



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Mobiliteitspanel Nederland 2025: Actuele inzichten en meerjarige trends

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**



# Introductie

In deze publicatie presenteren we inzichten op basis van de meest recente jaarlijkse meting onder het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Deze inzichten hebben betrekking op het bezit en gebruik van vervoerwijzen, percepties rond mobiliteit en bereikbaarheid, en werkgerelateerde en onderwijsgerelateerde mobiliteit<sup>1</sup>. De dataverzameling vond plaats in het najaar van 2025 (half september tot half november). We vergelijken de inzichten (zover mogelijk) met eerdere metingen onder het MPN en maken soms uitsplitsingen naar relevante subgroepen. We wegen daarbij de gegevens uit het MPN naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, werksituatie, gezinscyclus, stedelijkheid en autobezit om een representatieve weergave te krijgen van de Nederlandse populatie. Door verschillen in onder andere de weging en steekproefsamenstelling kunnen de uitkomsten van de analyses binnen deze publicatie enigszins verschillen van uitkomsten van vergelijkbare analyses op basis van andere (enquête)data waarin dezelfde onderwerpen te vinden zijn.

## Leeswijzer

We gaan in deze publicatie achtereenvolgens in op:

- Het bezit en gebruik van vervoerwijzen (Thema 1);
- Percepties rond mobiliteit en bereikbaarheid (Thema 2);
- Werkgerelateerde mobiliteit (Thema 3);
- Onderwijsgerelateerde mobiliteit (Thema 4).

<sup>1</sup>In deze publicatie presenteren we geen nationale statistieken met betrekking tot de totale omvang van mobiliteit in Nederland, en ook geen overkoepelend beeld van de bereikbaarheid in Nederland. Voor analyses op dit vlak verwijzen we naar [het Mobiliteitsbeeld en de Kerncijfers](#), die om het jaar worden uitgebracht.



# Over het MPN

Met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) verzamelt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gegevens over het verplaatsingsgedrag van een vaste groep mensen en hun huishoudens over meerdere jaren. Het KiM gebruikt de gegevens voor eigen onderzoek en stelt ze beschikbaar voor collega-onderzoekers. Het MPN geeft inzicht in de factoren die een rol spelen bij veranderingen in het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. Ook levert het panel informatie over de mobiliteit van verschillende groepen mensen, bijvoorbeeld jongeren, gezinnen met kinderen of ouderen.

Het MPN is gestart in 2013. Sindsdien vindt ieder najaar (medio september tot en met medio november) de reguliere, jaarlijkse, meting onder het MPN plaats. Respondenten van 12 jaar en ouder uit circa 2.000 volledige huishoudens houden gedurende 3 dagen hun mobiliteitsgedrag bij in een reisdagboekje. Daarin registreren zij niet alleen al hun verplaatsingen, maar onder andere ook de manier van reizen, hun reisgezelschap, vertragingen en parkeerkosten. Daarnaast vullen de respondenten verschillende vragenlijsten in die een schat aan achtergrondinformatie geven over henzelf en hun huishoudens. De informatie uit deze vragenlijsten wordt gebruikt voor deze publicatie.



# Thema 1: Het bezit en gebruik van vervoerwijzen

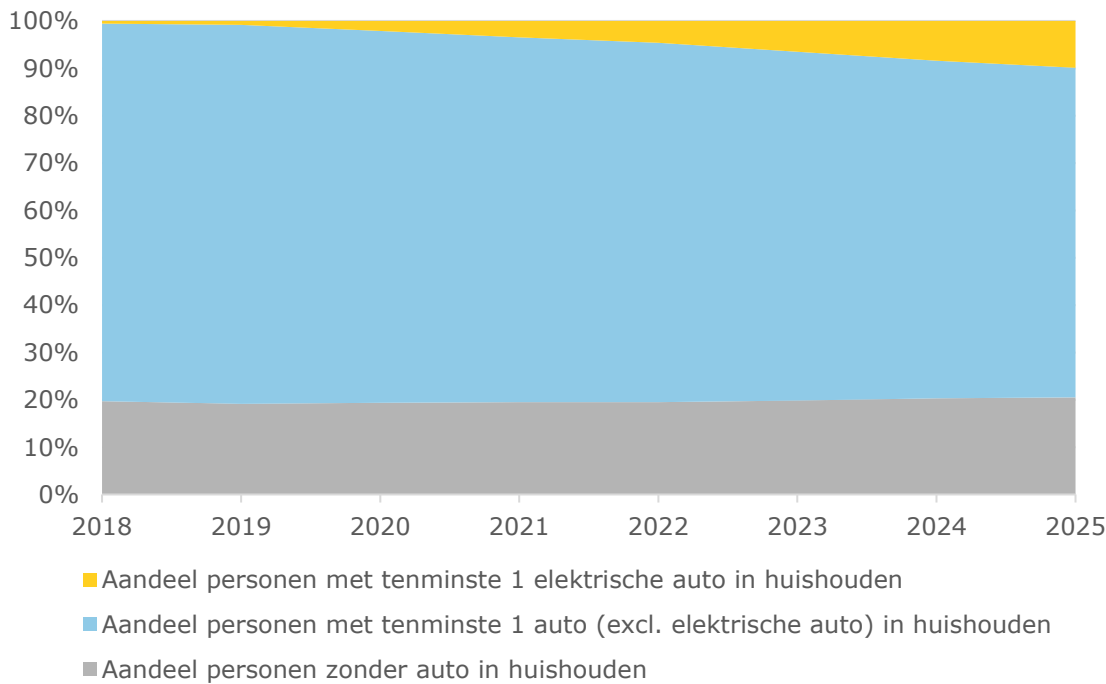
Welk aandeel van de Nederlanders heeft een auto, een fiets of een specifiek ov-product? En hoe vaak zeggen personen verschillende vervoerwijzen te gebruiken in een jaar? Binnen dit thema gaan we daar op in. Hierbij kijken we naar alle personen in het MPN. Deze groep is representatief voor Nederlanders van 12 jaar en ouder.

# Autobezit

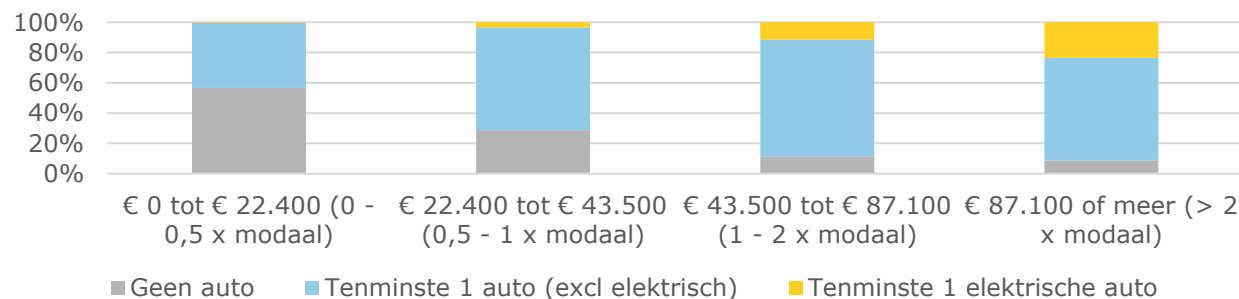


- › Het aandeel personen zonder auto in het huishouden ligt in 2025 op 20%, en is daarmee ongeveer gelijk aan eerdere jaren. Het aandeel personen met een elektrische auto in het huishouden ligt op 10% waarmee de stijgende trend in dit aandeel zich doorzet. De overige 70% van de personen heeft in 2025 tenminste 1 auto in het huishouden, maar geen elektrische auto.
- › Het autobezit in het huishouden in 2025 hangt duidelijk samen met het huishoudinkomen<sup>2</sup>. Van de personen in huishoudens met inkomens van 0 tot 0,5 keer modaal en 0,5 tot 1 keer modaal hebben respectievelijk 57% en 29% geen auto. Bij personen met meer dan 2 keer een modaal huishoudinkomen heeft 9% geen auto in het huishouden. Ook het aandeel elektrische auto stijgt met het huishoudinkomen, tot 24% bij een huishoudinkomen van meer dan 2 keer modaal.
- › Het autobezit in het huishouden vertoont ook samenhang met de mate van stedelijkheid van de woonomgeving. In zeer sterk stedelijke gebieden heeft 38% geen auto, terwijl dit in niet-stedelijke gebieden zo'n 7% is.

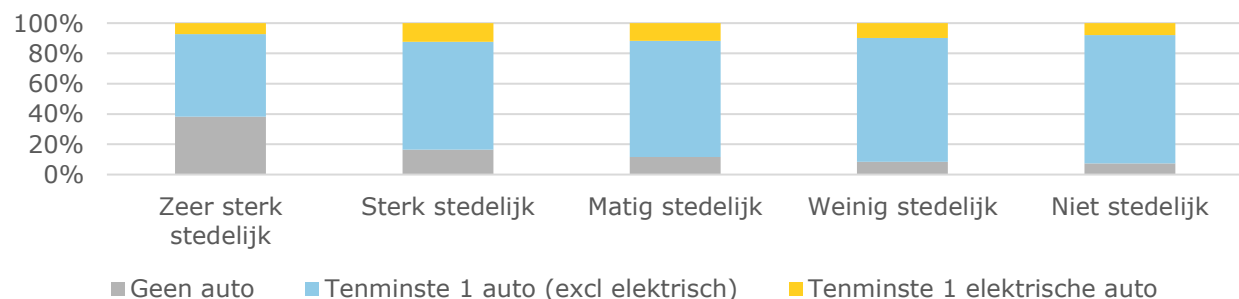
Autobezit in huishouden



Autobezit in huishouden naar huishoudinkomen



Autobezit in huishouden naar stedelijkheid

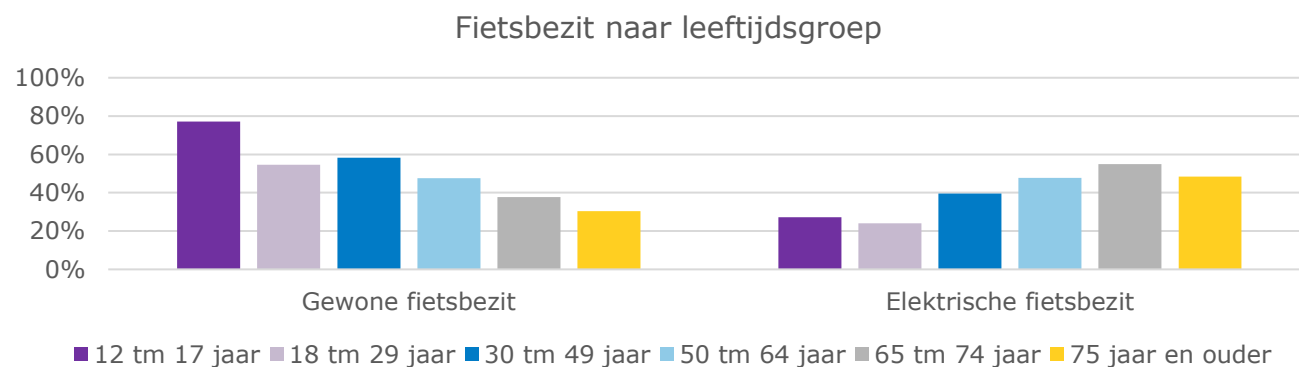
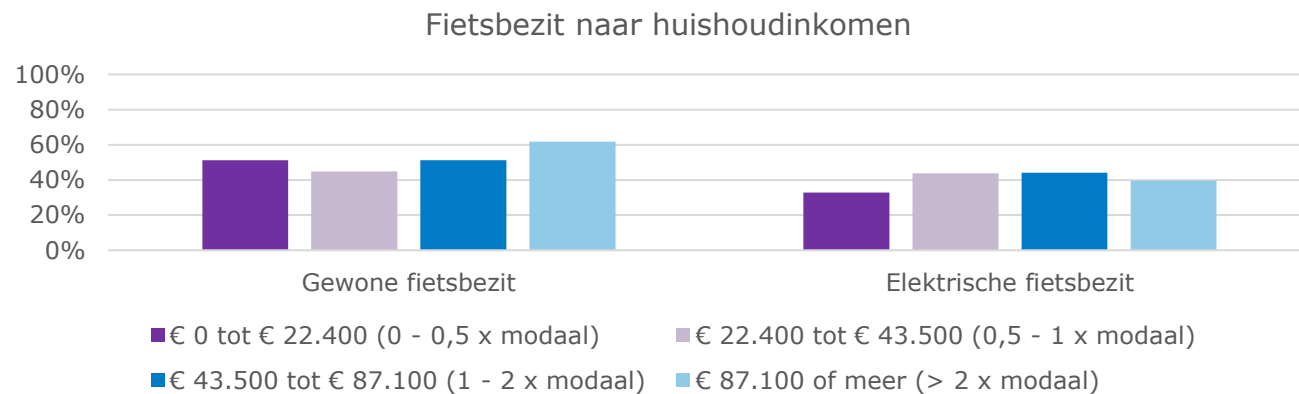
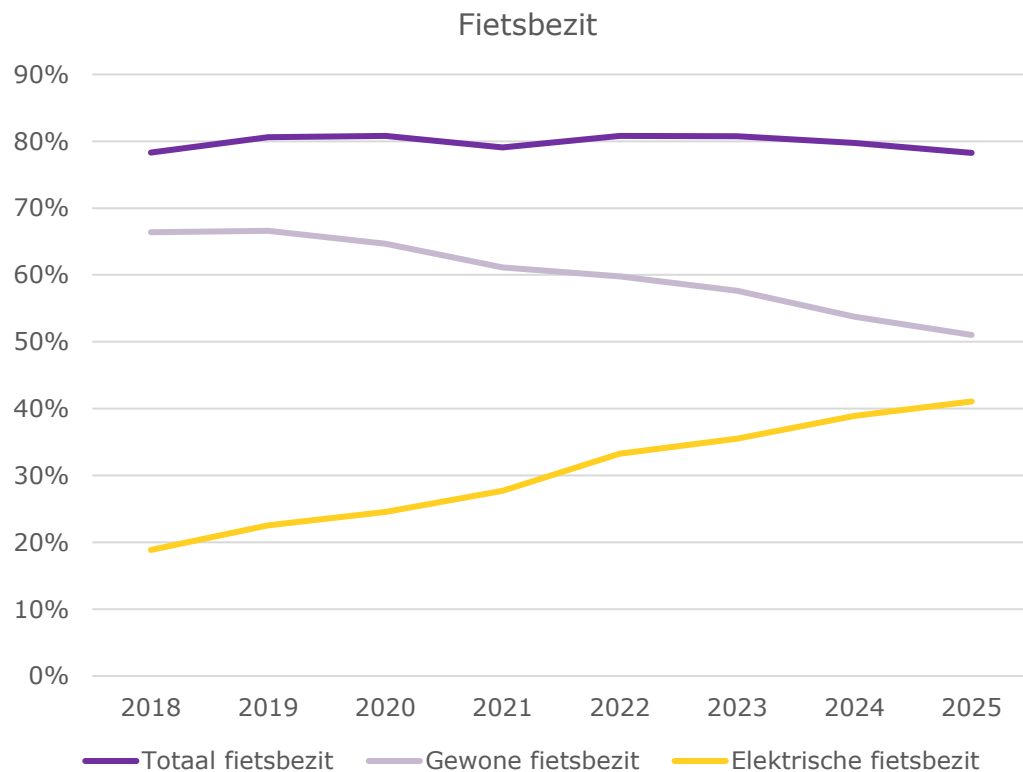


<sup>2</sup> Meer weten over personen die vanwege hun financiële situatie geen auto hebben? Zie: [Financieel autoloos](#) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



# Fietsbezit

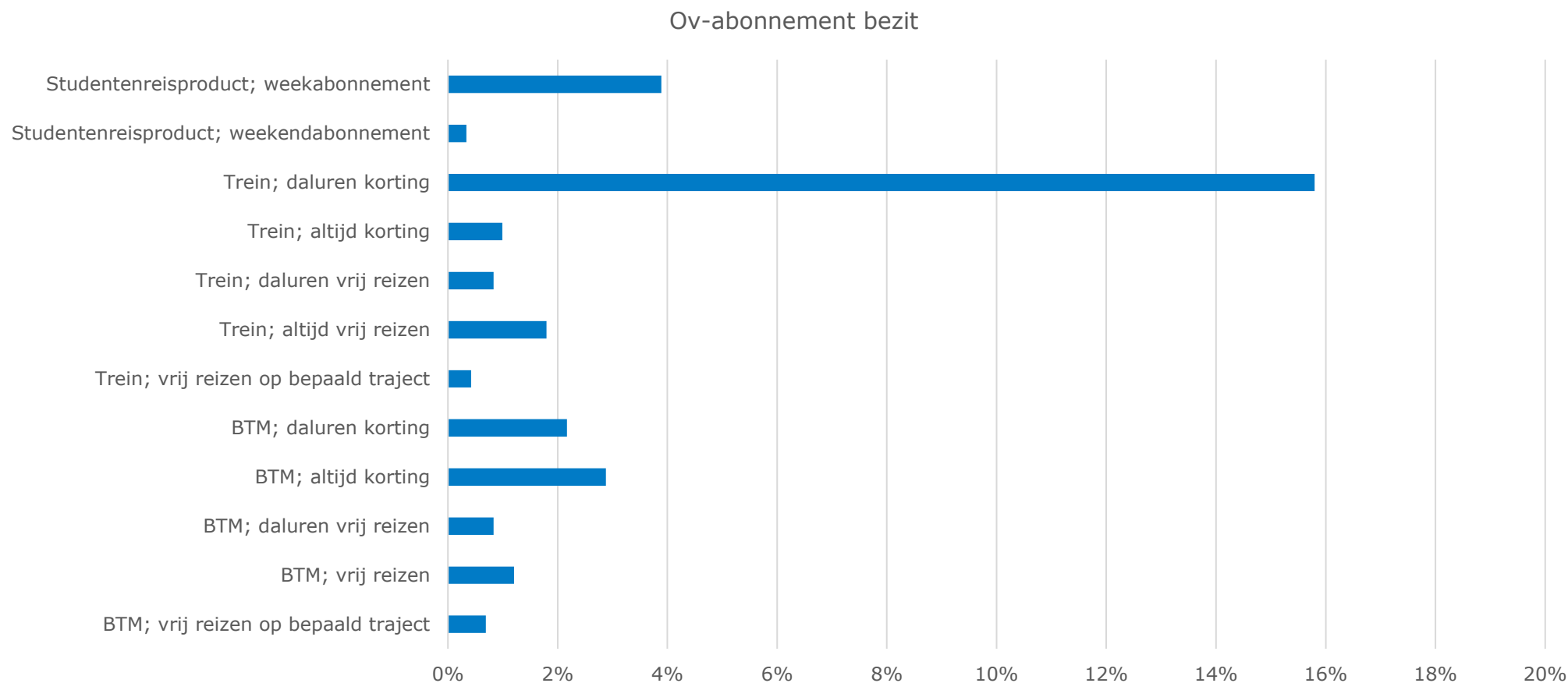
- › Het aandeel personen dat een fiets bezit ligt in 2025 op 78%. Dit aandeel is licht gedaald sinds 2023. Het aandeel elektrische fietsbezit ligt in 2025 op 41%, waarmee de groei in dit aandeel sinds 2018 doorzet. Daartegenover staat een daling in het bezit van een gewone (niet-elektrische) fiets. In 2025 bezit 51% van de personen een gewone fiets.
- › Het gewone fietsbezit ligt het hoogst onder personen in huishoudens met de hoogste inkomens. Het aandeel personen met een elektrische fiets ligt het hoogst bij personen in een huishouden met een 0,5 - 1 keer modaal inkomen en een 1 - 2 keer modaal inkomen.
- › Het aandeel personen met een gewone fiets in bezit ligt in 2025 het hoogst onder 12- t/m 17-jarigen en daalt in de meeste gevallen met een hogere leeftijd. Het aandeel personen met een elektrische fiets in bezit ligt het hoogst onder 65- t/m 74-jarigen, gevolgd door 50- t/m 64-jarigen en personen van 75 jaar en ouder.





# Bezit ov-producten

- > Van de personen van 12 jaar en ouder heeft 16% een kortingsproduct voor daluren in de trein. Ook het studentenreisproduct voor de week en een bus, tram en metro (BTM) altijd korting product komen relatief vaak voor (respectievelijk 4% en 3%). Ruim 4 op de 10 personen gebruikt nooit het ov in 2025. Als we alleen zouden kijken naar personen die tenminste 1 keer in het jaar het ov gebruiken, dan komen de percentages hoger uit. Onder hen heeft bijvoorbeeld 28% een kortingsproduct voor de daluren in de trein (niet in figuur).

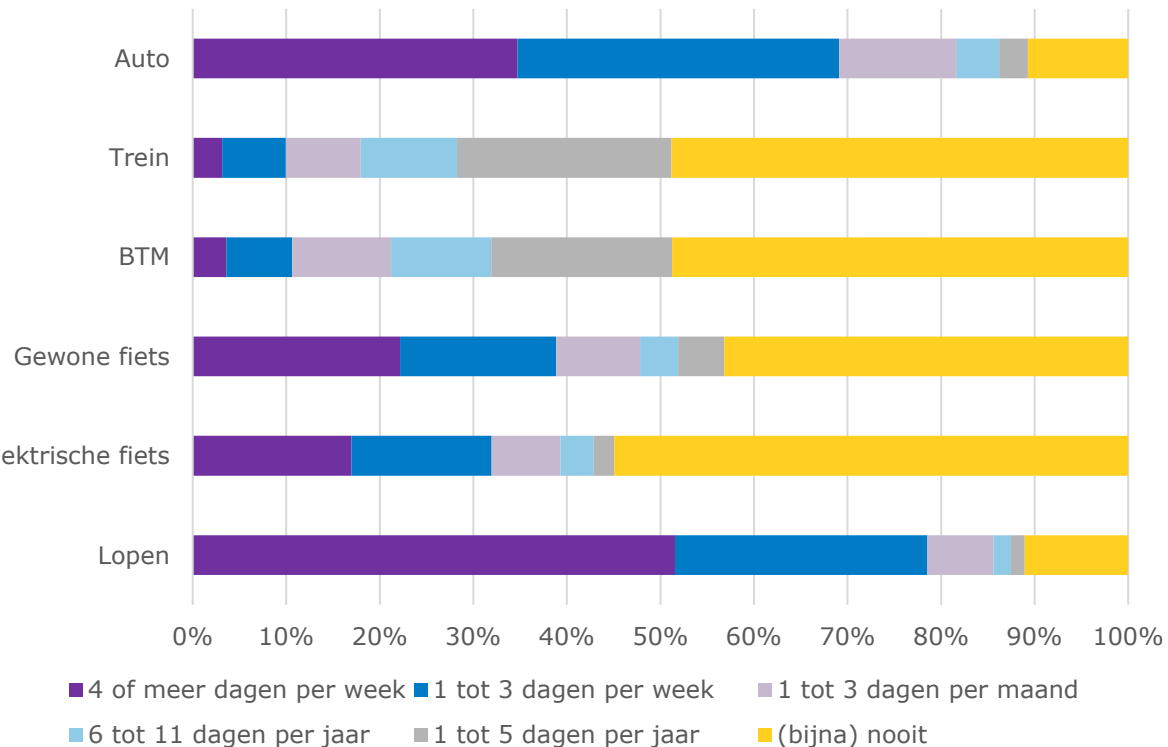


# Frequentie vervoerwijzen

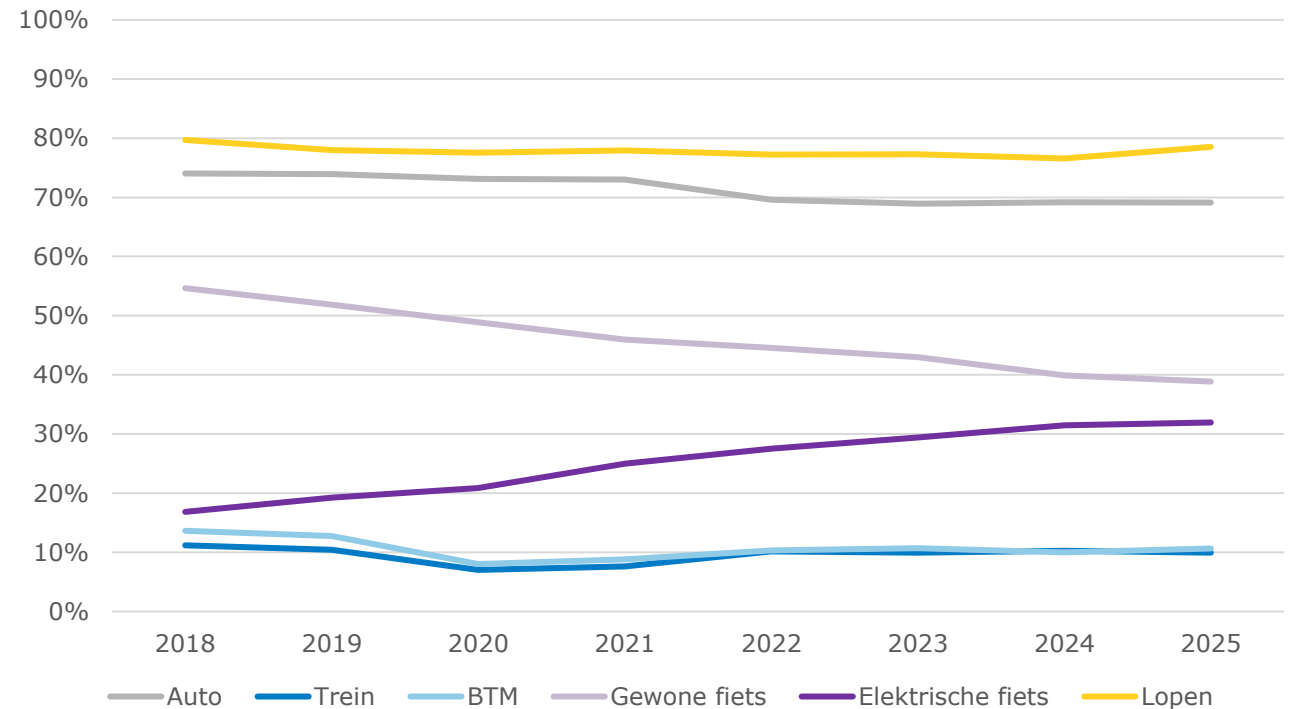


- › Nederlanders reizen het vaakst met de auto of te voet. 69% gebruikt de auto tenminste 1 keer per week en 79% reist tenminste 1 keer per week te voet in 2025. Ook de gewone fiets en elektrische fiets worden relatief vaak tenminste 1 keer in de week gebruikt (respectievelijk door 39% en door 32%). De trein en BTM worden door 10% en 11% van de Nederlanders tenminste 1 keer per week gebruikt.
- › Het aandeel Nederlanders dat een bepaalde vervoerwijze tenminste 1 keer per week gebruikt verandert over de tijd. Zo is het aandeel met frequent gebruik van de elektrische fiets duidelijk gestegen sinds 2018 en het aandeel dat frequent de gewone fiets gebruikt juist gedaald. Het aandeel dat frequent loopt en het aandeel dat frequent de auto gebruikt is tussen 2018 en 2025 relatief stabiel gebleven, alhoewel het aandeel frequente autogebruikers wel iets is gedaald tussen 2021 en 2022. Het aandeel frequent trein- en BTM-gebruik daalde duidelijk in de COVID-periode. Alhoewel beide aandelen sindsdien weer wat zijn gestegen, liggen deze in 2025 (nog) lager dan pre-COVID.

Frequenties vervoerwijzegebruik



Aandeel met tenminste 1 keer per week gebruik van vervoerwijze

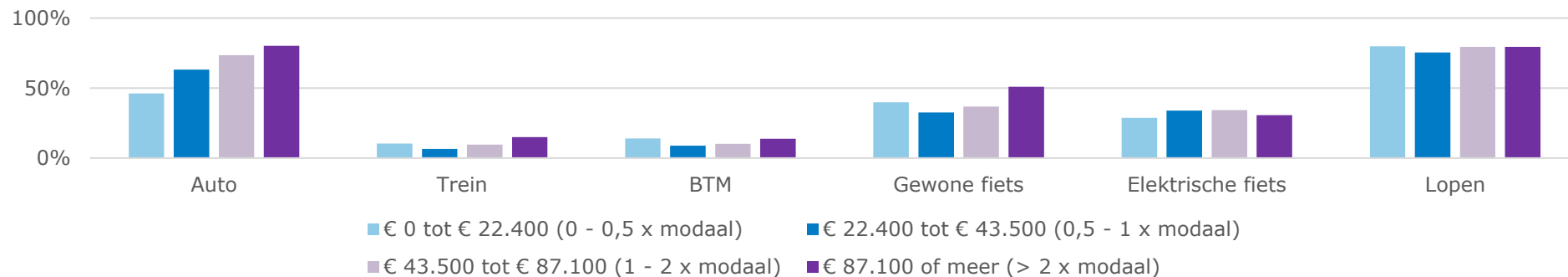




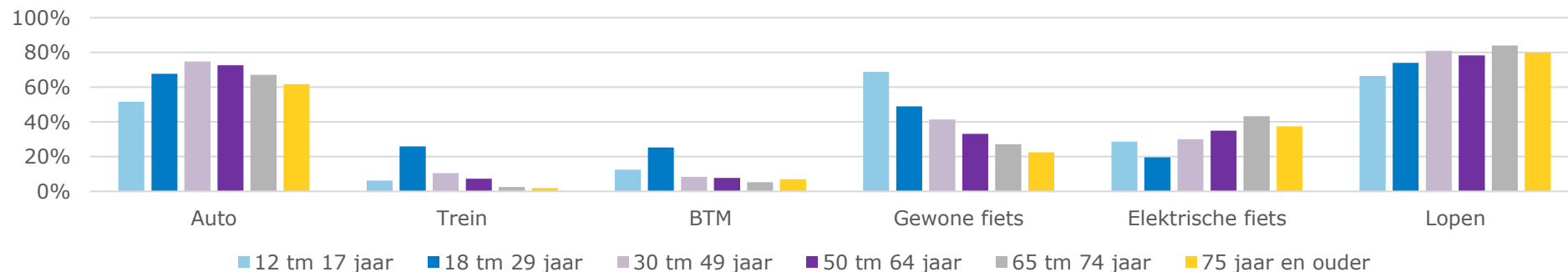
# Frequentie vervoerwijzen naar inkomen en leeftijd

- > Het aandeel personen met frequent autogebruik stijgt met het huishoudinkomen: van 46% voor personen in de laagste groep huishoudinkomens tot 80% voor personen met een huishoudinkomen van meer dan 2 keer modaal. Het aandeel personen dat frequent fietst ligt het hoogst onder degenen met het laagste huishoudinkomen én onder degenen met het hoogste huishoudinkomen. Het e-fietsgebruik is juist het meest populair onder de middeninkomens.
- > Het aandeel personen dat frequent een auto gebruikt stijgt tot en met de leeftijdsgroep 30 t/m 49 jaar, waarna dit aandeel daalt. Het trein- en BTM-gebruik ligt duidelijk het hoogst onder 18- t/m 29-jarigen. Een relatief groot deel van deze groep is dan ook een student in bezit van een studentenreisproduct. De gewone fiets wordt het vaakst frequent gebruikt onder 12- t/m 17-jarigen, terwijl de elektrische fiets het frequentst wordt gebruikt onder 65- t/m 74-jarigen. Jongeren reizen iets minder vaak te voet dan personen van 30 jaar en ouder.

Frequent (tenminste 1 keer per week) vervoerwijzegebruik naar huishoudinkomen



Frequent (tenminste 1 keer per week) vervoerwijzegebruik naar leeftijdsgroep

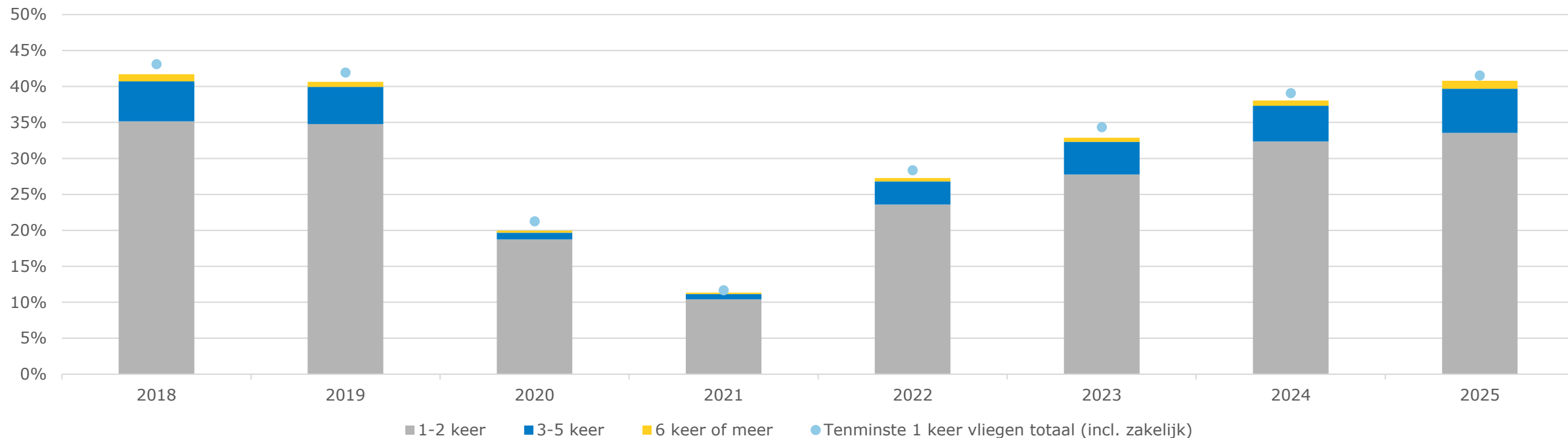




# Frequentie (privé) vliegen

- › In 2025 heeft 41% van de Nederlanders van 12 jaar en ouder tenminste 1 keer (heen en terug) gevlogen voor privédoeleinden. Wanneer we ook het zakelijk vliegen meerekenen ligt dit aandeel op 42%<sup>3</sup>. 34% van de personen vloog 1 of 2 keer voor privédoeleinden, 6% 3-5 keer en 1% 6 keer of meer.
- › Het aandeel personen met tenminste 1 vliegreis in het jaar is na een sterke daling in de COVID-periode weer aan het herstellen. Dit herstel zet zich ook in 2025 door. Wel ligt het aandeel personen met tenminste 1 vliegreis in 2025 nog (iets) lager dan pre-COVID.

Frequentie (privé) vliegen



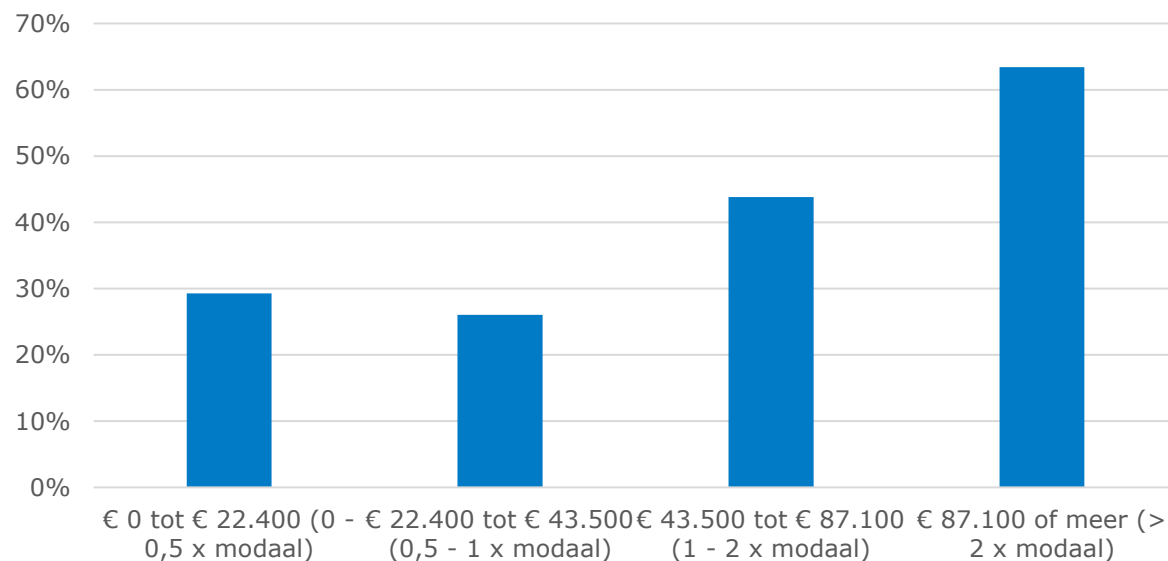
<sup>3</sup> Voor meer informatie over de vliegreesen van Nederlanders zie: [De Vliegende Hollander 2024 | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#). Uit dit rapport blijkt dat 50% van de populatie van 18 tot 80 jaar niet vloog in een jaar. In voorliggende publicatie kijken we naar alle inwoners van Nederland van 12 en ouder. Mede hierdoor verschillen de uitkomsten van deze analyses.



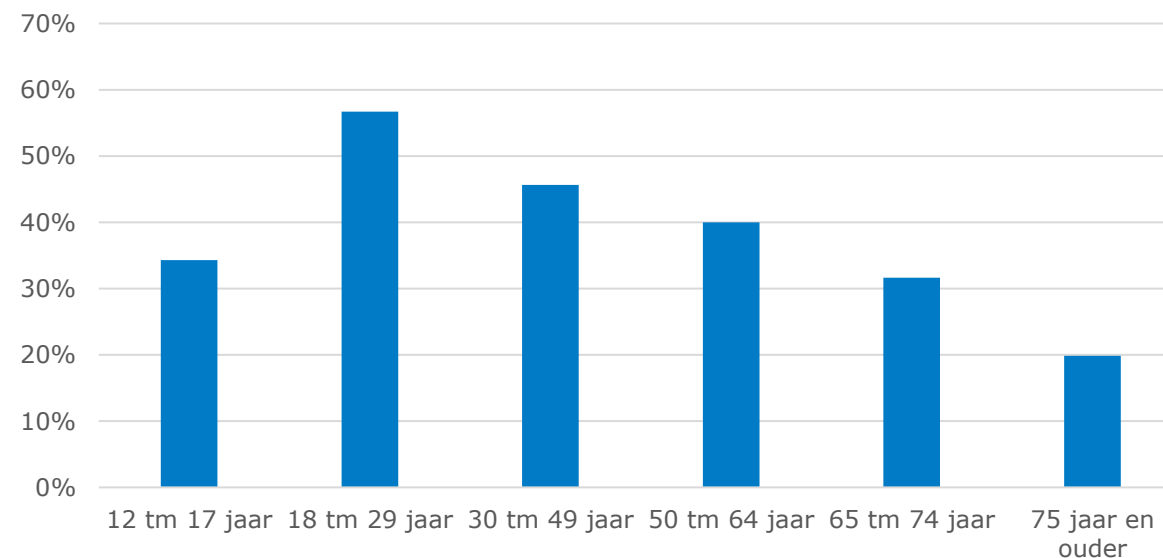
# Vliegfrequentie (privé) naar inkomen en leeftijd

- › Over het algemeen is te zien dat het aandeel personen dat tenminste 1 keer heeft gevlogen in het afgelopen jaar, stijgt met het huishoudinkomen. Dit is 29% onder personen met een (beneden) modaal huishoudinkomen en 63% onder personen met een huishoudinkomen van meer dan 2 keer modaal. Uitzondering op deze relatie tussen inkomen en vliegfrequentie is de laagste inkomensgroep, waaronder het aandeel vliegen hoger ligt dan onder de iets hogere inkomensgroep (26%). Een deel van deze groep bestaat uit studenten; zij vliegen (zoals ook in de leeftijdsanalyse terugkomt) relatief vaak.
- › Het aandeel personen dat tenminste 1 keer heeft gevlogen ligt het hoogst onder 18- t/m 29-jarigen (57%). Bij de hogere leeftijdsgroepen neemt dit steeds iets af, tot circa 20% onder personen van 75 jaar en ouder. Onder de 12- t/m 17-jarigen ligt het aandeel dat in het afgelopen jaar tenminste 1 keer gevlogen heeft rond de 35%.

Aandeel personen tenminste 1 keer gevlogen naar huishoudinkomen



Aandeel personen tenminste 1 keer gevlogen naar leeftijdsgroep





## Thema 2: Percepties rond mobiliteit en bereikbaarheid

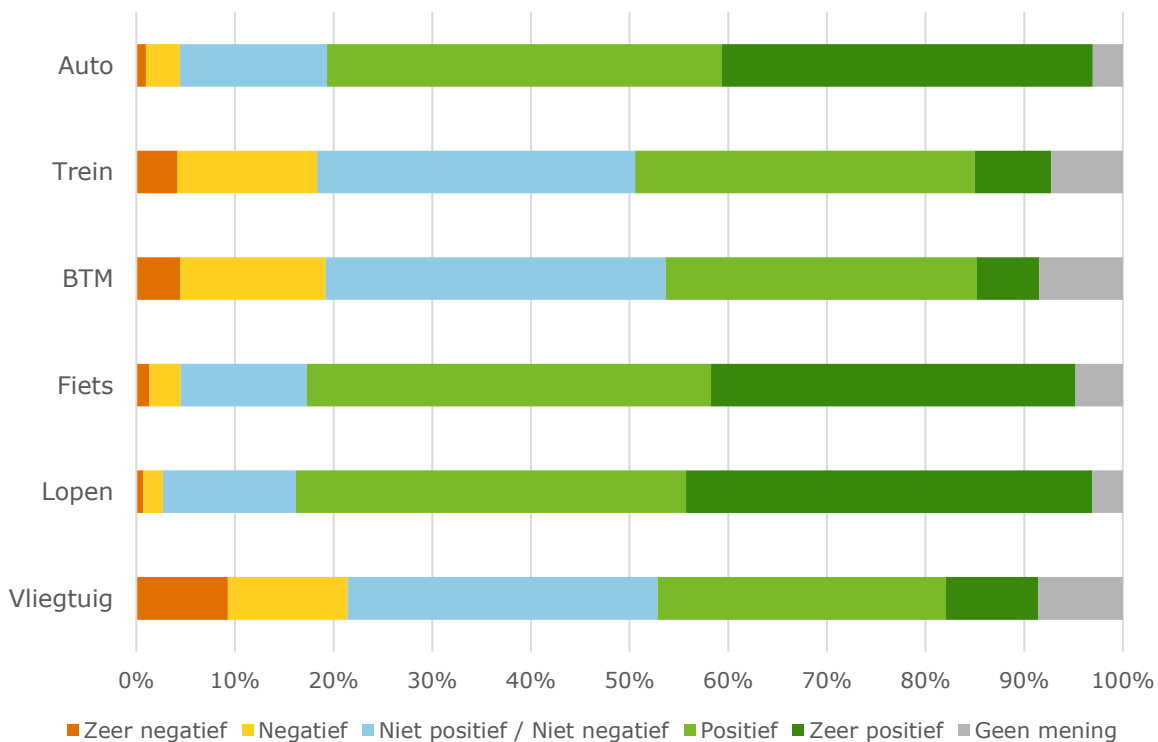
Hoe kijken Nederlanders aan tegen verschillende vervoerwijzen? En wat vinden ze van hun bereikbaarheid? Binnen dit thema gaan we daar verder op in. We kijken daarbij wederom naar alle personen binnen het MPN. Deze groep is representatief voor Nederlanders van 12 jaar en ouder.



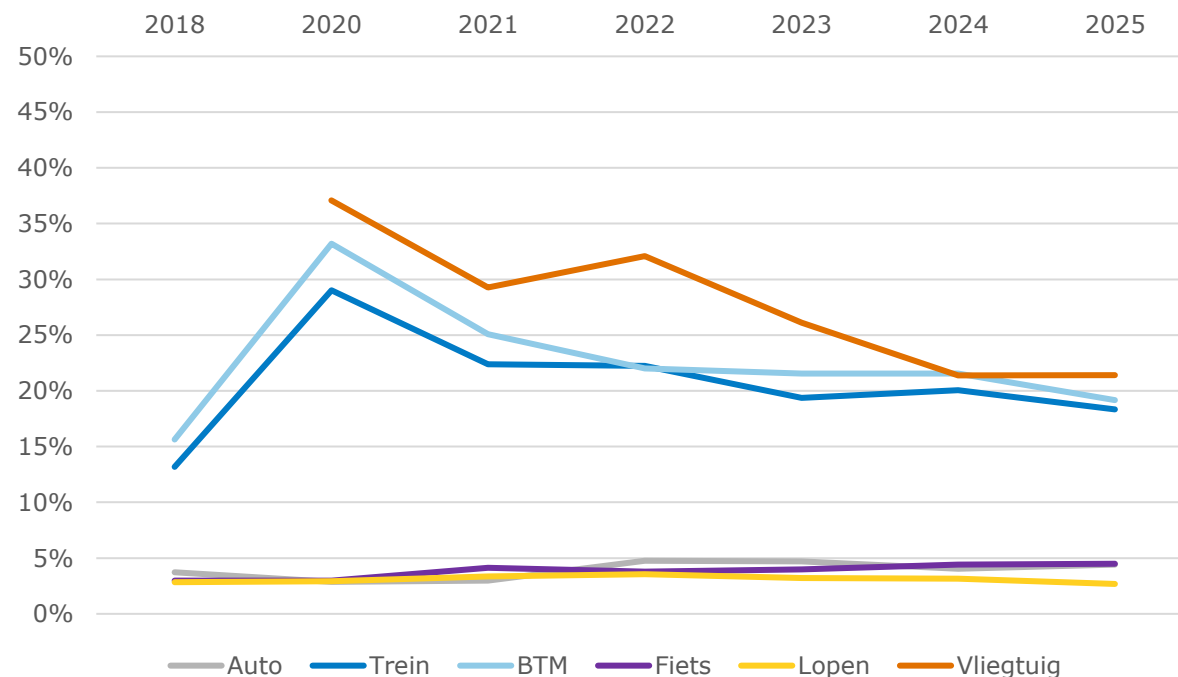
# Oordeel vervoerwijzen

- > De auto, fiets en lopen worden het vaakst positief beoordeeld, met een positief oordeel door respectievelijk 78%, 78% en 81% van de personen. Slechts 4 tot 5% heeft een negatieve indruk van deze vervoerwijzen. Trein, BTM en het vliegtuig worden duidelijk vaker minder positief bekeken. Zo'n 18% (trein en BTM) tot 21% (vliegtuig) heeft een (zeer) negatief oordeel over deze vervoerwijzen, en nog eens 31-35% is noch positief, noch negatief.
- > Het aandeel personen met een negatief oordeel is voor de auto, fiets, lopen en vliegtuig in 2025 ongeveer gelijk aan 2024. Bij trein en BTM is een kleine daling te zien in het aandeel personen met een negatief oordeel. Desondanks geldt voor zowel BTM als de trein dat het aandeel personen met een negatief oordeel over deze vervoerwijzen nog steeds hoger ligt in 2025 dan pre-COVID. Het aandeel met een negatief oordeel over vliegen is sinds de COVID-periode gedaald, maar lijkt in 2025 rond de 21% te stabiliseren.

Persoonlijke indruk van ...



Ontwikkeling (zeer) negatief oordeel<sup>4</sup>



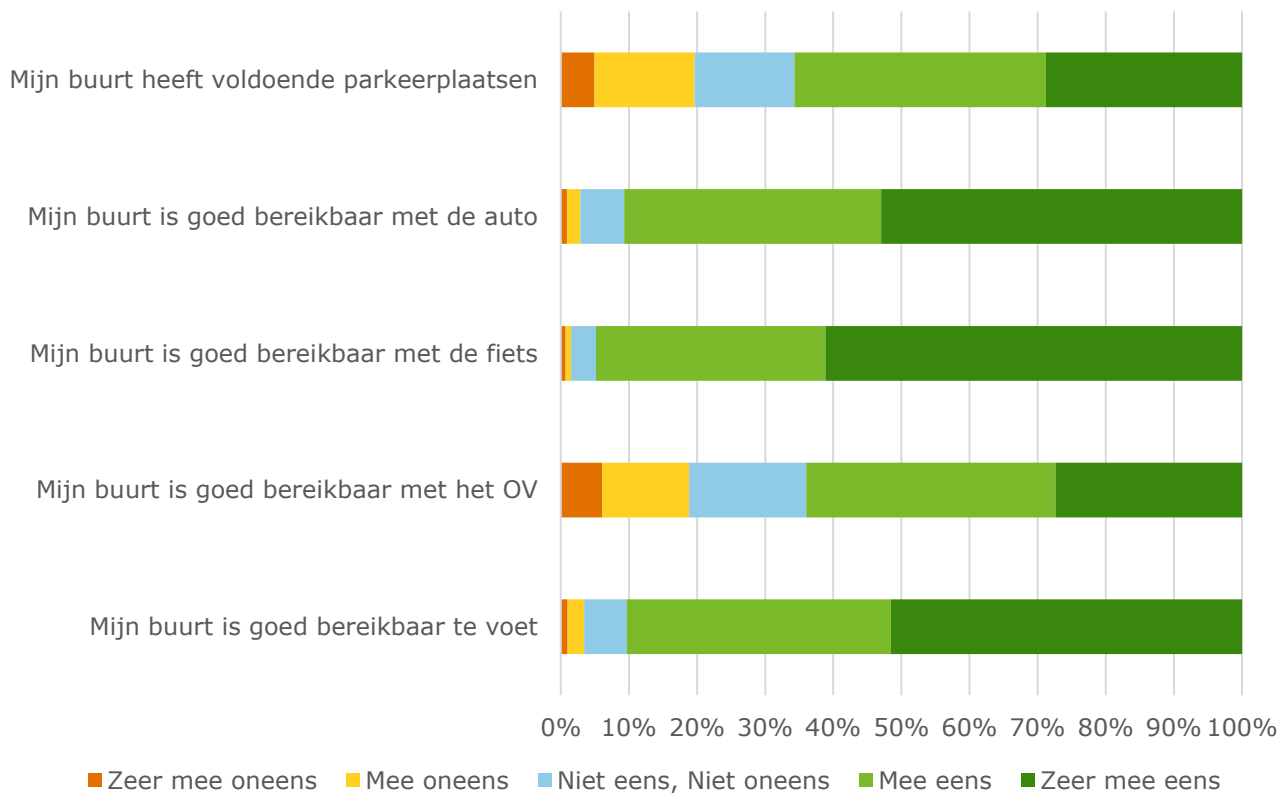
<sup>4</sup> Voor het vliegtuig begint de trend later dan voor de andere vervoerwijzen omdat hiervoor pas later is gestart met het uitvragen van een persoonlijke indruk. De persoonlijke indruk wordt sinds de COVID pandemie jaarlijks uitgevraagd, en niet meer om het jaar zoals in eerdere jaren.



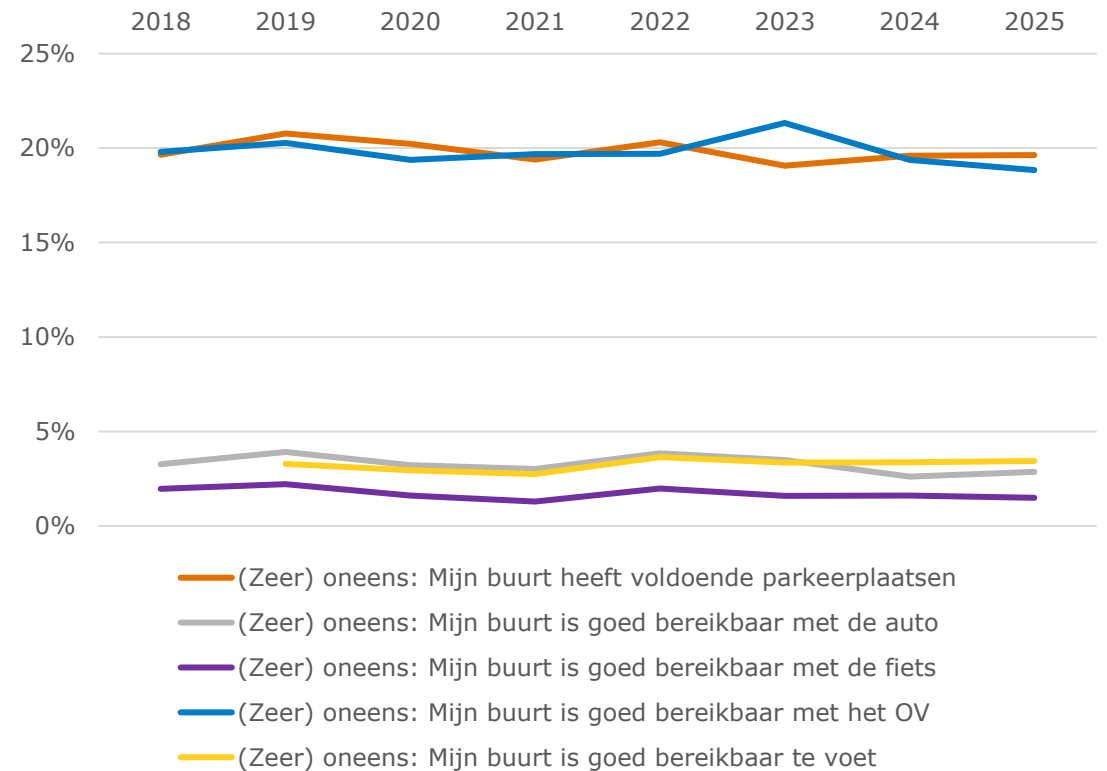
# Perceptie bereikbaarheid buurt

- > Het overgrote deel van de personen vindt dat de eigen buurt goed bereikbaar is met de auto (91%), de fiets (95%) of te voet (90%). Voor het ov is het beeld wat minder positief, en wordt door 19% aangegeven dat de buurt niet goed bereikbaar is met het ov. Ook vindt zo'n 20% dat de eigen buurt niet voldoende parkeerplekken heeft.
- > Alhoewel er enige fluctuaties per jaar zichtbaar zijn in het aandeel personen dat het (zeer) oneens is met de buurtbereikbaarheidsstellingen, is de algehele trend redelijk stabiel.

Buurtbereikbaarheidspercepties



Ontwikkeling (zeer) oneens met buurtbereikbaarheidsstelling

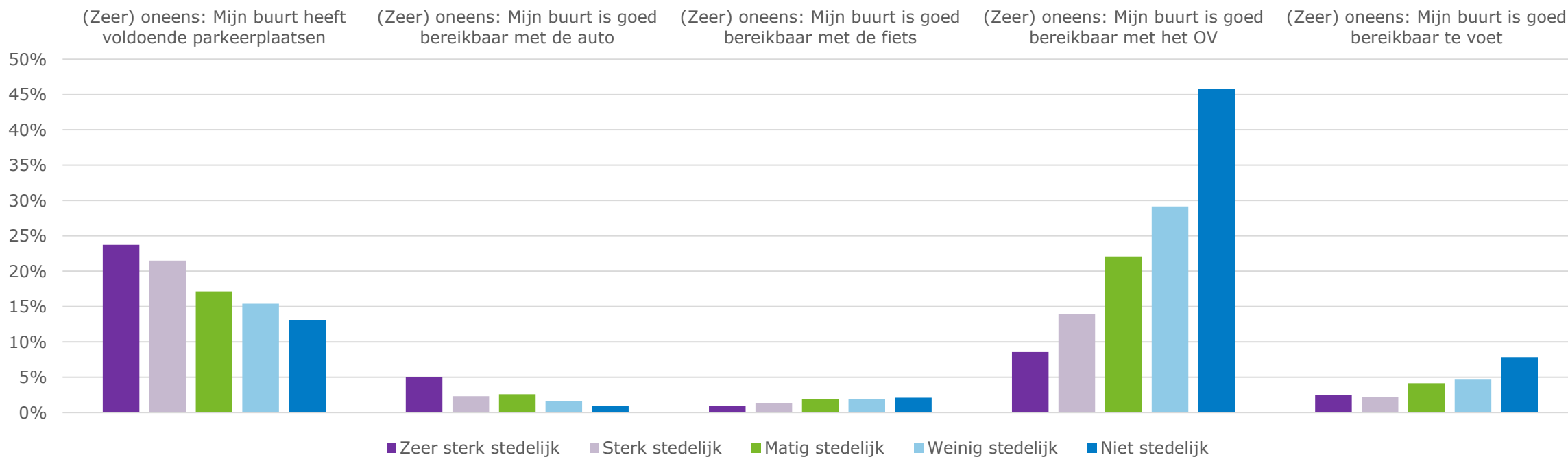




# Perceptie bereikbaarheid buurt naar stedelijkheid

- Er zijn duidelijk verschillen in het aandeel personen dat het (zeer) oneens is met de stellingen over de bereikbaarheid van hun buurt naar stedelijkheid van de woonomgeving. Personen in (zeer) sterke stedelijke gebieden vinden vaker dat hun buurt onvoldoende parkeerplaatsen heeft en vinden hun buurt ook vaker niet goed bereikbaar met de auto dan personen in minder stedelijke gebieden. Het aandeel personen dat vindt dat hun buurt niet goed bereikbaar is met het ov stijgt juist naarmate de woonomgeving minder stedelijk is. Waar 9% van de personen in zeer sterk stedelijk gebied vindt dat hun buurt niet goed bereikbaar is met het ov, is dit in niet-stedelijk gebied 46%. Deze percepties hangen duidelijk samen met objectieve factoren; in stedelijke gebieden is vaak minder ruimte om te parkeren en in niet-stedelijke gebieden is het aanbod van ov gemiddeld lager.

(Zeer) oneens met buurtbereikbaarheidsstelling naar stedelijkheid



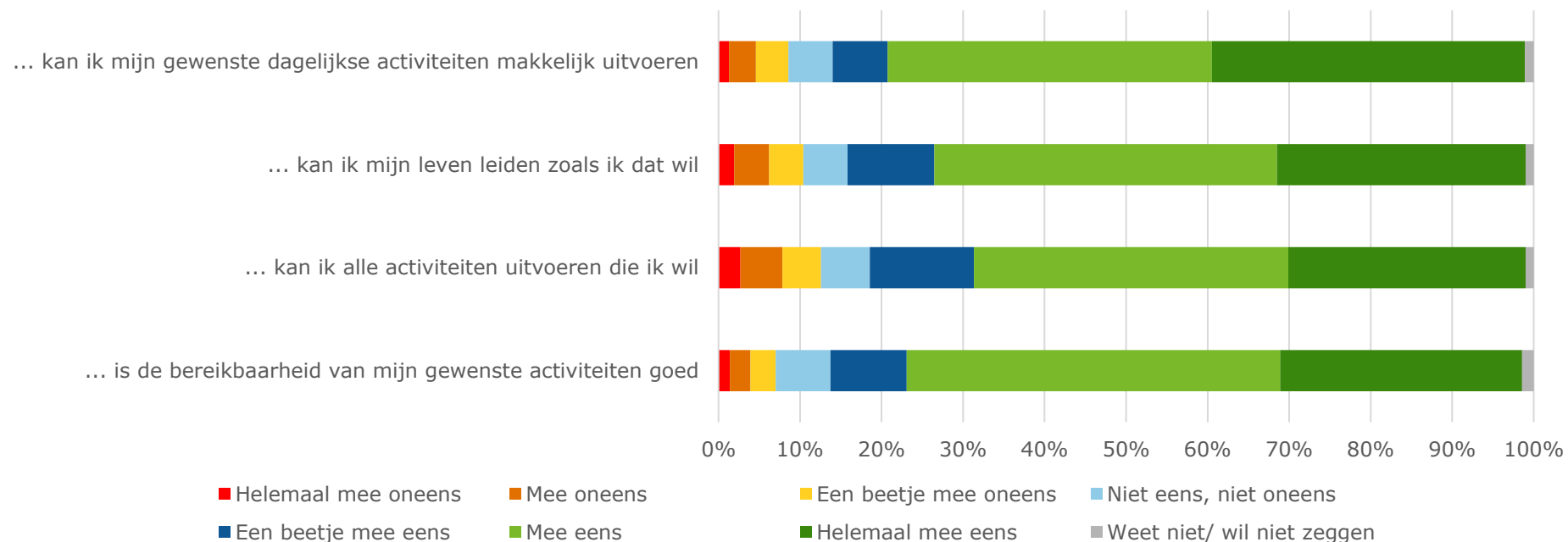


# Perceptie bereikbaarheid activiteiten

- > Naast de perceptie van de bereikbaarheid van de buurt met verschillende vervoerwijzen, kan ook gekeken worden naar de algemene perceptie van bereikbaarheid van activiteiten, ongeacht de vervoerwijze. Hiertoe gebruiken we de 4 stellingen uit de 'Perceived Accessibility Scale' zoals ontworpen door Lättman et al. (2018).
- > Voor een ruime meerderheid geldt dat de perceptie van bereikbaarheid goed is. Voor een deel van de mensen is dat minder het geval. Ongeveer 16% is het tenminste 1 keer (helemaal) oneens of een beetje oneens met de stellingen.

## Perceptie bereikbaarheid

Rekening houdend met mijn huidige reismogelijkheden:





# Thema 3: Werkgerelateerde mobiliteit

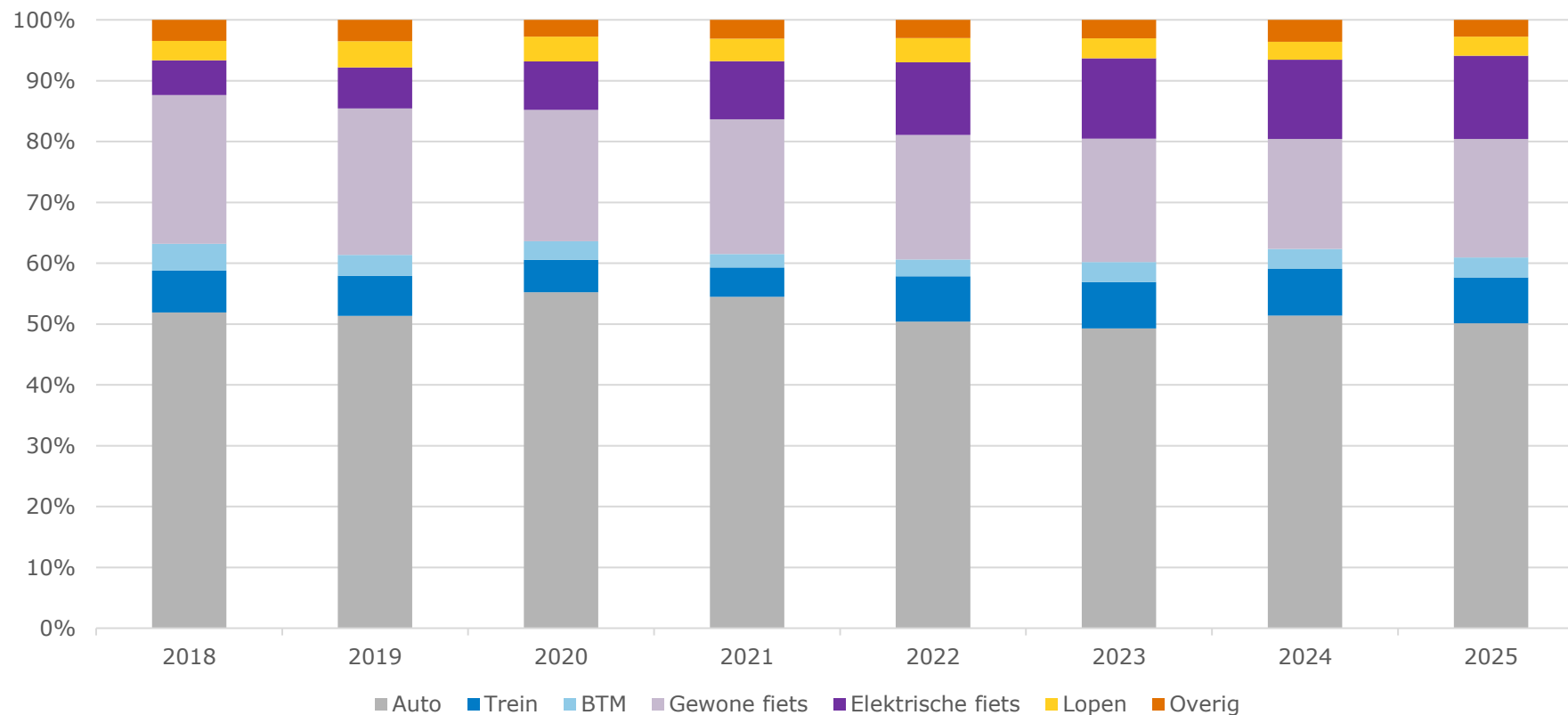
Hoe reizen werkenden naar hun werk? En hoe vaak en wanneer doen ze dat? In dit thema gaan we verder in op de mobiliteit van werkenden. We kijken daarbij alleen naar alle personen met werk. Hieronder valt ook parttime werk en vrijwilligerswerk.



# Meest gebruikte vervoerwijze werk

- > De auto is de vaakst gebruikte vervoerwijze naar werk. In 2025 geeft 50% van de werkenden aan dat ze de auto het meest gebruiken om naar werk te reizen. Hierna volgt de (elektrische) fiets (met 34%) en vervolgens het ov (11%), overig (3%, bijvoorbeeld de brom-/snorfiets) en lopen (3%).
- > De aandelen van de meest gebruikte vervoerwijzen voor werk zijn over de jaren relatief stabiel. Het aandeel auto ligt sinds 2022 wel wat lager dan tijdens COVID en daarvoor. Het aandeel van de elektrische fiets is duidelijk gegroeid over de jaren, met name ten koste van het aandeel van de gewone fiets.

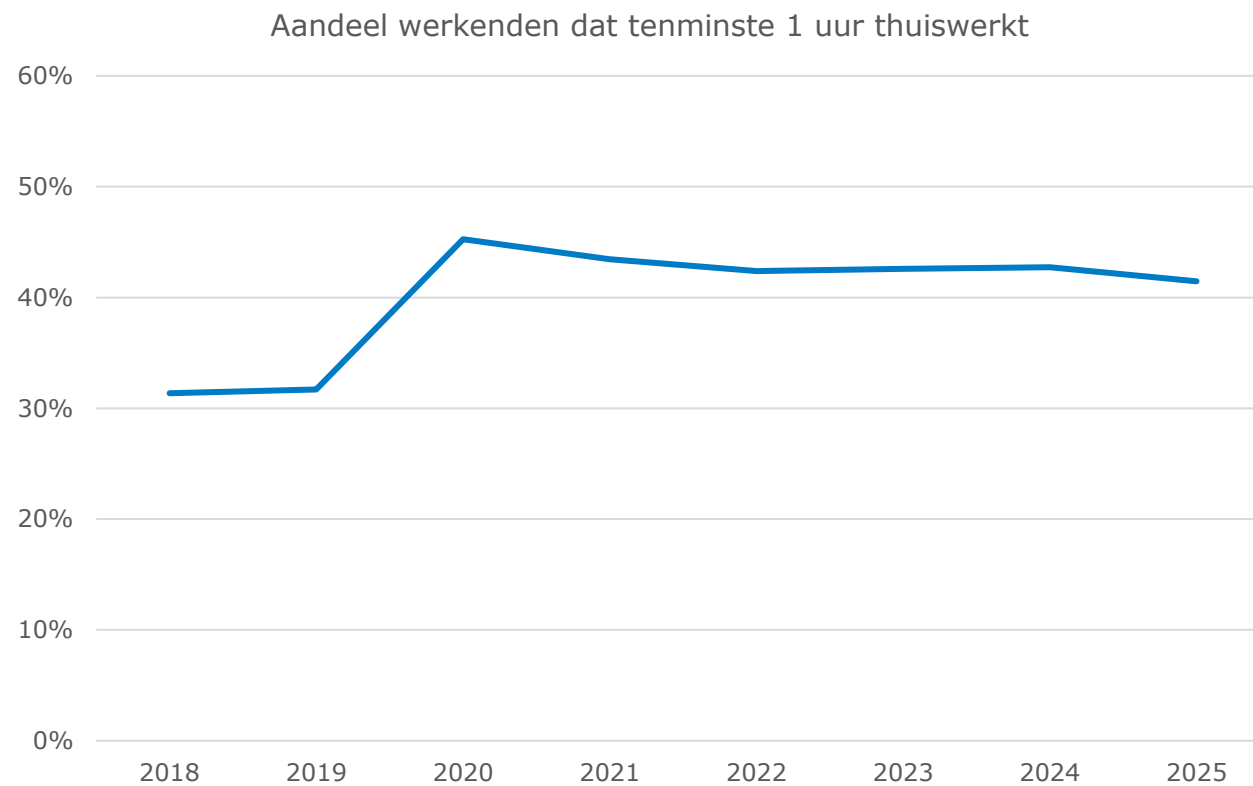
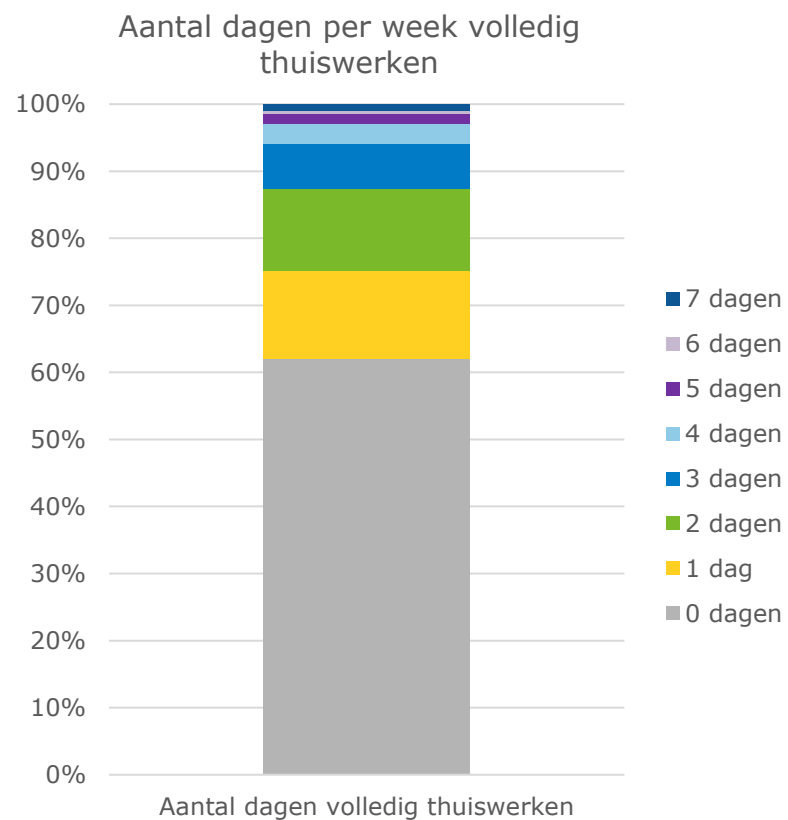
Aandelen meest gebruikte vervoerwijze naar werk





# Mate van thuiswerken

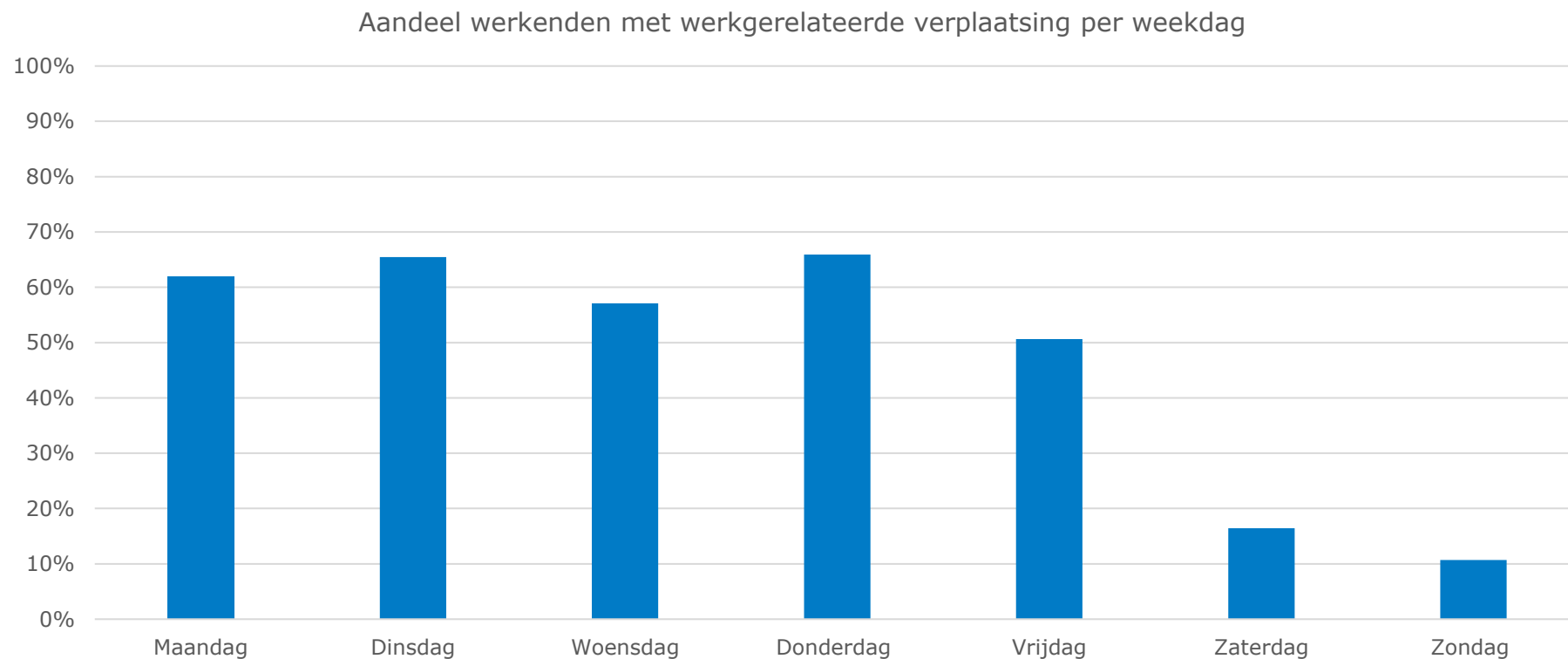
- > Zo'n 60% van de werkenden werkt in 2025 geen enkele dag volledig thuis. 25% werkt 1 of 2 dagen per week volledig thuis. Het overige deel (15%) werkt 3 dagen of meer per week volledig thuis.
- > Het aandeel werkenden dat tenminste 1 uur per week thuiswerkt ligt in 2025 op ongeveer 41%. Daarmee is dit aandeel licht gedaald ten opzichte van 2024. Het aandeel werkenden dat minstens 1 uur per week thuiswerkt ligt duidelijk hoger dan in de jaren vóór COVID, toen dit aandeel iets boven de 30% lag.





# Verplaatsingen voor werk per weekdag

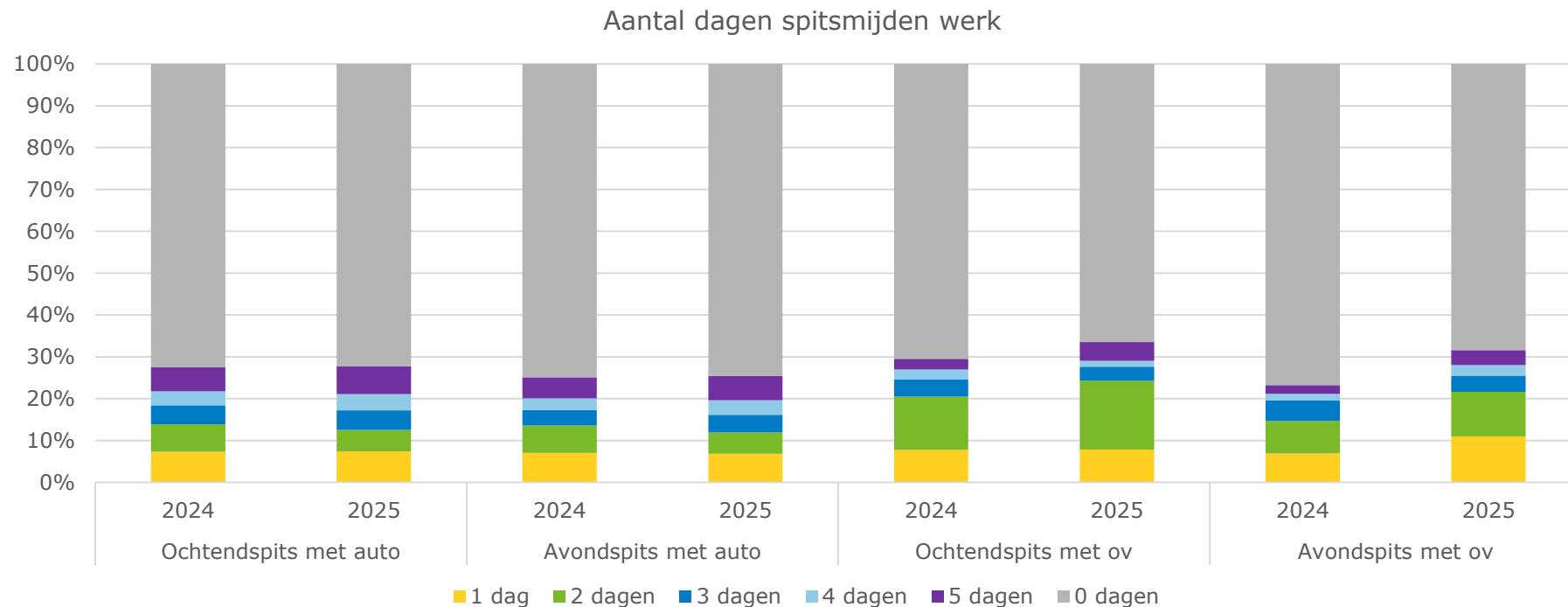
- Werkenden maken de meeste werkgerelateerde verplaatsingen op dinsdagen en donderdagen, op korte afstand gevolgd door de maandag. Op deze dagen maken respectievelijk 65%, 66% en 62% van de werkenden werkgerelateerde verplaatsingen. Op woensdag en vrijdag en zeker op zaterdag en zondag wordt door minder werkenden een werkgerelateerde verplaatsing gemaakt.





# Spitsmijden voor werk

- > Het grootste deel van de werkenden, 66-75%, mijdt de spits met de auto of het ov niet (bewust)<sup>6</sup> in 2025. Personen die met het ov reizen mijden relatief vaker de spits dan personen die met de auto reizen. Onder werkenden die met het ov reizen wordt door zo'n 32-34% de ochtend- en/of avondspits tenminste 1 dag in de week gemeden. Voor de auto is dit 25-28%. Onder automobilisten is het aandeel personen dat 3 of meer dagen per week de spits mijdt wel weer hoger dan voor treinreizigers.
- > Voor zowel de ochtend- als avondspits met het ov geldt dat deze door een (wat) hoger aandeel werkenden tenminste 1 dag in de week wordt gemeden in 2025 ten opzichte van 2024. Deze stijging is onder ov-forenzen duidelijk het hoogst bij de avondspits (+8 procentpunt), gevolgd door de ochtendspits (+4 procentpunt). Onder werkenden die met de auto reizen is zowel voor de ochtend- als avondspits het aandeel werkenden dat tenminste 1 dag de spits mijdt nagenoeg gelijk gebleven (+0,3 procentpunt)



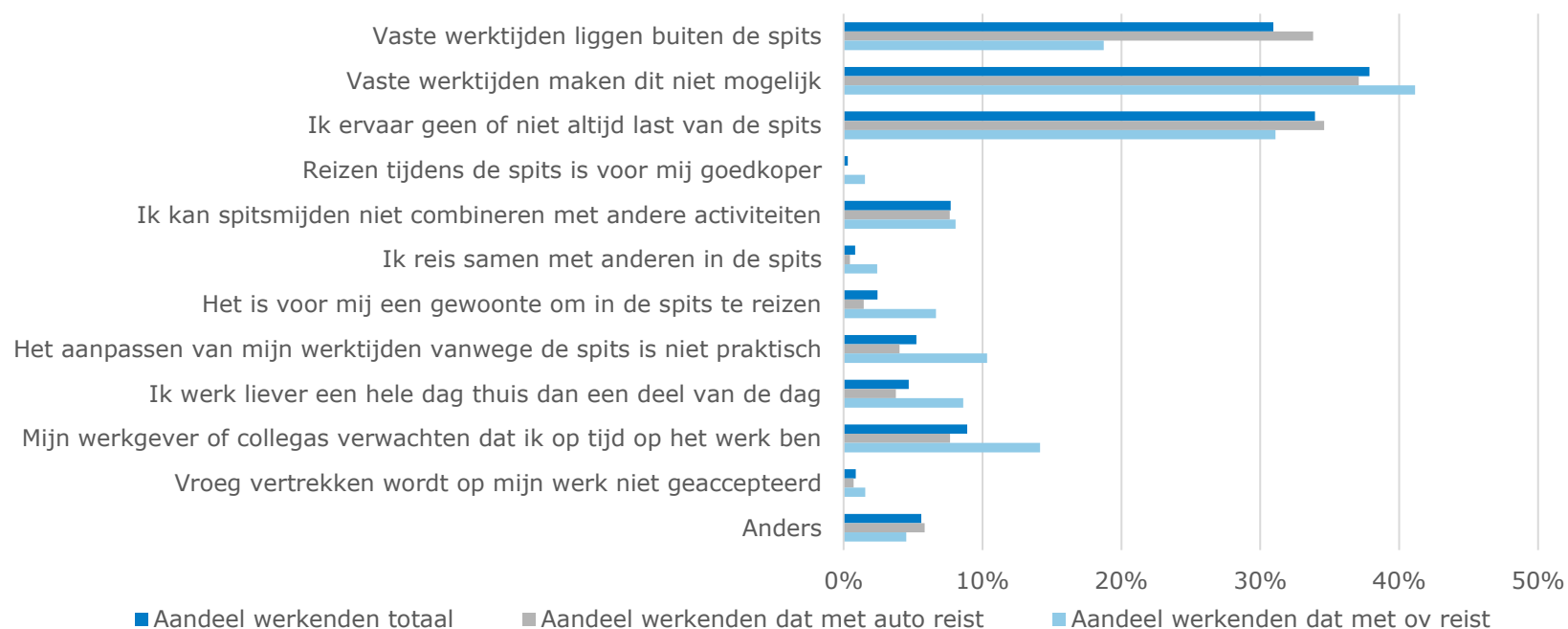
<sup>6</sup> Aan werkenden is gevraagd op hoeveel werkdagen zij (meestal) bewust eerder of later naar of van werk vertrekken om de spits te mijden.



# Redenen om de spits niet te mijden voor werkenden

- > Werkenden die niet (altijd) de spits mijden doen dit vaak omdat hun vaste werktijden dit niet mogelijk maken (38%), ze geen last ervaren van de spits (34%) of hun vaste werktijden al buiten de spits liggen (31%). Andere vaak genoemde redenen om de spits niet de mijden zijn werkgevers of collega's die verwachten dat je op tijd op je werk bent (9%) of omdat dit niet te combineren is met andere activiteiten (8%). Dat reizen in de spits goedkoper is (0,3%), dat vroeger vertrekken niet geaccepteerd wordt (1%) of dat er samen met anderen wordt gereisd in de spits (1%) worden zelden genoemd als reden.
- > Er zijn verschillen in welke redenen vaker genoemd worden op basis van de meest gebruikte vervoerwijze van en naar werk. Werkenden die met de auto reizen noemen vaker als reden dat hun vaste werktijden buiten de spits liggen en dat ze niet altijd last ervaren van de spits. Ov-gebruikers noemen juist onder andere vaker dat vaste werktijden dit niet mogelijk maken, dat het gewoonte is om in de spits te reizen, dat liever een hele dag wordt thuisgewerkt dan een deel van de dag, en dat collega's verwachten dat je op tijd op werk bent.

Redenen niet spitsmijden voor werkenden





# Thema 4: Onderwijsgerelateerde mobiliteit

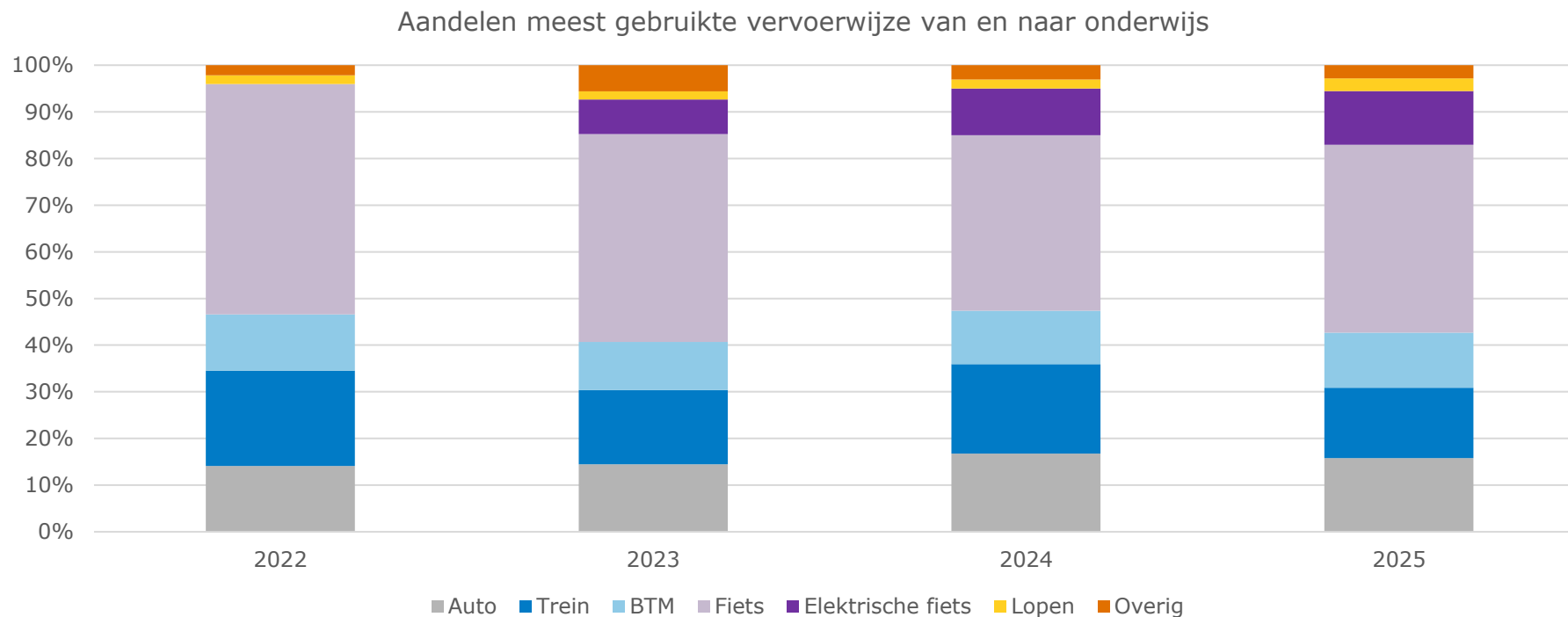
Hoe vaak wordt gereisd naar onderwijs? En hoe vaak en wanneer vinden de meeste onderwijsverplaatsingen plaats? In dit thema gaan we verder in op de mobiliteit voor onderwijs. We kijken daarbij alleen naar personen die onderwijs volgen. Het gaat hierbij om zowel scholieren als studenten, inclusief studenten die deeltijdonderwijs volgen. Aangezien het MPN enkel gericht is op personen van 12 jaar en ouder, betreft de groep scholieren in de analyse voornamelijk VO-scholieren.

Belangrijke kanttekening bij dit thema is dat de samenstelling van de groep personen in het MPN die onderwijs volgen niet (volledig) representatief is voor Nederland. Zo zijn er relatief veel studenten in het MPN die deeltijdonderwijs volgen. De precieze aandelen zullen daarmee ook niet representatief zijn voor Nederland. Desondanks geeft dit onderdeel een beeld van relevante ontwikkelingen en patronen.



# Meest gebruikte vervoerwijze onderwijs

- > Het meest gebruikte vervoermiddel om naar onderwijs te reizen is in 2025 de fiets, gevolgd door het ov en vervolgens door de auto. Er wordt minder vaak te voet of met een overige vervoerwijze (bijvoorbeeld de brom-/snorfiets) van en naar onderwijs gereisd.
- > Het aandeel scholieren en studenten dat de elektrische fiets<sup>7</sup> het vaakst gebruikt om naar onderwijs te reizen is de afgelopen jaren duidelijk gestegen. Dit is met name ten koste gegaan van het aandeel gewone fiets<sup>8</sup>. Bij de andere vervoerwijzen is geen duidelijke trend te zien in het gebruik ervan.



<sup>7</sup> De elektrische fiets wordt bij deze vraag pas sinds 2023 meegenomen als optie. In 2022 is het aandeel fiets dus inclusief e-fiets. In opvolgende jaren gaat het bij fiets alleen om de gewone fiets.

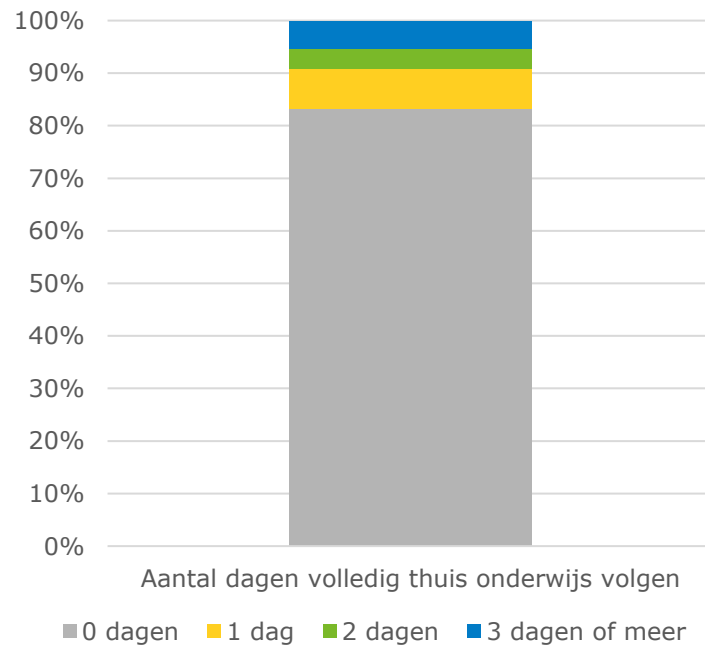
<sup>8</sup> Voor meer informatie over het reisgedrag van studenten en scholieren zie de volgende publicaties van het KIM: [De student als reiziger](#) en [Scholieren op pad](#).



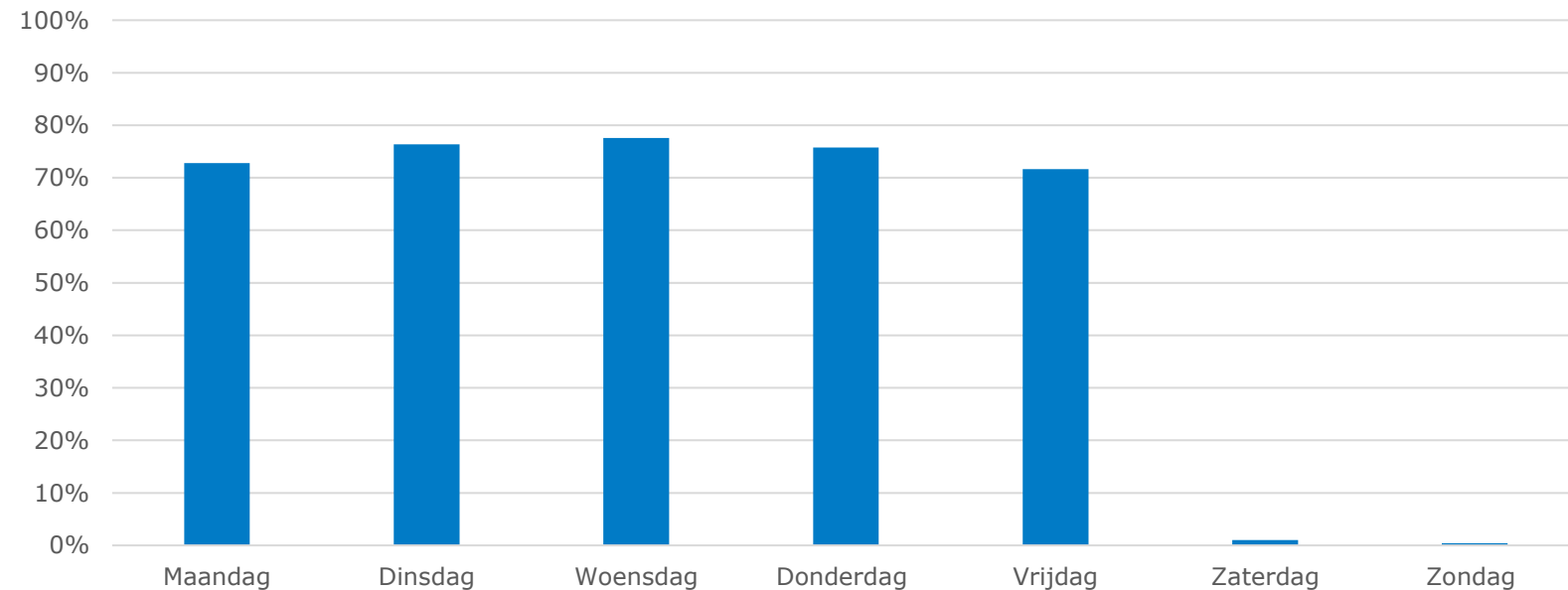
# Thuis onderwijs volgen en verplaatsingen voor onderwijs

- > Het grootste deel van de personen die onderwijs volgen, studeert geen enkele dag volledig thuis (ongeveer 80%).
- > Op dinsdag, woensdag en donderdag worden door de meeste personen verplaatsingen voor onderwijs gemaakt. Er is echter weinig verschil met maandag en vrijdag.

Aantal dagen per week volledig thuis onderwijs volgen



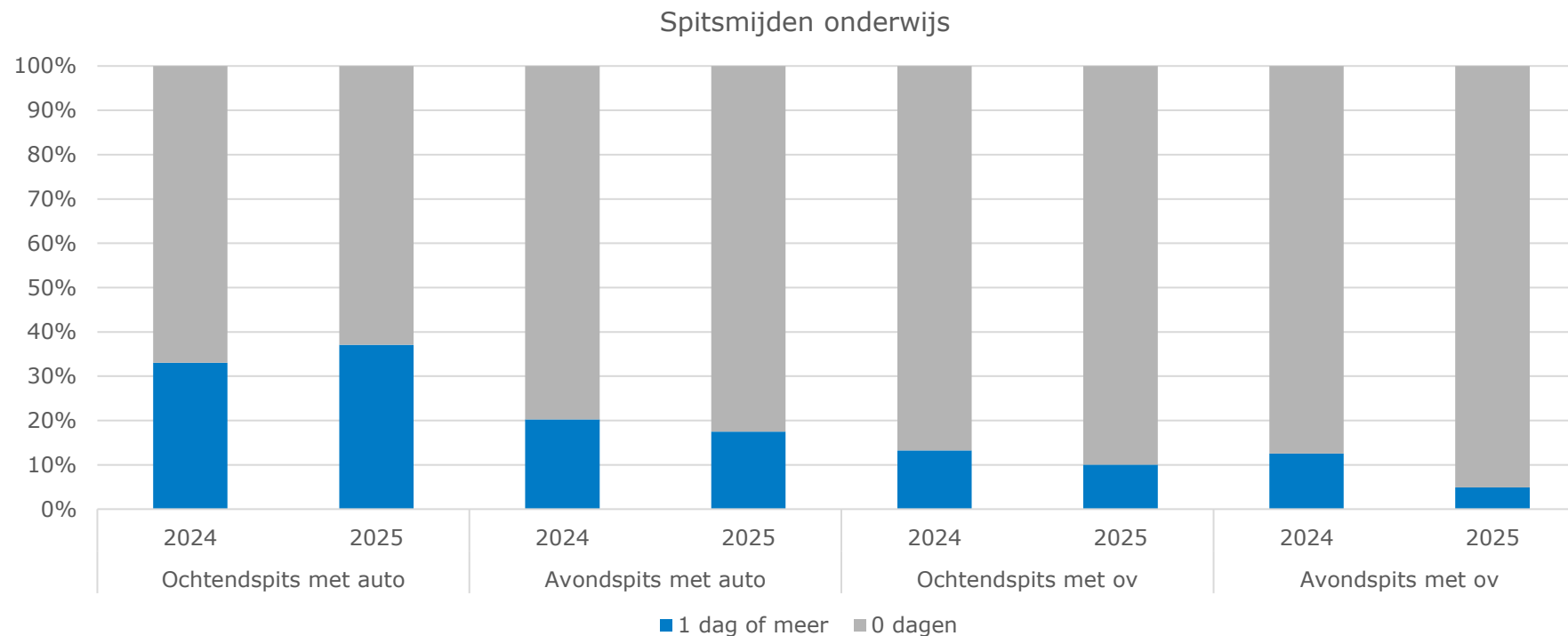
Aandeel met onderwijsgerelateerde verplaatsing





# Spitsmijden voor onderwijs

- › Het grootste deel van de personen die reizen voor onderwijs mijden de spits niet (bewust)<sup>9</sup> met de auto en het ov. De spits wordt voor onderwijs vaker gemeden met de auto dan met het ov. Kanttekening hierbij is dat de steekproef voor de auto, maar ook voor het ov, relatief klein is. De steekproef voor de auto bestaat uit zo'n 50 personen. Voor het ov bestaat deze uit zo'n 90 personen.
- › In 2025 geeft een iets hoger aandeel studenten aan de ochtendspits met de auto te mijden dan in 2024. Voor de overige spitsstypen geldt dat het aantal spitsmijders is gedaald. Door de beperkte steekproef is moeilijk te zeggen in hoeverre dit een representatief beeld is.



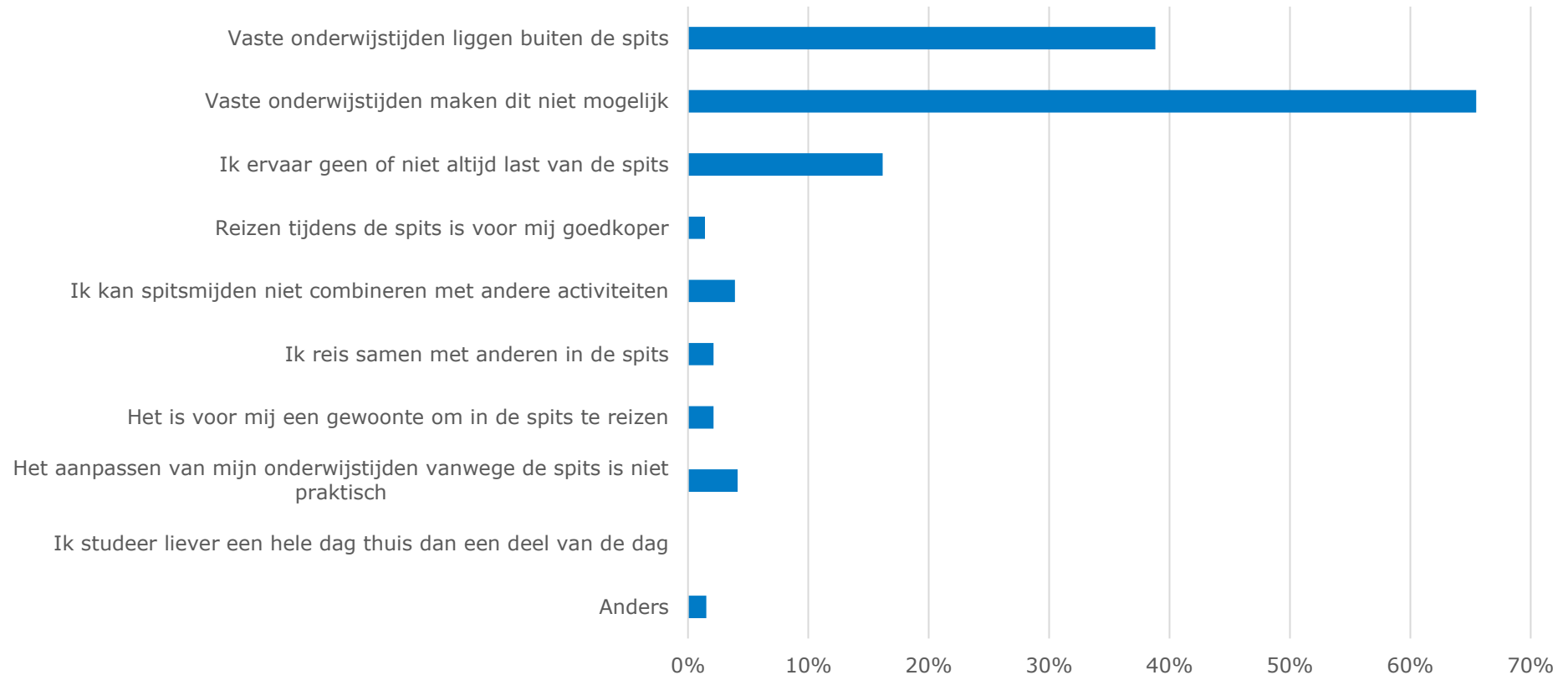
<sup>9</sup> Aan personen die onderwijs volgen is gevraagd op hoeveel dagen zij (meestal) bewust eerder of later naar of van de onderwijslocatie vertrekken om de spits te mijden.



# Redenen om de spits niet te mijden voor onderwijs

- De vaakst genoemde reden om niet (altijd) bewust de spits te mijden voor onderwijs is 'vaste onderwijstijden maken dit niet mogelijk' (65% geeft dit aan). Deze reden wordt op enige afstand gevolgd door de reden 'vaste onderwijstijden liggen buiten de spits' (waardoor de spits dus niet gemeden kan of hoeft te worden), die weer op enige afstand wordt gevolgd door de reden 'ik ervaar geen of niet altijd last van de spits'. De redenen 'ik studeer liever een hele dag thuis dan een deel van de dag', of 'reizen tijdens de spits is voor mij goedkoper', worden zelden genoemd.

Redenen niet spitsmijden voor onderwijs





# Colofon

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

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
[info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Mei 2026

Publicatienummer: KiM-26-A007

## **Auteurs:**

Iris Roeleven  
Mathijs de Haas  
Roel Faber  
Marije Hamersma  
Arjen 't Hoen

Vormgeving: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
Foto omslag: Iris Roeleven

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) of aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto: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: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2026). Mobiliteitspanel Nederland 2025: Actuele inzichten en meerjarige trends. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.