



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Brandstofconsumptie voor mobiliteit - de gevolgen van prijsveranderingen

Notitie

Mathijs de Haas, Toon Zijlstra en Saeda Moorman

Juni 2026

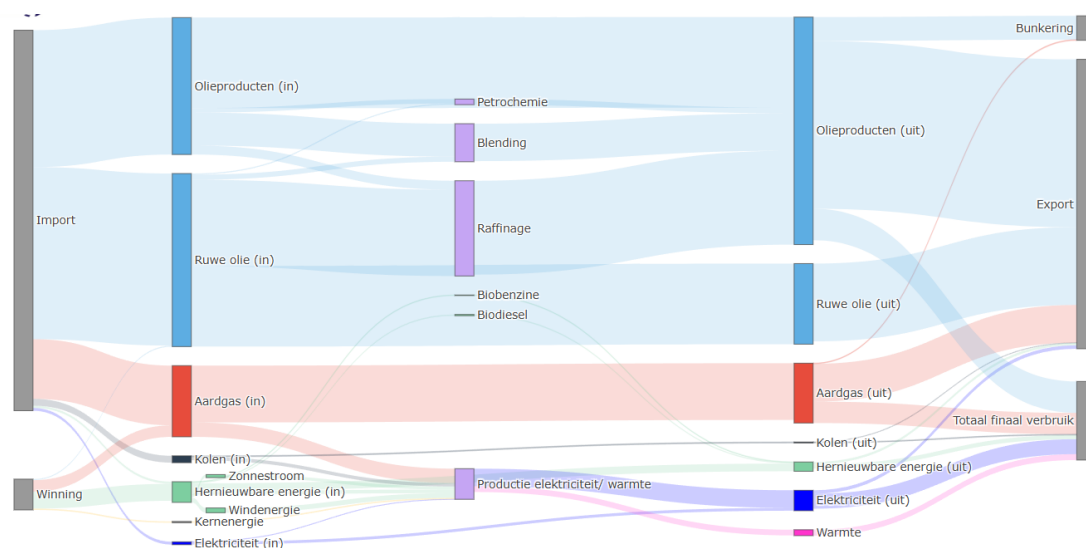
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Naar aanleiding van de huidige situatie (voorjaar 2026) in het Midden-Oosten is het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om op korte termijn inzicht te verschaffen in de consumptie van brandstoffen in Nederland door mobiliteit. In deze notitie brengen we de situatie in beeld. In de uiteenzetting wordt een onderscheid gemaakt tussen de reguliere consumptie – op basis van 2024 en 2025 - en de mogelijke veranderingen die kunnen optreden door de veranderende prijzen. Dit kan de basis vormen voor verdere analyses naar de impact van brandstofschaarste.

Energiebalans

We kijken naar het finaal gebruik (inclusief bunkering) in Nederland voor mobiliteit. Dit finaal gebruik is een bescheiden deel van de export en import van energie; Nederland is een draaischijf in de mondiale energiestromen (figuur 1). Mobiliteit is slechts één van de finale gebruikers, naast industrie, verwarming van woningen en dergelijke.

Figuur 1. Energiebalans (PJ) Nederland 2024 (bron: COVA (2026))

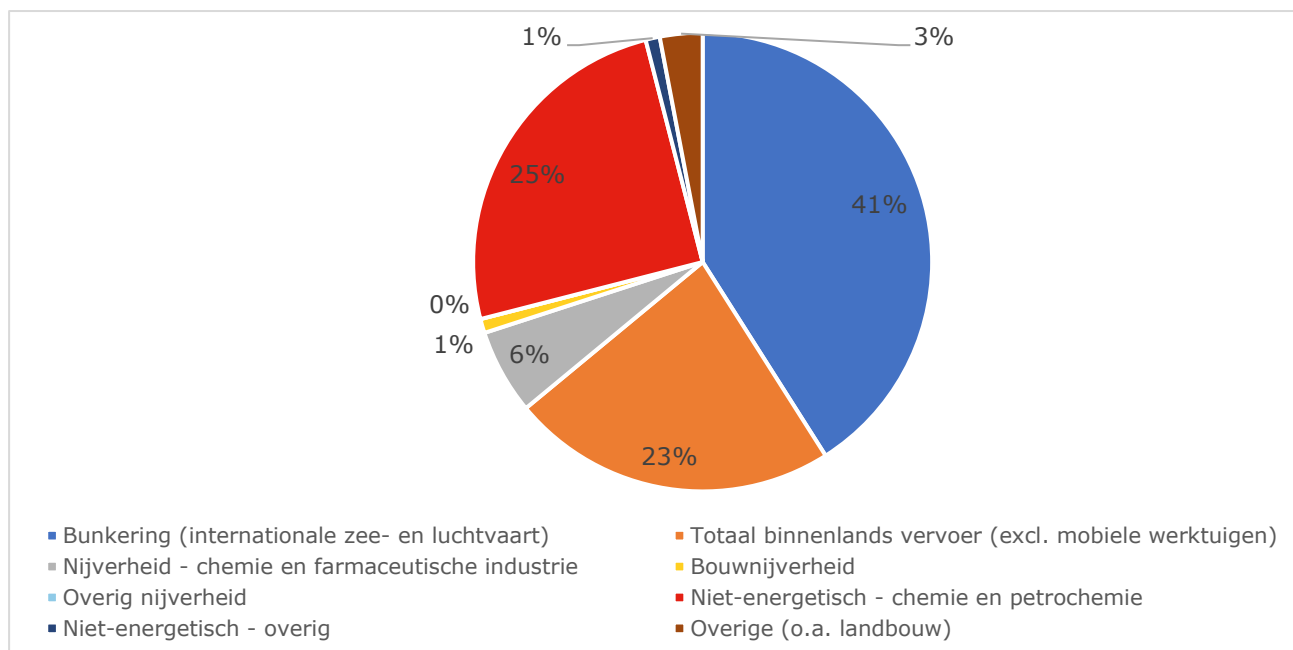


Grafiek op basis van data van CBS. Visualisatie door COVA

Finaal gebruik aardolieproducten en -grondstoffen

De sector mobiliteit gebruikt voornamelijk aardolieproducten, zoals kerosine, benzine en diesel, en leunt minder sterk op aardgasproducten. Vervoer (exclusief mobiele werktuigen) heeft in het finale verbruik van aardolieproducten- en grondstoffen (in PJ) in Nederland een aandeel van 23%¹. Brandstoffen voor de internationale lucht- en zeevaart (bunkering) hebben het grootste aandeel. Een kwart (25%) wordt door de (petro)chemische sector niet-energetisch gebruikt. Bijvoorbeeld voor de productie van plastic.

¹ We kijken hier enkel naar het fossiele deel van de aardolieproducten en -grondstoffen. Bijmenging van biobrandstoffen rekenen we niet mee.

Figuur 2. Verdeling finaal gebruik (PJ) aardolieproducten en -grondstoffen, inclusief bunkering, 2024 (bron: CBS (2026b))

Maandvolumes fossiele brandstoffen voor mobiliteit

Met name de internationale scheepvaart heeft een groot aandeel in de energiebehoefte uit aardoliegrondstoffen en -producten (~40%). Luchtvaart is goed voor circa 16% van de energievraag binnen mobiliteit en consumeert ongeveer 367 miljoen liter kerosine per maand (tabel 1). Bij scheepvaart en luchtvaart gaat het vooral om respectievelijk stookolie en kerosine, waardoor de competitie met veel andere modaliteiten gering is.

Het gemotoriseerd wegverkeer gebruikte in 2025 ongeveer 340 PJ (petajoule) aan energie uit aardoliegrondstoffen en -producten². Dit valt uiteen in benzine, diesel en lpg. Benzine geeft een aardig beeld van de vraag naar fossiele brandstoffen vanuit het personenautoverkeer op de weg, want het aandeel dieselauto's is inmiddels beperkt (ongeveer 6% op 1 januari 2026 (CBS, 2026c)). De dieselveertuigen zijn voornamelijk busjes en vrachtwagens (80%-85%). Slechts 15% tot 20% van de diesel gaat naar personenauto's met een dieselmotor.

Tabel 1. Verbruik aardoliegrondstoffen en -producten per modaliteit 2025 (bron: CBS (2026a)). Volumes zijn inclusief eventueel bijgemengde producten, zoals bio-ethanol en biodiesel

Modaliteit	Brandstof	<i>mln kg/maand</i>	<i>mln liter/maand</i>	<i>mln vaten/maand*</i>
Wegverkeer	benzine	356	474	3,0
	diesel	301	360	2,3
	lpg	9	17	0,1
Spoorverkeer	diesel	2	2	0,0
	Bl. scheepvaart	benzine	3	4
Int. binnenvaart	scheepsdiesel	27	32	0,2
	Int. zeevaart	scheepsdiesel	60	71
Int. zeevaart	scheepsdiesel	90	107	0,7
	stookolie	695	724	4,6

² Deze energie is de totale energie van de betreffende aardoliegrondstoffen- en producten. Dat is dus inclusief bijvoorbeeld biobrandstoffen, die bijvoorbeeld worden bijgemengd in benzine of diesel.

Int. luchtvaart	kerosine	293	366	2,3
Bl. luchtvaart	kerosine	1	1	0,0
	benzine	0	0	0,0
Mobiele werktuigen	diesel	81	97	0,6
Totaal		1.916	2.256	14,2

**Het aantal vaten is het aantal liter per maand gedeeld door 159 (de inhoud van een vat). Dit geeft enkel een grove indicatie van het aantal vaten olie. We houden bijvoorbeeld geen rekening met andere grondstoffen (bijvoorbeeld bijmenging van bio-ethanol in benzine), productieverliezen of met het feit dat een vat olie niet volledig kan worden gebruikt voor 1 soort brandstof.*

Geschatte aandeel van de brandstofkosten in de totale reis- en transportkosten (2024)

Schommelingen in de aardolieprijzen werken niet 1-op-1 door in de brandstofprijzen. Enerzijds hoeven leveranciers veranderingen in de olieprijs niet geheel door te laten werken in brandstofprijzen en anderzijds worden relatieve effecten van de olieprijs op de brandstofprijs in veel gevallen gedempt door accijnzen, omdat die bestaan uit vaste bedragen per liter. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de autobrandstoffen. Bij kerosine voor de luchtvaart gelden geen brandstofheffingen of -accijnzen. Daar werkt de stijging in olieprijs dus bijna direct door in de kerosineprijs.

Daarnaast geldt dat reis- en transportkosten niet hetzelfde zijn als brandstofkosten en brandstofkosten ook niet hetzelfde zijn als brandstofprijzen. Reis- en transportkosten omvatten alle kostenposten voor het reizen, zoals afschrijving en slijtage van het voertuig en mogelijk ook arbeidsloon. Brandstofkosten zijn daar slechts een onderdeel van. Brandstofkosten worden vervolgens bepaald door de brandstofprijzen en het verbruik (de brandstofefficiëntie). Zuinige vervoermiddelen hebben dus lagere brandstofkosten per afgelegde afstand. Brandstofprijzen zijn de prijzen per eenheid die men aan de pomp betaalt. Veranderingen in brandstofprijzen in Nederland hoeven niet evenredig door te werken in de brandstofkosten. Bij stijgende prijzen kan men bijvoorbeeld zuiniger proberen te rijden of strategischer gaan tanken (vaker bij goedkopere locaties, bijvoorbeeld niet aan de snelweg of net over de grens). Het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten verschilt tussen modaliteiten (tabel 2). Belangrijk inzicht hier is dat schokken van de olieprijs dus niet 1-op-1 schokken in de transportkosten veroorzaken, en dat de impact van de schok verschilt per modaliteit. Het KiM heeft een tijdelijke monitor opgezet die inzicht biedt in de toegenomen kosten voor verschillende modaliteiten (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2026).

Een deel van de toename in transportkosten binnen het goederenvervoer zal worden doorgegeven in transportprijzen en daardoor uiteindelijk terechtkomen bij de consument (Visser & Knoope, 2022). Visser en Knoope (2022) schreven dat in het wegvervoer ongeveer 80% van de leden van Transport en Logistiek Nederland (TLN) een brandstofclausule in het contract met de klant heeft staan. Ook de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer kennen dergelijke clausules. Hogere brandstofkosten in het goederenvervoer kunnen daardoor in meer of mindere mate (afhankelijk van de prijsstellingen en afgesproken termijnen) worden doorberekend aan klanten.

De stijging in de kosten voor het gebruik van personenauto's komt terecht bij de consument zelf, tenzij de werkgever deze kosten draagt (bijvoorbeeld in het geval van een leaseauto en/of tankpas). In het openbaar vervoer rijdt een groot deel van de bussen (nog) op fossiele brandstoffen. Hogere brandstofprijzen kunnen niet zomaar doorbelast worden aan reizigers, omdat vervoerders tarieven niet zomaar kunnen verhogen (doorgaans is er enkel sprake van een jaarlijkse indexatie). Wij hebben geen zicht op eventuele afspraken die vervoerders hebben met ov-autoriteiten over doorbelasting van gestegen brandstofkosten.

Tabel 2. Aandeel brandstofkosten in totale reis- en transportkosten (bronnen: Personenauto: NIBUD (2025), Luchtvaart passagiers: AEOLUS luchtvaartmodel, goederenvervoer: Jonkeren (2026), ov: DOVA (2025)).

Categorie	Aandeel brandstofkosten in totale kosten		Aandeel variabele kosten in totale kosten	
	2021	2024*	2021	2024*
Zeevaart (vracht)	38% - 51%	41% - 55%	45% - 58%	47% - 60%
Binnenvaart (excl. duwvaart)	11% - 21%	12% - 23%	14% - 23%	15% - 26%
Vrachtwagen	15 % - 23%	14% - 22%	29% - 40%	29% - 40%
Spoorgoederen (diesel)	-	-	-	-
Luchtvaart (full freight)	43%	46%	53%	56%
Luchtvaart (passagiers)	-	20% - 35%	-	-
Personenauto (benzine)	-	17% - 22%	-	38% - 44%
OV-bus (diesel)	9%	9%	-	-
OV-trein (diesel)	9%	10%	-	-

Schattingen op basis van kostenkengetallen. Totale kosten beslaan vaste en variabele lasten bij regulier gebruik in de sector.

- = onbekend.

**Voor personenauto's en het ov betreft het een inschatting voor 2025.*

Verwachte gedragsreacties naar aanleiding van toename brandstofprijzen en -kosten

De reactie op de toegenomen brandstofprijzen en -kosten wordt bij voorkeur afgeleid van actuele en daadwerkelijke veranderingen in het veld. Een accuraat, actueel en compleet beeld van de situatie is echter niet voorhanden. Om voor verschillende mogelijke scenario's voor de nabije toekomst het effect van veranderingen in de brandstofprijzen in te schatten, kunnen we werken met elasticiteiten.

De elasticiteit van de vraag is een uit de micro-economie afkomstige maatstaf voor de gevoeligheid van een verandering in een variabele van belang (bijvoorbeeld benzineprijs) voor de vraag naar een goed op de gevraagde hoeveelheid van dat goed (bijvoorbeeld benzineconsumptie). Een prijselasticiteit voor benzine van $-0,2$ impliceert dat een 10% stijging van de benzineprijs leidt tot 2% reductie van de vraag naar benzine. Prijs- en kostenelasticiteiten³ schetsen echter een gemiddelde. Een stijging van de brandstofprijzen en -kosten kan sterk uiteenlopend uitpakken voor verschillende groepen. Afhankelijk van energie-efficiëntie van de techniek (bijvoorbeeld verbruik van de auto), de behoeftes van deze groep (bijvoorbeeld dagelijks woon-werk of recreatief) en de mogelijkheden om de rekening elders te leggen (bijvoorbeeld onkostenvergoeding).

Brandstofkostenelasticiteiten van personenvervoer (exclusief luchtvaart)

In 2024 heeft Rijkswaterstaat in opdracht van het KIM een handboek met elasticiteiten opgeleverd voor het personenvervoer (exclusief luchtvaart) (Hofman, 2024). Deze elasticiteiten zijn afgeleid met behulp van het Landelijk Model Systeem Verkeer en Vervoer (LMS), dat onder meer wordt gebruikt voor doorrekeningen in het kader van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Het handboek omvat onder meer elasticiteiten van de brandstofkosten per kilometer, zowel voor het wegvervoer zelf als voor het effect ervan op andere

³ Een relatieve verandering van de brandstofprijs hoeft niet hetzelfde te zijn als de relatieve verandering in brandstofkosten. Wanneer men bij een stijgende brandstofprijs bijvoorbeeld een zuinigere rijstijl aanneemt, of een zuinigere auto koopt, werkt de prijsstijging relatief gezien minder sterk door in de brandstofkosten. Prijs- en kostenelasticiteiten kunnen daarom van elkaar verschillen.

modaliteiten (kruiselasticiteiten). Ook is de gevoeligheid van verschillende motieven in kaart gebracht. Hieronder hebben we deze verschillende elasticiteiten in een tabel samengevat. Het gaat hier om de elasticiteiten die zijn afgeleid door de brandstofkosten met 10% te verhogen. We weten niet of kostenelasticiteiten sterk afwijken bij prijsschokken die veel groter zijn dan 10%. Een andere kanttekening hierbij is dat dit gaat om langetermijn-elasticiteiten. Deze zijn over het algemeen groter dan kortetermijn-elasticiteiten, omdat men op lange termijn vaak meer mogelijkheden heeft om gedrag aan te passen (bijvoorbeeld het kopen of verkopen van een vervoermiddel of het zoeken naar een baan dichterbij huis). Ter indicatie, Geilenkirchen et al. (2010) schatten op basis van literatuur dat het effect van hogere brandstofkosten op de afgelegde afstand per auto op lange termijn (5-10 jaar) 2 tot 3 keer zo groot zal zijn als op kortere termijn (1 jaar).

Tabel 3. Langetermijn-brandstofkostenelasticiteiten voor afgelegde kilometers uit het handboek elasticiteiten (bron: Hofman (2024))

	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Trein	BTM	Fiets	Totaal
Totaal	-0,34	0,09	0,06	0,05	0,06	-0,18
Woon-werk	-0,23	0,18	0,11	0,09	0,11	-0,14
Woon-zakelijk	-0,15	0,05	0,03	0,02	0,02	-0,13
Woon-winkel	-0,53	0,12	0,06	0,07	0,10	-0,24
Woon-opleiding	-0,19	0,12	0,01	0,01	0,01	-0,04
Woon-overig	-0,71	0,11	0,04	0,04	0,06	-0,38

Een stijging van de brandstofkosten van 10% resulteert dus volgens deze elasticiteit in een afname van de gereden afstand als autobestuurder van 3,4%. Daar staat een toename van het gebruik van de auto als passagier tegenover, doordat er meer gedeelde autoritten worden gemaakt. Ook is er een bescheiden toename van het gebruik van alternatieven voor de auto.

De gedragseffecten zijn zwakker voor noodzakelijke verplaatsingen, zoals voor de motieven woon-werk, woon-zakelijk, en woon-opleiding. De effecten zijn juist sterker voor meer recreatieve verplaatsingen, zoals woon-winkel en woon-overig. Enerzijds weerspiegelen deze verschillen de mogelijkheden die mensen zien om gedrag aan te passen en anderzijds speelt hier mee dat een deel van de mensen de kosten voor woon-werk en woon-zakelijke verplaatsingen niet zelf betaalt. De elasticiteiten van de afstanden zijn daarnaast groter dan die van het aantal reizen: mensen maken dus weliswaar minder verplaatsingen, maar reizen vooral ook minder ver.

Ter illustratie, in de eerste week van april 2026 (€2,35/liter) lagen de benzineprijzen aan de pomp ongeveer 16% hoger dan in de eerste week van februari 2026 (€2,02/liter). Wanneer automobilisten geen maatregelen nemen, zoals zuiniger rijden of vaker tanken bij een goedkoop tankstation, leidt dit ook tot een toename in de brandstofkosten van 17%. Op basis van de elasticiteiten uit tabel 3 zou dat leiden tot een afname in afgelegde afstand per auto van iets minder dan 6%.

Prijselasticiteiten goederenvervoer en luchtvaart

Voor het goederenvervoer en de luchtvaart hebben we minder gedetailleerde schattingen van de prijselasticiteiten voor de situatie in Nederland. De schattingen die voorhanden zijn laten met regelmaat een grote bandbreedte zien. Visser en Knoope (2022) geven op basis van literatuur een overzicht van bekende prijselasticiteiten in het goederenvervoer (tabel 4). Voor het wegvervoer zijn zowel brandstofprijselasticiteiten als transportkostenelasticiteiten beschikbaar. Een

mogelijke verklaring voor de grote bandbreedtes in brandstofprijselasticiteiten is dat verschillende marktsegmenten sterker reageren op prijsveranderingen dan andere marktsegmenten. Voor de transportkostenelasticiteiten in het wegvervoer geldt dat het vervoer over lange afstand (>1000 km) veel prijsgevoeliger is dan over korte afstand (<300 km). Ook de elasticiteiten in de binnenvaart kennen een grote range. Visser en Knoope (2022) stellen dat de elasticiteit sterk afhangt van het type lading en de afstand.

Ter illustratie, in de eerste week van april 2026 (€2,52/liter) lagen de dieselprijzen ongeveer 39% hoger dan in de eerste week van februari 2026 (€1,81/liter). Als we aannemen dat de brandstofprijs 1-op-1 doorwerkt in de brandstofkosten en uitgaan van het aandeel van de brandstofkosten in de totale transportkosten (tabel 2), leidt dit toe een toename in transportkosten voor de binnenvaart van 5% tot 9% en voor wegtransport tussen de 6% en 9%. Op basis van de transportkostenelasticiteiten zou dit voor de binnenvaart een afname 1% tot 23% in tonkm betekenen en voor transport over de weg (<300km) een afname tussen de 0% en 4% in tonkm. Op basis van de brandstofprijselasticiteit voor het wegverkeer is de range van het effect veel groter, namelijk een afname tussen de 2% en 26% in tonkm.

Tabel 4. Prijselasticiteiten goederenvervoer en luchtvaart (bron: Luchtvaart passagiers: AEOLUS luchtvaartmodel, andere modaliteiten: Visser en Knoope (2022))

Categorie	Elasticiteit brandstofprijzen	Elasticiteit transportkosten*
Luchtvaart (full freight) (tonkm)	Onbekend	Onbekend
Luchtvaart (passagiers)	-0,20 tot -0,25	Onbekend
Zeevaart (tonkm)	Onbekend	Onbekend
Binnenvaart (tonkm)	Onbekend	-0,28 tot -2,6
Vrachtwagen (tonkm)	-0.05 tot -0.67	0,00 tot -0,50 (<300 km, general cargo) 0,00 tot -0,30 (<300 km, bulk) -0,80 tot -1,00 (>1000 km)

**Bij toepassing van transportkostenelasticiteiten om het effect van stijging in de brandstofkosten te schatten moet rekening worden gehouden met het aandeel van de brandstofkosten in de totale transportkosten, zoals we in tabel 2 toonden.*

Bredere beschouwing

Nederland is een doorvoerland voor aardolieproducten en -grondstoffen. Een groot deel van de import verlaat het land ook weer (al dan niet in een verder geraffineerde vorm). In het deel van de aardolieproducten en – grondstoffen dat in Nederland wordt verbruikt heeft mobiliteit (inclusief bunkering voor internationale lucht- en zeevaart) een fors aandeel (64%). Indien het de bedoeling is om het totale verbruik van aardolieproducten te verminderen, kan een reductie van mobiliteit en transport daardoor een grote impact hebben. Met name het goederenvervoer neemt een groot aandeel van dit verbruik voor zijn rekening, zie bijvoorbeeld de zeevaart. Verminderen van verbruik door mobiliteit gaat dus niet alleen via gereden kilometers in het personenvervoer, maar raakt ook aan de consumptie van goederen. Daarbij geldt dat de consumptie van goederen aan het eind van (internationale) ketens zit. Er is immers ook veel goederenvervoer van halffabricaten. Effecten van de consumptie van goederen op het goederenvervoer is daardoor indirect, waarbij effecten vooral op de langere termijn optreden.

De toegenomen brandstofprijzen hebben een grotere impact op de brandstofkosten dan op de totale reis- en transportkosten, omdat brandstofkosten slechts een deel van de totale kosten vormen. Afhankelijk van het aandeel van brandstofkosten in de totale reis- en transportkosten, worden bepaalde modaliteiten of groepen meer of minder geraakt door stijgende brandstofprijzen. Afhankelijk van het aandeel van transportkosten in de totale productprijs is er meer of minder invloed op de kosten

van het vervoerde product. Reductie van het verbruik van aardolieproducten door mobiliteit ontstaat deels vanzelf door de prijsgevoeligheid van consumenten en vervoerders. Hoe duurder de reis of de transportkosten, hoe minder mobiliteit. Prijselasticiteiten geven een indicatie van deze effecten. Een verdere reductie van het gebruik van aardolieproducten door mobiliteit moet de overheid desgewenst via maatregelen realiseren.

Op de lange termijn zijn er over het algemeen meer mogelijkheden om reisgedrag en consumptie aan te passen dan op korte termijn. Het monitoren van kortetermijnontwikkelingen geeft daarom beperkt zicht op de uiteindelijke impact. Een deel van de langetermijneffecten kan echter ook positief bijdragen aan ander beleid en beleidsdoelen, bijvoorbeeld door een verschuiving naar elektrisch rijden en een structurele afname van de afgelegde afstand met de auto wat mogelijk leidt tot vermindering van congestie. Dergelijke effecten hebben wel tot gevolg dat accijnsinkomsten uit fossiele brandstoffen zullen afnemen.

Referenties

- CBS. (2026a). *Aardoliegrondstoffen- en aardolieproductenbalans; aanbod en verbruik*. Geraadpleegd op 10 april van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84596NED/table?dl=D304B>
- CBS. (2026b). *Energiebalans; aanbod, omzetting en verbruik*. Geraadpleegd op 10 april van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83140NED/table?dl=D2CC9>
- CBS. (2026c). *Personenauto's actief; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari*. Geraadpleegd op 21 mei van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85237NED/table?dl=9473C>
- COVA. (2026). *Oliedashboard*. Geraadpleegd op 10 april van <https://cova.nl/oliedashboard/#perspectief>
- DOVA. (2025). *LBI 2025 definitief en LBI prognose 2026*. <https://dova.nu/document/lbi-2025-definitief-en-lbi-prognose-2026>
- Geilenkirchen, G. P., Keurs, K. T., van Essen, H. P., Schroten, A., & Boon, B. (2010). *Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer*. PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-prijsbeleid-in-verkeer-en-vervoer-kennisoverzicht>
- Hofman, F. (2024). *Handboek elasticiteiten*. RWS WV - VWMA. <https://open.rijkswaterstaat.nl/overige-publicaties/2024/handboek-elasticiteiten-2024/>
- Jonkeren, O. (2026). *Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer, update 2026*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/documenten/2026/05/28/bedrijfseconomische-kostenkengetallen-voor-het-goederenvervoer-update-2026>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2026). *Monitor energieschok. Inzicht in toegenomen kosten voor verschillende modaliteiten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- NIBUD. (2025). *Autokosten*. Geraadpleegd op 9 april van <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten>
- Visser, J., & Knoope, M. (2022). *Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland. Monitoring van het goederenvervoer in de eerste helft van 2022 naar aanleiding van de hoge energieprijzen en de Oekraïne-crisis*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/documenten/2022/10/06/recente-ontwikkelingen-en-de-gevolgen-voor-het-goederenvervoer-van-naar-en-door-nederland>

Colofon

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

Juni 2026

Auteurs:

Mathijs de Haas

Toon Zijlstra

Saeda Moorman

Projectnummer: MB2618

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: De Haas, M., Zijlstra, T. en Moorman, S. (2026), Brandstofconsumptie voor mobiliteit - de gevolgen van prijsveranderingen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).