Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Samenvatting

# Kerncijfers Mobiliteit 2026

November 2026



KiM | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

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

**Hoofdrapport en bijlage**

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

# Samenvatting

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

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

# Personenmobiliteit

## Hoeveel reisden we?

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

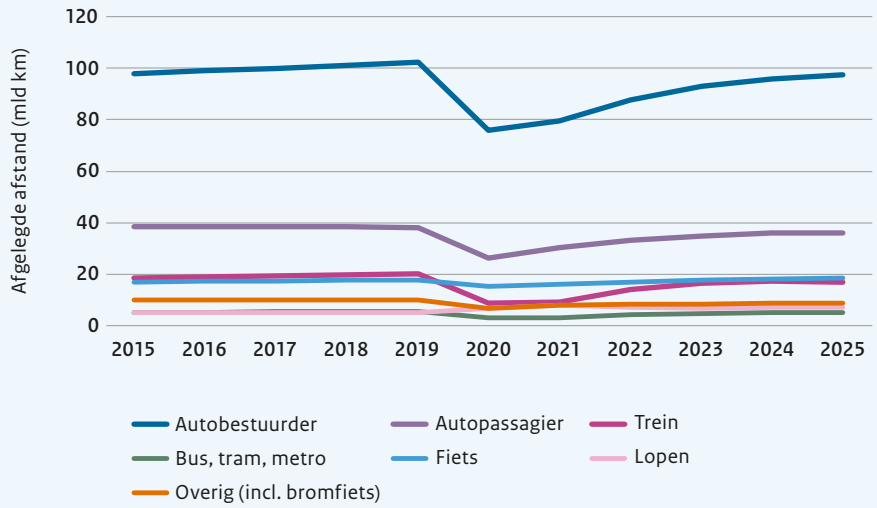
## Waarvoor gingen we op pad?

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

## Hoe reisden we?

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

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




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

# Goederenvervoer

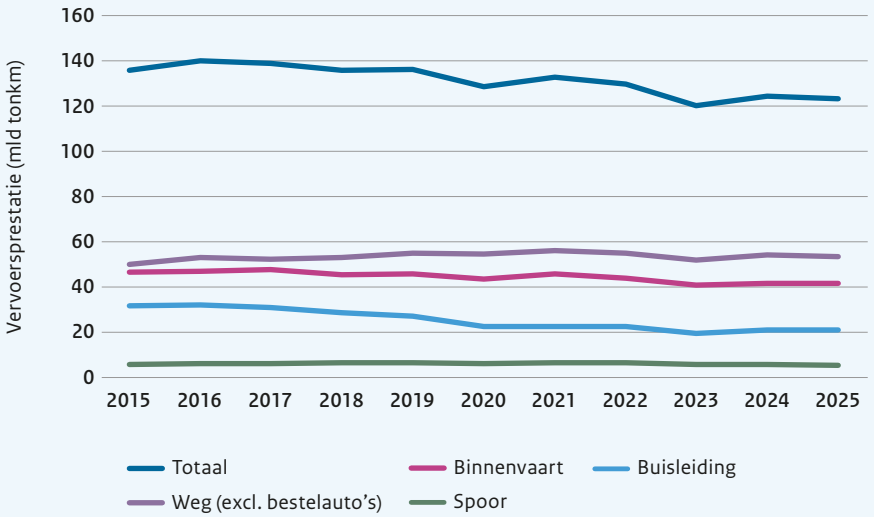
## Wat was de omvang van het goederenvervoer?

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

## Welke modaliteiten werden gebruikt om goederen mee te vervoeren?

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

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




*Bron: CBS, geharmoniseerd goederenvervoerbestand (2026)*

# Bereikbaarheid

## Hoe heeft de bereikbaarheid van banen zich ontwikkeld?

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

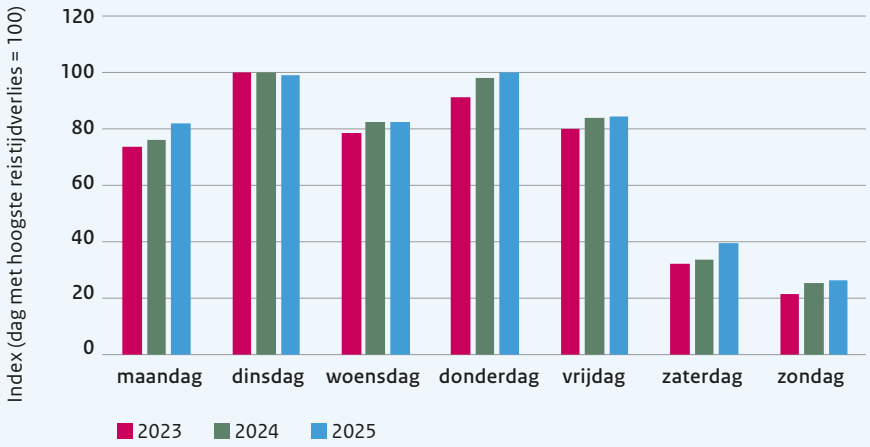
## Hoe ontwikkelden de omvang van het wegverkeer en het reistijdverlies zich?

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

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

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

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




*Bron: Rijkswaterstaat (SHIVI dashboard), bewerkt door KiM*

# Verkeersveiligheid en leefomgeving

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

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

## Wat was het energiegebruik van mobiliteit?

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

## Wat waren effecten van mobiliteit op de leefomgeving?

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

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

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

# Toekomstbeeld

## Welke mobiliteitsontwikkelingen kunnen we tot 2031 verwachten?

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

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

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

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

Meer informatie over deze thema's is te vinden in het hoofddocument **Kerncijfers Mobiliteit 2026** dat te downloaden is op www.kimnet.nl

# Colofon

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

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

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

Samenvatting Kerncijfers Mobiliteit 2026
November 2026

**Vormgeving en opmaak**
DDK

**Projectnummer**
MB2601