



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

Notitie

Anne Durand, Mathijs de Haas en Floor Verheij

Oktober 2025

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

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.

Hoofdboodschap

Vrijwel iedereen in Nederland ervaart dagelijks hoe essentieel het is om van A naar B te kunnen komen. Inwoners van Nederland geven hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij hun gewenste bestemmingen kunnen bereiken gemiddeld een rapportcijfer van 8,1. Tegelijkertijd zien zij dat er maatschappelijke problemen zijn op het gebied van verkeer en vervoer. Vooral de betaalbaarheid van het ov en de agressie op de weg en in het ov vinden zij een probleem. Daarnaast ondervindt een deel van de Nederlanders in het eigen leven verschillende problemen op het gebied van mobiliteit. Zo geeft 1 op de 11 inwoners meer geld uit aan verplaatsingen dan zij zich eigenlijk kunnen veroorloven, voelt 4 op de 10 zich wel eens sociaal onveilig tijdens het reizen en kan 1 op de 9 inwoners weleens een werklocatie, onderwijslocatie, ziekenhuis, huisarts of supermarkt niet goed bereiken.

Deze notitie geeft inzicht in hoe inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aankijken. De bedoeling is om met dit inzicht het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid te voeden. We baseren ons op bevindingen uit relevante en recente studies, en analyses van zowel het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN) van het CBS uit 2024 en een eigen dataverzameling via het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) uit augustus 2025.

Betaalbaarheid van het ov en agressie grootste maatschappelijke problemen rond mobiliteit in Nederland

Uit ons onderzoek blijkt dat inwoners uiteenlopende uitdagingen zien binnen mobiliteit en bereikbaarheid, zoals (sociale) veiligheid en betaalbaarheid. Niet iedereen vindt alle uitdagingen een even groot probleem. Onder meer eigen voorkeuren en ervaringen, actualiteiten en de normen en waarden die men belangrijk vindt, spelen hierbij een rol.

Het vaakst vinden inwoners van Nederland de *kosten van het ov* (61%), *agressie in het ov* (58%) en *agressie op de weg* (49%) een (zeer) groot probleem voor de maatschappij (figuur H.1). Een deel van de bevolking heeft hier ook in directe zin mee te maken. Ongeveer 1 op de 11 Nederlanders geeft namelijk meer geld uit aan verplaatsingen dan zij zich eigenlijk kunnen veroorloven. Voor 16% tot 20% (voor respectievelijk de bus, tram of metro en de trein) van de inwoners van Nederland is het moeilijk om met het ov te reizen vanwege de kosten. Daarnaast voelen ongeveer 4 op de 10 inwoners zich wel eens (sociaal) onveilig bij het reizen per auto, ov, fiets of te voet.

Figuur H.1 Mate waarin inwoners van Nederland verschillende uitdagingen rond verkeer en vervoer in Nederland een probleem voor de maatschappij vinden



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Kwesties rond autogebruik worden relatief vaak als grootste problemen in het eigen leven ervaren

Er is een verschil tussen wat inwoners van Nederland een probleem vinden voor de maatschappij en de problemen die zij in hun persoonlijke leven ondervinden. Wanneer gevraagd wordt welke uitdagingen zij voor zichzelf als grootste ervaren, wordt de top 5 vrijwel volledig gedomineerd door kwesties rond autogebruik (figuur H.2). Dit betreft agressie op de weg, autokosten, parkeerkosten en files. Kosten van het openbaar vervoer vult de top 5 aan. Wanneer mensen iets als een probleem ervaren voor hun eigen leven hoeft dat overigens niet altijd te betekenen dat zij hier ook direct hinder van ondervinden. Zij kunnen dit ook als probleem ervaren omdat het botst met de normen en waarden die zij nastreven.

Dat kwesties rond autogebruik in Nederland relatief vaak persoonlijk als grootste problemen worden ervaren, kunnen we verklaren door de populariteit van de auto. Bijna 70% van de afgelegde afstand in Nederland wordt met de auto afgelegd. Maatschappelijk gezien vinden mensen autokosten en files een minder groot probleem, wat erop wijst dat veel mensen hier individueel hinder van hebben, maar andere problemen maatschappelijk urgenter vinden. Het omgekeerde geldt ook. Kwesties als fietsdiefstal en de beschikbaarheid van openbaar vervoer worden maatschappelijk als grotere problemen ervaren dan persoonlijk.

Overigens is het belangrijk om te beseffen dat de mate waarin een kwestie als probleem wordt aangemerkt niet altijd samenvalt met de feitelijke impact. Vraagstukken die slechts door een klein deel van de bevolking als probleem worden

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

ervaren – zoals de toegankelijkheid van het ov of de betrouwbaarheid van doelgroepenvervoer – kunnen juist voor deze groep een zeer grote invloed hebben op het dagelijks leven.

Figuur H.2 Aandeel inwoners van Nederland dat verschillende uitdagingen rond verkeer en vervoer in Nederland als grootste probleem voor zichzelf ervaart (maximaal 3 antwoorden mogelijk)



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Betaalbaarheid en duurzaamheid grootste problemen rond internationale reizen

Ook rond internationale reizen vindt een deel van de inwoners van Nederland dat bepaalde vraagstukken een (zeer) groot probleem voor de maatschappij zijn. De uitstoot van vliegverkeer wordt het vaakst genoemd als (zeer) groot maatschappelijk probleem, gevolgd door de kosten van internationale trein- en vliegtickets. Daarbij vindt een deel van de Nederlanders vliegtickets te duur, terwijl een ander deel deze juist te goedkoop vinden. Op individueel niveau worden kosten vaker als probleem ervaren dan de uitstoot van vliegverkeer.

Ondanks problemen algemene tevredenheid over eigen mobiliteit en bereikbaarheid

Ondanks dat inwoners van Nederland verschillende problemen zien rond verkeer en vervoer, geven zij hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij hun gewenste bestemmingen kunnen bereiken gemiddeld een rapportcijfer van 8,1. Ongeveer 9 op de 10 (89%) vindt de bereikbaarheid van de door hen gewenste activiteiten goed en een iets kleiner deel (85%) kan alle gewenste activiteiten uitvoeren.

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

Een kleiner deel van de bevolking is beduidend minder tevreden. Zo geeft ongeveer 1 op de 20 inwoners de huidige reismogelijkheden en de bereikbaarheid een rapportcijfer van 5 of minder. Ongeveer 1 op de 9 inwoners van Nederland (11,5%) kan weleens een werklocatie, onderwijslocatie, ziekenhuis, huisarts of supermarkt niet goed bereiken. Relatief vaak komt dat omdat zij de reis met het ov onhandig of moeilijk vinden, of omdat zij niet over eigen vervoer beschikken.

Sommige van de eerdergenoemde problemen, zoals betaalbaarheid, hebben invloed op de bereikbaarheid. In welke mate dit speelt, hangt af van uiteenlopende factoren: persoonlijke omstandigheden (zoals financiële beperkingen, gezondheidsklachten, werkloosheid, beperkte digitale en taalvaardigheden, enzovoort), welke vervoerwijzen een optie zijn, het sociale netwerk, de woonlocatie en welke voorzieningen in de buurt zijn.

Verkeer en vervoer vaak niet belangrijkste maatschappelijke thema voor burgers

Het is goed om de inzichten uit deze notitie in breder perspectief te zien. Hoewel er uitdagingen zijn op het gebied van verkeer en vervoer, beschouwt slechts 3% van de Nederlanders dit als 1 van de 3 belangrijkste maatschappelijke problemen. Veel vaker worden de woningmarkt (58%), immigratie en integratie (34%), normen en waarden (28%) en gezondheid en zorg (28%) genoemd.

Tegelijkertijd hangen deze thema's vaak samen met mobiliteit. Zo brengen bijvoorbeeld uitdagingen op *de woningmarkt* (zoals de woningbouwopgave) ook mobiliteitsuitdagingen met zich mee. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van nieuwe woningen en aan de extra mobiliteit die ontstaat doordat mensen verder moeten reizen voor een geschikte woning.

Toepassing van deze inzichten

Met deze notitie geeft het KiM inzicht in de beleving en opvattingen van burgers met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid. Deze signalen zijn een belangrijke bron van informatie voor beleids- en politieke keuzes. Inzicht hierin kan ervoor zorgen dat beleid beter aansluit bij de leefsituatie en daarmee op meer draagvlak van burgers kan rekenen. Hoewel deze signalen van burgers belangrijk zijn, zijn ze niet de enige bron van informatie of sturing voor beleid of politiek. Deze inzichten moeten worden afgewogen, tegen andere kennisbronnen, actuele politieke prioriteiten en juridische kaders.

Inhoud

Hoofdboodschap 3

Inhoud 7

1 Inleiding 8

- 1.1 Aanleiding van deze notitie 8
- 1.2 Doel 8
- 1.3 Aanpak 9
- 1.4 Definities 10
- 1.5 Over de interpretatie en de toepassing van onze resultaten 10
- 1.6 Leeswijzer 10

2 Het maatschappelijke perspectief 12

- 2.1 Probleemgebieden in de Nederlandse samenleving 12
- 2.2 Problemen rond verkeer en vervoer 13
 - 2.2.1 Probleemgebieden rond mobiliteit binnen Nederland 14
 - 2.2.2 Probleemgebieden rond internationaal reizen 15

3 Het individuele perspectief 18

- 3.1 Algemene beleving van bereikbaarheid en mobiliteit 18
- 3.2 Beleving van bereikbaarheid en mobiliteit voor specifieke bestemmingen 20
- 3.3 Geografische verschillen in de beleving van mobiliteit en bereikbaarheid 22
- 3.4 Attitudes over vervoerwijzen 23
- 3.5 Probleemgebieden rond verkeer en vervoer 25
 - 3.5.1 Probleemgebieden rond mobiliteit binnen Nederland 26
 - 3.5.2 Probleemgebieden rond internationaal reizen 32

Referenties 34

Bijlage A Het reisgedrag en de bereikbaarheid van Nederlanders 38

Colofon 43

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van deze notitie

Vrijwel iedereen in Nederland ervaart dagelijks hoe essentieel het is om van A naar B te kunnen komen. Of het nu gaat om jongeren die naar school gaan, werknemers die onderweg zijn naar hun werk, of recreanten die eropuit trekken in hun vrije tijd: hoe we ons (kunnen) verplaatsen en waar naartoe raakt ieder van ons. Mobiliteit is dan ook een onderwerp dat regelmatig terugkomt in gesprekken: over files en treinvertragingen, stijgende parkeerkosten, de populariteit van elektrische fietsen en fatbikes, of over de keuze tussen een vlieg- en een autovakantie. Binnen de samenleving bestaan uiteenlopende opvattingen en verwachtingen over mobiliteit, die bovendien sterk kunnen verschillen per doelgroep en levensfase.

Deze alledaagse en uiteenlopende ervaringen met mobiliteit vinden plaats tegen de achtergrond van grote maatschappelijke veranderingen. Bevolkingsgroei, de woningbouwopgave en klimaat- en energiedoelstellingen zullen impact hebben op de manier waarop we ons de komende jaren (kunnen) verplaatsen. Tegelijkertijd is er sprake van een grote onderhoudsopgave voor onze infrastructuur, die nu en in de komende jaren effect heeft op ons mobiliteitssysteem. Daarnaast klinkt vanuit verschillende regio's de roep om meer aandacht, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van krimpgebieden. Deze samenloop van ontwikkelingen zet ons mobiliteitssysteem onder druk.

Deze ontwikkelingen hebben invloed op hoe burgers zich verplaatsen en hun mobiliteit en bereikbaarheid ervaren. Het is daarom belangrijk om hun perspectieven mee te nemen bij het vormgeven van beleid en het maken van politieke keuzes. Ruimte maken voor burgerperspectieven is des te belangrijker in de huidige maatschappelijke context waarin een groeiende groep burgers het gevoel heeft dat hun leefwereld en zorgen onvoldoende worden meegenomen in besluitvorming (Miltenburg et al., 2024; Vrooman et al., 2023). Dit signaal gaat niet specifiek over mobiliteitsbeleid maar heeft een bredere maatschappelijke strekking. In deze context is het belangrijk dat bij politieke keuzes en beleidsvorming niet alleen wordt gekeken naar objectief gedrag, maar ook naar opvattingen en subjectieve ervaringen (of *belevingen*) van burgers (van Oudenhoven-van der Zee, 2024). Beleid maakt hier steeds vaker ruimte voor, bijvoorbeeld via de Omgevingswet of met het recent verschenen rapport Bereikbaarheid op Peil (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025).

1.2 Doel

Met het oog op de hiervoor genoemde uitdagingen en met de coalitieonderhandelingen voor een nieuw kabinet in het vooruitzicht, beogen we met deze notitie een actueel beeld te geven van **hoe inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aankijken**. Dit om de invulling van het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid te voeden met inzichten van burgers.

De focus van deze notitie ligt niet alleen op mobiliteit, maar ook op bereikbaarheid. Bereikbaarheid is het gemak waarmee we activiteiten of bestemmingen binnen een redelijke reistijd, tegen redelijke kosten of zonder al te veel moeite kunnen bereiken (Hamersma et al., 2023). Bereikbaarheid is wat anders dan mobiliteit. Mobiliteit gaat over verplaatsingen en afgelegde afstanden. Mobiliteit is daarmee een 'vehikel' voor bereikbaarheid. Naast mobiliteit draagt *nabijheid* bij aan bereikbaarheid, via de ruimtelijke ordening en de beschikbare bestemmingen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025). Hoe de bereikbaarheid van een bestemming wordt ervaren,

heeft dus niet alleen te maken met het mobiliteitssysteem zelf. In deze notitie ligt de focus wel meer op de mobiliteitscomponent van bereikbaarheid, dan op de ruimtelijke component. Daarnaast kunnen andere factoren, zoals ervaringen, voorkeuren en behoeften, invloed hebben op de beleving van bereikbaarheid.

We beperken ons hierbij tot de mobiliteit en bereikbaarheid van personen. Mobiliteit en bereikbaarheid raken direct aan individuele vrijheid, sociale participatie, kansgelijkheid en de kwaliteit van leven, aspecten die voor burgers van groot belang zijn. Goederenmobiliteit kan hier ook aan bijdragen, bijvoorbeeld via online boodschappen doen of winkelen en thuis laten bezorgen, maar ook via intermediaire leveringen tussen schakels in de productieketen en de bevoorrading van winkels. We hebben er echter voor gekozen om dit buiten beschouwing te laten.

1.3 Aanpak

In deze notitie verzamelen we de meest recente inzichten over belevingen en opvattingen rondom mobiliteit en bereikbaarheid van de inwoners van Nederland. Daarvoor baseren we ons op bevindingen uit relevante en recente studies, en uit analyses van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN) van 2024¹ en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) (eigen dataverzameling in augustus 2025). De studies die we gebruiken zijn wetenschappelijke artikelen, KiM-rapporten en andere openbare onderzoeksrapporten of peilingen die te maken hebben met de beleving van mobiliteit en/of bereikbaarheid onder inwoners van Nederland. We hebben zowel kwantitatieve als kwalitatieve onderzoeken geraadpleegd. We hebben met name documenten uit 2023, 2024 en 2025 verzameld.

Met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) deden we vragenlijstonderzoek. Het MPN is een panel van het KiM, waarmee sinds 2013 een vaste groep huishoudens en huishoudleden door de tijd wordt gevolgd (Hoogendoorn-Lanser et al., 2015). In de periode van 8 augustus 2025 tot en met 18 augustus 2025 werd een representatieve steekproef van het MPN van 16 jaar en ouder gevraagd om mee te doen aan ons vragenlijstonderzoek. Deze vragenlijst is opgezet om de leemtes die we in de literatuur zagen te vullen, en bestaande kennis te actualiseren. Om te corrigeren voor kleine onder- en oververtegenwoordigingen in onze netto steekproef (N=2189) hebben we weegfactoren toegepast. Hiermee is onze steekproef representatief voor de Nederlandse bevolking van 16 jaar en ouder in termen van geslacht, opleidingsniveau, leeftijd, werksituatie, gezinssamenstelling, huishoudgrootte en stedelijkheid. Omdat het MPN een panel is, beschikken we al over veel informatie over de panelleden. Een deel van de analyses in deze notitie is gebaseerd op gegevens die we in het najaar van 2024 hebben verzameld. Dit betreft dezelfde groep respondenten dat ook in augustus 2025 de vragen heeft beantwoord².

Als onderdeel van het nationaal verplaatsingsonderzoek ODiN (Onderweg in Nederland) verzamelt het CBS gegevens over ervaren bereikbaarheidsproblemen. Deze gegevens hebben wij geanalyseerd voor deze notitie. We gebruiken de gegevens uit 2024 (CBS, 2025b). Dit onderzoek is representatief voor de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder (de vragen van het ODiN die we analyseren worden alleen aan 15-plussers gesteld).

¹ Het ODiN 2024 bevat een onverwachte methodebreuk in de gegevens afkomstig uit de reisdagboekjes waarin respondenten het reisgedrag rapporteren, die ten tijde van het schrijven van deze notitie nog niet is gecorrigeerd. Daarom gebruikt het KiM die gegevens niet voor haar onderzoeken en publicaties. Die methodebreuk is niet aanwezig in de gegevens afkomstig uit de vragenlijst die hoort bij het ODiN 2024, die worden gebruikt voor deze notitie.

² De 2189 respondenten zijn afkomstig uit 1446 unieke huishoudens. Omdat er waarschijnlijk sprake is van afhankelijkheden tussen huishoudleden, bestaat het risico dat sommige inzichten vertekend worden doordat we meerdere respondenten uit hetzelfde huishouden hebben. Wanneer we random 1 persoon per huishouden selecteren, komt hetzelfde beeld uit de analyses. De resultaten in deze notitie zijn daarom gebaseerd op alle 2189 respondenten.

1.4 Definities

In deze notitie hanteren we afwisselend de termen **inwoners van Nederland** en **Nederlanders**. Met 'Nederlander' doelen we op inwoners van Nederland, ongeacht hun nationaliteit. Omdat een groot deel van de resultaten gebaseerd is op het MPN, hebben deze termen doorgaans betrekking op personen van 16 jaar en ouder. In gevallen waar dit niet van toepassing is, wordt dit expliciet in de tekst aangegeven. We hanteren ook de termen **verkeer en vervoer** en **mobiliteit** afwisselend.

1.5 Over de interpretatie en de toepassing van onze resultaten

Met deze notitie bieden we inzichten in hoe mensen denken over uiteenlopende thema's rond mobiliteit en bereikbaarheid. Het gaat hier om opvattingen en de beleving van burgers. Bij het toepassen van inzichten uit een degelijk onderzoek zijn er wel aandachtspunten, zoals verwoord door de Kluzenaar et al. (2025):

"De publieke opinie is geen eenduidig gegeven, maar is samengesteld uit verschillende meningen en belangen, en verandert in de tijd. Opvattingen van mensen worden door verschillende factoren beïnvloed (bv. door de zichtbaarheid en voelbaarheid van problemen in het hier en nu en door discussies over maatschappelijke problemen in politiek en media). Het is de taak van de politiek om de verschillende belangen en wensen binnen de publieke opinie af te wegen, in samenhang met actuele politieke prioriteiten, wetten en verdragen, en wetenschappelijke inzichten. Bij het maken van politieke keuzes kan de publieke opinie daarom nooit de enige bron van sturingsinformatie zijn." (pp. 5-6).

Beter rekening houden met zorgen en verwachtingen van burgers in de ontwikkeling van beleid, vergroot wel de kans dat beleid beter aansluit bij de leefsituatie en daarmee op meer steun van burgers kan rekenen. Dat kan de effectiviteit van beleid vergroten (van Oudenhoven-van der Zee, 2024).

1.6 Leeswijzer

De inhoud van deze notitie geven we in Figuur 1.1 schematisch weer. In hoofdstuk 2 gaan we in op het maatschappelijke perspectief. Daarbij richten we ons zowel op wat inwoners van Nederland in algemene zin zien als probleemgebieden in de Nederlandse samenleving als op specifieke problemen binnen het thema verkeer en vervoer. In hoofdstuk 3 gaan we in op hoe inwoners hun eigen mobiliteit en bereikbaarheid beleven, tegen wat voor problemen ze daarbij aanlopen en hoe dit verschilt tussen mensen. In bijlage A is ter achtergrond een korte schets te vinden van de huidige mate van mobiliteit en (potentiële) bereikbaarheid en de effecten hiervan op verkeersveiligheid en leefomgeving. De hoofdboodschap van deze notitie staat aan het begin van de notitie.

Figuur 1.1 Leeswijzer en inhoud notitie

Hoofdboodschap	
Hoofdstuk 1 Inleiding	
Hoofdstuk 2 Het maatschappelijke perspectief	Hoofdstuk 3 Het individuele perspectief
	3.1 Algemene beleving van bereikbaarheid en mobiliteit
2.1 Probleemgebieden in de Nederlandse samenleving	3.2 Beleving van bereikbaarheid en mobiliteit voor specifieke bestemmingen
	3.3 Geografische verschillen in de beleving van bereikbaarheid
	3.4 Attitudes over vervoerwijzen
2.2 Problemen rond verkeer en vervoer: - binnen Nederland - rond internationaal reizen	3.5 Problemen rond verkeer en vervoer: - binnen Nederland - rond internationaal reizen
Bijlage A Het reisgedrag en de bereikbaarheid van Nederlanders	

2 Het maatschappelijke perspectief

We bespreken in dit hoofdstuk het maatschappelijke perspectief. We gaan in op verschillende probleemgebieden in de Nederlandse samenleving (paragraaf 2.1). Daarna kijken we specifiek naar het thema verkeer en vervoer en de problemen die hier in de maatschappij over spelen (paragraaf 2.2).

2.1 Probleemgebieden in de Nederlandse samenleving

Gemiddeld genomen gaat het goed met Nederlanders. Zij vinden Nederland een fijn land om in te wonen (Miltenburg et al., 2023). Gemiddeld genomen geven zij hun leven een 7,7, dit is de afgelopen jaren ook redelijk stabiel gebleven (Willems & Huijnk, 2025). Wel was in de winter van 2024/2025 een meerderheid van de Nederlanders somber over de richting die het land opgaat (den Ridder & Kunst, 2025).

We vroegen aan de respondenten van het MPN welke maatschappelijke thema's zij momenteel de 3 belangrijkste probleemgebieden vinden waar de Nederlandse samenleving mee te maken heeft (Figuur 2.1). De **woningmarkt** staat bij de Nederlanders met stip bovenaan als een van de 3 belangrijkste probleemgebieden (56%). Hierna volgt **immigratie en integratie** (34%), en vlak achter elkaar volgen **normen en waarden** (28%) en **gezondheid en zorg** (28%). Nederlanders noemen **verkeer en vervoer** (3%), **werk en werkgelegenheid** (2%) en **de media** (1%) het minst vaak als een van de belangrijkste probleemgebieden.

Figuur 2.1 Aandeel Nederlanders dat momenteel een thema als een van de belangrijkste 3 probleemgebieden vindt waar de Nederlandse samenleving mee te maken heeft



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

In de winter van 2024/2025 heeft het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) in een enquête aan Nederlanders (van 18 jaar en ouder) gevraagd naar de belangrijkste maatschappelijke problemen die op dat moment speelden in Nederland (den Ridder & Kunst, 2025). Men mocht maximaal 5 open antwoorden geven die vervolgens zijn gecategoriseerd. Problemen die vallen onder de **manier van samenleven, normen en waarden** zijn het vaakst spontaan genoemd als maatschappelijk probleem onder de Nederlanders (36%), op de voet gevolgd door zorgen over **immigratie en integratie** (34%) en **politiek en bestuur** (34%). **Wonen en woningmarkt** is ook vaak genoemd als maatschappelijk probleem (28%), maar komt dus iets minder vaak naar voren dan in onze meting met het MPN.

We zien uit onze MPN-meting en uit het SCP-onderzoek dat verkeer en vervoer niet vaak als een van de belangrijkste maatschappelijke probleemgebieden wordt genoemd. Enerzijds kan dit betekenen dat het maatschappelijk gezien goed gaat op mobiliteitsvlak, anderzijds kan het zo zijn dat er wel maatschappelijke problemen spelen op dit vlak, maar dat inwoners van Nederland die minder urgent vinden dan andere maatschappelijke problemen.

Daarnaast hebben verschillende andere thema's een relatie met mobiliteit. (Sociale) veiligheid en criminaliteit gaan onder andere over de veiligheid op het werk, in de supermarkt, maar ook over de veiligheid op straat of bijvoorbeeld in het openbaar vervoer. Normen en waarden spelen ook een rol bij mobiliteit, bijvoorbeeld bij de sociale omgang van weggebruikers onderling. Daarnaast brengt bijvoorbeeld de woningbouwopgave ook uitdagingen met zich mee om woningen bereikbaar te maken. Andersom moet men ook bestemmingen kunnen bereiken, zoals werk, school of zorglocaties. Omgekeerd heeft ook mobiliteit impact op andere thema's. Zo hebben bijvoorbeeld de benodigde infrastructuur en de mobiliteitskeuzes impact op de natuur, klimaat en milieu. De kosten van mobiliteit zijn van invloed op het besteedbaar budget van burgers voor andere uitgaven.

2.2 Problemen rond verkeer en vervoer

Dat verkeer en vervoer niet vaak als een van de belangrijkste maatschappelijke probleemgebieden wordt genoemd, betekent niet dat er geen uitdagingen binnen dit domein spelen. Files op wegen, maar ook drukte op fietspaden en agressie in het ov zijn voorbeelden van maatschappelijke probleemgebieden die rond verkeer en vervoer spelen. Niet iedereen vindt alle uitdagingen een even groot probleem. In welke mate men iets een probleem vindt, zal onder andere te maken hebben met eigen voorkeuren en ervaringen, maar ook bijvoorbeeld met de actualiteiten en de normen en waarden die men belangrijk vindt. Er is daardoor ook een verschil tussen wat men voor zichzelf een probleem vindt (daar gaan we in paragraaf 3.5 op in) en wat men een probleem voor de maatschappij vindt. Je kunt immers iets een maatschappelijk probleem vinden, bijvoorbeeld omdat het botst met jouw eigen normen en waarden, terwijl je zelf niet direct last hoeft te ondervinden van dit probleem. Iemand die niet afhankelijk is van het ov kan bijvoorbeeld toch de beschikbaarheid van openbaar vervoer een maatschappelijk probleem vinden, omdat ze bereikbaarheid van voorzieningen, ook voor mensen die afhankelijk zijn van het ov, belangrijk vinden.

Met het MPN onderzochten we in augustus 2025 in welke mate men momenteel verschillende maatschappelijke uitdagingen rond verkeer en vervoer een probleem vindt voor de Nederlandse maatschappij. Eerst bespreken we probleemgebieden rond mobiliteit binnen Nederland (paragraaf 2.2.1), daarna probleemgebieden rond internationale reizen (paragraaf 2.2.2). De lijst met uitdagingen die we aan respondenten voorlegden, betrof uitsluitend uitdagingen rond mobiliteit. Dat neemt echter niet weg dat er ook uitdagingen kunnen liggen op het vlak van ruimtelijke ordening of in de beschikbaarheid en ligging van bestemmingen en voorzieningen.

2.2.1 *Probleemgebieden rond mobiliteit binnen Nederland*

Wanneer burgers op de stoel van de bestuurder worden gezet (via een PWE, Participatieve Waarde Evaluatie) en verschillende soorten doelen rond mobiliteit en bereikbaarheid met elkaar moeten afwegen, blijkt dat de meeste prioriteit wordt gegeven aan het goed kunnen bereiken van belangrijke voorzieningen³ (Mouter & Mulder, 2024). Daarna vindt men het betaalbaar kunnen bereiken van plekken, beschikbaarheid van belangrijke producten en bereikbaarheid voor mensen met een beperking het belangrijkste. Doelen als kortere reistijden, minder hoeven te reizen, verbindingen met het buitenland of prettiger en comfortabeler reizen vindt men duidelijk minder prioriteit hebben.

Uit onze resultaten op basis van onderzoek met het MPN blijkt dat betaalbaarheid ook als een van de grootste probleemgebieden wordt gezien, met **kosten van het ov** die lijst (Figuur 2.2) aanvoert. Iets meer dan 6 op de 10 Nederlanders vindt dit een groot of zeer groot probleem voor de maatschappij. Daarna vinden we andere thema's die niet expliciet terugkomen als prioriteit in de eerdergenoemde PWE, zoals **agressie in het ov** (58%) en **agressie op de weg** (50%). Hoewel Nederlanders bereikbaarheid dus een belangrijk doel vinden, is het goed om te realiseren dat zij (ook) op andere gebieden van mobiliteit aandachtspunten zien. Onderaan de lijst vinden we **geluidsoverlast door het verkeer** (15%), **kwaliteit van fiets- en voetpaden** (18%) en **zitplaatskans in het ov** (20%).

We deden al eerder onderzoek naar de perceptie van Nederlanders rond dit soort maatschappelijke probleemgebieden (zie bijv. Harms et al. (2017), Jorritsma et al. (2020) of de Haas et al. (2022)). Hoewel de onderzochte maatschappelijke probleemgebieden niet in ieder onderzoek helemaal gelijk zijn, kunnen we wel concluderen dat er sprake is van enige stabiliteit. Zo stonden **agressie in het ov** en **op de weg** ook in eerdere jaren hoog op de lijst en vinden we thema's als **uitstoot van verkeer** en **verkeersveiligheid** niet ver daaronder. Wel is het probleembesef over **agressie in het ov** nu duidelijk groter dan **agressie op de weg**, waar dat in eerdere jaren dichterbij elkaar lag en de volgorde omgekeerd was. Ook zijn er enkele andere verschuiving in de rangorde van de lijst. **Kosten van het ov** stond in 2022 bijvoorbeeld een stuk lager op de lijst. Tussen 2010 en 2022 was juist sprake van afname in het aandeel Nederlanders dat dit als een onacceptabel probleem zag (de Haas et al., 2022). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat betaalbaarheid de afgelopen jaren steeds meer aandacht krijgt, onder andere gevoed door de relatief hoge inflatie in de afgelopen jaren (met het hoogtepunt in 2022). Omdat een deel van de Nederlandse bevolking afhankelijk is van het ov, kunnen tariefstijgingen, zowel in de maatschappij als in de politiek, tot veel discussie leiden. Als gevolg daarvan besloot de staatssecretaris van IenW eind 2023 bijvoorbeeld om de steun aan het regionale ov structureel te verhogen met €300,- miljoen per jaar om een voorziene prijsstijging van 11,7% in 2024 af te wenden^{4,5}. Ook werd toen besloten om met een eenmalige inzet van €120,- miljoen een tariefstijging van 8,5% van de treintickets van NS in 2024 met een jaar uit te stellen. Een jaar later is door IenW vervolgens besloten om deze uitgestelde tariefstijging te dempen met nogmaals een eenmalige bijdrage van €42,- miljoen⁶. Deze politieke aandacht, en de aandacht die de media vervolgens besteedt aan dergelijke besluiten, dragen waarschijnlijk bij aan de mate waarin inwoners van Nederland dit thema op het netvlies hebben.

Ook de **beschikbaarheid van ov** (38%) staat anno 2025 hoger op de lijst dan 2022 (zie de Haas et al. (2022)). Nederlanders vinden dit relatief gezien de

³ In bijlage A gaan we iets nader in op verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden in Nederland en tussen verschillende vervoerwijzen.

⁴ Naar verwachting zou er €160,- miljoen nodig zijn voor het structureel afwenden van de tariefstijging en was de resterende €140,- miljoen om een impuls aan het regionale ov te geven.

⁵ [Kamerstukken, 23645, nr. 811, 2023](#)

⁶ [Kamerstukken, 29984, nr. 1207, 2024](#)

afgelopen jaren dus een groter probleem geworden voor de maatschappij. Hoewel de ontwikkeling in aanbod van het ov verschilt per regio, wordt er (door de media of de politiek) regelmatig gesproken over verschraving van het ov.

Figuur 2.2 Aandeel Nederlanders dat verschillende maatschappelijke probleemgebieden rond verkeer en vervoer in Nederland een (zeer) groot probleem vindt



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

In onderzoek naar de filebeleving in 2020 concludeerde het KiM al dat er tussen 2010 en 2019 sprake was van een sterke daling in de mate waarin Nederlanders files een maatschappelijk probleem vinden (Jorritsma et al., 2020). Net als in 2019 staan **files op wegen** ook anno 2025 ongeveer in de middenmoot, ondanks dat 2024 een record aan jaarfilezwaarte kende (Rijkswaterstaat, 2025)⁷. Er zijn dus een hoop thema's die meer mensen een groot probleem voor de maatschappij vinden dan de files op wegen. Het probleembesef van enkele thema's in de lijst, zoals **fietsdiefstal** of **extra reistijd door werkzaamheden op de weg of op het spoor**, kunnen we niet vergelijken met eerdere onderzoeken omdat we deze nu voor het eerst hebben gemeten.

2.2.2 Probleemgebieden rond internationaal reizen

We vroegen Nederlanders ook naar de mate waarin zij een aantal maatschappelijke probleemgebieden rond internationale mobiliteit een probleem vinden voor de samenleving (Figuur 2.3). Probleemgebieden rond luchtvaart en de internationale trein staan bovenaan. Hoewel **uitstoot van vliegverkeer** als grootste probleem wordt ervaren, is het aandeel Nederlanders dat dit een groot of zeer groot probleem vindt veel lager dan de grootste problemen rond nationale mobiliteit, zoals we

⁷ Jaarfilezwaarte is de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file op jaarbasis. Jaarfilezwaarte wordt uitgedrukt in kilometerminuten.

hiervoor bespraken. Nederlanders die het afgelopen jaar minimaal 1 vliegreis hebben gemaakt vinden dit minder vaak een (zeer) groot probleem (30%) dan degenen die geen vliegreis maakten (42%).

Figuur 2.3 Aandeel Nederlanders dat verschillende maatschappelijke vraagstukken rond verkeer en vervoer op het gebied van internationaal reizen een (zeer) groot probleem vindt



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Een kwart van de Nederlanders (26%) vindt de **kosten van internationale treintickets**⁸ een (zeer) groot probleem. Hoewel IenW onder andere inzet op het verduurzamen van internationale reizen door het verschuiven van vliegreizen naar het spoor (zie bijvoorbeeld de Actieagenda Trein en Luchtvaart (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020)), zijn treintickets niet altijd goedkoper dan vliegtickets. Afhankelijk van factoren als de bestemming en het tijdstip van boeken kan de trein (fors) duurder zijn dan het vliegtuig (zie bijvoorbeeld eerdere KIM-onderzoeken naar substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor (Durand & Romijn, 2023) en naar de potentie van de internationale langeafstandsbus (de Haas & Arendsen, 2025)).

Een iets kleiner deel van de Nederlanders (23%) vindt **kosten van vliegtickets** een groot of zeer groot probleem voor de maatschappij. Hierbij geldt dat het probleem 2 kanten op gaat. De overgrote meerderheid van deze groep (79%, wat neerkomt op 18% van de Nederlandse bevolking) vindt de kosten van vliegtickets een probleem omdat zij deze te hoog vinden. Het overige deel (21%, wat neerkomt op 5% van de Nederlandse bevolking) vindt de kosten van vliegtickets juist te laag⁹.

⁸ Naast de beschikbaarheid van treinverbindingen en de kosten van internationale treintickets weten we uit eerdere onderzoeken dat er nog meer uitdagingen zijn rond internationale treinreizen, zoals de informatievoorziening (inclusief het boeken van tickets) en dienstverlening (Durand & Romijn, 2023). Deze vraagstukken hebben we echter niet aan respondenten gepresenteerd.

⁹ Het is mogelijk dat onze vraagstelling heeft geleid tot een onderschatting van het aandeel Nederlanders dat de kosten van vliegtickets te laag vindt. Alleen respondenten die 'kosten van vliegtickets' als probleemgebied hadden geselecteerd, kregen als vervolgvraag of het volgens hen ging om te hoge of te lage prijzen. Bij de andere probleemgebieden gerelateerd aan kosten die respondenten te zien kregen – kosten van de auto, van parkeren, van het ov of de internationale trein – werd steeds uitsluitend impliciet gevraagd naar te hoge kosten. Volgens de Jong et al. (2024) staan bovendien meer Nederlanders (van 18 en ouder) open voor het duurder maken van vliegtickets (40%) dan voor het goedkoper maken ervan (34%).

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

Dat vliegtickets te goedkoop zijn, wordt relatief gezien vaker genoemd door mensen die de afgelopen 12 maanden geen vliegreis maakten.

Kosten van de auto voor internationale reizen wordt het minst vaak als een (zeer) groot probleem ervaren. Aan de ene kant is dat opvallend, omdat we in het voorgaande deel vaststelden dat ongeveer een derde van de inwoners van Nederland de kosten van de auto in zijn algemeenheid een (zeer) groot probleem voor de maatschappij vinden. Aan de andere kant gaat het hier specifiek over de kosten voor internationale reizen, waarbij het aannemelijk is dat men met name naar de marginale kosten kijkt (zoals kosten voor brandstof of tolheffingen). Afhankelijk van het reisgezelschap en de bestemming kan de auto dan een relatief goedkope vervoerwijze zijn. Daarnaast geldt ook dat het bij internationale reizen vaak gaat om reizen zoals vakanties die we slechts 1 of enkele keren per jaar maken. Ook de **beschikbaarheid van laadpalen en laadtarieven in het buitenland** worden door een beperkt deel van de Nederlanders als een (zeer) groot probleem ervaren. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het relatief beperkte aandeel mensen met een stekkerauto. Iets meer dan 1 op de 8 Nederlandse personenauto's is momenteel een stekkerauto (batterij-elektrisch of plug-in hybride voertuig) (zie ook bijlage A).

3 Het individuele perspectief

In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van het individuele perspectief. Dit doen we eerst voor de algemene beleving van bereikbaarheid en mobiliteit (paragraaf 3.1), waarna we dit bekijken voor specifieke bestemmingen (paragraaf 3.2). De mate waarin er geografische verschillen zijn in de beleving van mobiliteit en bereikbaarheid komt aan bod in paragraaf 3.3. Mobiliteit en bereikbaarheid gaat gepaard met het gebruik van vervoerwijzen. De houding ten aanzien daarvan bespreken we in paragraaf 3.4. Tot slot bespreken we verschillende probleemgebieden rond het thema verkeer en vervoer die inwoners van Nederland in hun eigen leven ervaren (paragraaf 3.5). Hoewel een aantal problemen al aan bod komen in paragrafen 3.1, 3.2 en 3.3, hanteren we hier dezelfde lijst van probleemgebieden als in paragraaf 2.2, zodat het maatschappelijke en het individuele perspectief met elkaar kunnen worden vergeleken.

3.1 Algemene beleving van bereikbaarheid en mobiliteit

Wanneer inwoners van Nederland worden gevraagd een rapportcijfer te geven voor hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij hun gewenste bestemmingen kunnen bereiken, geven zij gemiddeld een 8,1. Dit cijfer, gemeten in augustus 2025 via het MPN, wijst op een relatief hoge tevredenheid.

Dit positieve beeld is in lijn met een KiM-rapport uit 2024, waaruit blijkt dat de meeste inwoners van Nederland binnen een voor hen acceptabele reistijd verschillende bestemmingen kunnen bereiken (Hamersma & Roeleven, 2024). Inwoners van Nederland vinden gemiddeld een reistijd tussen de 9 en 18 minuten naar een supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf of een bus-, tram- of metrohalte aanvaardbaar. Om bij een ziekenhuis, werk of een hbo/wo-instelling te komen accepteren zij dat ze langer onderweg zijn.

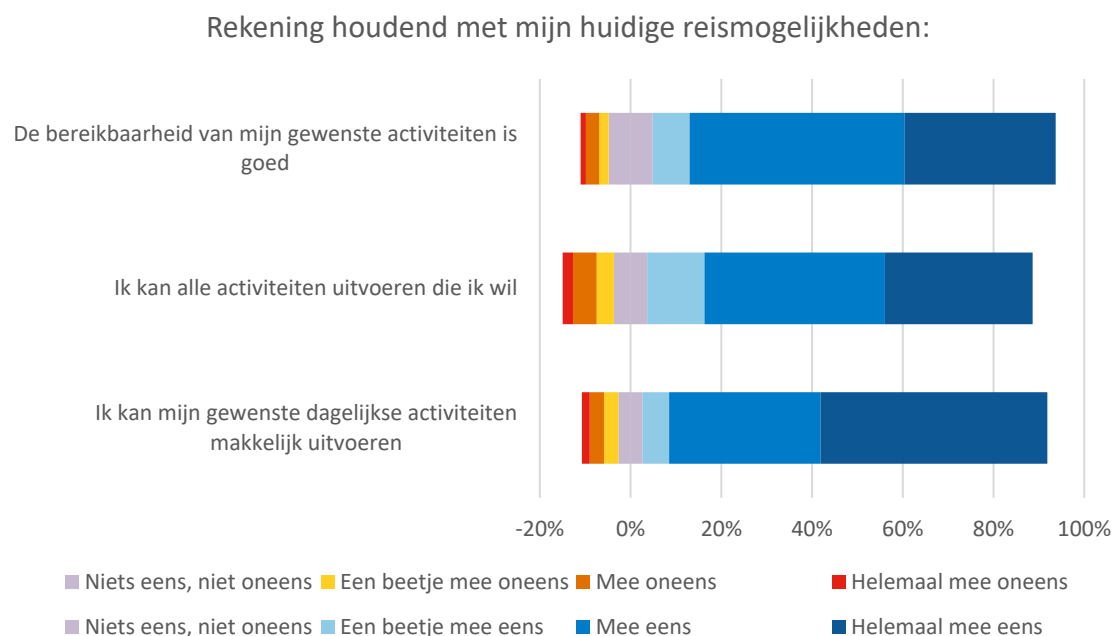
Naast de vraag over het rapportcijfer hebben we een aantal stellingen over bereikbaarheid aan respondenten voorgelegd. Een ruime meerderheid (89%) vindt dat de bereikbaarheid van haar gewenste activiteiten goed is, hetzelfde aandeel geeft aan dagelijkse activiteiten makkelijk te kunnen uitvoeren en 85% geeft aan alle gewenste activiteiten te kunnen uitvoeren (zie Figuur 3.1). 82% geeft aan op alle 3 aspecten tevreden te zijn. Uit een eerdere MPN-meting (van september 2024) met dezelfde respondenten blijkt dat 92% zijn buurt goed bereikbaar vindt met de auto¹⁰, 95% met de fiets en 89% te voet. De buurtbereikbaarheid met het ov wordt minder positief ervaren, met 62% die zijn buurt goed bereikbaar met het ov vindt. De mate waarin iemand tevreden is met de bereikbaarheid van bestemmingen hangt ook af van (recente) veranderingen, bijvoorbeeld met de sluiting van voorzieningen. Daar gaan we in paragraaf 3.3 verder op in.

Ondanks de algemene tevredenheid is er een groep Nederlanders die zich duidelijk minder tevreden toont. Zo is 13% het ten minste 1 keer (helemaal) oneens of een beetje oneens met de stellingen in Figuur 3.1. 4,5% geeft een rapportcijfer van 5 of lager aan hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij de door hen gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Vooral werkzoekenden, mensen die arbeidsongeschikt zijn of in de bijstand zitten, mensen die ouder dan 65 zijn,

¹⁰ In het MPN wordt de buurtbereikbaarheid met auto, ov, fiets en te voet gemeten aan de hand van 4 stellingen op een Likert-schaal van 5 punten: 'Mijn buurt is goed bereikbaar per [vervoerwijze]'.

vrouwen, mensen met een inkomen beneden modaal en mensen die een matige of slechte gezondheid¹¹ rapporteren, geven vaker een onvoldoende.

Figuur 3.1 Stellingen over ervaren bereikbaarheid, zoals voorgelegd aan de inwoners van Nederland



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Ook hier zien we gelijkenissen met het eerdergenoemde KIM-onderzoek over acceptabele bereikbaarheid. Volgens Hamersma en Roeleven (2024) zijn mensen met lagere inkomens en mensen die vanwege hun gezondheid minder makkelijk reizen, minder goed in staat om bestemmingen binnen een voor hen acceptabele reistijd te bereiken. Ook mensen die minder goed toegang tot een auto hebben, zijn minder goed in staat om bestemmingen binnen een voor hen acceptabele reistijd te bereiken. De rol van de auto in de beleving van bereikbaarheid bespreken we later in paragrafen 3.2 en 3.3. In bijlage A gaan we onder andere in op de feitelijke verschillen in bereikbaarheid tussen de auto, het ov en de fiets.

Wanneer respondenten een rapportcijfer van 5 of lager hebben gegeven, vroegen wij hen via een open vraag naar de belangrijkste redenen daarvoor. Hieruit blijkt dat vooral gezondheidsproblemen in combinatie met beperkte reismogelijkheden en geldproblemen een rol spelen. Zo zegt een respondent *“Ik kan door beperkingen geen auto rijden en heb moeite met verkeersdeelname. Ik ben afhankelijk van het ov, maar ben daar ook in beperkt. Ik heb weinig netwerk om op terug te vallen”*. Iemand anders geeft aan niet mobiel te zijn, en *“het ov laat te wensen over”*. Ook is het voor iemand *“niet financieel haalbaar”* om de gewenste bestemmingen te bereiken.

Volgens Krabbenborg en Uitbeijerse (2023) en Vermeij en Hamelink (2021) vinden veel mensen die bereikbaarheidsproblemen ervaren, toch manieren om aan belangrijke activiteiten te kunnen meedoen. Dit kost echter veel moeite, geld en energie. Meestal ontvangen ze hulp van hun sociale netwerk (familie, vrienden, burens, enzovoort), of officiële instanties. Hulp vragen en/of ontvangen is echter niet

¹¹ Panelleden wordt gevraagd om te rapporteren hoe zij hun gezondheid in het algemeen ervaren. De antwoordcategorieën lopen van uitstekend tot slecht.

voor iedereen weggelegd, waardoor mensen die al in een kwetsbare positie verkeren, nog kwetsbaarder kunnen worden (Durand et al., 2023; Krabbenborg & Uitbeijerse, 2023).

De mate waarin verschillende problemen mensen daadwerkelijk hinderen om belangrijke bestemmingen te bereiken, hangt af van verschillende factoren. Waar men woont, welke voorzieningen in de buurt zijn, welke vervoerwijzen een optie zijn, het sociale netwerk en individuele factoren (financiële beperkingen, gezondheidsklachten, werkloosheid, beperkte digitale en taalvaardigheden, enzovoort) hebben invloed op de mate waarin een bepaald probleem leidt tot het minder kunnen bereiken van belangrijke bestemmingen. KiM-onderzoek laat zien dat deze factoren zich vaak opstapelen en versterken, waardoor het moeilijker wordt om activiteiten te bereiken (Krabbenborg & Uitbeijerse, 2023).

3.2 Beleving van bereikbaarheid en mobiliteit voor specifieke bestemmingen

Met het nationaal verplaatsingsonderzoek ODIN (Onderweg in Nederland) verzamelt het CBS informatie over de ervaren bereikbaarheid voor verschillende typen bestemmingen¹². In dit onderzoek wordt aan respondenten gevraagd in hoeverre ze een aantal bestemmingen goed kunnen bereiken. Respondenten kunnen ook aangeven dat bepaalde bestemmingen voor hen niet relevant zijn. Uit het onderzoek van Hamersma en Roeleven (2024) weten we dat een meerderheid van de Nederlanders het waardeert om een huisarts of een ziekenhuis te kunnen bereiken, zelfs als ze hier op dit moment geen gebruik van maken. Voor bestemmingen zoals werk- en onderwijslocaties is dat net anders. Vooral mensen die deze bestemmingen wel eens bezoeken, of voor wie deze locaties in de toekomst relevant zullen zijn, vinden ze relevant. Het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen wordt door een minderheid als (zeer) relevant bestempeld, met uitzondering van natuurlocaties.

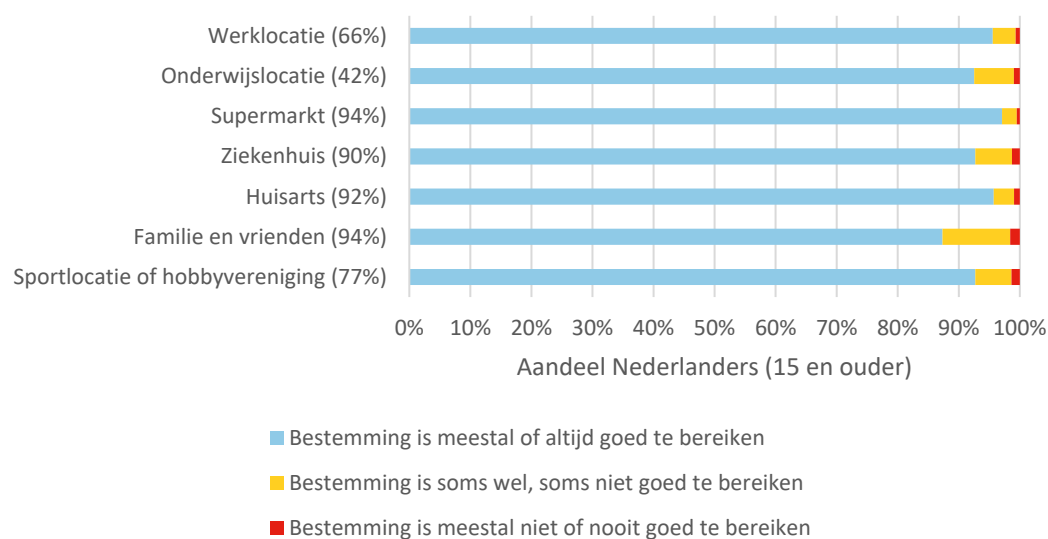
Het aandeel inwoners van Nederland (van 15 jaar en ouder) dat zegt bepaalde bestemmingen meestal of altijd goed te kunnen bereiken varieert tussen de 87% en 97%, afhankelijk van het specifieke type bestemming (zie Figuur 3.2). Het resterende aandeel varieert tussen de 3% en 13%: zij geven aan soms wel, soms niet, meestal niet of nooit die bestemmingen goed te kunnen bereiken.

Van de mensen tussen de 18 en 24 jaar voor wie het bereiken van een onderwijslocatie relevant is, geeft ongeveer 1 op de 8 (13%) aan die locaties niet goed te kunnen bereiken. Bijna 1 op de 6 (16%) 80-plussers voor wie het bereiken van een ziekenhuis of een huisarts relevant is, geeft aan ten minste 1 van deze locaties niet goed te kunnen bereiken.

In totaal geeft 11,5% van de inwoners van Nederland (van 15 en ouder) aan wel eens een werklocatie, onderwijslocatie, ziekenhuis, huisarts of supermarkt niet goed te kunnen bereiken. Het gaat om 1,7 miljoen Nederlanders. Als we ook bezoeken aan familie en vrienden, en het bereiken van een sportlocatie of hobbyvereniging meenemen, ervaart 18,5% van de inwoners van Nederland (2,7 miljoen Nederlanders) bereikbaarheidsproblemen. Mensen die vaker bereikbaarheidsproblemen ervaren, zijn mensen waarvan de herkomst buiten Nederland is (geboren buiten Nederland en/of ten minste 1 van de ouders is buiten Nederland geboren), mensen die maximaal lager onderwijs hebben voltooid en mensen uit huishoudens met lagere inkomens.

¹² Het KiM verzamelt met het MPN ook informatie over de ervaren bereikbaarheid van specifieke bestemmingen, zie Hamersma en Roeleven (2024).

Figuur 3.2 Ervaren bereikbaarheid per type bestemming, indien van toepassing voor de respondent (aandeel mensen voor wie het bereiken van elke bestemming relevant is tussen haakjes)



Bron: ODIN 2024, CBS

Wanneer respondenten aangeven moeite te hebben om bepaalde bestemmingen te bereiken, wordt doorgevraagd naar de primaire en secundaire redenen. Hier kijken we alleen naar de primaire reden. Dat **de reis met het ov onhandig of moeilijk is**, blijkt de meest aangegeven primaire reden te zijn om bestemmingen niet goed te kunnen bereiken (als we naar de 7 bestemmingen samen kijken). 6,3% van de inwoners van Nederland (van 15 jaar en ouder) ervaart problemen om bestemmingen te bereiken omdat de reis met het ov onhandig of moeilijk is. Het gaat om ongeveer een derde (34%) van alle mensen die weleens moeite heeft om een bestemming te bereiken. Het is de vaakst aangegeven primaire reden om werk- en onderwijslocaties niet goed te kunnen bereiken. We kunnen op basis van deze gegevens niet vaststellen waarom het ov precies onhandig of moeilijk is voor deze mensen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om objectieve factoren, zoals de frequentie van het ov of de vertrek- en aankomsttijdstippen. Het kan ook subjectieve redenen hebben, bijvoorbeeld omdat sommige mensen het ov sowieso minder aantrekkelijk vinden. Dat uit zich bijvoorbeeld ook in een relatief negatieve attitude die er in Nederland bestaat ten aanzien van het ov. Daar gaan we in paragraaf 3.4 op in.

De reden 'het ov is onhandig of moeilijk' wordt op de voet gevolgd door **het niet beschikken over eigen vervoer**: 5,8% van de inwoners van Nederland (van 15 en ouder) kan bestemmingen niet goed bereiken voornamelijk omdat ze geen eigen vervoer hebben. Het gaat om 31% van alle mensen die weleens moeite hebben om een bestemming te bereiken.

Een **te lange reisduur** is voor een iets kleiner deel van de mensen reden waarom zij een bestemming niet goed kunnen bereiken (3% van de inwoners van Nederland, 16% van de mensen die weleens moeite hebben om bestemmingen te bereiken). Daarbij is het goed om te realiseren dat niet voor iedereen dezelfde reistijd acceptabel is, zoals we in paragraaf 3.1 ook al bespraken. Ook **gezondheidsbelemmeringen** (2% van de inwoners van Nederland, 11% van de mensen die weleens moeite hebben om bestemmingen te bereiken) zijn reden om bestemmingen niet goed te kunnen bereiken. In paragraaf 3.1 stelden we al vast dat mensen die vinden dat ze een matig of slechte gezondheid hebben, hun huidige

reismogelijkheden en ervaren bereikbaarheid vaker een onvoldoende geven dan mensen met een betere gezondheid.

Zoals in hoofdstuk 1 al besproken, wordt de (ervaren) bereikbaarheid niet alleen bepaald door mobiliteit. Ook het aantal, type en de locatie van voorzieningen beïnvloeden in belangrijke mate in hoeverre Nederlanders (het gevoel hebben dat zij) hun gewenste activiteiten en bestemmingen kunnen bereiken.

3.3 Geografische verschillen in de beleving van mobiliteit en bereikbaarheid

In hoofdstuk 1 merkten we op dat er vanuit verschillende regio's een roep om meer aandacht klinkt, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van krimpgebieden. Over het algemeen is de bereikbaarheid van banen, onderwijs en winkelen in (rand)stedelijk gebied beter dan in de meer perifere gebieden van Nederland, zie daarvoor ook bijlage A. Desondanks blijkt uit de ODiN-analyse dat inwoners van hoogstedelijke gebieden vaker aangeven bepaalde bestemmingen niet goed te kunnen bereiken dan inwoners van laagstedelijke gebieden – met uitzondering van ziekenhuizen. Dit lijkt contra-intuïtief, maar dit resultaat is niet nieuw (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023) en is te verklaren door een aantal redenen:

- Ten eerste correleren percepties van bereikbaarheid (of ervaren bereikbaarheid) slecht met de berekende (modelgebaseerde) bereikbaarheid (Jorritsma et al., 2023; Pot, 2023). Met andere woorden: op papier kan de bereikbaarheid er goed of slecht uitzien, maar dat betekent niet dat mensen het ook zo ervaren. Iemand kan bijvoorbeeld lang moeten reizen naar bestemmingen, maar toch tevreden zijn met de bereikbaarheid.
- Ten tweede zijn de verschillen in ervaren bereikbaarheid tussen verschillende typen gebieden relatief klein. Er zijn meer verschillen in berekende bereikbaarheid tussen gebieden te zien dan in ervaren bereikbaarheid (Pot, 2023). Sociale determinanten, zoals inkomen, herkomst en leeftijd blijken beter verschillen in ervaren bereikbaarheid te kunnen verklaren dan geografische verschillen (Moleman & Kroesen, 2025). In het algemeen heeft onderzoek van het SCP ook aangetoond dat voldoende hulpbronnen hebben, zoals geld, een sociaal netwerk en een goede gezondheid, ongelijkheid in Nederland veel beter verklaart dan waar mensen wonen (Vrooman et al., 2025).
- Ten derde spelen een aantal mechanismen hier waarschijnlijk een rol. Een van deze mechanismen is residentiele zelfselectie: het fenomeen waarbij mensen een woonplek kiezen die past bij hun bereikbaarheidseisen en voorkeuren. Ook adaptieve preferenties spelen hier wellicht een rol: het feit dat mensen geneigd zijn zich aan te passen aan een bepaalde (bereikbaarheids)situatie. Deze mechanismen verklaren waarschijnlijk waarom inwoners van laagstedelijke gebieden over het algemeen langere reistijden naar verschillende typen bestemmingen accepteren dan inwoners van hoogstedelijke gebieden (Hamersma en Roeleven, 2024). Dit geldt met name voor bestemmingen zoals werk, ziekenhuis, MBO- en HBO/WO-onderwijs, horeca, natuur en cultuur. Voor lokale bestemmingen zoals de supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf, basisschool en bus-, tram- of metrohalte zijn de verschillen tussen stedelijk en landelijk minder groot (Hamersma en Roeleven, 2024).

Dat verschillen in ervaren bereikbaarheid tussen verschillende typen gebieden relatief klein zijn, wil niet zeggen dat er geen geografische verschillen zijn in de manier waarop de inwoners van Nederland naar mobiliteit en bereikbaarheid kijken. Er heerst in rurale gebieden een zekere autoafhankelijkheid: inwoners van het platteland hechten veel belang aan autobereikbaarheid (Hamersma & Roeleven, 2024; Zijlstra et al., 2022). Ze accepteren grotere afstanden voornamelijk dankzij het gebruik van de auto (Pot & Piesch, 2024). Autobezit is op het platteland meer dan 2 keer zo hoog als in de centra van steden (Martensen & Arendsen, 2024), en

de auto wordt vaak gebruikt doordat de lokale voorzieningen beperkt zijn (Pot, 2025). Zo vindt in augustus 2025 56% van de inwoners van Nederland uit weinig en niet-stedelijke gebieden dat ze steeds meer afhankelijk van de auto zijn, tegen 39% onder de inwoners van (zeer) sterk stedelijke gebieden. Op basis van onze analyse van het ODIN 2024 blijkt dat mensen zonder toegang tot een auto binnen het huishouden en mensen zonder autorijbewijs vaker rapporteren bestemmingen niet goed te kunnen bereiken (zie ook vorige paragraaf). Als we alleen inzoomen op mensen zonder auto binnen het huishouden, blijken inwoners van laagstedelijke gebieden vaker bereikbaarheidsproblemen te ervaren om een ziekenhuis, huisarts of supermarkt te bereiken dan inwoners van hoogstedelijke gebieden.

Hoewel veel inwoners van landelijke gebieden tevredenheid uiten over hun bereikbaarheid, uiten zij tegelijkertijd zorgen over het aantal beschikbare voorzieningen (Beumer et al., 2024; Pot, 2025). Er zijn in de afgelopen jaren verschillende signalen dat inwoners van landelijke regio's steeds meer te maken hebben met verlies van voorzieningen en zich niet meer in die overheid herkennen (de Voogd & Cuperus, 2021; Raad voor de leefomgeving en infrastructuur et al., 2023; Remkes, 2022; van den Berg & Kok, 2021). Volgens Moleman (2025) daalt de ervaren bereikbaarheid van inwoners van laagstedelijke gebieden sterker als de afstand tot bestemmingen toeneemt (bijvoorbeeld door de sluiting van een supermarkt) dan inwoners van stedelijke gebieden. Het promotieonderzoek van Suzan Christiaanse over het wegtrekken van voorzieningen zoals supermarkten laat duidelijk zien dat voorzieningen niet alleen maar waarde voor de primaire functie (zoals inkopen doen) hebben. Ze hebben vaak ook een sociale of culturele functie (Christiaanse, 2024). Vooral mensen die buiten de Randstad wonen, in het bijzonder in de 3 noordelijke provincies, Zeeland, en krimpgebieden, voelen zich in de steek gelaten (Vrooman et al., 2025). Scheidslijnen lopen overigens niet alleen tussen stad en platteland, maar bevinden zich ook in sommige stadswijken (de Voogd & Cuperus, 2021).

3.4 Attitudes over vervoerwijzen

Attitudes, of houdingen, die mensen hebben ten aanzien van vervoerwijzen spelen een rol bij de keuzes die ze maken en ervaringen die ze hebben. Zo kunnen attitudes ervoor zorgen dat men een bepaalde optie (bijv. een specifieke vervoerwijze, of een specifieke route) nooit zal overwegen, of juist altijd zal kiezen ongeacht de omstandigheden. Zo bespraken we in paragraaf 3.2 dat bestemmingen soms niet goed bereikbaar zijn voor mensen omdat zij de reis met het ov onhandig of moeilijk vinden. Dat kan ten dele samenhangen met de attitude ten aanzien van het ov. Ook kunnen attitudes effect hebben op de beleving en waardering van bepaalde aspecten. Mensen met een zeer positieve houding ten aanzien van de auto zullen reisduur met de auto waarschijnlijk anders waarderen dan mensen met een afkeer tegen de auto.

Traditioneel werd vaak verondersteld dat attitudes effect hebben op het reisgedrag en niet andersom. Een positievere attitude ten aanzien van een vervoerwijze zou dus leiden tot een hoger gebruik van die vervoerwijze. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat dat het effect 2 kanten op kan gaan. De attitude kan zowel effect hebben op het reisgedrag als vice versa. Wanneer het reisgedrag en de attitude niet in lijn zijn (bijv. een negatieve houding, maar hoog gebruik), is het aannemelijk dat men het reisgedrag of de attitude aanpast (de Haas & Faber, 2022; Kroesen et al., 2017).

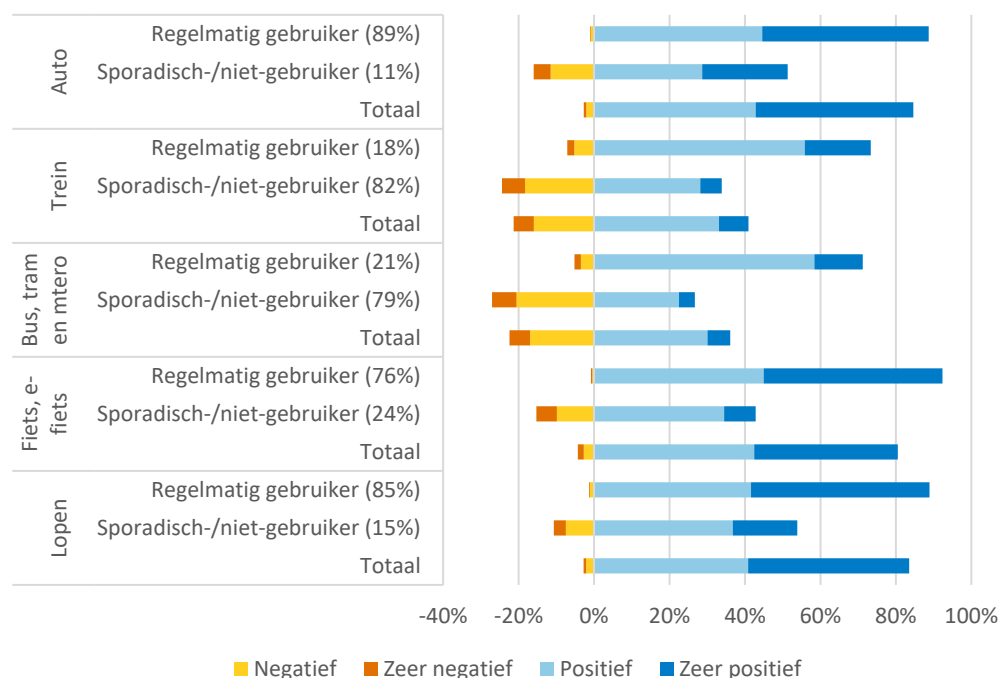
Over het algemeen zijn Nederlanders (erg) positief over de auto en de fiets, terwijl zij negatiever zijn over het openbaar vervoer. Daarnaast zijn attitudes vrij stabiel over de tijd heen, zoals Harms et al. (2017) al lieten zien in eerder KIM-onderzoek. In een decennium tijd (tussen 2006 en 2016) veranderde er vrij weinig in de

oordelen van Nederlanders over de auto, fiets en ov. Uit datzelfde onderzoek bleek tevens dat de auto en fiets vaak worden geassocieerd met gevoelens van vreugde (vooral de fiets), terwijl het ov vaker gevoelens van afkeer oproept. Dat Nederlanders positief zijn over de auto en de fiets is niet verassend, gezien de populariteit van deze vervoerwijzen (zie ook bijlage A).

Hoewel attitudes relatief stabiel zijn over de tijd, was er tijdens de COVID-19-pandemie sprake van méér veranderingen in de attitudes dan in de jaren ervoor (de Haas & Faber, 2022). Attitudes ten aanzien van de auto werden iets positiever, terwijl die ten aanzien van het openbaar vervoer negatiever werden. De attitudes ten aanzien van fietsen en lopen bleven onverminderd positief. Het KiM verwachtte destijds dat de attitudes zich weer zouden herstellen naar oude niveaus wanneer alle contactbeperkende maatregelen opgeheven zouden worden.

In het najaar van 2024, toen we met het MPN weer gegevens over attitudes verzamelden, blijken attitudes inderdaad weer op het niveau van vóór de pandemie te liggen. Het meest positief zijn Nederlanders nog steeds over de auto als vervoerwijze, gevolgd door lopen en de fiets (zie Figuur 3.3). Voor alle 3 de vervoerwijzen is meer dan 80% van de Nederlanders positief of zeer positief. Voor de trein en de bus, tram en metro geldt dat voor veel minder Nederlanders, namelijk respectievelijk 41% en 36%. Meer dan 1 op de 5 Nederlanders is negatief of zeer negatief over het openbaar vervoer. Voor de auto, fiets en lopen geldt dat slechts voor 3 tot 4% van de Nederlanders.

Figuur 3.3 Algemeen oordeel over vervoerwijzen¹³, uitgesplitst naar regelmatige gebruiker (minimaal 1 keer per maand) en sporadische-/niet-gebruikers (minder dan 1 keer per maand of niet)



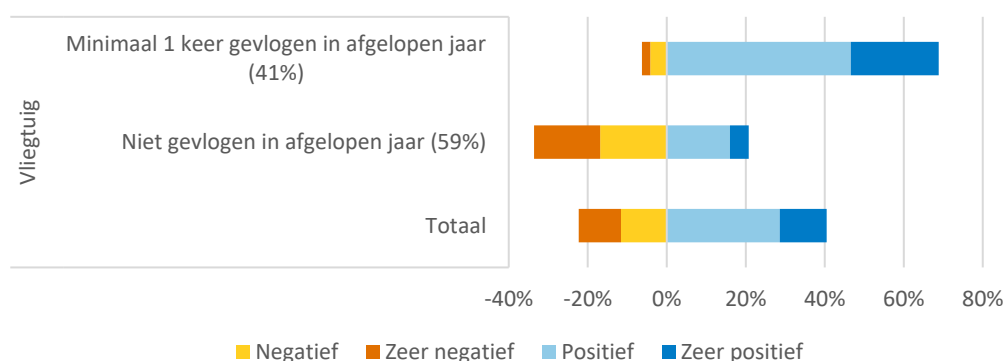
Bron: MPN, najaar 2024

¹³ We presenteren hier het algemene oordeel dat Nederlanders hebben over verschillende vervoerwijzen. Dit is een simpele maat om iets te zeggen over de attitude. Een uitgebreidere manier om de attitude te meten is door te vragen hoe men vervoerwijzen scoort op verschillende aspecten zoals comfort, flexibiliteit, veiligheid, enzovoort. Hoewel we die informatie ook hebben, is dat minder eenvoudig te presenteren in een figuur. In eerder onderzoek lieten we zien dat deze simpele maat tot op zekere hoogte hetzelfde weergeeft als de uitgebreidere attitude (de Haas & Faber, 2022).

Omdat we weten dat attitudes en gedrag elkaar beïnvloeden, is het te verwachten dat attitudes verschillen tussen mensen die vaker gebruik maken van een bepaalde vervoerwijze en mensen die dat minder vaak of niet doen. Net als in eerdere onderzoeken (zoals bijv. Harms et al. (2017) en de Haas en Faber (2022)) zien we dat ook op basis van de meting in 2024 terug (zie Figuur 3.3). Voor alle vervoerwijzen geldt dat Nederlanders positiever zijn over de vervoerwijzen die zij met enige regelmaat (meer dan 1 keer per maand) gebruiken dan over de vervoerwijzen die zij minder vaak of geheel niet gebruiken. Toch geldt ook onder de regelmatige gebruikers van het ov nog steeds dat zij minder positief zijn over het openbaar vervoer dan dat regelmatige voetgangers, fiets- en autogebruikers zijn ten aanzien van deze vervoerwijzen.

Ten aanzien van het vliegtuig zijn de attitudes vergelijkbaar verdeeld zoals bij het openbaar vervoer. Grofweg 4 op de 10 Nederlanders is positief over het vliegtuig, terwijl iets meer dan 1 op de 5 hier negatief over is. Degenen die in het afgelopen jaar wel eens hebben gevlogen zijn duidelijk positiever dan degenen die dat niet hebben gedaan, maar ongeveer 1 op de 20 Nederlanders uit de eerste groep is negatief over het vliegtuig (zie Figuur 3.4). Uit ander onderzoek van het KIM uit 2024 blijkt echter dat Nederlanders die het jaar voorafgaand aan het onderzoek een vliegreis maakten, maar zeer beperkt van plan zijn om in de toekomst niet meer te gaan vliegen (Zijlstra & Jonkeren, 2024). 97% van die groep verwacht namelijk (waarschijnlijk) te blijven vliegen in de toekomst.

Figuur 3.4 Algemeen oordeel over het vliegtuig, uitgesplitst naar mensen die minimaal 1 vliegreis maakten in de afgelopen 12 maanden en mensen die geen vliegreis maakten



Bron: MPN, najaar 2024

3.5 Probleemgebieden rond verkeer en vervoer

Zoals we in paragraaf 3.1 zagen, zijn inwoners van Nederland over het algemeen tevreden met hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij hun gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Deze algemene tevredenheid hoeft echter niet te betekenen dat men geen problemen ervaart. In deze paragraaf kijken we naar de grootste problemen rond verkeer en vervoer die mensen zelf ervaren. Hiervoor gebruiken we dezelfde lijst van probleemgebieden als in paragraaf 2.2. We vroegen respondenten daarbij naar de probleemgebieden (maximaal 3) die zij in hun eigen leven als grootste problemen ervaren. Net als in paragraaf 2.2 maken we een onderscheid tussen probleemgebieden met betrekking tot mobiliteit binnen Nederland (paragraaf 3.5.1) en probleemgebieden die te maken hebben met internationaal reizen (paragraaf 3.5.2).

Wanneer men aangeeft iets als een probleem te ervaren voor het eigen leven kan dat verschillende betekenissen hebben. Enerzijds kan dat betekenen dat men in directe zin persoonlijke gevolgen ondervindt van dat probleem. Anderzijds kan het (ook) betekenen dat men niet direct gevolgen ondervindt van dit probleem in het eigen leven, maar dat het bijvoorbeeld botst met de normen en waarden die deze persoon nastreeft.

3.5.1 *Probleemgebieden rond mobiliteit binnen Nederland*

Eerst gaan we in op de binnenlandse probleemgebieden, zoals weergegeven in Figuur 3.5. 11% van de inwoners van Nederland geeft aan dat zij **geen van deze zaken als probleem voor zichzelf ervaren**. Hieronder bespreken we de verschillende probleemgebieden per categorie: veiligheid en sociale veiligheid, betaalbaarheid, reistijden, effecten op de leefomgeving, en overige probleemgebieden.

Figuur 3.5 Aandeel Nederlanders dat verschillende probleemgebieden rond verkeer en vervoer in Nederland als grootste probleem voor zichzelf ervaart (maximaal 3 antwoorden mogelijk)



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Percepties van veiligheid en sociale veiligheid

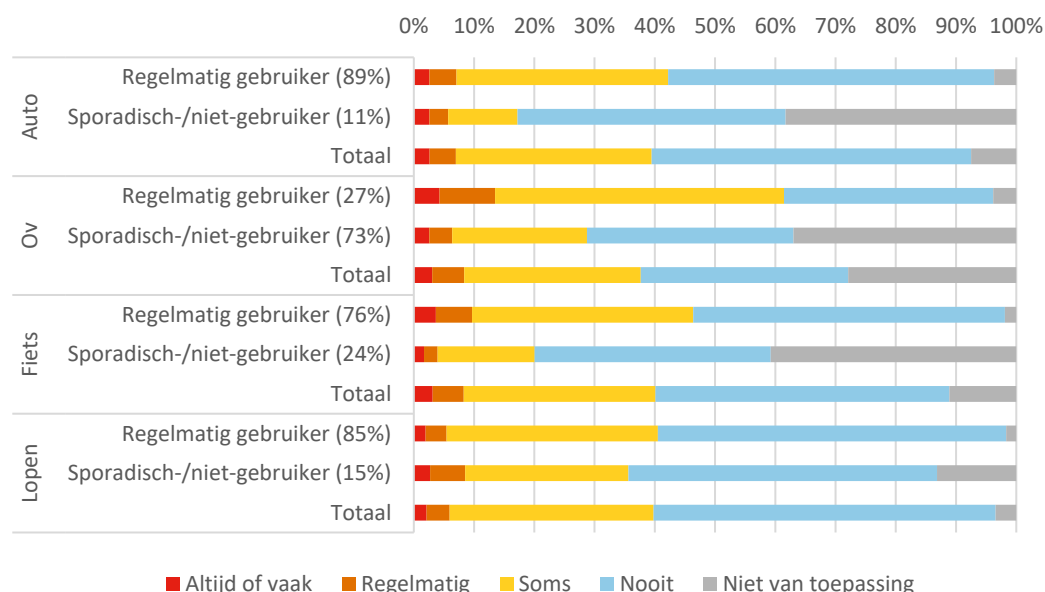
Uit een peiling in 2024 blijkt dat 76% van de Nederlanders (18-plussers) zich veilig in het verkeer voelt (VVN, 2024). Desalniettemin scoort **agressie op de weg** in onze meting met 31% het hoogst op de lijst van problemen rond verkeer en vervoer die inwoners van Nederland zelf ervaren. **Aggressie op de weg** kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Het kan naar agressief rijgedrag verwijzen, zoals bumperkleven, afsnijden, toeteren, of ander confronterend gedrag tussen automobilisten, fietsers of voetgangers. Zulke gedragingen leveren niet alleen gevaar op, maar veroorzaken ook gevoelens van onveiligheid, irritatie en stress (SWOV, 2021). Aggressie op de weg kan ook geïnterpreteerd worden als een gevoel

van sociale onveiligheid met de auto, op de fiets of als voetganger (we gaan later in deze paragraaf verder in op percepties van sociale onveiligheid). 55-plussers geven bovengemiddeld vaak aan agressie op de weg als een van de grootste problemen te ervaren.

Agressie in het ov (richting personeel of reizigers), die ook in de bovenste helft van de lijst staat met 12%, verwijst duidelijker naar een vraagstuk rondom sociale veiligheid. Vanuit het maatschappelijke perspectief (paragraaf 2.2.1) staat agressie in het ov op de tweede plek van grootste problemen. Dat deze vanuit individueel perspectief iets lager op de lijst staat, zal onder andere te maken hebben met het gegeven dat lang niet iedereen (frequent) gebruik maakt van het ov (zie ook bijlage A voor de aandelen van de verschillende vervoerwijzen in de mobiliteit van inwoners van Nederland).

Aan onze MPN-panelleden hebben we gevraagd hoe vaak ze zich de afgelopen 12 maanden wel eens sociaal onveilig voelden tijdens het reizen met verschillende vervoerwijzen. Sociale onveiligheid kan zowel gaan om het daadwerkelijk meemaken van situaties zoals intimidatie, discriminatie, agressie of ander grensoverschrijdend gedrag, als om de angst of zorg om met dergelijke situaties geconfronteerd te worden. Voor iedere vervoerwijze geeft grofweg 40% van de Nederlanders aan dat zij zich wel eens sociaal onveilig voelden tijdens het reizen met de betreffende vervoerwijze (zie de rijen 'Totaal' in Figuur 3.6). De meerderheid daarvan (ongeveer 75% tot 85% van die groep) geeft aan dat dit soms het geval is. De rest ervaart dit regelmatig, vaak of altijd, waarbij deze groep het grootst is bij het openbaar vervoer. Voor alle modaliteiten voelen vrouwen zich vaker sociaal onveilig, en ook mensen met een herkomst buiten Europa (behalve voor de auto). Dat vrouwen zich meer sociaal onveilig dan mannen voelen als ze in hun buurt lopen of rijden, blijkt ook uit een recente analyse van het CBS (CBS, 2025a).

Figuur 3.6 Mate waarin Nederlanders zich sociaal onveilig voelen tijdens het gebruik van de auto, het ov, de fiets en bij het lopen in de afgelopen 12 maanden



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Regelmatige gebruikers van de verschillende vervoerwijzen (die ten minste 1 keer per maand de betreffende vervoerwijze gebruiken) voelen zich vaker wel eens sociaal onveilig (zie Figuur 3.6). De grootste groep regelmatige gebruikers in absoluut aantal die zich minimaal soms sociaal onveilig voelt, zijn mensen die de auto gebruiken (37% van de bevolking), gevolgd door regelmatige fietsers (35%) en regelmatige voetgangers (34%). De groep regelmatige ov-gebruikers die zich soms wel eens sociaal onveilig voelt, is kleiner in absoluut aantal (16% van de bevolking), maar het gaat wel om een meerderheid van de regelmatige ov-gebruikers (60%).

Met 18% staat **verkeers(on)veiligheid op wegen en fietspaden** in de bovenste helft van de lijst met probleemgebieden waar mensen zelf last van hebben. Verkeersdeelnemers kunnen zich om verschillende redenen onveilig voelen in verkeerssituaties, ook als de infrastructuur aan de ontwerprichtlijnen voldoet en die situaties (objectief gezien) niet per se onveilig lijken. Een gevoel van onveiligheid kan dus haaks staan op objectievere gegevens zoals ongevalsdata. **Drukke op fietspaden** (11%) kan ook een gevoel van onveiligheid veroorzaken, net als een lage ervaren **kwaliteit van fiets- en voetpaden**¹⁴ (11%). 65-plussers ervaren vaker deze laatste 3 problemen dan de rest van de bevolking. **Fietsdiefstal** wordt door 9,5% als een van de grootste problemen ervaren.

Ervaren betaalbaarheidsproblemen

De tweede, derde en vierde gebieden die inwoners van Nederland zelf als grootste problemen ervaren, hebben met kosten te maken. Het gaat namelijk om **kosten van het openbaar vervoer** (25%), op de voet gevolgd door **kosten van de auto (exclusief parkeren)** (24%) en **kosten van parkeren** (20%). Bijna alle mensen (97%) die de **kosten van de auto** als probleem ervaren, zijn regelmatige autobruikers. In tegenstelling is meer dan 6 op de 10 (62%) die aangeeft de **kosten van het openbaar vervoer** als probleem te ervaren, momenteel een sporadisch of niet-ov-gebruiker. Zij gebruiken het ov minder dan 1 keer per maand. Mogelijk zouden zij het openbaar vervoer graag vaker willen gebruiken, maar vormt de prijs hiervoor een belemmering (zie ook Figuur 3.7 hieronder). Bijna 3 op de 10 (29%) die aangeeft de **kosten van het openbaar vervoer** als probleem te ervaren, heeft geen auto. Als we kijken naar alle sporadische- en niet-ov-gebruikers, dan is **kosten van het ov** voor ongeveer 1 op de 5 (21%) een probleem.

Financiële bestaansonzekerheid in Nederland is een hardnekkig probleem (Commissie Sociaal Minimum, 2023). Hoewel het aantal mensen in armoede is gedaald in de afgelopen jaren, is de ernst van de armoede en de schuldenproblematiek toegenomen (CBS, 2024; CBS en Nibud en SCP, 2024). Aan onze MPN-panelleden hebben we stellingen voorgelegd over financiële stress¹⁵ en over de betaalbaarheid van mobiliteit (vergelijkbaar met Krabbenborg en Durand (2024)). Mensen voelen financiële stress als ze vaak geld tekortkomen en weinig controle ervaren over hun geldzaken. Mensen met financiële stress hebben vaak geldzorgen en zijn vooral bezig met hun huidige financiële situatie en minder met de toekomst. Uit onze gegevens blijkt dat 20,5% financiële stress ervaart. 45% ervaart enige financiële stress en 34,5% ervaart geen financiële stress. Deze verdeling is vergelijkbaar met wat het Kenniscentrum Psychologie en Economisch Gedrag en

¹⁴ We hebben de kwaliteit van fiets- en voetpaden ondergebracht bij 'percepties van veiligheid en sociale veiligheid', maar dit probleemgebied heeft niet alleen met (on)veiligheid te maken. Het kan ook met toegankelijkheid te maken hebben, met doorstroming (zijn de routes direct en logisch?), met comfort (zijn er hobbels of gaten?), enzovoort. We weten echter niet precies hoe mensen dit probleemgebied hebben geïnterpreteerd.

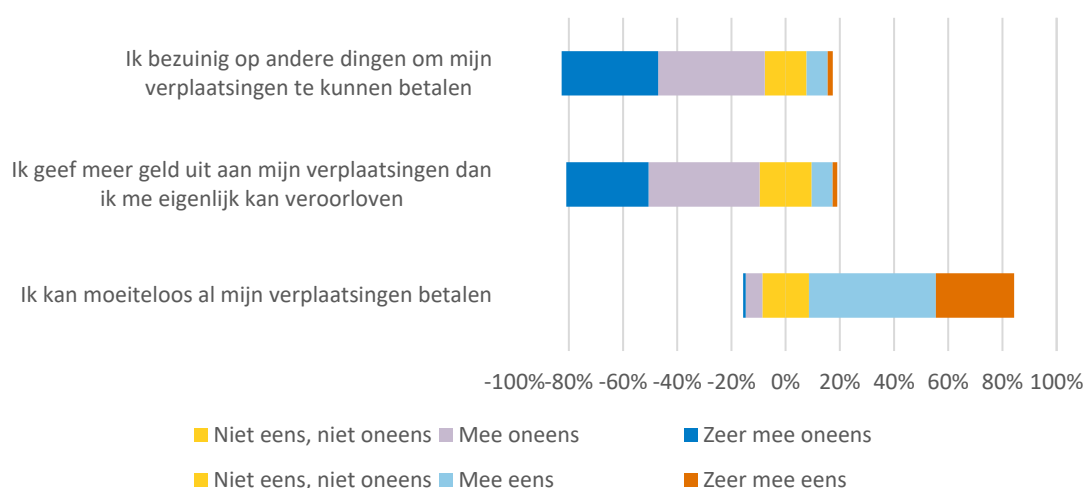
¹⁵ Zie Kenniscentrum Psychologie en Economisch Gedrag en Wijzer in geldzaken (2024) voor meer informatie over hoe financiële stress gemeten wordt.

Wijzer in geldzaken (2024) hebben berekend voor de Nederlandse bevolking in het kader van de Nationale Monitor Geldzorgen.

Uit onze MPN-meting blijkt dat 17% van de inwoners van Nederland boven de 16 jaar moeite heeft om al hun verplaatsingen te betalen, meer uitgeeft aan vervoer dan zij zich kunnen veroorloven, of op andere uitgaven bezuinigt om hun verplaatsingen te kunnen betalen (zie Figuur 3.7). 10% bezuinigt op andere dingen om zijn verplaatsingen te kunnen betalen, 9% geeft meer geld uit aan verplaatsingen dan zij zich eigenlijk kunnen veroorloven en 7% geeft aan zijn verplaatsingen niet moeiteloos te kunnen betalen.

Van de 17% die tenminste 1 betaalbaarheidsprobleem aangeeft, ervaart een meerderheid (54%) ook financiële stress. Dit is vergelijkbaar met de bevinding van Krabbenborg en Durand (2024), op basis van MPN-gegevens van de zomer van 2023. Mensen die een grotere kans hebben om betaalbaarheidsproblemen in mobiliteit te ervaren, zijn vooral huishoudens met een laag inkomen, eenoudergezinnen en mensen die werkloos, arbeidsongeschikt of in de bijstand zijn (Krabbenborg & Durand, 2024).

Figuur 3.7 Ervaren betaalbaarheidsproblemen in mobiliteit, zoals voorgelegd aan de inwoners van Nederland



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Naast stellingen over de betaalbaarheid van mobiliteit in het algemeen hebben we enkele stellingen toegespitst op de betaalbaarheid van de auto, het ov en de fiets, die we hieronder bespreken.

Auto. Van alle volwassenen zonder auto in het huishouden geeft 4 op de 10 (40%) aan dat kosten een reden daarvoor zijn¹⁶. 8% van de autobestuurders geeft aan de kosten van autogebruik bijna niet te kunnen betalen en 11% geeft aan te bezuinigen op andere dingen om de auto te kunnen betalen. Volgens 31% van de volwassenen is het voor hun huishouden financieel niet haalbaar om elektrisch te

¹⁶ Volgens een recent KiM-onderzoek heeft 7,5% tot 9,0% van alle Nederlandse huishoudens momenteel geen auto omdat ze die zich financieel niet kunnen veroorloven (Zijlstra & Durand, 2025). Van de huishoudens zonder auto is dit een derde. Binnen onze panelleden geeft 4% van de 18-plussers aan dat ze geen auto hebben vanwege de kosten. Een belangrijke verklaring voor het verschil tussen deze statistiek en de bandbreedte van Zijlstra en Durand (2025) is dat autobezitters in onze MPN-steekproef oververtegenwoordigd zijn.

gaan rijden, wat vergelijkbaar is met de resultaten van Krabbenborg en Durand (2024).

Openbaar vervoer. Respectievelijk 20% en 16% van de inwoners van Nederland geeft aan dat het voor hen moeilijk is om de trein en bus, tram of metro (btm) te gebruiken vanwege de kosten. Dat is iets hoger dan in onderzoek van Krabbenborg en Durand (2024) op basis van onderzoek met het MPN in de zomer van 2023. Toen betrof dat aandeel namelijk 12%¹⁷. Het ging toen echter om het ov als geheel, waardoor er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen de trein en bus, tram en metro.

Fiets. Van alle niet-fietsbezitters (13%) geeft 5% aan geen fiets te hebben vanwege de kosten hiervan. Van alle fietsbezitters geeft 12% aan moeite te hebben om haar of zijn fiets te vervangen als hij kapot zou gaan.

Ervaren problemen met vertragingen of langere reistijden door werkzaamheden

Bijna 1 op de 5 (19%) ervaart **files op de wegen** als een van de grootste problemen. Daarmee staat dit probleemgebied op de vijfde plek in de lijst met probleemgebieden waar mensen zelf het meest last van hebben (zie Figuur 3.5 op pagina 26). Hiermee lijken files op wegen voor mensen persoonlijk een groter probleem dan dat zij dit vinden voor de maatschappij, zoals we in paragraaf 2.2.1 bespraken. Het is mogelijk dat relatief veel mensen weliswaar met files te maken krijgen, maar dat zij veel andere vraagstukken maatschappelijk gezien urgenter vinden om aandacht voor te hebben.

Andere problemen die te maken hebben met lange reistijden, staan minder hoog op de lijst. Het gaat om **extra reistijd door wegwerkzaamheden op wegen** (10%), **vertragingen in het ov** (7%) en **extra reistijd door werkzaamheden op het spoor** (4%). Volgens ProRail (2024) en Rijkswaterstaat zullen reizigers in de komende jaren rekening moeten houden met hinder door grootschalige werkzaamheden op zowel het spoor als de wegen in Nederland. Het is dus goed mogelijk dat deze aandelen in de toekomst stijgen.

Perceptie van problemen rond de effecten van verkeer en vervoer op de leefomgeving

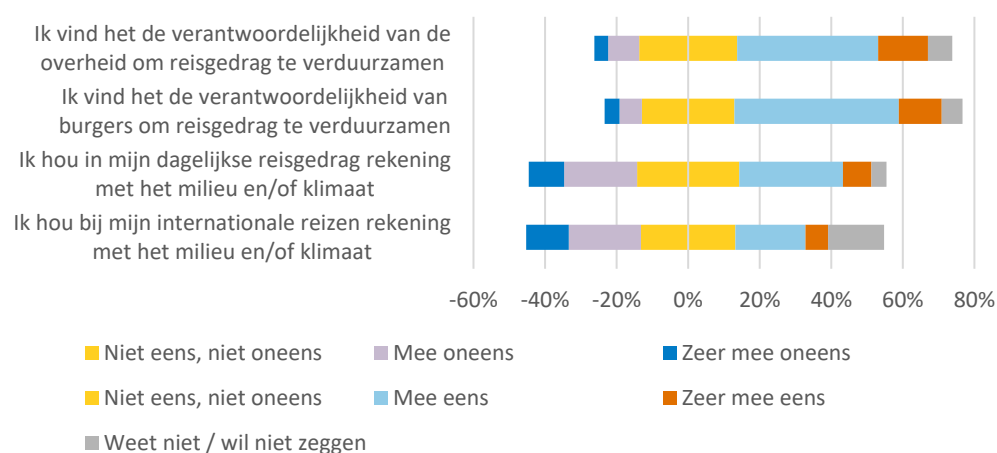
Volgens diverse recente onderzoeken maakt een meerderheid van de Nederlanders zich zorgen over (de gevolgen van) klimaatverandering en ook een meerderheid vindt klimaataanpak belangrijk (CBS, 2023; de Jong et al., 2024; de Kluizenaar et al., 2025). Met 12% staat **uitstoot van verkeer (zoals CO₂ en fijnstof)** in bovenste helft van de lijst (zie Figuur 3.5 op pagina 26) met probleemgebieden waar mensen zelf last van hebben.

Het grootste deel van de verantwoordelijkheid voor het tegengaan van klimaatverandering ligt volgens de meeste Nederlanders bij de overheid en grote bedrijven (de Jong et al., 2024; de Kluizenaar et al., 2025). Een meerderheid ziet weliswaar (enige) verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren, maar de meeste mensen vinden ook dat zijzelf al voldoende doen (de Kluizenaar et al., 2025). In onze vragenlijst hebben we enkele stellingen opgenomen om inzicht te krijgen in hoe mensen hier op het gebied van verkeer en vervoer tegenaan kijken. Opvallend genoeg vinden meer mensen dat het de verantwoordelijkheid van de burgers is om reisgedrag te verduurzamen (58%) dan die van de overheid (53%) (Figuur 3.8). Mogelijk komt dit doordat de uitstoot die samenhangt met mobiliteit veel meer binnen de directe invloedssfeer van burgers ligt dan de uitstoot van grote bedrijven.

¹⁷ Dat onderzoek richtte zich enkel op volwassen Nederlanders, terwijl onze steekproef ook 16- en 17-jarigen bevat. Als we deze percentages berekenen voor enkel volwassen inwoners van Nederland komen we op 20% en 15% voor respectievelijk de trein en btm.

Ondanks het feit dat meer Nederlanders vinden dat het de verantwoordelijkheid is van de burgers om reisgedrag te verduurzamen, geeft een minderheid aan rekening te houden met het milieu of klimaat in haar dagelijkse reisgedrag (37%), en nog minder bij internationale reizen (26%). Zo laat recent KiM-onderzoek zien dat duurzaamheid bij recreatieve reizen vaak als een mooie bijvangst wordt gezien, maar niet als doorslaggevende factor in de keuze voor een vervoerwijze of bestemming. Snelheid, gemak en reiskosten zijn vaak belangrijker (Hamersma et al., 2025; zie ook Zijlstra & Uitbeijerse, 2023). Dit geldt ook voor woon-werkreizen (Goudappel, 2025).

Figuur 3.8 Percepties over duurzaamheid in mobiliteit, zoals voorgelegd aan de inwoners van Nederland



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

Geluidsoverlast door het verkeer (4%) staat onder in de lijst. Volgens het RIVM (2024) is geluid van wegverkeer wel de grootste bron van (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring in Nederland. Bijna 10% van de inwoners van Nederland ervaart wel eens ernstige geluidhinder door wegverkeer, en 24% ervaart weleens hinder. Het verschil tussen de meting van het RIVM en onze meting kunnen we verklaren door het feit dat onze respondenten maximaal 3 probleemgebieden konden kiezen (voor het individuele perspectief). Als wij een relatief klein percentage rapporteren voor het individuele perspectief, betekent het niet dat dat vraagstuk onbelangrijk is volgens de inwoners van Nederland. Het betekent eerder dat andere probleemgebieden voor mensen meer prioriteit hebben of grotere problemen veroorzaken. Kennelijk hoort geluidsoverlast niet bij de 3 belangrijkste problemen die mensen in Nederland ervaren rond verkeer en vervoer. Een klein percentage kan ook betekenen dat slechts een relatief kleine groep dit probleem ondervindt. Voor deze kleine groep mensen kan dat probleem echter heel belangrijk zijn.

Percepties rondom overige probleemgebieden

De **beschikbaarheid van het ov (aanbod en/of frequentie)** wordt door 11% als een van de grootste problemen ervaren. Scholieren, studenten en inwoners van niet-stedelijke gebieden geven vaker aan dit als probleem te ervaren, evenals mensen die een slechte of matige gezondheid rapporteren. In sommige delen van Nederland wordt flexvervoer ingezet, als alternatief voor of als aanvulling op het reguliere ov. Flexvervoer verwijst naar vervoersystemen waarbij de reiziger een busje of auto met een chauffeur moet reserveren. Volgens recent KiM-onderzoek

hiernaar blijkt dat gebruikers van dat soort systemen over het algemeen tevreden zijn met de mogelijkheden die flexvervoer bieden. Wanneer het flexvervoer in de plaats van een reguliere bus komt, ervaart een deel van de reizigers dit echter als verscaling van het ov-aanbod, met negatieve effecten voor hun dagelijks leven (de Haas & Durand, 2025). Het aandeel ontevreden reizigers werd niet in dit onderzoek gemeten en hangt sterk af van de context.

Volgens een peiling in juni 2025 onder een representatieve steekproef van mensen van 65 jaar en ouder, vindt 53% van de ouderen dat het ov matig tot slecht toegankelijk is (ANBO-PCOB, 2025). Desalniettemin staat **(on)toegankelijkheid van het ov** laag op de lijst (zie Figuur 3.5 op pagina 26), met 3% van de inwoners van Nederland die dit een van de grootste problemen voor zichzelf vindt. Ook de **betrouwbaarheid van doelgroepenvervoer** wordt met 3% door een relatief kleine groep ervaren als een van de belangrijkste problemen voor zichzelf. Zoals hierboven genoemd, betekent een klein percentage echter niet dat een bepaald vraagstuk onbelangrijk is voor de inwoners van Nederland.

3.5.2 *Probleemgebieden rond internationaal reizen*

We vroegen Nederlanders ook naar de grootste problemen die ze zelf ervaren rond internationale mobiliteit (zie Figuur 3.9). Bijna 4 op de 10 (38%) geeft aan dat zij **geen van de genoemde probleemgebieden** in relatie tot internationaal reizen zelf als probleem ervaren. Binnen deze groep heeft een meerderheid (60%) in de afgelopen 12 maanden geen reis van minimaal 100 km¹⁸ naar het buitenland gemaakt.

Figuur 3.9 Aandeel Nederlanders dat verschillende probleemgebieden rond verkeer en vervoer op het gebied van internationaal reizen als grootste probleem voor zichzelf ervaart (maximaal 3 antwoorden mogelijk)



Bron: MPN-vragenlijst augustus 2025

¹⁸ We bekijken hier expliciet reizen van minimaal 100 km om daarmee rekening te houden met mensen die in grensgebieden wonen en als gevolg daarvan ook voor dagelijkse activiteiten (zoals boodschappen) korte internationale reizen maken.

Net zoals bij de binnenlandse probleemgebieden staan de kosten van vervoerwijzen hoog op de lijst van probleemgebieden rond internationaal reizen. De **kosten van vliegtickets** (28%) en de **kosten van internationale treintickets** (25%) zijn de vaakst genoemde problemen die de inwoners van Nederland zelf ervaren rond internationale reizen. Voor de kosten van vliegen geldt dat, net zoals in paragraaf 2.2.2, een meerderheid (95%) die kosten te hoog vindt. Van de mensen die de kosten van vliegtickets als probleem ervaart, heeft 63% in de afgelopen 12 maanden minimaal 1 vliegreis gemaakt. Ongeveer de helft (49%) die de kosten van internationale treintickets als probleem ervaart, heeft in de afgelopen 12 maanden minimaal 1 vliegreis gemaakt. De **kosten van de auto voor internationale reizen** (16%) wordt door minder Nederlanders ervaren als een van de grootste problemen rond internationale reizen.

Vervolgens geeft respectievelijk 22% en 19% van de inwoners van Nederland aan dat **uitstoot van vliegverkeer** en de **beschikbaarheid van internationale treinverbindingen** voor hen een groot probleem zijn. Uitstoot van vliegverkeer staat daarmee lager op de lijst van vraagstukken die men persoonlijk als probleem ervaart, dan wat zij maatschappelijk gezien een probleem vinden (zie ook paragraaf 2.2.2).

Geluidsoverlast door vliegverkeer (12%) staat iets lager in deze lijst dan in de lijst van maatschappelijke problemen. We hebben eerder gezien dat 4% geluidsoverlast door wegverkeer zelf als een van de grootste problemen ervaart. We kunnen echter de aandelen van de probleemgebieden met betrekking tot binnenlandse mobiliteit en die rond internationale mobiliteit niet vergelijken, omdat bij elke vraag de keuze beperkt was tot 3 antwoorden, en de keuzeset anders was. Volgens het RIVM (2025) ervaart 12,3% van de Nederlandse bevolking geluidshinder van vliegverkeer.

De **beschikbaarheid van laadpalen en laadtarieven in het buitenland** en de **beschikbaarheid van internationale busverbindingen** worden door respectievelijk 7% en 5% als grootste problemen gezien in relatie met internationaal reizen.

Referenties

- ANBO-PCOB. (2025). *Mobiliteit & Openbaar Vervoer in juni/juli 2025*.
- 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).
- Bastiaanssen, J., & Breedijk, M. (2024). *Beter Bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- Beumer, M., Scholma, W., Tult, C., Vroom, R., Mouter, N., & Spruit, S. (2024). *Resultaten van een inwonersraadpleging over de ruimtelijke inrichting van Nederland*. Onderzoek uitgevoerd door Populytics, in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
- CBS. (2023). *Klimaatverandering en energietransitie. Opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2023*. Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS. (2024). *Nieuwe armoedemeting: 540 duizend mensen arm in 2023*. Geraadpleegd op 1 september 2025 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/42/nieuwe-armoedemeting-540-duizend-mensen-arm-in-2023>
- CBS. (2025a). *Bijna helft jonge vrouwen loopt of rijdt weleens om voor eigen veiligheid*. Geraadpleegd op 29 augustus 2025 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/29/bijna-helft-jonge-vrouwen-loopt-of-rijdt-weleens-om-voor-eigen-veiligheid>
- CBS. (2025b). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024 - Onderzoeksbeschrijving*. Geraadpleegd op 5 september 2025 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2025/onderweg-in-nederland--odin---2024-onderzoeksbeschrijving?onepage=true>
- CBS. (2025c). *Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland, wijze van deelname*. Geraadpleegd op 1 oktober 2025 van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71936ned/table?dl=C7B00>
- CBS en Nibud en SCP. (2024). *De nieuwe methode om armoede in Nederland te meten*.
- Christiaanse, S. (2024). *The loss of rural facilities: a mixed methods study on perceptions of place-change*. PhD Thesis, Rijksuniversiteit Groningen.
- Commissie Sociaal Minimum. (2023). *Een zeker bestaan. Naar een toekomstbestendig stelsel van het sociaal minimum*.
- de Haas, M., & Arendsen, K. (2025). *Als beste uit de bus? Potentie van de langeafstandsbus voor internationale reizen van en naar Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- de Haas, M., Hamersma, M., & Faber, R. (2022). *Heeft COVID geleid tot structureel ander reisgedrag? Eerste inzichten op basis van een vervolgmeting met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN)*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- de Haas, M. C., & Durand, A. (2025). *Flexibel vervoer, hardnekkige uitdagingen? Een studie naar vraagafhankelijk openbaar vervoer in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- de Haas, M. C., & Faber, R. (2022). *De relatie tussen attitudes en reisgedrag en het verband met de coronapandemie*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- de Jong, R., van Verlzen, D., & van der Lelij, B. (2024). *Publieksmonitor Klimaat en Energie. Rapportage meting 2024*. Onderzoek uitgevoerd door Motivaction

- International B.V. in opdracht van het ministerie van Klimaat en Groene Groei.
- de Kluizenaar, Y., ten Berge, G., & Iedema, J. (2025). *Klimaat en samenleving. Burgerperspectieven*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- de Voogd, J., & Cuperus, R. (2021). *Atlas van Afgehaakt Nederland. Over buitenstaanders en gevestigden*.
- den Ridder, J., & Kunst, S. (2025). *Burgerperspectieven, Bericht #2 (2025). Update: stand van het land*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Durand, A., & Romijn, G. (2023). *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Durand, A., Zijlstra, T., Hamersma, M., Hoen, A. t., Van Oort, N., Hoogendoorn-Lanser, S., & Hoogendoorn, S. (2023). "Who can I ask for help?": Mechanisms behind digital inequality in public transport. *Cities*, 137, 104335. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104335>
- Goudappel. (2025). *Landelijk Reizigersonderzoek 2024*. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Hamersma, Durand, Hartog, D., & Martensen. (2025). *Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag. Het perspectief van de reiziger, de aanbieder en de overheid*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Hamersma, M., Moorman, S., 't Hoen, A., & Arendsen, K. (2023). *Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Hamersma, M., & Roeleven, I. (2024). *Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Harms, L., Berveling, J., & Hoogendoorn, R. (2017). *Stabiele beelden verdiept: trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N. T. W., & Olde Kalter, M.-J. (2015). The Netherlands Mobility Panel: An Innovative Design Approach for Web-based Longitudinal Travel Data Collection. *Transportation Research Procedia*, 11, 311–329. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2015.12.027>
- Jorritsma, P., Hamersma, M., & Berveling, J. (2020). *Blik op de file. De file door de ogen van de Nederlandse burger*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Jorritsma, P., Jonkeren, O., & Krabbenborg, L. (2023). *Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kenniscentrum Psychologie en Economisch Gedrag, & Wijzer in geldzaken. (2024). *Nationale Monitor Geldzorgen*. Geraadpleegd op 15 mei 2024 van <https://www.wijzeringeldzaken.nl/Nationale-Monitor-Geldzorgen/>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2023). *Mobiliteitsbeeld 2023*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2024). *Kerncijfers Mobiliteit 2024*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2025, nog te verschijnen). *Mobiliteitsbeeld 2025*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Krabbenborg, L., & Durand, A. (2024). *Betaalbare Mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

- Krabbenborg, L., & Uitbeijerse, G. (2023). *Beperkt bereikbaar: een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kroesen, M., Handy, S., & Chorus, C. (2017). Do attitudes cause behavior or vice versa? An alternative conceptualization of the attitude-behavior relationship in travel behavior modeling. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101, 190–202.
- Martensen, H., & Arendsen, K. (2024). *Atlas van de auto*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Martensen, H., Durand, A., & Hamersma, M. (2023). *CO2-uitstoot van Nederlanders bij recreatieve verplaatsingen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Miltenburg, E., Geurkink, B., den Ridder, J., Kunst, S., & Sipma, T. (2024). *Burgerperspectieven, Bericht #2 (2024)*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Miltenburg, E., Geurkink, B., Herweijer, L., & den Ridder, J. (2023). *Burgerperspectieven, Bericht #3 (2023)*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2020). *Actieagenda Trein en Luchtvaart*.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021). *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht*.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2025). *Bereikbaarheid op peil. Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid behouden en verbeteren*.
- Moleman, M. *Perceived accessibility revisited: a perspective on change*. Master thesis, Delft University of Technology.
- Moleman, M. L., & Kroesen, M. (2025). Revealing accessibility disparities: A latent class analysis linking objective and subjective accessibility measures. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 192, 104341. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104341>
- Mouter, N., & Mulder, J. (2024). *Resultaten van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid. Een onderzoek in het kader van de Mobiliteitsvisie voor het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat*. Populytics.
- Pot, F. J. (2023). *The Extra Mile*. PhD Thesis, Rijksuniversiteit Groningen.
- Pot, F. J. (2025). Perceived accessibility and transport equity: Does satisfaction imply perceived sufficiency of opportunities? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 198, 104497. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104497>
- Pot, F. J., & Piesch, L. (2024). How far is too far? Urban versus rural acceptable travel distances. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 137, 104474. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104474>
- ProRail. (2024). *Samenwerken onder uitdagende omstandigheden*. Geraadpleegd op 1 september 2025 van <https://www.prorail.nl/nieuws/samenwerken-onder-uitdagende-omstandigheden>
- Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Raad voor het Openbaar Bestuur, & Raad voor Volksgezondheid & Samenleving. (2023). *Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's*. Den Haag.
- Remkes, J. (2022). *Wat wel kan – Uit de impasse en een aanzet voor perspectief*. Rijkswaterstaat. *Groot onderhoud wegen en vaarwegen*. Geraadpleegd op 1 september 2025 van <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/onze-organisatie/groot-onderhoud>
- Rijkswaterstaat. (2025). *Rapportage Rijkswegennet 2024: 1 januari - 31 december*.
- RIVM. (2024). *Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW). Hinder en slaapverstoring in 2023*. . Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

- RVO. (2025). *Dashboard Elektrisch vervoer. Personenauto's*. Geraadpleegd op 1 oktober 2025 van <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl/elektrisch-vervoer/personenauto-s>
- SWOV. (2021). *Risikant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers*.
- SWOV. (2024). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2024*.
- van den Berg, C., & Kok, A. (2021). *Regionaal maatschappelijk onbegahen. Naar een rechtstatelijk antwoord op perifere ressentiment. In opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*. Rijksuniversiteit Groningen.
- van Oudenhoven-van der Zee, K. (2024). *Burgers gelijkwaardig aan de ontwerptafel van beleid*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Vermeij, L., & Hamelink, W. (2021). *Lang niet toegankelijk: Ervaringen van Nederlanders met een lichamelijke beperking als spiegel van de samenleving*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Vrooman, C., Boelhouwer, J., Iedema, J., & van der Torre, A. (2023). *Eigentijdse ongelijkheid. De postindustriële klassenstructuur op basis van vier typen kapitaal. Verschil in Nederland 2023*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Vrooman, C., Iedema, J., & Boelhouwer, J. (2025). *Verdeeld over het land. Ongelijkheid, leefwerelden en maatschappelijke overtuigingen in provincies, regio's en gemeenten*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- VVN. (2024). *Veilig Verkeer Nederland Flitspeiling*.
- Willems, R., & Huijnk, W. (2025). *Sociale en Culturele Ontwikkelingen 2025*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).
- Zijlstra, T., Bakker, S., & Witte, J.-J. (2022). *De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Zijlstra, T., & Uitbeijerse, G. (2023). *Klimaatbesef en minder vliegen? Achtergrondrapport*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Zijlstra, T., & Durand, A. (2025). *Financieel auto loos: Een onderzoek naar de omvang en samenstelling van de huishoudens in Nederland die zich geen auto kunnen veroorloven*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Zijlstra, T., & Jonkeren, O. (2024). *De Vliegende Hollander 2024*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Zijlstra, T., & Jonkeren, O. (2025). *Verdieping en verbreding van "De Vliegende Hollander 2024"*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

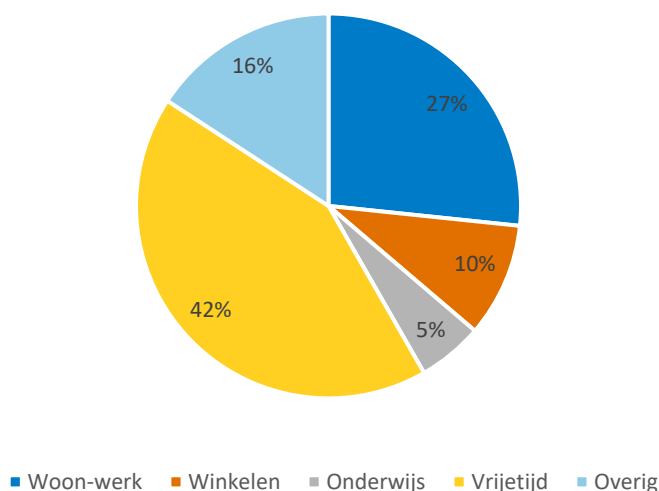
Bijlage A Het reisgedrag en de bereikbaarheid van Nederlanders

In deze bijlage schetsen we beknopt een beeld van de huidige mobiliteit in Nederland en (potentiële) bereikbaarheid. Daarbij gaan we ook in op de effecten van mobiliteit op de verkeersveiligheid en de leefomgeving. Vervolgens gaan we kort in op internationale mobiliteit van en naar Nederland. Het type inzichten wat we in deze bijlage presenteren verschilt van de inzichten in de hoofdtekst. In deze bijlage presenteren we namelijk objectieve gegevens, terwijl de hoofdtekst met name gaat om subjectieve gegevens over belevingen en percepties.

Mobiliteit in Nederland

In 2023 legden inwoners van Nederland (van 6 jaar en ouder) gezamenlijk 187,0 miljard km af op Nederlands grondgebied. Per inwoner is dat ongeveer 11.300 km per jaar, ofwel 31 km per dag. Een groot deel (42%) van deze afstand reizen we voor vrijetijdsdoeleinden, zoals bezoek aan familie en vrienden, sporten of vakantie binnen eigen land (Figuur A.1). Iets meer dan een kwart van de afgelegde afstand is voor reizen van en naar het werk.

Figuur A.1 Aandelen van reismotieven in de jaarlijks afgelegde afstand op Nederlands grondgebied in 2023



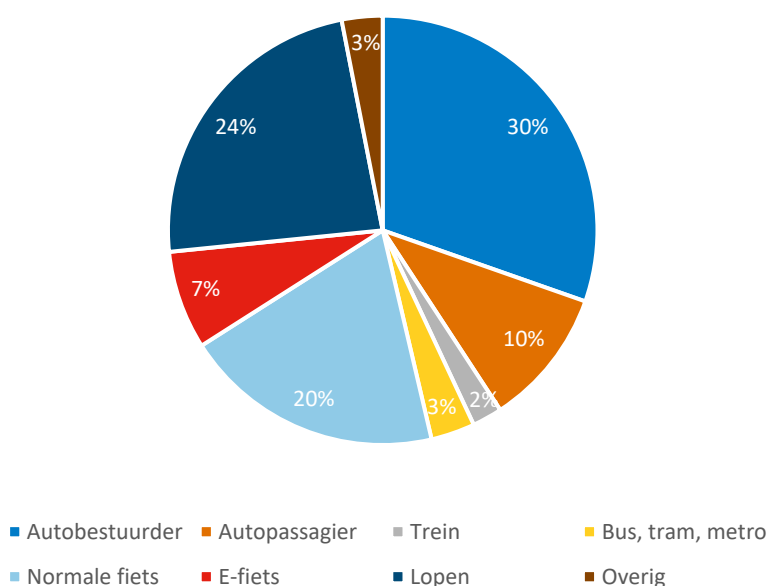
Bron: ODIN 2023, CBS

In de 10 jaar voorafgaand aan de COVID-pandemie was er jaarlijks gemiddeld sprake van een toename van ongeveer 0,5% in de totaal afgelegde afstand. Deze toename was voornamelijk afkomstig van bevolkingsgroei. Per persoon bleef de afstand de afgelopen jaren namelijk ongeveer gelijk. Nederlanders reizen sinds de pandemie minder, met name voor woon-werk en onderwijs. Een belangrijke verklaring voor de afname in woon-werkreizen is thuiswerken. Het aandeel werkenden dat wel eens thuiswerkt, ligt sinds de pandemie namelijk hoger dan de jaren ervoor (in 2024 is dat ongeveer 42% van de werkenden, waar dat in de jaren voor de pandemie rond de 30% was).

Veruit de meeste afstand leggen Nederlanders af met de auto. De helft als autobestuurder en nog eens 19% als autopassagier. Kijken we echter naar de verdeling op basis van aantal ritten in plaats van naar afgelegde afstand is het beeld

anders. Het aandeel van de auto is dan ongeveer 40%, waarvan driekwart als autobestuurder en een kwart als passagier (Figuur A.2). Ruim een kwart van de ritten die Nederlanders maken gaan per fiets (20% op de gewone fiets en 7% op de e-fiets). Iets minder dan een kwart (24%) van de ritten gaan te voet. In de laatste jaren zijn de aandelen van de voetganger en de e-fiets relatief sterk gegroeid (in 2014 nog respectievelijk 20% en 2%). De groei van het aandeel e-fiets ging geheel ten koste van het aandeel van de gewone fiets waarvan het aandeel in die periode met 6% afnam. Met het openbaar vervoer leggen Nederlanders ongeveer 5% van de ritten af, waarvan 2% met de trein en 3% met bus, tram of metro. Hoewel dit een relatief beperkt aandeel is, is het aandeel in afgelegde afstand groter. Ritten met de trein gaan namelijk gemiddeld over een relatief lange afstand, waardoor het aandeel van de trein in afgelegde afstand ongeveer 5 keer zo groot is (10%). Het totale aandeel van het ov in de afgelegde afstand komt daarmee op 13%.

Figuur A.2 Aandelen van verschillende vervoerwijzen in de ritten van Nederlanders op Nederlands grondgebied in 2023



Bron: ODiN 2023, CBS

Bereikbaarheid

Waar traditioneel indicatoren als verkeersprestatie en reistijdverlies werden gebruikt, bestaan er in toenemende mate indicatoren die bereikbaarheid breder benaderen (Hamersma et al., 2023). Een voorbeeld daarvan is de bereikbaarheidsindicator uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 die rekening houdt met het aanbod van banen, onderwijslocaties en winkels, de ruimtelijke nabijheid hiervan en het reisgemak om deze bestemmingen te bereiken (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021)¹⁹.

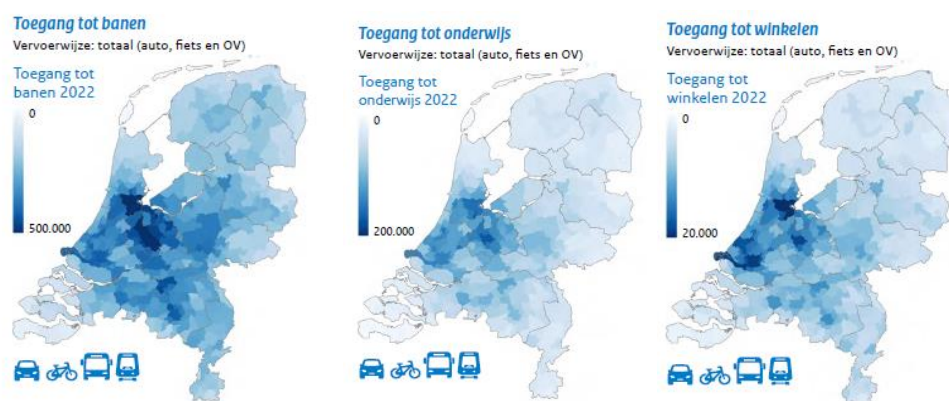
Er bestaan ruimtelijke verschillen in de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen, zoals het KiM laat zien in het Mobiliteitsbeeld 2023 op basis van de IMA-bereikbaarheidsindicator (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023). Deze modelgebaseerde indicator laat over het algemeen zien dat de bereikbaarheid van

¹⁹ Deze indicator is nog verder in ontwikkeling voor de IMA 2026. In het Mobiliteitsbeeld 2025 zal het KiM nieuwe inzichten op basis van deze indicator presenteren. Het reisgemak wordt in deze indicator uitgedrukt in reistijd. Kosten en comfort worden hierin niet meegenomen.

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

banen, onderwijs en winkelen in (rand)stedelijk gebied beter is dan in de meer perifere gebieden van Nederland (Figuur A.3²⁰). Een vergelijkbaar beeld komt uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), waaruit tevens blijkt dat de bereikbaarheid ook verschilt tussen de auto, het ov en de fiets (Bastiaanssen & Breedijk, 2022). Voorzieningen zijn over het algemeen het beste bereikbaar per auto. Per ov of de fiets zijn voorzieningen minder goed bereikbaar.

Figuur A.3 Bereikbaarheid van banen (links), onderwijs (midden) en winkelen (rechts) in 2022. De beelden tonen respectievelijk het absoluut aantal bereikbare banen, studieplaatsen en arbeidsplaatsen in de detailhandel (als proxy voor de omvang van het winkelopervlakte of productaanbod).



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024)

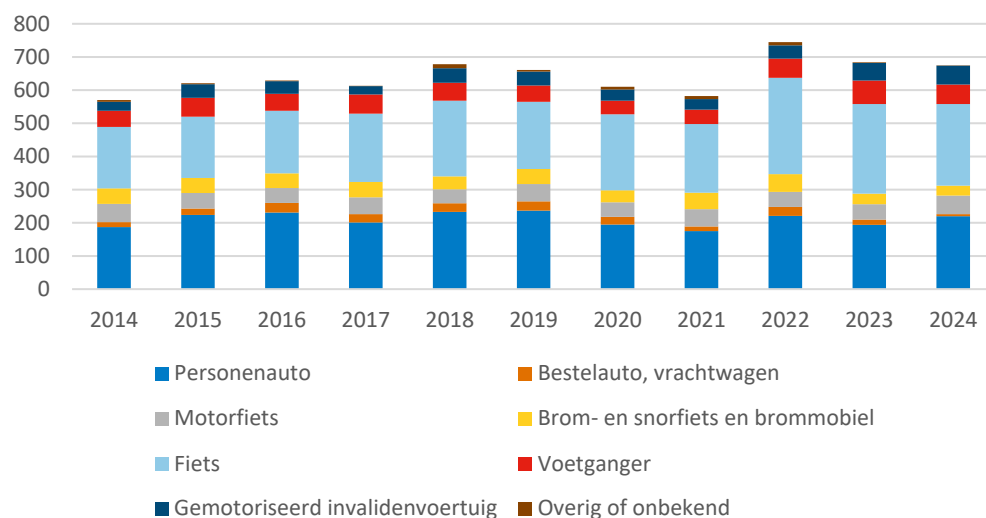
Gemiddeld voor heel Nederland is de potentiële bereikbaarheid van alle 3 de typen bestemmingen verbeterd tussen 2010 en 2022. Voor deze periode kent de gemiddelde bereikbaarheid van onderwijs de sterkste verbetering met 26%, gevolgd door banen (18%), en winkelen (14%) (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023). Deze gemiddelden vertellen echter slechts een deel van het verhaal, zoals blijkt uit onderzoek van het (Bastiaanssen & Breedijk, 2024). Dat onderzoek laat namelijk zien dat de ontwikkeling in bereikbaarheid verschilt tussen vervoerwijzen en tussen groepen in de samenleving. Het PBL concludeert dat het afschalen van openbaar vervoer in de periode 2012-2022 heeft geleid tot een afname van bereikbaarheid van voorzieningen en banen. De bereikbaarheid per auto bleef in die periode vrijwel gelijk, waardoor de verschillen in bereikbaarheid tussen de auto en het ov zijn toegenomen.

Verkeersveiligheid

In 2024 kwamen er 675 personen om door een verkeersongeval (Figuur A.4). Dat is minder dan in de 2 jaar ervoor (684 in 2023 en 745 in 2022), maar als we een periode van 10 jaar bekijken (2014-2024) is er sprake van een licht stijgende trend in het aantal verkeersdoden en een gemiddelde van 643 verkeersdoden per jaar. Meer dan een derde (36%) van de verkeersdoden in 2024 betrof een fietser en een derde (33%) was inzittende van een personenauto. Ongeveer de helft (49%) van de fietsverkeersdoden waren 70 jaar of ouder.

²⁰ In 2025 publiceert het KiM nog het Mobiliteitsbeeld 2025 waarin kaarten per modaliteit worden weergegeven, in plaats van totaalkaarten zoals hier.

Figuur A.4 Aantal doden door een verkeersongeval in Nederland naar wijze van deelname, 2014-2024



Bron: CBS (2025c)

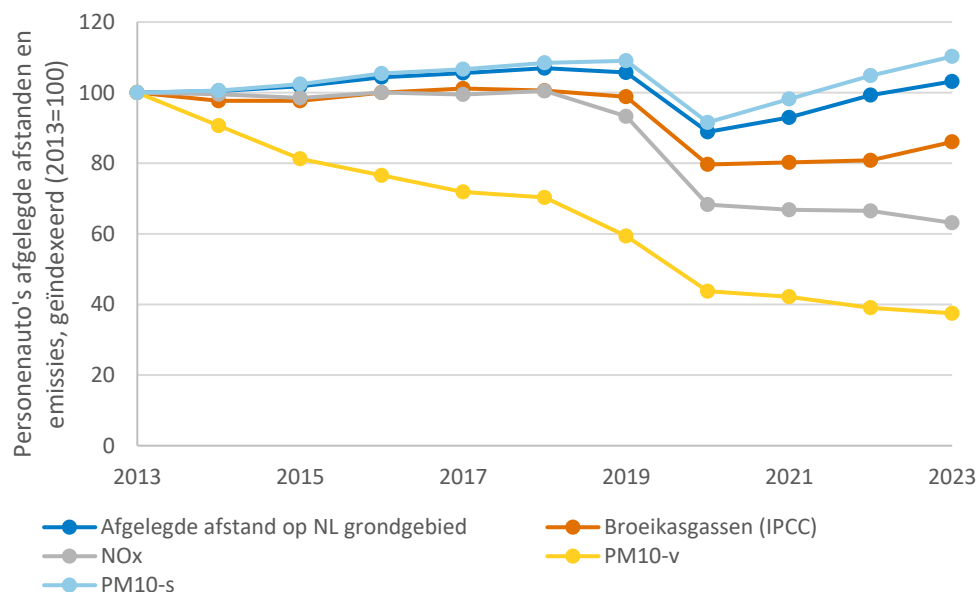
Ook voor het aantal matig- en ernstig verkeersgewonden is sprake van een langjarige stijgende trend (SWOV, 2024). In 2023 werden er 110.000 verkeersslachtoffers behandeld op de spoedeisende hulp. 7.400 van die slachtoffers was ernstig gewond en 18.000 matig gewond²¹. Onder de ernstig verkeersgewonde was 70% een fietsers.

Duurzaamheid

Het reizen met verschillende vervoerwijzen gaat gepaard met emissies die effect hebben op het klimaat (zoals CO₂) of op de luchtkwaliteit (zoals NO_x en fijnstof). Met name de personenauto met een brandstofmotor is een relatief vervuilende vervoerwijze. Personenauto's waren in 2023 verantwoordelijk voor de uitstoot van 14,8 Mt CO₂-equivalenten. Ten opzichte van 2013 is dat 14% lager, ondanks dat de afgelegde afstand per personenauto in 2023 hoger lag dan in 2013 (Figuur A.5). De broeikasgasemissies per afgelegde afstand van personenauto's nam tussen 2013 en 2023 met 17% af (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2024). Dat komt onder andere door de groei van het aantal stekkerauto's in het wagenpark, die geheel of deels op elektriciteit rijden en gemiddeld dus minder of geheel geen CO₂ uitstoten tijdens het rijden. Anno augustus 2025 betreft 6,7% van het Nederlandse personenautopark een batterij-elektrisch voertuig en 5,1% een plug-in hybride voertuig (RVO, 2025). Dat zijn respectievelijk ongeveer 623.000 en 470.000 auto's.

²¹ Een ernstig verkeersgewonde is een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselernst van MAIS3+ en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Matig verkeersgewonden kennen dezelfde definitie, maar dan met een letselernst van MAIS2. MAIS3-letsels zijn bijvoorbeeld een schedelbasisfractuur of amputatie van pols of enkel als gevolg van het ongeval. MAIS2-letsels zijn bijvoorbeeld botbreuken en hersenschuddingen met kort bewustzijnsverlies.

Figuur A.5 Ontwikkeling (2013-2023) bij personenauto's van afgelegde afstand en emissies van broeikasgassen (IPCC), NO_x, fijnstof uit verbranding (PM10-v) en fijnstof van slijtage (PM10-s)



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024)

Het KiM deed eerder onderzoek naar vergroening van recreatieve reizen en becijferde daarvoor dat alle binnenlandse recreatieve reizen van Nederlanders bij elkaar zorgen voor 6,2 Mt CO₂-uitstoot per jaar (Martensen et al., 2023). Dat is iets minder dan de jaarlijkse CO₂-uitstoot van woon-werkverplaatsingen (6,8 Mt). Als we echter ook naar buitenlandse recreatieve verplaatsingen kijken, komt de totale uitstoot op 13 Mt per jaar. Meer dan de helft van de uitstoot door recreatief reisgedrag komt voor rekening van de vakantiereizen. Vliegvakanties maken bijna een kwart (24%) uit van alle vakantiereizen, maar zorgen wel voor bijna drie kwart (74%) van de CO₂-uitstoot van vakantiereizen door de inwoners van Nederland.

Mobiliteit van en naar het buitenland

Zoals in de paragraaf hiervoor al bleek, stopt mobiliteit niet bij de landsgrenzen. Dagelijks reizen er Nederlanders van en naar het buitenland voor bijvoorbeeld familiebezoek, vakantie of zakelijke reizen. Over het algemeen geldt echter dat we minder goed zicht hebben op de reizen die Nederlanders maken van, naar of in het buitenland dan op de verplaatsingen die binnen Nederland worden gemaakt. Daardoor weten we niet precies hoeveel afstand Nederlanders jaarlijks afleggen met welke vervoerwijze voor internationale reizen.

Het KiM deed in 2025 echter onderzoek naar het vlieggedrag van Nederlanders. Inwoners van Nederland vlogen in 2024 samen ongeveer 100 miljard km, dat is meer dan de afstand die binnen Nederland als autobestuurder werd afgelegd in 2023 (Zijlstra & Jonkeren, 2025). Ongeveer de helft van de volwassen (18-80 jaar) inwoners maakt 1 of meer vliegvluchten per jaar. Ongeveer 13% van de volwassen inwoners is verantwoordelijk voor 50% van alle vliegvluchten en ongeveer 9% is goed voor 50% van de vliegafstand. Het overgrote deel van de totale vliegafstand (84%) is voor reizen voor privédoeleinden zoals vakanties of bezoek aan familie en vrienden. Het overige deel is voor zakelijke reizen.

Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?

Colofon

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

Oktober 2025

Auteurs:

Anne Durand

Mathijs de Haas

Floor Verheij

Projectnummer: MB2530

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Durand, A., de Haas, M. & Verheij, F. (2025), Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).