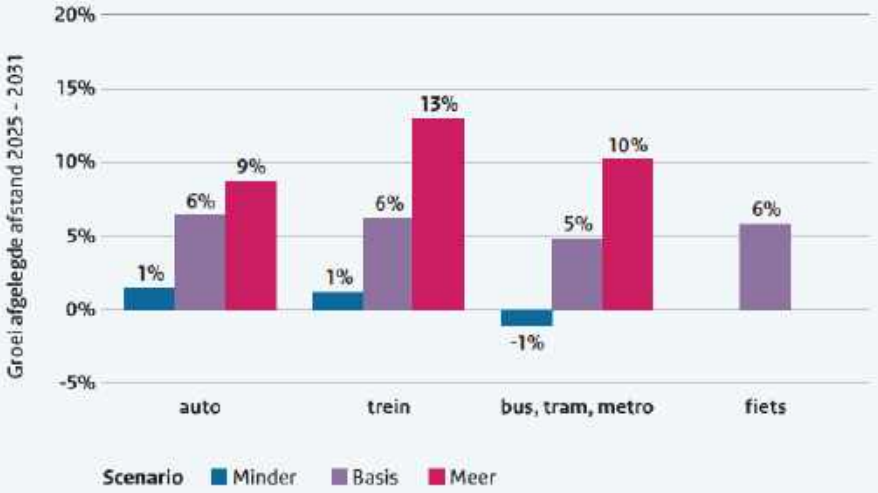


5.3 Overkoepelend beeld van enkele binnenlandse personenmodaliteiten

In deze paragraaf presenteren we de verwachte groei van het gebruik van verschillende binnenlandse personenmodaliteiten voor de periode 2025 tot en met 2031. In paragraaf 5.4 (wegverkeer), 5.5 (fiets) en 5.6 (openbaar vervoer) worden deze effecten nader toegelicht.

- De met de auto afgelegde afstand op Nederlands grondgebied (de verkeersprestatie) stijgt in de basisraming in de periode 2025-2031 met 6% (figuur 5.1). In het minder-scenario is dit 1%, in het meer-scenario 9%. De onzekerheid 'naar beneden' is groter, omdat we rekening houden met een forse stijging van de brandstofkosten in het minder-scenario.
- In het openbaar vervoer zien we meer variatie. De onzekerheid is bij het openbaar vervoer groter dan bij het wegverkeer. Treingebruik groeit in alle scenario's, variërend tussen 1% in het minder-scenario en 13% in het meer-scenario.
- Het btm-gebruik groeit tussen 2025 en 2031 in het basis-scenario met 5%. In het minder-scenario is echter sprake van een lichte krimp van 1%. In deze scenario's hebben we de BDU-korting verwerkt in de uitgangspunten. Dit drukt het gebruik van het btm duidelijk naar beneden. In het meer-scenario groeit het gebruik van het btm met 10%.
- Voor de fiets hebben we alleen een basisraming gemaakt. Daarin stijgt het fietsgebruik de komende jaren met in totaal 6%.

Figuur 5.1 Geraamde groei in 2025-2031 van afgelegde afstand op Nederlands grondgebied van auto, trein, btm en fiets



5.4 Wegverkeer

Verwachtingen voor 2031

- In 2031 ramen we dat het verkeersvolume op het hoofdwegennet (HWN) in het basis-scenario 6,4% hoger is dan in 2025 (figuur 5.2). In het meer-scenario is de groei op het HWN ten opzichte van 2025 geraamd op 8,6%, in het minder-scenario op 1,4%. Voor de totale afstand die voertuigen afleggen op Nederlands grondgebied is de geraamde groei in 2031 iets groter: +7,2%, +9,6% en +1,2% voor respectievelijk het basis-, meer- en minder-scenario.
- De onzekerheid "omlaag", die we met het minder-scenario beschrijven, is dus groter dan de onzekerheid "omhoog". Dit wordt voor het wegverkeer met name veroorzaakt door onze aannames over de brandstof- en energieprijzen. Deze veronderstellen we in het minder-scenario duidelijk hoger dan in de andere scenario's.

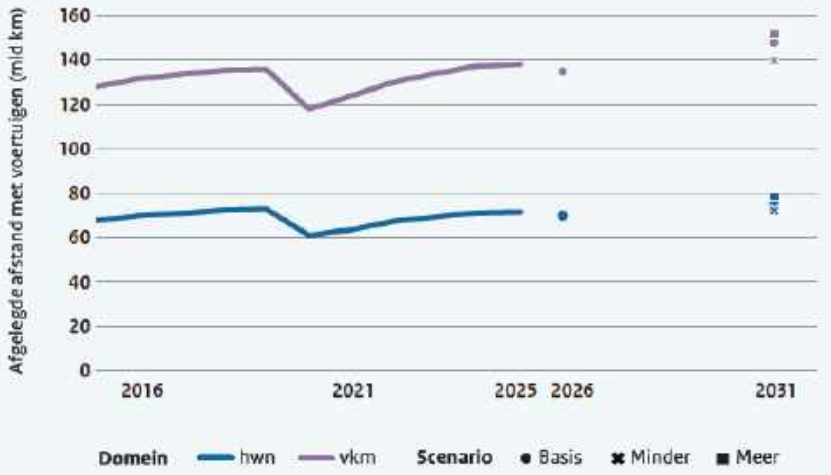
Verwachtingen voor 2026

- In de eerste 6 maanden van het jaar 2026 (januari tot en met juni) ligt de verkeersprestatie op het HWN 2,3% onder de verkeersprestatie in dezelfde maanden van 2025. Voor de resterende maanden gaan we uit van eenzelfde groeivoet, waarmee ook de jaar-op-jaar groei in 2026 ten opzichte van 2025 uitkomt op -2,3% (krimp).
- De groei verschilt wel fors per maand. Vooral in de maanden januari, april en mei lag de verkeersprestatie duidelijk onder het niveau van 2025. In de overige maanden was deze ongeveer even hoog als in 2025.
- Omdat we geen realisatiegegevens hebben voor het onderliggende wegennet gaan we voor het totale Nederlandse grondgebied uit van eenzelfde relatieve verandering als op het HWN.

De ontwikkeling van de voertuigverliesuren

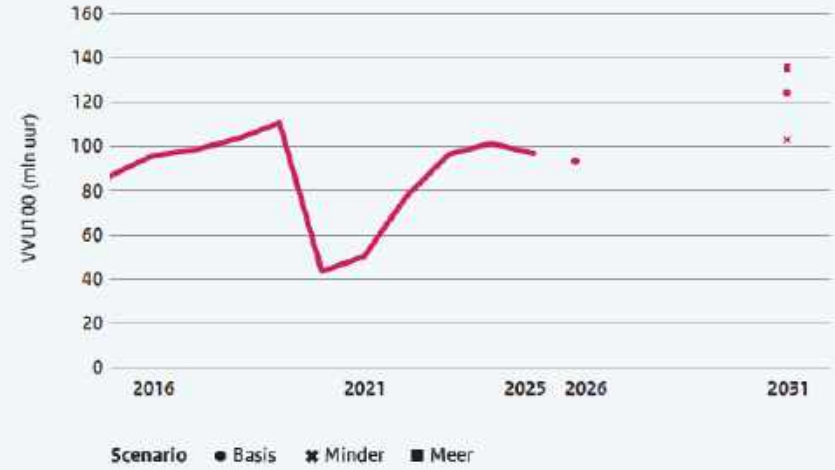
- We ramen een toename van het aantal voertuigverliesuren tussen 2025 en 2031. In het basis-scenario gaat het om een toename van 29% (figuur 5.3). In het meer-scenario loopt dit op tot 40%, in het minder-scenario gaat het om 6%.
  - Deze toenames zien we bij een relatief beperkte geraamde groei van het wegverkeer. Dit duidt erop dat het wegennet op de grenzen van zijn capaciteit zit.
- In de eerste 7 maanden van het jaar 2026 (januari tot en met juli) liggen de voertuigverliesuren nog onder het niveau van 2025. Het gaat om een afname van 3,6%.

Figuur 5.2 Ontwikkeling van de verkeersprestatie op Nederlands grondgebied, in totaal en op het hoofdwegennet (HWN)



Bronnen: CBS/Rijkswaterstaat (realisatie) en KiM (prognose)

Figuur 5.3 Ontwikkeling van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet



Bronnen: CBS/Rijkswaterstaat (realisatie) en KiM (prognose)

Ook hier zien we forse verschillen tussen de maanden: sommige zaten 14% onder het niveau van dezelfde maand een jaar terug (april); andere zaten hier juist 11% boven (juli). De raming voor het lopende jaar (2026) is daarmee behoorlijk onzeker.

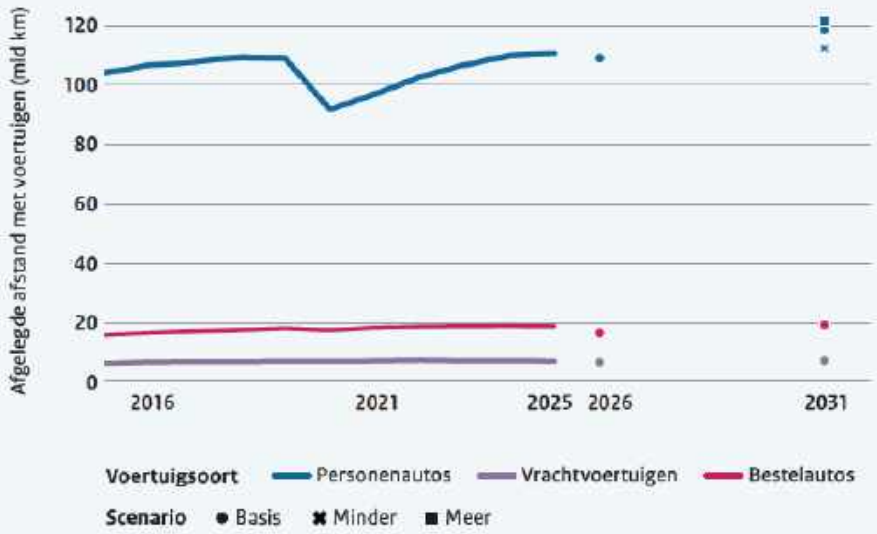
Een uitsplitsing naar personen- en vrachtverkeer

- We hebben de ramingen voor de totale verkeersprestatie op de weg uitgesplitst naar voertuigsoort. Daarvoor hebben we het personenverkeer, het bestelverkeer, en het zware vrachtverkeer van elkaar onderscheiden (figuur 5.4). Voor het personenverkeer maken we gebruik van 3 scenario's, voor het goederenvervoer (bestel- en vrachtwagens) van 1 scenario.
- Het personenverkeer groeit harder dan het vrachtverkeer. In het basis-scenario gaat het om 7% groei van het personenverkeer tegen 3% groei van zowel het bestelautoverkeer als het vrachtverkeer in 2031 ten opzichte van 2025.

Methode en onzekerheden

- Voor de raming van 2026 maken we gebruik van data over gerealiseerde ontwikkelingen op het hoofdwegennet tot en met juli 2026, die we van Rijkswaterstaat hebben ontvangen. We extrapoleren deze gegevens naar de resterende maanden van 2026. We gaan er voor het totale wegennet vanuit dat deze evenredig meegroeit.

Figuur 5.4 Ontwikkeling van de verkeersprestatie op Nederlands grondgebied, uitgesplitst naar voertuigsoort



Bronnen: CBS (realisatie), BasGoed en KiM (prognose)

5.5 Fiets

Verwachtingen voor 2031

- Voor 2031 verwachten we dat het fietsgebruik (gemeten in afgelegde afstand per fiets) 6% hoger is dan in 2025, het laatste jaar waarvoor een waarneming beschikbaar is (figuur 5.5). Het gebruik van de elektrische fiets neemt in die periode naar verwachting toe met ongeveer 35%.

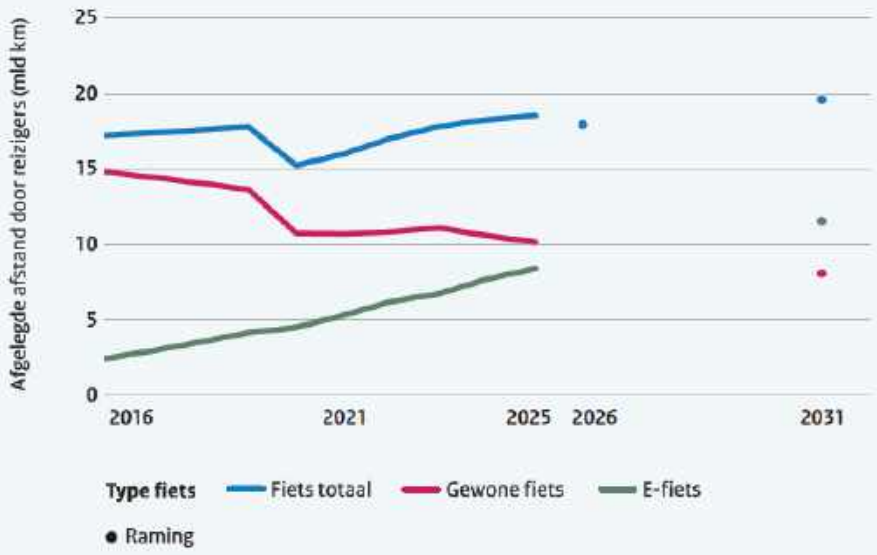
Verwachtingen voor 2026

- Voor 2026 verwachten we een kleine daling van het fietsgebruik met 3%. Deze daling zien we in de realisatiecijfers tot en met week 37 van 2026. We hebben geen aparte raming voor de ontwikkeling van het gebruik van de e-fiets.

Methode en onzekerheden

- Voor de raming van het totale fietsgebruik in 2031 maken we gebruik van een eigen model, gebaseerd op de trendmodellering van de CBS-verplaatsingsonderzoeken[20].
- Voor de raming van het fietsgebruik in 2026 maken we gebruik van monitordata voor de eerste 37 weken van 2026. Deze data zijn afkomstig uit het Nederlands Verplaatsingspanel dat is bewerkt door het DME-team van het ministerie van IenW.

Figuur 5.5 Ontwikkeling van het gebruik op Nederlands grondgebied van de fiets, onderscheiden naar totaal fiets, gewone fiets en elektrische fiets



Bronnen: CBS, RWS, KiM

20 Zie de bijlage voor een beschrijving van het model.

5.6 Openbaar vervoer

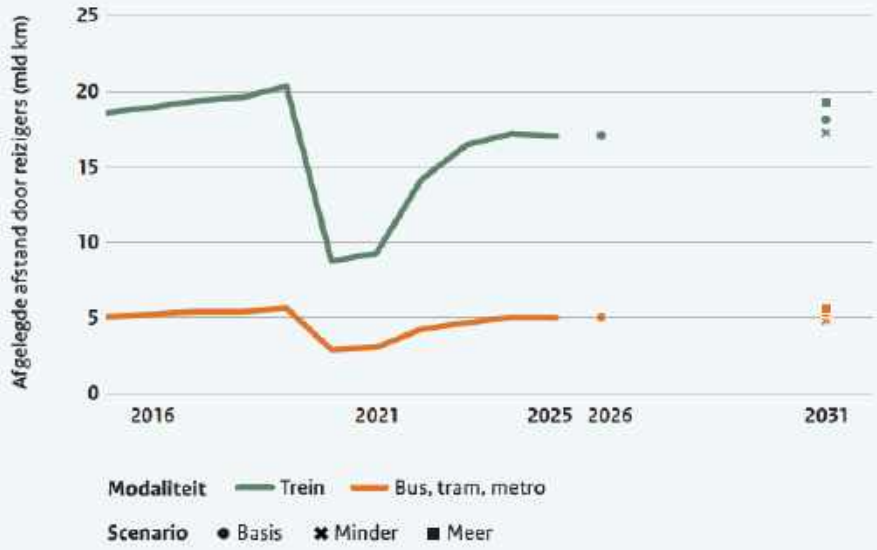
Verwachtingen voor 2031

- Voor de trein verwachten we dat reizigers in 2031 in het basis-scenario 6% meer afstand afleggen in vergelijking met 2025 (figuur 5.6). In het minder-scenario is de raming voor het treingebruik ruim 1% hoger dan in 2025. In het meer-scenario ramen we het treingebruik 13% hoger dan in 2025.
- Voor bus, tram en metro (btm) verwachten we dat reizigers in het basis-scenario in 2031 5% meer afstand afleggen dan in 2025 (figuur 5.6). In het minder-scenario is het btm-gebruik in 2031 juist 1% lager dan in 2025. In het meer-scenario is het gebruik van btm in 2031 10% hoger dan in 2025.
  - In de raming is rekening gehouden met de bezuiniging op de BDU die de VRA en MRDH treft (zie kader 5.1). Deze bezuiniging hebben we verwerkt als een tariefstijging van bijna 9% voor bus, tram en metro en een versobering van de dienstregeling met 8,5% voor bus en tram in VRA en MRDH. Dit geldt voor zowel het minder- als het basis-scenario.
  - We zien dit terug in een behoorlijk optimistischer raming van het btm-gebruik in het meer-scenario. Het is daarbij niet precies na te gaan welk deel van de hogere raming samenhangt met de BDU-korting, omdat het meer-scenario in meerdere opzichten optimistischer is, zoals in de bevolkingsomvang en de inkomens.

Verwachtingen voor 2026

- We zien dat het aantal instappers in het openbaar vervoer (trein en btm) in 2026 tot en met 19 juli licht is gegroeid ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar (bron: Translink open data). Het gaat om een stijging van 2,6%.
- In zowel 2025 als 2026 was er sprake van een aantal incidentele gebeurtenissen die invloed hadden op de realisatiereeks: onder andere de NAVO-top in 2025, landelijke ov-stakingen en sneeuwdagen maken dat het zuiver vergelijken van de realisaties in 2025 en in 2026 ingewikkeld is. De ontwikkeling in de tweede helft van 2026 ten opzichte van 2025 laat zich dan ook lastig voorspellen. We houden daarom vast aan een ingeschatte groei van 2,6%, maar geven wel mee dat deze raming onzeker is.

Figuur 5.6 Ontwikkeling van de prognose van het gebruik op Nederlands grondgebied van bus, tram en metro (btm) en trein



Toelichting: De realisatiecijfers zijn afkomstig van CROW (2026), De staat van het openbaar vervoer. Zowel in 2020, 2022 als in 2024 is het meetsysteem van een deel van de afgelegde afstand door treinreizigers gewijzigd. Daarnaast is in 2025 de nieuwe HRN-concessie gestart, die niet exact dezelfde reikwijdte heeft als de voorgaande HRN-concessie. Hierdoor zijn de cijfers tussen opeenvolgende jaren niet goed vergelijkbaar.

Bronnen: CROW (realisatie), RWS/KiM (raming)

Methode en onzekerheden

- De ramingen voor de middellange termijn voor het ov-gebruik zijn opgesteld met behulp van het Landelijk Modelsysteem (LMS). De uitkomsten van het LMS konden echter niet zonder meer gebruikt worden en zijn bijgesteld.[21]
  - Trein: De LMS-raming voor het treingebruik in 2031 wordt sterk beïnvloed door het opleidingsniveau. Het LMS is een langetermijnmodel. Op de middellange termijn veronderstellen wij dat de invloed van een hoger opleidingsniveau veel minder groot is. Wij hebben hiervoor de LMS-uitkomsten gecorrigeerd door het veronderstelde effect van het verhoogde opleidingsniveau niet mee te nemen in onze raming.
  - Bus, tram en metro: het basisjaar van het LMS is gekalibreerd op 2023. De onderliggende gedragsparameters zijn echter afgeleid op basis van gedrag dat is waargenomen in de jaren 2023 én 2024. In de realisatiecijfers zien we een forse groei tussen 2023 en 2024, mede veroorzaakt door een structurele verandering in het reisgedrag. Deze verandering zit dus wel deels in de gedrags-parameters, maar niet in de niveaus van het basisjaar. Daarom hebben we de ramingen naar boven bijgesteld.
- Voor de raming van 2026 maken we gebruik van de realisaties over het lopende jaar 2026, tot en met juli. Deze baseren we op gegevens van TransLink.

21 De uitkomsten die we presenteren moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden bekeken. Er is sprake van groter dan gebruikelijke onzekerheidsmarges.

5.7 Luchtvaart

Verwachtingen voor 2031

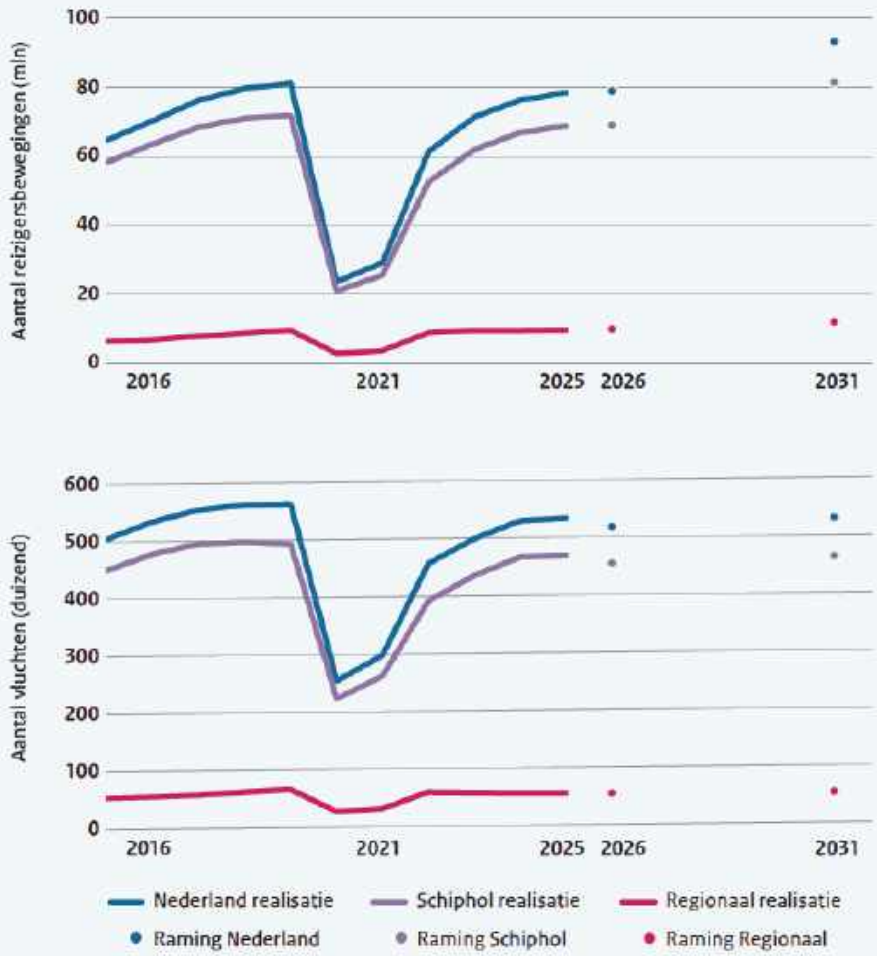
- Naar verwachting groeit het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens naar een kleine 93 miljoen in 2031 (figuur 5.7). Dat is een toename van 19,0% in vergelijking met 2025.
- Daarvan zullen in 2031 naar verwachting een kleine 81 miljoen passagiers via Schiphol reizen (18,3% meer dan in 2025) en bijna 12 miljoen via de regionale luchthavens (23,6% meer dan in 2025).
- De luchthavens kennen een plafond op het aantal vluchten.[22] Voor Schiphol, Eindhoven en Rotterdam-Den Haag zijn deze capaciteitsplafonds beperkend. De groei van het aantal passagiers op deze luchthavens komt daarmee na 2025 vrijwel volledig door een groei van het aantal passagiers per vlucht. Die groei ontstaat zowel dankzij grotere vliegtuigen met meer stoelen, als meer stoelen in bestaande toestellen en een hogere bezettingsgraad (gebruikte stoelen/beschikbare stoelen).

Verwachtingen voor 2026

- Tot en met augustus 2026 was het aantal passagiers op Schiphol iets lager dan in dezelfde periode in 2025, namelijk ongeveer 0,1%. Op de andere Nederlandse luchthavens laten de realisaties tot en met augustus 2026 een groei van het aantal passagiers zien ten opzichte van dezelfde periode in 2025 van 3,2%. Het aantal vluchten tot en met augustus 2026 laat een daling zien op Schiphol van 3,5% en stijging van het aantal vluchten van 0,3% op de andere Nederlandse luchthavens. Het verschil in het aantal vluchten op Schiphol in 2026 ten opzichte van 2025 is met name groot in januari en februari. In deze maanden zijn er veel vluchten geannuleerd (CBS, 2026d; NOS, 2026).
- In de periode maart tot en met augustus 2026 was op Schiphol het aantal passagiers 1,3% hoger dan in dezelfde periode in 2025 en het aantal vluchten 1,9% lager. Ook in deze periode is het aantal vluchten op Schiphol lager dan in dezelfde periode in 2025 door de oorlog in het Midden-Oosten (CBS, 2026d). Op de andere Nederlandse luchthavens is een groei van het aantal passagiers te zien in deze periode ten opzichte van 2025 van 2,8%, terwijl het aantal vluchten licht daalde met 0,4%.

22 De plafonds in 2031 zijn 478.000 voor Schiphol, 41.500 voor Eindhoven, 6.910 voor Groningen-Eelde, 19.000 voor Maastricht Aachen, en 18.000 voor Rotterdam-Den Haag. Hiermee komt het maximumaantal vluchten van Nederlandse vliegvelden uit op 563.410.

Figuur 5.7 Ontwikkeling van het aantal aankomende en vertrekkende passagiers (boven, in miljoen reizigersbewegingen) en het aantal vluchten (onder, in duizenden vluchten) op Nederlandse luchthavens van nationaal belang



NB. Regionale luchthavens betreft Eindhoven, Groningen Eelde, Maastricht Aachen, en Rotterdam-Den Haag.
Bron: CBS (realisatie), KiM/Significance (raming)

- Op basis hiervan ramen we dat het totaal aantal passagiers op Nederlandse luchthavens in 2026 uitkomt op bijna 79 miljoen passagiers, waarvan 69 miljoen op Schiphol en bijna 10 miljoen op regionale luchthavens. Dit betekent een groei in het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens van 0,7% ten opzichte van 2025. Voor Schiphol is de groei 0,4% en voor de regionale luchthavens is de groei 2,8%.
- We ramen dat het totaal aantal vluchten op Nederlandse luchthavens in 2026 uitkomt op circa 527.000 (-2,6% ten opzichte van 2025), waarvan ruim 463.000 op Schiphol (-3,0% ten opzichte van 2025) en ruim 63.000 op regionale luchthavens (-0,3% ten opzichte van 2025).

Methode en onzekerheden

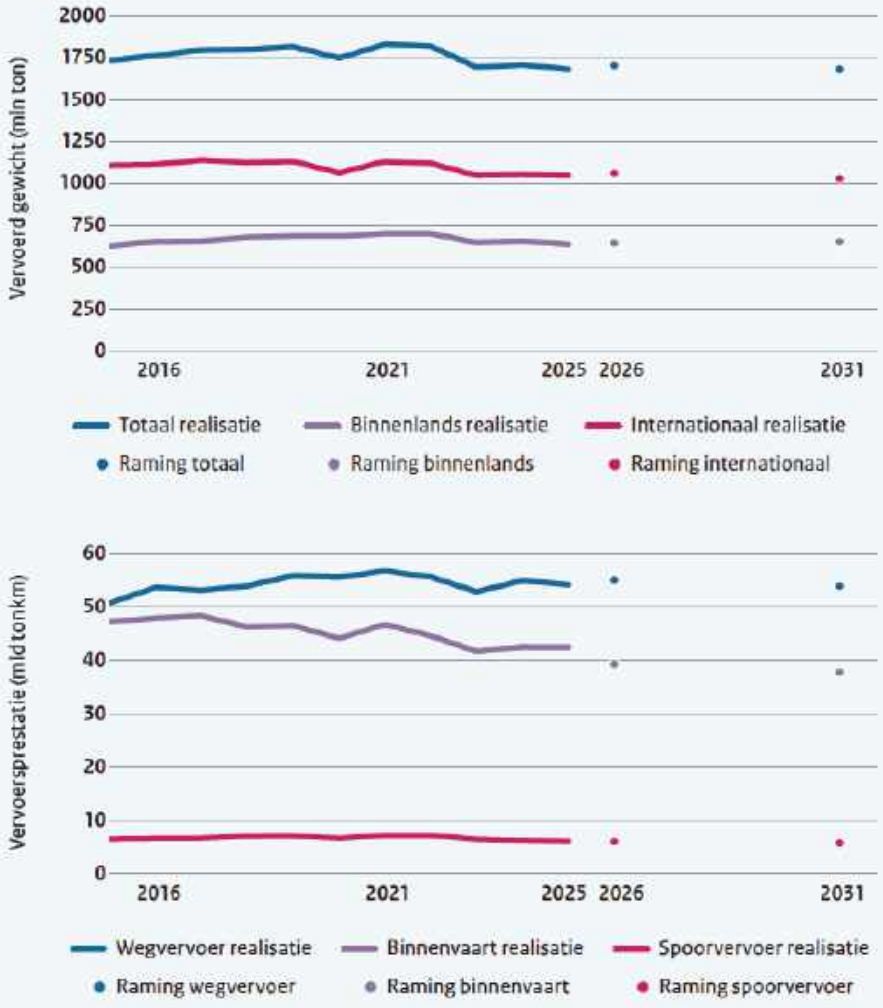
- De raming voor 2026 is gebaseerd op realisatie van het aantal passagiers tot en met augustus en een extrapolatie daarvan voor de laatste maanden van 2026 (CBS, 2026b). Hierbij zijn, door het hoge aantal annuleringen op Schiphol in januari en februari door het winterse weer, de realisaties van maart tot en met augustus gebruikt voor de extrapolatie voor de laatste maanden van 2026. Voor Rotterdam-Den Haag geeft dit een lichte overschrijding van het maximum toegestane aantal vluchten van 18.000. De raming voor deze luchthaven is, om aan dit plafond te voldoen, voor zowel het aantal vluchten als het aantal passagiers licht bijgesteld.
- Bij de toekomstverwachting voor 2031 is gebruik gemaakt van modelberekeningen die met het AEOLUS-model zijn gedaan voor de Referentieprognose 2025 (Significance, 2025). Deze zijn gebaseerd op de WLO 2025 (PBL, 2025), waarbij rekening is gehouden met enkele nieuwe beleidsuitgangspunten. Zo is in de Referentieprognose rekening gehouden met plafonds op het aantal vluchten op de luchthavens (zie voetnoot 22), is sprake van de introductie van een afstandsafhankelijke vliegbelasting in 2027, en gaat Luchthaven Lelystad niet open.
- De Referentieprognose 2025 kent 2 scenario's: een hoog en een laag scenario. Om tot ons basis-scenario te komen voor deze middellangetermijnprognose hebben we deze 2 scenario's gemiddeld, met daarbij oog voor de capaciteitsrestricties op luchthavens. In een ongerestricteerd scenario, dus zonder plafond op het aantal vluchten, ligt in 2031 het aantal vluchten op Schiphol, Eindhoven, en Rotterdam-Den Haag in zowel het hoge als lage scenario hoger dan het plafond. Dit betekent dat in het basis-scenario de plafonds in 2031 beperkend zijn en het aantal vluchten dat jaar gelijk is aan de plafonds. Om het verwachte aantal passagiers te bepalen is het gemiddelde genomen van het aantal passagiers per vlucht in het hoge gerestricteerde scenario en in het lage gerestricteerde scenario, en is dit gemiddelde vermenigvuldigd met het aantal vluchten.

5.8 Goederenvervoer

Verwachtingen voor 2031

- Voor de middellange termijn verwachten we dat in 2031 het vervoerd gewicht op Nederlands grondgebied ongeveer gelijk is aan dat in 2025, het laatste jaar waarvoor realisaties beschikbaar zijn (figuur 5.8). Het binnenlands vervoerd gewicht neemt toe met 2,9% en het internationale vervoerd gewicht neemt af met 1,7%.
- De vervoersprestatie op Nederlands grondgebied van het goederenvervoer (totaal van wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer) is naar verwachting ongeveer 5,2% lager dan in 2025.
- Het spoorgoederenvervoer krimpt in de periode 2025-2031 naar verwachting met 5,7%. De vervoersprestaties van het wegvervoer en de binnenvaart nemen in die periode af met 0,5% en 11,1% respectievelijk.
- De verwachte toename van het binnenlands vervoerd gewicht en de verwachte afname van de vervoersprestatie op Nederlands grondgebied impliceren dat de gemiddelde afstand op Nederlands grondgebied waarover het gewicht wordt vervoerd gaat afnemen. Dat gebeurt vooral bij het wegvervoer omdat spoorvervoer en binnenvaart voor het grootste deel internationale transporten betreffen.
- Voor de toekomst wordt met het model BasGoed een daling in zowel het vervoerd gewicht als de vervoersprestatie geraamd. Het algehele beeld is daarmee dat het goederenvervoer gaat krimpen. Ten opzichte van de ramingen van 2026 zien we richting 2031 een jaarlijkse daling van gemiddeld 0,3% en 0,6% voor respectievelijk het vervoerd gewicht en de vervoersprestatie. Bij de interpretatie van de ramingen is het belangrijk om rekening te houden met enige onzekerheid (zie kader 5.2).
- Een belangrijke onderliggende ontwikkeling is de verschuiving van het vervoer van droge bulk (onder andere kolen en ertsen) en vloeibare bulk (onder andere aardolie(producten)) naar het vervoer van containers. Zo neemt in de ramingen het vervoerd gewicht per container (binnenlands en internationaal) in de jaren tot 2031 naar verwachting toe met 0,9% per jaar, terwijl het totaal vervoerd gewicht met 0,3% per jaar krimpt. Het vervoerd gewicht van kolen en ertsen neemt naar verwachting met 5,5% per jaar af en voor het vervoer van aardolie(producten) is de afname 1,0% per jaar. Deze verschuiving betekent dat een krimp van het vervoerde gewicht niet per se ook een krimp van het aantal vervoersbewegingen betekent.

Figuur 5.8 Ontwikkeling op Nederlands grondgebied van het goederenvervoer (boven, in miljoen ton), onderscheiden naar binnenlands, internationaal en totaal vervoer, en per vervoerwijze (onder, in miljard tonkm)



Bron: CBS (realisaties), RWS/KiM (ramingen)

Verwachtingen voor 2026

- We verwachten dat in 2026 het totaal vervoerde gewicht met 1,4% stijgt ten opzichte van 2025 (figuur 5.8). Zowel het binnenlands als het internationale vervoerd gewicht neemt toe, met 1,5% en 1,4%, respectievelijk.
- Er is een toename in het vervoerde gewicht voor het wegvervoer (+1,6%), de luchtvracht (+10,2%), en de zeehavenoverslag[23] (+4,5%). Bij spoorgoederenvervoer (-2,3%) en de binnenvaart (-3,8%) is er een afname.
- De vervoersprestatie op Nederlands grondgebied laat in 2026 een daling zien van 2,3% ten opzichte van 2025. Er is daarnaast een verschuiving in de modal split: het aandeel wegvervoer en spoorgoederenvervoer stijgt met 2,1%-punt en 0,1%-punt, respectievelijk, ten koste van een daling van het aandeel binnenvaart van 2,2%-punt.
- In de maanden juli, augustus en september van 2026 was het effect van lage waterstanden op de binnenvaart duidelijk zichtbaar (CBS, 2026a; CBS, 2026c). Het vervoerd gewicht was in juli, augustus en september, respectievelijk, 9%, 19% en 16% lager dan in dezelfde maanden in 2025. In de overige maanden van 2026 (januari tot en met juni) was wel een stijging van het vervoerde gewicht van 6,3%. Op basis hiervan ramen we het vervoerd gewicht in 2026 op 320 miljoen ton, een afname van 3,8%.

Methode en onzekerheden

- De verwachtingen voor het goederenvervoer voor het lopende jaar 2026 baseren we op de gegevens die begin oktober 2026 beschikbaar waren. Het gaat om:
  - Het dashboard van snelle indicatoren goederenvervoer (CBS, 2026d).
    Het CBS heeft in het voorjaar van 2020 een dashboard met snelle indicatoren goederenvervoer opgesteld, die wekelijks geactualiseerd worden. Daardoor is inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de vervoersbewegingen, het overgeslagen en vervoerde gewicht en de vervoersprestatie van de verschillende vervoerwijzen.
  - De CBS-statistiek over de binnenvaart (CBS, 2026a).
  - De CBS-statistiek over de luchtvracht (CBS, 2026b).
- Voor de raming voor 2026 extrapoleren we de laatste maanden van 2026 op basis van de beschikbare data van 2026. Voor binnenvaart vergelijken we de ontwikkeling van 2026 met 2018 in plaats van 2025. In 2018 was er ook sprake van laag water, waardoor we deze ontwikkeling representatiever achten vergeleken dan 2025.
  Voor de raming van en oktober zijn de realisaties van juli tot en met september gebruikt (periode met lage waterstanden). Voor de raming van november en december zijn de realisaties van januari tot en met juni gebruikt.
- We baseren de verwachting voor het goederenvervoer voor 2031 voor alle stromen behalve luchtvracht, op de jaarlijkse groeiverwachting die het model BasGoed genereerde in de MLT-raming van 28 april 2026 voor de periode 2018-2031 (RWS, 2026). Deze groeiverwachting is toegepast op de raming voor 2026 per vervoerwijze en goederenstroom. De aannames, uitgangspunten en modelinstellingen zijn uiteengezet in RWS (2026).
- Voor de luchtvrachtraming voor 2031 baseren we ons op de verwachte groei volgens het AEOLUS-model (zie paragraaf 5.7). Deze groei is toegepast op de verwachting voor 2026. Luchtvracht omvat minder dan 0,1% van het totale vervoerde gewicht.

23 De sluiting van de Straat van Hormuz heeft niet geleid tot een daling van de zeehavenoverslag in Nederland, maar juist tot een stijging. Door de afname van de olie(producten) die via de Straat van Hormuz worden vervoerd, zijn er meer olie(producten) geïmporteerd vanuit andere delen van de wereld. Hierdoor steeg de overslag van olie(producten) in de Haven van Rotterdam met 4,7% (Port of Rotterdam, 2026).

Kader 5.2 Onzekerheid in ramingen voor de korte en middellange termijn

In figuur 5.9 is de ontwikkeling van het totale vervoerd gewicht op Nederlands grondgebied weergegeven. Dit bevat dus het wegvervoer, de binnenvaart, het spoorgoederenvervoer, de luchtvracht, en de zeevracht. De realisaties, de raming voor 2026, en de raming voor 2031 op basis van de raming voor 2026 komen overeen met de realisaties en ramingen voor het totaal vervoerd gewicht uit figuur 5.8. De figuur laat zien dat er veel variabiliteit zit in het totaal vervoerd gewicht over de jaren. Zo varieerde de omvang van het goederenvervoer het afgelopen decennium van ongeveer 1680 miljoen ton tot ongeveer 1830 miljoen ton. Deze schommelingen maken het lastig om ramingen te maken voor de middellange termijn.

Voor onze raming op de middellange termijn maken we gebruik van de raming voor de gemiddelde groei per jaar uit BasGoed (RWS, 2026). Voor 2031 wordt een krimp van de omvang van het goederenvervoer verwacht. We passen deze ontwikkeling toe op de raming van het lopende jaar, 2026. Hierdoor ramen we een totaal vervoerd gewicht van 1683 miljoen ton in 2031. Doordat we voor 2026 een stijging van de omvang van het goederenvervoer ramen, betekent dit dat we voor 2031 een vergelijkbare omvang ramen als in 2025, toen de omvang van het goederenvervoer 1682 miljoen ton bedroeg.

De raming voor de middellange termijn is echter sterk afhankelijk van het referentiepunt. Wanneer we de realisatie van 2025 als startpunt gebruiken, zou de raming voor 2031 uitkomen op ongeveer 1656 miljoen ton en daarmee op een krimp van 1,6% ten opzichte van 2025. Wanneer we de trend in het vervoerd gewicht in de periode 2015-2025 gebruiken, zou de raming voor 2031 uitkomen op ongeveer 1.702 miljoen ton en daarmee op een groei van 1,2% ten opzichte van 2025.

Ook het ramen van het lopende jaar 2026 gaat gepaard met onzekerheden. Voor de ramingen van het lopende jaar maken we gebruik van de informatie die op dat moment over het lopende jaar beschikbaar is. Dit betekent voor de binnenvaart dat we data hebben tot en met september, voor de luchtvaart tot en met augustus, voor de zeevaart

Figuur 5.9 Realisatie en raming van het totaal vervoerd gewicht

Bron: CBS (realisatie), RWS/KiM (ramingen)



en het spoorvervoer tot en met week 39, en voor het wegvervoer tot en met week 37. We gaan er in de ramingen vanuit dat de rest van 2026 een soortgelijke trend laat zien als in het vorige jaar, 2025.[24] Hierbij wordt rekening gehouden met gebeurtenissen die tot op heden hebben plaatsgevonden die invloed kunnen hebben op de raming. Zo is er bijvoorbeeld in de raming van de binnenvaart gecorrigeerd voor de lage waterstanden in juli, augustus en september 2026. Onvoorziene gebeurtenissen in de toekomst kunnen wij echter niet meenemen. Hierdoor is er ook onzekerheid in de raming van 2026. Deze onzekerheid heeft ook gevolgen voor de raming van 2031.

24 Voor de binnenvaart vergelijken we de ontwikkeling met 2018 in verband met de lage water standen.

Referenties

4Cast (2026). *Mobiliteitsprognoses voor het Toekomstbeeld KiM 2026*. Leiden: 4cast. Te vinden via: https://open.rijkswaterstaat.nl/

CBS (2025). *Kernprognose 2025-2070: 20,6 miljoen inwoners verwacht in 2070*. Geraadpleegd op 15 oktober 2026 via https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2025/kernprognose-2025-2070-20-6-miljoen-inwoners-verwacht-in-2070.

CBS (2026a). CBS statline, Binnenvaart; goederenvervoer, vervoerstroom, soort lading. Geraadpleegd op 13 oktober 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85528NED/table?ts=1788965308142.

CBS (2026b). CBS statline, Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang. Geraadpleegd op 30 september 2026. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?ts=1705584849251.

CBS (2026c). *Goederenvervoer binnenvaart in augustus bijna 19 procent lager door droogte*. Geraadpleegd op 9 september 2026. https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/37/goederenvervoer-binnenvaart-in-augustus-bijna-19-procent-lager-door-droogte.

CBS (2026d). *Minder luchtvaartpassagiers eerste kwartaal door winters weer en oorlog Midden-Oosten*. Geraadpleegd op 9 september 2026. https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/21/minder-luchtvaartpassagiers-eerste-kwartaal-door-winters-weer-en-oorlog-midden-oosten.

CBS (2026e). *Tabellen snelle indicatoren goederenvervoer*. Geraadpleegd op 9 september 2026. https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2020/22/tabellen-snelle-indicatoren-goederenvervoer.

CPB (2026a). *Centraal Economisch Plan (CEP)* 2026. Den Haag: Centraal Planbureau.

CPB (2026b). *Concept-Macro Economische Verkenning (cMEV) 2027*. Den Haag: Centraal Planbureau.

CPB (2026c). *Macro Economische Verkenning (MEV) 2027*. Den Haag: Centraal Planbureau.

CROW (2025). *Staat van het openbaar vervoer 2024*. https://www.staatvanhetov.nl/mosaic/staat-van-het-ov/.

CROW (2026). *Staat van het openbaar vervoer 2025*. https://www.staatvanhetov.nl/mosaic/staat-van-het-ov/.

FIN (2026). Miljoenennota 2027 (Kamerstuk 37 020, nr. 1). Den Haag: Ministerie van Financiën. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2026/09/15/miljoenennota-2027.

IenW (2025a). Besluit tot wijziging van de Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2030 in verband met de stijging van de NS-tarieven in 2025-2029. IENW/BSK-2025/262863.

IenW (2025b). Kamerbrief over gevolgen lagere vergoeding Studenten OV-reisproduct (SOV) voor BDU en financiële situatie NS. IENW/BSK-2025/73056. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

IenW (2025c). MIRT overzicht 2026. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. https://open.overheid.nl/documenten/3f628b3d-1389-4d2d-b37a-5853a52a9f08/file.

NOS (2026). *Schiphol annuleert groot aantal vluchten vanwege sneeuw*. Geraadpleegd op 9 september 2026. https://nos.nl/artikel/2602468-schiphol-annuleert-groot-aantal-vluchten-vanwege-sneeuw.

OCW (2026). *Referentieraming OCW 2026*. Den Haag: Ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

PBL (2025). *Toekomstverkenning WLO*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving & Centraal Planbureau.

Port of Rotterdam (2026). *Rotterdamse haven blijft veerkrachtig in onzekere wereld*. Geraadpleegd op 2 oktober 2026. https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/rotterdamse-haven-blijft-veerkrachtig-onzekere-wereld.

Rijksoverheid (2026). *Minister Karremans streeft naar opening Lelystad Airport in oktober 2027*. Geraadpleegd op 28 september 2026. https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/04/17/minister-karremans-streeft-naar-opening-lelystad-airport-in-oktober-2027.

Rijksoverheid (n.d.). *Plannen kabinet voor belasting op brandstof, vliegbelasting en reiskostenvergoeding*. Geraadpleegd op 28 september 2026. https://www.rijksoverheid.nl/themas/belastingen-uitkeringen-en-toeslagen/belastingplan/plannen-kabinet-voor-belasting-op-brandstof-vliegbelasting-en-reiskostenvergoeding.

Rijkswaterstaat (2025). *Referentieprognoses 2025*. Geraadpleegd op 14 oktober 2026. https://open.rijkswaterstaat.nl/zoeken/@296904/referentieprognoses-2025-nrm-lms/

Rijkswaterstaat (2026). *Rapportage resultaten prognoses 2023 en MLT 2031-2023*. Versie 0.2, 28 april 2026. Den Haag: Rijkswaterstaat. Te verkrijgen via https://www.basgoed.nl/publicaties/.

Significance (2025). *AEOLUS luchtvaartreferentieprognoses 2025*. Den Haag: Significance.

Tweede Kamer (2026). Lijst van vragen en antwoorden over de brief van de informateur mw. R.M. Letschert ter aanbieding van het coalitieakkoord 2026-2030 'Aan de slag. Bouwen aan een beter Nederland' (Kamerstuk 36848, nr. 55). Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

070 456 1965
Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

November 2026

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: KiM (2026), *Kerncijfers Mobiliteit 2026*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Link naar de publicatie
https://doi.org/10.82230/KiM.MB2601

Projectcoördinatie
Bescherming van persoonlijke levens

Redactie
Bescherming van persoonlijke levenssfeer

Auteurs per thema
Bescherming van persoonlijke levenssfeer (Hoofdstuk 1)
Bescherming van persoo (Hoofdstuk 2)
Bescherming van persoonlijk (Hoofdstuk 3)
Bescherming van persoonlijke leve (Hoofdstuk 4)
Bescherming van persoonlijke levenssfeer (Hoofdstuk 5)

Vormgeving en opmaak
DDK

Projectnummer
MB2601