Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Verklaringsdocument Referentieprognoses 2025

Datum	1 oktober 2025
Versie	
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat WVL
Auteur	**4***cast* BV
Informatie	
Telefoon	
Mobiel	
E-mail	steunpunt-verkeersprognoses@rws.nl
Datum	1 oktober 2025
Versie	
Status	DEFINITIEF

Versiebeheer

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Uitgangspunten RP2025 4

1.2 Stappen watervalanalyse 4

2 Uitgangspunten 5

2.1 Socio economische gegevens 5

2.2 Netwerken 6

Autonetwerken 6

Netwerken overige modaliteiten 10

2.3 Overige uitgangspunten 11

Uitgangspunten thuiswerken 11

Autokosten en autobezit 11

Tarieven OV 12

Vracht 12

2.4 Modelupdates 14

2.5 Overzicht verschillen t.o.v. WLO 2025 15

3 Overzicht resultaten watervalanalyse 16

3.1 Overzicht resultaten vervoerwijze-bestemmingskeuze 16

3.2 Overzicht resultaten wegverkeer (QBLOK) 20

3.3 Verschillen definitieve prognoses met prognoses watervalanalyse 24

4 Verschillen definitieve prognoses t.o.v. RP24 25

4.1 Overzicht resultaten vervoerwijze-bestemmingskeuze 25

4.2 Overzicht resultaten wegverkeer (QBLOK) 26

4.3 Overzicht resultaten netwerkniveau 29

4.4 Overzicht resultaten trein 31

4.5 Plausibiliteit 31

Bijlage A: Kaarbeelden watervalanalyse 32

Bijlage B: Kaarbeelden definitieve prognoses 40

1 Inleiding

In dit document worden de verschillen ten opzichte van de Referentieprognoses 2024 toegelicht. Hiervoor worden eerst de verschillen in de uitgangspunten toegelicht. Ook wordt een overzicht gegeven van de verschillen t.o.v. de WLO 2025. Vervolgens worden de resultaten van de watervalanalyses inzichtelijk gemaakt en ten slotte de verschillen tussen de resultaten van RP24 en RP25.

1.1 Uitgangspunten RP2025

De gehanteerde uitgangspunten voor de prognoseruns zijn vastgelegd in het instellingendocument[1]. De belangrijkste wijzigingen in de uitgangspunten zijn:

- Autonetwerken
- Ruimtelijke plannen
- Autobezit en -kosten
- Thuiswerken
- Vrachtmatrices en kosten

1.2 Stappen watervalanalyse

Op basis van de gewijzigde uitgangspunten volgt hieronder een overzicht van de verschillende stappen in de watervalanalyse:

- Basisjaar_2022_RP25; Basisjaar
- WV0_Terugveer 2023; Terugveer naar 2023 (Thuiswerken 2023)[2]
- WV1_SEG; SEG, Rijbewijsbezit, Autobezit, ParkingLocations Classic, Index Grensoverschrijdend verkeer prognose
- WV2_INKOMEN; Inkomens SEG, GWI, JOB en EDU
- WV3_THUISWERKEN; Thuiswerken prognose
- WV4_VRACHT; Vrachtmatrices
- WV5_NETWERK; Autonetwerk HWN, Beprijzing-wegverkeer
- WV6_AUTOKOSTEN; Autokosten
- WV7_FIETS; Fietsnetwerk Classic
- WV8_TREIN; LOS Trein, index treinkosten
- WV9_BTM; LOS BTM, index BTMkosten
- WV10_TREND / 30KMU; ParkingLocations Trend + Autonetwerk 30 km + Fietsnetwerk met fietsversnelling steden

[1] "RP2025_Instellingen.pdf"
[2] Zie ook "RP2025_Indrukken_Veer.pdf"

2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de wijzigingen in de uitgangspunten toegelicht.

2.1 Socio economische gegevens

In de Referentieprognoses 2025 zijn SEG bestanden gebruikt die zijn gebaseerd op de WLO 2025. Voor de referentieprognoses is ook de zonering herzien, de SEG bestanden zijn conform deze nieuwe zonering.

In onderstaande tabellen zijn de totalen voor inwoners en arbeidsplaatsen weergegeven voor de provincies inclusief verschillen met RP24.

Tabel 2-1: Aantal inwoners RP25 per provincie

LMS	INWONERS								
*1000	2022	2040H_RP25	2050H_RP25	2040L_RP25	2050L_RP25	Index 2040H_RP25 (2022=100)	Index 2050H_RP25 (2022=100)	Index 2040L_RP25 (2022=100)	Index 2050L_RP25 (2022=100)
Groningen	590	655	671	617	608	111	114	105	103
Friesland	654	675	683	641	633	103	104	98	97
Drenthe	498	503	505	474	465	101	101	95	93
Overijssel	1,172	1,239	1,270	1,168	1,150	106	108	100	98
Gelderland	2,110	2,342	2,447	2,164	2,144	111	116	103	102
Flevoland	435	555	609	470	475	128	140	108	109
Utrecht	1,370	1,681	1,841	1,501	1,512	123	134	110	110
Noord-Holland	2,910	3,527	3,737	3,239	3,270	121	128	111	112
Zuid-Holland	3,754	4,380	4,629	4,067	4,081	117	123	108	109
Zeeland	387	404	405	373	361	105	105	96	93
Noord-Brabant	2,593	2,936	3,076	2,646	2,629	113	119	102	101
Limburg	1,118	1,150	1,142	1,058	1,011	103	102	95	90
Nederland	**17,591**	**20,048**	**21,014**	**18,418**	**18,339**	114	119	105	104

Tabel 2-2: Aantal arbeidsplaatsen RP25 per provincie

LMS	BANENTOT								
*1000	2022	2040H_RP25	2050H_RP25	2040L_RP25	2050L_RP25	Index 2040H_RP25 (2022=100)	Index 2050H_RP25 (2022=100)	Index 2040L_RP25 (2022=100)	Index 2050L_RP25 (2022=100)
Groningen	310	324	340	294	294	105	110	95	95
Friesland	318	310	321	292	293	98	101	92	92
Drenthe	235	222	227	206	204	94	96	88	87
Overijssel	639	641	674	602	606	100	105	94	95
Gelderland	1,099	1,122	1,191	1,027	1,038	102	108	93	94
Flevoland	210	240	265	212	219	115	127	101	104
Utrecht	824	936	1,034	816	830	114	125	99	101
Noord-Holland	1,721	1,910	2,072	1,699	1,724	111	120	99	100
Zuid-Holland	1,868	2,034	2,187	1,842	1,868	109	117	99	100
Zeeland	191	180	180	169	164	94	94	89	86
Noord-Brabant	1,399	1,461	1,555	1,352	1,375	104	111	97	98
Limburg	555	529	537	488	478	95	97	88	86
Nederland	**9,370**	**9,910**	**10,584**	**9,000**	**9,094**	106	113	96	97

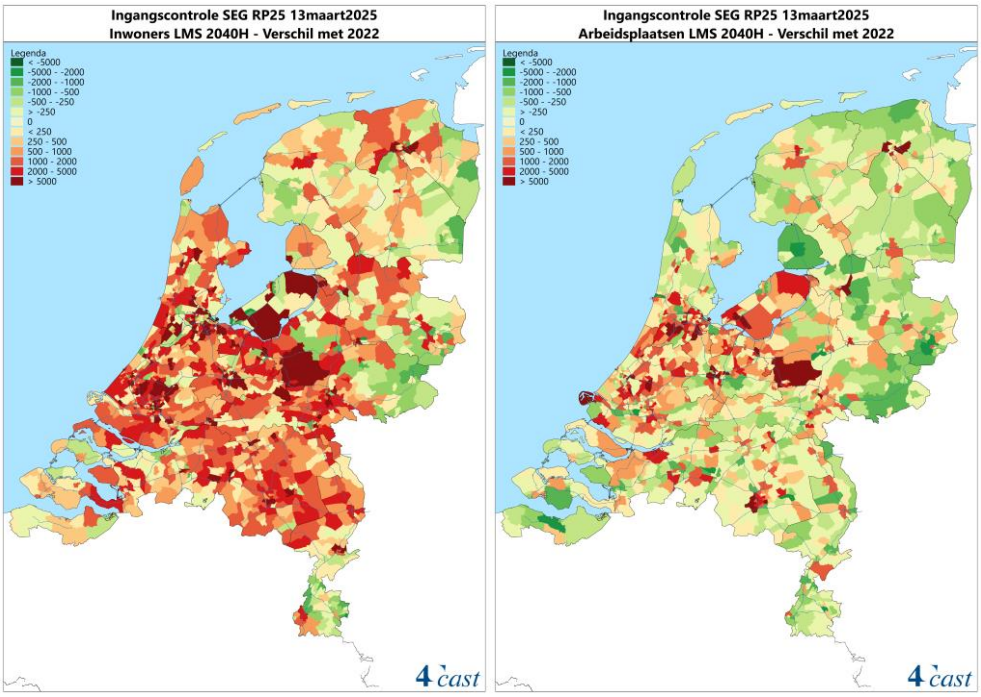
Tabel 2-3: Verschillen inwoners RP25 per provincie t.o.v. RP24

LMS	INWONERS RP24					INWONERS RP25					INDEX RP25 t.o.v. RP24				
*1000	2018	2040H_RP24	2050H_RP24	2040L_RP24	2050L_RP24	2022	2040H_RP25	2050H_RP25	2040L_RP25	2050L_RP25	2022	2040H	2050H	2040L	2050L
Groningen	584	607	596	571	544	590	655	671	617	608	101	108	113	108	112
Friesland	648	672	660	609	580	654	675	683	641	633	101	100	103	105	109
Drenthe	492	516	521	468	445	498	503	505	474	465	101	97	97	101	104
Overijssel	1,156	1,231	1,229	1,143	1,107	1,172	1,239	1,270	1,168	1,150	101	101	103	102	104
Gelderland	2,072	2,278	2,318	2,126	2,085	2,110	2,342	2,447	2,164	2,144	102	103	106	102	103
Flevoland	417	548	610	470	488	435	555	609	470	475	104	101	100	100	97
Utrecht	1,342	1,646	1,714	1,427	1,419	1,370	1,681	1,841	1,501	1,512	102	102	107	105	107
Noord-Holland	2,853	3,494	3,664	3,112	3,108	2,910	3,527	3,737	3,239	3,270	102	101	102	104	105
Zuid-Holland	3,674	4,505	4,767	3,975	3,981	3,754	4,380	4,629	4,067	4,081	102	97	97	102	103
Zeeland	383	409	415	379	369	387	404	405	373	361	101	99	98	98	98
Noord-Brabant	2,545	2,924	3,031	2,691	2,687	2,593	2,936	3,076	2,646	2,629	102	100	101	98	98
Limburg	1,116	1,177	1,187	1,082	1,044	1,118	1,150	1,142	1,058	1,011	100	98	96	98	97
Nederland	**17,282**	**20,006**	**20,713**	**18,053**	**17,857**	**17,591**	**20,048**	**21,014**	**18,418**	**18,339**	102	100	101	102	103

Tabel 2-4: Verschillen arbeidsplaatsen RP25 per provincie t.o.v. RP24

LMS	BANENTOT					BANENTOT					INDEX RP25 t.o.v. RP24				
*1000	2018	2040H_RP24	2050H_RP24	2040L_RP24	2050L_RP24	2022	2040H_RP25	2050H_RP25	2040L_RP25	2050L_RP25	2022	2040H	2050H	2040L	2050L
Groningen	285	284	286	258	255	310	324	340	294	294	109	114	119	114	115
Friesland	297	290	285	259	249	318	310	321	292	293	107	107	113	113	118
Drenthe	216	226	231	202	199	235	222	227	206	204	109	98	98	102	103
Overijssel	598	594	571	542	511	639	641	674	602	606	107	108	118	111	119
Gelderland	1,011	1,092	1,113	997	995	1,099	1,122	1,191	1,027	1,038	109	103	107	103	104
Flevoland	188	242	268	207	218	210	240	265	212	219	112	99	99	103	100
Utrecht	739	860	896	720	718	824	936	1,034	816	830	112	109	115	113	116
Noord-Holland	1,581	1,788	1,890	1,531	1,538	1,721	1,910	2,072	1,699	1,724	109	107	110	111	112
Zuid-Holland	1,735	2,096	2,220	1,835	1,874	1,868	2,034	2,187	1,842	1,868	108	97	99	100	100
Zeeland	180	187	193	171	171	191	180	180	169	164	106	96	93	99	96
Noord-Brabant	1,298	1,436	1,486	1,298	1,308	1,399	1,461	1,555	1,352	1,375	108	102	105	104	105
Limburg	525	539	553	485	483	555	529	537	488	478	106	98	97	101	99
Nederland	**8,652**	**9,636**	**9,993**	**8,504**	**8,519**	**9,370**	**9,910**	**10,584**	**9,000**	**9,094**	108	103	106	106	107

Onderstaand figuur geeft ter illustratie de verschillen in inwoners en totaal arbeidsplaatsen.



Figuur 2-1: Verandering aantal inwoners (links) en arbeidsplaatsen (rechts) t.o.v. 2022, 2040H, LMS

2.2 Netwerken

Autonetwerken

De autonetwerken zijn bijgewerkt naar basisjaar 2022 waarbij een volledige kalibratie op telcijfers voor het jaar 2022 heeft plaatsgevonden.

De prognosenetwerken voor 2040 en 2050 zijn ook volledig aangepast aan de laatste inzichten en planningen van infrastructurele projecten conform MIRT 2025. Voor wat betreft de infrastructurele projecten zijn de netwerken van 2040 en 2050 gelijk.

Toegevoegde projecten in RP2025

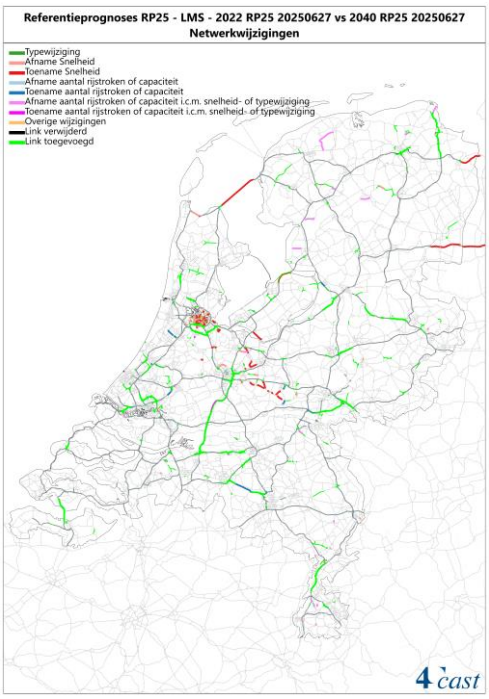
- A12 Werkzaamheden Galecopperbrug
- A9 Werkzaamheden BaHo
- A20 Verbreding Vlaardingen-Kethelplein
- MIRT A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 - Oostelijk deel
- MIRT A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 - Tijdelijke situatie
- A15 Afrit Papendrecht
- N50 Kampen-Kampen-Zuid
- A7 Werkzaamheden Afsluitdijk
- Zuidwestboog A1/A30 Knp. Barneveld
- A7 Afsluitdijk 130 km/u
- A7 Winschoten-grens 130 km/u
- A6 Lelystad-Noord-Kethelbrug 130 km/u
- A37 Holsloot-Zwarte Meer 130 km/u

Nieuwe vervallen herprioriteringsprojecten:

- A7/A8 Amsterdam-Hoorn
- A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
- A4 Burgerveen-N14

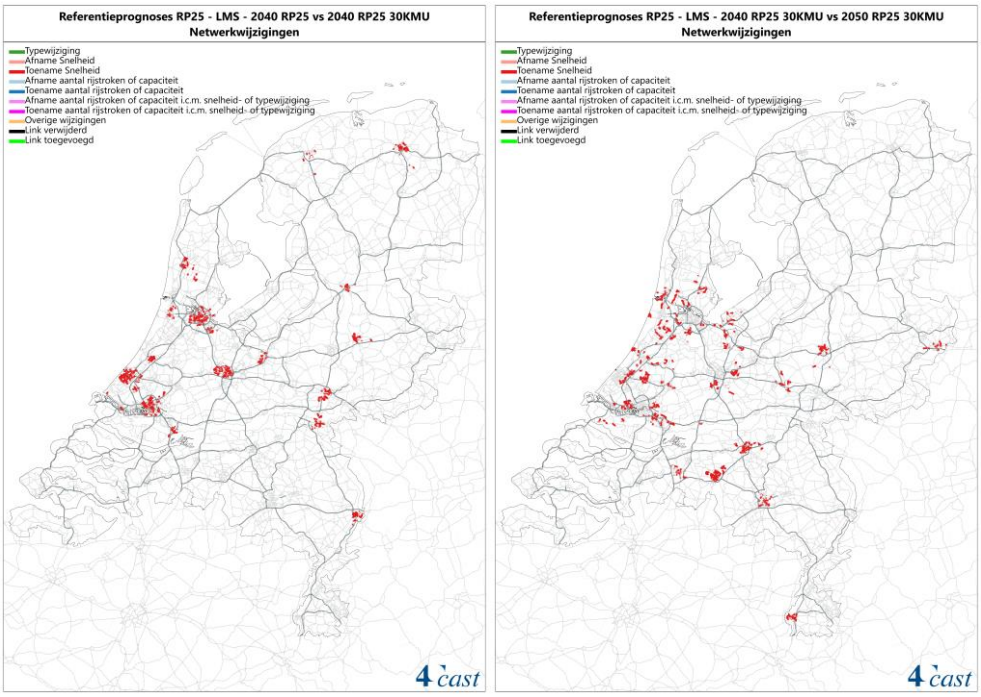
Herprioriteringsprojecten die in RP24 al vervallen zijn:

- A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught
- Noordelijke Randweg Utrecht
- InnovA58 Annabosch – Galder
- A67 Leenderheide – Geldrop
- A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren
- A1/A30 Barneveld
- A4 Haaglanden – N14
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken



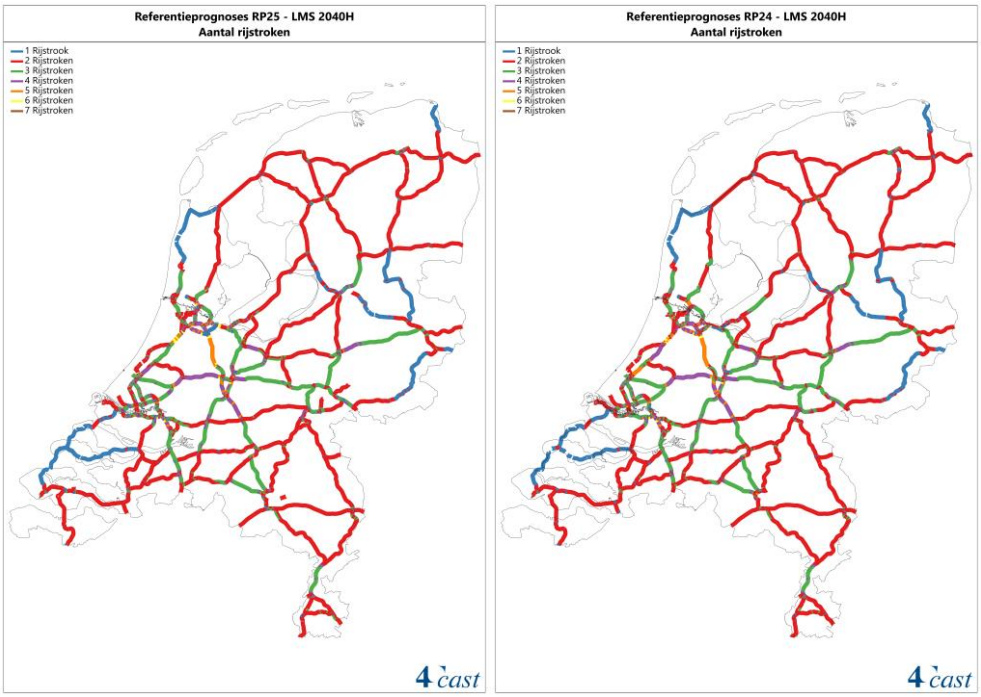
Figuur 2-2: Netwerkwijzigingen prognosenetwerken

Naast de projecten is ook stedelijk beleid (30 km/u maatregel) conform WLO2025 toegevoegd in de netwerken. In onderstaande figuren zijn de locaties weergegeven voor beide jaren (in 2050 zitten ook alle wijzigingen van 2040).

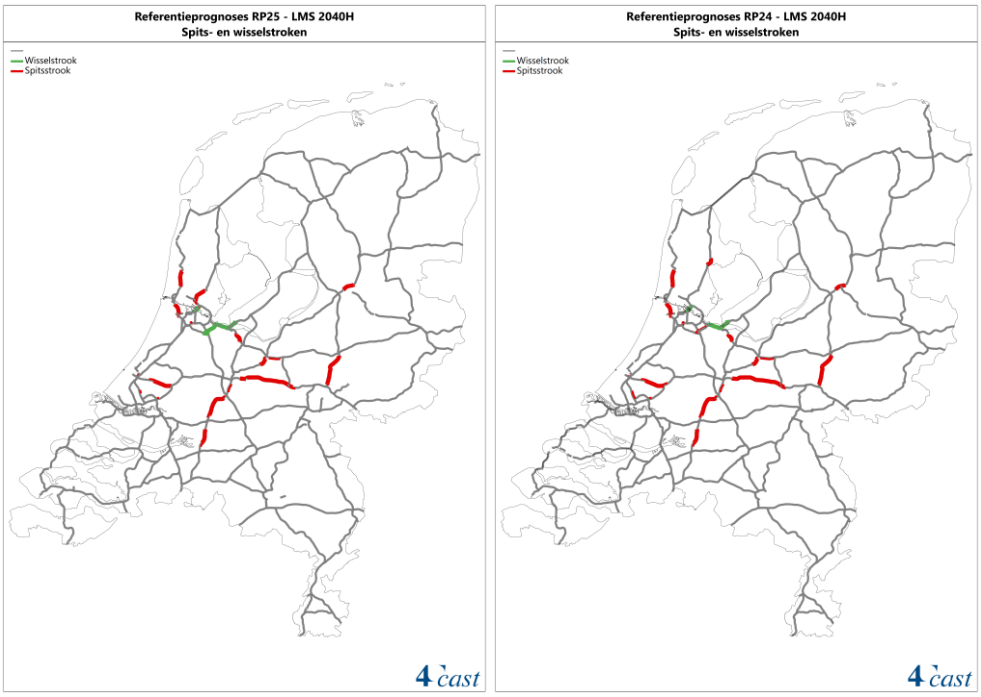


Figuur 2-3: Aanpassing 30 km/u in stedelijke gebieden conform WLO2025 (links toegevoegde gebieden in 2040, rechts toegevoegde gebieden 2050 (t.o.v. 2040)

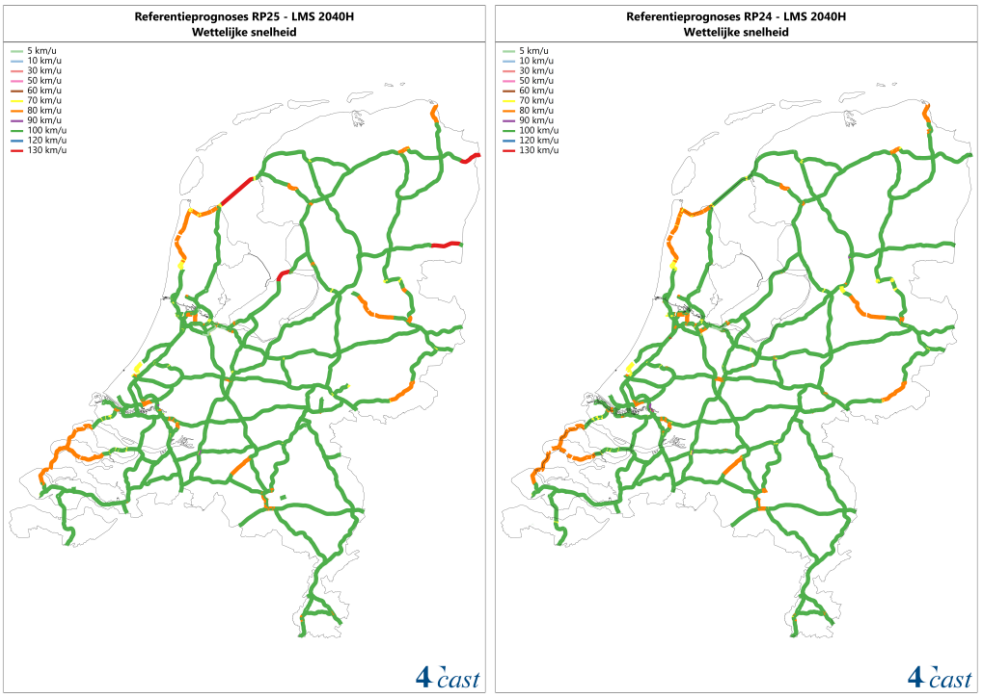
Figuur 2-4 t/m Figuur 2-6 geeft voor het LMS een overzicht van respectievelijk het aantal rijstroken, de spits- en wisselstroken en de maximum snelheid in voor 2040 in RP25 en RP24.



Figuur 2-4: Aantal rijstroken in 2040 RP25 (links) en 2040 RP24 (rechts)



Figuur 2-5: Spitsstroken in 2040 RP25 (links) en 2040 RP24 (rechts)



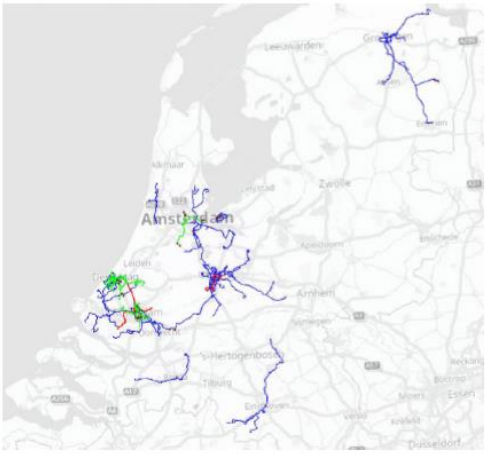
Figuur 2-6: Snelheid in in 2040 RP25 (links) en 2040 RP24 (rechts)

Netwerken overige modaliteiten

Voor trein is bereikbaarheidskwaliteit aangeleverd door ProRail. Voor het basisjaar is de lijnvoering van 2022 gebruikt. Voor de prognosejaren is de lijnvoering gebaseerd op het Programma Hoogfrequent Spoor (Geactualiseerde 6 basis).

Voor het regionaal openbaar vervoer (ROV) is een gedetailleerde lijnvoering uit GTFS-data 2024 afkomstig van het NDOV-loket afgeleid en geprojecteerd op de infrastructuur. In de prognosenetwerken, die voor de prognosejaren identiek zijn, zijn de actuele inzichten uit het MIRT en regionale OV-projecten met vastgestelde financiering ingebracht.

In de ROV-netwerken is op een beperkt aantal locaties de lijnvoering aangepast. In onderstaand figuur zijn de locaties van de aanpassingen weergegeven. Daarnaast is de bepaling van de LOS op een aantal aspecten verbeterd.



Figuur 2-7: Wijzigingen LOS BTM

De basis voor het fietsnetwerk 2022 is afkomstig uit OpenStreetMap waaraan fietssnelheden op wegvakniveau zijn toegevoegd. Dit is gedaan door per stedelijkheidsgraad de harmonisch gemiddelde snelheid uit de meetdata van drie jaren Fietstelweken toe te kennen. In de prognosenetwerken voor de fiets is op verschillende plekken de bestaande infrastructuur geüpgraded naar een hoger fietscomfort en zijn nieuwe snelfietsroutes toegevoegd waar in het kader van de Tour de Force afspraken over zijn gemaakt. Het fietsnetwerk wordt voor zowel de gewone fiets als E-bike gebruikt. Het netwerk is ook gebruikt om de bereikbaarheidskwaliteit voor lopen af te leiden. Voor alle prognosejaren wordt hetzelfde netwerk gebruikt. Ten opzichte van RP24 is de bepaling van de LOS voor fiets op een aantal aspecten verbeterd.

Voor de bepaling van de bereikbaarheidskwaliteit van de trein zijn ook de stations opgenomen in de ROV- en fietsnetwerken. Hiermee wordt de bereikbaarheidskwaliteit voor het voor- en na-transport met ROV, fietsen en lopen afgeleid.

2.3 Overige uitgangspunten

In onderstaande tabellen worden enkele belangrijke overige uitgangspunten weergegeven, die mede als gevolg van de aanpassing van de WLO-scenario's of gewijzigde trends veranderen.

Uitgangspunten thuiswerken

Eén van de belangrijkste verschillen in de uitgangspunten is hoe omgegaan wordt met de trendmatige toename van thuiswerken. In GM4 werd dit gemodelleerd door een aanpassing van de reisfrequenties woon-werk. In het GM6 is een aanpassing mogelijk voor de reisfrequenties en vervoerwijzespecifieke constanten per motief. Voor het basisjaar 2022 zijn hiervoor ook aparte instellingen opgesteld om het relatief hoge percentage thuiswerkers als gevolg van de Corona pandemie te modelleren. Alle instellingen m.b.t. het thuiswerken worden beschreven in het memo thuiswerken[3]. Voor de prognosejaren zijn de thuiswerkinstellingen conform WLO 2025.

Autokosten en autobezit

Het autobezit is gebaseerd op de Spark. In onderstaande tabel is het autobezit op landelijk niveau weergegeven.

Aantal huishoudens met	2022	2040 Laag	2040 Hoog	2050 Laag	2050 Hoog
1 auto	4.010.580	4.214.248	4.792.579	4.154.737	5.057.306
2 auto's	1.627.453	1.943.171	2.298.154	1.955.523	2.575.451
3+ auto's	357.263	291.113	362.883	288.213	428.271
Tot aantal auto's o.b.v. Spark	8.464.453	9.035.128	10.545.890	8.981.330	11.558.416
Tot aantal auto's ZO	457,606	462,525	567,032	474,576	649,367
Totaal incl. ZO	8,922,059	9,497,654	11,112,922	9,455,906	12,207,783

Ter vergelijking onderstaand het autobezit in RP24. Het autobezit ligt in RP24 lager dan in RP25.

Aantal huishoudens met	2018	2040 Laag	2040 Hoog	2050 Laag	2050 Hoog
1 auto	4.214.127	4.647.581	5.202.886	4.618.896	5.457.185
2 auto's	1.599.590	1.608.949	2.015.182	1.694.516	2.191.355
3+ auto's	284.161	307.576	387.148	329.911	439.252
Tot aantal auto's o.b.v. Dynamo	8.530.452	9.132.117	10.809.127	9.354.822	11.614.931

De basis van de autokosten komt uit Spark. De indices van Spark zijn ten opzichte van 2018 (2018=100). Voor de brandstofkosten per kilometer (inclusief efficiency) zijn de indices voor de prognosejaren berekend ten opzichte van de index over de gemiddelde brandstofkosten over 2021/2022. Voor 2022 is er in verband met een piek in de brandstofkosten namelijk voor gekozen om uit te gaan van een middeling over de kosten in 2021 en 2022.

[3] RP2025_Indrukken_Veer.pdf

Deze middeling is dus alleen toegepast voor de bepaling van de brandstofkosten per kilometer, voor de bepaling van de indices voor de overige variabele kosten en de vaste autokosten is direct uitgegaan van de indices voor 2022.

Kostenindex 2022=100	**2040 Laag**	**2040 Hoog**	**2050 Laag**	**2050 Hoog**
Vaste autokosten (incl AFT's)	101,0	125,4	107,3	146,3
Brandstofkosten/km auto	75,7	56,5	62,5	47,2
ROB-kosten/km auto)	88,0	74,7	76,0	70,6

Ter vergelijking onderstaand de autokosten in RP24. De indices voor de brandstofkosten liggen in RP24 hoger dan in RP25.

Kostenindex 2018=100	**2040 Laag**	**2040 Hoog**	**2050 Laag**	**2050 Hoog**
Vaste autokosten (incl AFT's)	112,4	93,6	120,3	86,0
Brandstofkosten/km auto	94,3	68,1	86,7	58,7
ROB-kosten/km auto)	99,0	78,4	95,8	66,3

Tarieven OV

De verandering van de gemiddelde treintarieven en gemiddelde tarieven voor het overige openbaar vervoer zijn aangeleverd door ProRail en zijn rechtstreeks bepaald ten opzichte van 2022.

Index 2022=100	**2040 Laag**	**2040 Hoog**	**2050 Laag**	**2050 Hoog**
Trein tarieven woon-werk	100,44	100,44	100,44	100,44
Trein tarieven overig	100,44	100,44	100,44	100,44
BTM tarieven	89,92	89,92	89,92	89,92

In RP24 is de verandering (ten opzichte van basisjaar 2018) van de tarieven voor openbaar vervoer gelijk aan 103,3 (voor zowel trein als BTM en gelijk voor alle scenario's).

Vracht

De prognosematrices voor vracht worden gegenereerd door toepassing van de RGM Pivot-procedure[4]. De pivot is uitgevoerd op basis van de uitvoer van de nabewerking LWM met BasGoed 6.1 in combinatie met de gekalibreerde basismatrices 2022. Voor bestelverkeer zijn de prognosematrices geschaald naar het niveau van de WLO 2025. In onderstaande tabel zijn de groeicijfers (na correctie) t.o.v. het basisjaar weergegeven (op basis van Nederland-gerelateerde verplaatsingen).

	Groei t.o.v. basisjaar 2022			
VVW	2040L	2040H	2050L	2050H
Vracht L3	12%	17%	21%	28%
Vracht L2	14%	18%	22%	32%
Bestel L2	8%	17%	14%	35%
Bestel L1	8%	16%	13%	35%

Algemene beeld is dat de omvang van het vrachtverkeer lager ligt dan in RP24.

[4] Memo_vracht_en_bestelverkeer_RP25_20250722.pdf

De verandering van de gemiddelde kilometerkosten voor het vracht- en bestelverkeer zijn door WVL rechtstreeks bepaald ten opzichte van 2022.

Kostenindex 2022=100	**2040 Laag**	**2040 Hoog**	**2050 Laag**	**2050 Hoog**
KM-kostenindex bestel L1 (brandstofkosten)	89,2	80,1	81,0	74,5
KM-kostenindex bestel L2 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	89,2	80,1	81,0	74,5
KM-kostenindex vracht L2 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	80,6	63,4	68,3	55,9
KM-kostenindex vracht L3 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	80,6	63,4	68,3	55,9

Ter vergelijking onderstaand de tarieven zoals gehanteerd in RP24. De kostenindex voor vracht ligt in het hoge scenario van RP25 een stuk lager dan in RP24.

Kostenindex 2018=100	**2040 Laag**	**2040 Hoog**	**2050 Laag**	**2050 Hoog**
KM-kostenindex bestel L1 (brandstofkosten)	106,8	77,9	103,8	77,6
KM-kostenindex bestel L2 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	103,3	83,2	101,1	80,6
KM-kostenindex vracht L2 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	108,9	84,5	109,0	82,0
KM-kostenindex vracht L3 (brandstofkosten + overige variabele km-kosten)	106,3	84,8	107,6	85,1

Een volledig overzicht van de uitgangspunten is opgenomen in de instellingennotitie[5].

[5] RP2025_Instellingen.pdf

2.4 Modelupdates

Naast de beschreven veranderingen in de uitgangspunten is de modelsoftware geactualiseerd. De Referentieprognoses 2025 zijn uitgevoerd met GM 6.3.2. De referentieprognoses 2024 zijn uitgevoerd met GM 4.4.3.

De belangrijkste verschillen in GM6 ten opzichte van GM4 zijn:

- **Aanpassing autobezitsmodel (SPARK)**
  Autobezit wordt gedifferentieerd naar gebieden en stedelijkheidsgraad.
- **Actualisatie gedragsmodellen**
  Herschatten gedragsmodellen op definitiewijzigingen invoer:
  - splitsing motief overig
  - toevoegen parkeermodule
  - aanpassing stationskeuzemodel
  - aanpassing Level of Service kenmerken voor langzaam vervoer, BTM en autobestuurder (zie tevens hieronder bij Qblok)
- **Aanpassing General Welfare Index (GWI)**
  De GWI wordt niet langer door het GM berekend, maar is nu een exogene invoervariabele en kan dus door de gebruiker aangepast worden.
- **Omgang thuiswerken**
  Reisfrequenties en vervoerwijze specifieke constanten kunnen voor elk motief en per gebruikersgroep apart ingesteld worden.
- **Betrouwbaarheidsmodule**
  Actualisatie betrouwbaarheidsmodel- en parameters.
- **Toedeling wegverkeer (QBLOK)**
  - Optimalisatie vrachtverboden
  - Verbetering weefvakmodellering
  - Aanpassing speed-flow curves
- **Vrachtmatrices**
  De uitvoer van BasGoed wordt nabewerkt door de logistieke wegvervoer module (LWM). De prognosematrices worden o.b.v. deze matrices met de RGM-Pivot bepaald. Dit vervangt de oude RGM procedure.

2.5 Overzicht verschillen t.o.v. WLO 2025

In onderstaande tabel wordt per uitgangspunt toegelicht in hoeverre deze aansluit bij de WLO2025.

Uitgangspunt	**Toelichting**
Netwerken	30 km/u beleid conform WLO, projecten conform laatste inzichten (recenter dan WLO).
Zonale data (SEG)	Gemeentetotalen conform WLO, zonevulling conform laatste inzichten.
Vracht	Matrices o.b.v. RGM_Pivot op nabewerking LWM BasGoed 6.1 i.c.m. ophoging bestel o.b.v. correctiefactoren zoals toegepast bij WLO.
Rijbewijsbezit	Conform WLO.
Aantal auto's en autokosten	Conform WLO (met indexatie naar basisjaar 2022).
Kosten vracht en bestel	Aangeleverd door WVL
Terugveer en thuiswerken	Conform WLO (terugveer voor 2022).
Grensoverschrijdend verkeer	Conform WLO (met indexatie naar basisjaar 2022).
Tarieven openbaar vervoer	Conform laatste inzichten ProRail en rechtstreeks bepaald ten opzichte van 2022.
Prijsbeleid	Conform laatste inzichten (met indexatie naar basisjaar 2022).
GWI	Conform WLO (met indexatie naar basisjaar 2022).
Opleidingsniveau banen (JOB)	Recentere bestanden op basis van SEG RP25, zonder extra schaling naar nationale verdeling zoals toegepast bij WLO.
Opleidingsniveau populatie (EDU)	Conform methodiek toegepast bij WLO, maar dan op basis van SEG RP25.
ParkingLocations	Conform methodiek toegepast bij WLO, maar dan op basis van SEG RP25.
Luchtvaartbestanden (AIR)	Recentere bestanden.

3 Overzicht resultaten watervalanalyse

Om inzicht te krijgen in de effecten van de verschillende invoerbestanden is een watervalanalyse uitgevoerd waarbij stapsgewijs de uitgangspunten van het basisjaar worden gewijzigd naar de uitgangspunten van het toekomstjaar. Deze analyse is uitgevoerd voor 2040 Hoog en 2040 Laag.

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende stappen gevisualiseerd en gekwantificeerd. Eerst het effect op de reizen en kilometrage voor de vervoerwijzen, daarna voor het wegverkeer het kilometrage en de verliesuren.

In de tabellen wordt voor elke stap in de waterval het procentuele verschil ten opzichte van de vorige stap weergegeven. Op deze manier wordt inzichtelijk welke stap in welke mate verantwoordelijk is voor het uiteindelijke verschil.

De watervalanalyse is uitgevoerd op een interim versie van de referentieprognoses. In de definitieve runs is gerekend met o.a. herziene JOB-bestanden. Dit heeft met name effect op cijfers voor trein (verhoging van ~10% in het basisjaar en ~12% in de prognoses). De verschillen zijn in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk opgenomen.

In bijlage A zijn de kaartbeelden opgenomen voor de verschillen tussen elke stap waarbij effecten op het netwerk zichtbaar zijn.

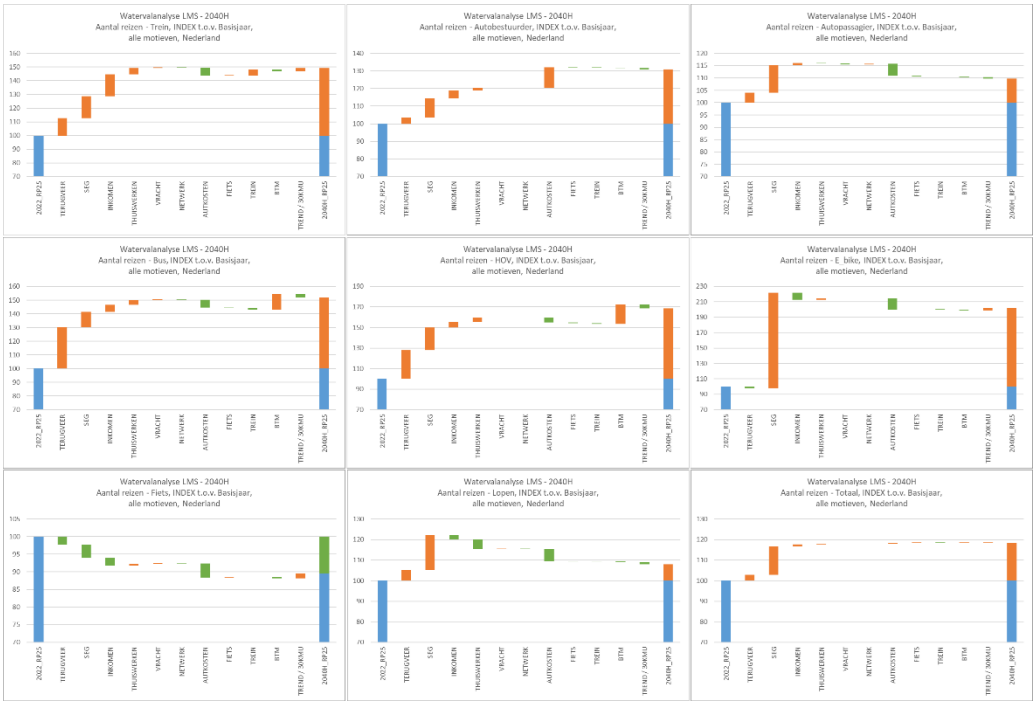
3.1 Overzicht resultaten vervoerwijze-bestemmingskeuze

In onderstaande overzichten zijn de resultaten uit de watervalanalyse opgenomen. De grootste effecten worden veroorzaakt door het thuiswerken, met name de terugveer vanuit de corona pandemie zorgt voor veel extra OV kilometrage en reizen. Verder zorgen de sociaal economische gegevens, inkomens en autokosten ook voor relatief grote effecten. De vracht, netwerk, fiets, trein- en BTM stappen laten alleen voor de betreffende vervoerwijzen lichte toenames zien en het toevoegen van het trendmatige beleid en de 30 km/u in de autonetwerken zorgt voor een lichte verschuiving van auto en BTM naar trein en fiets.

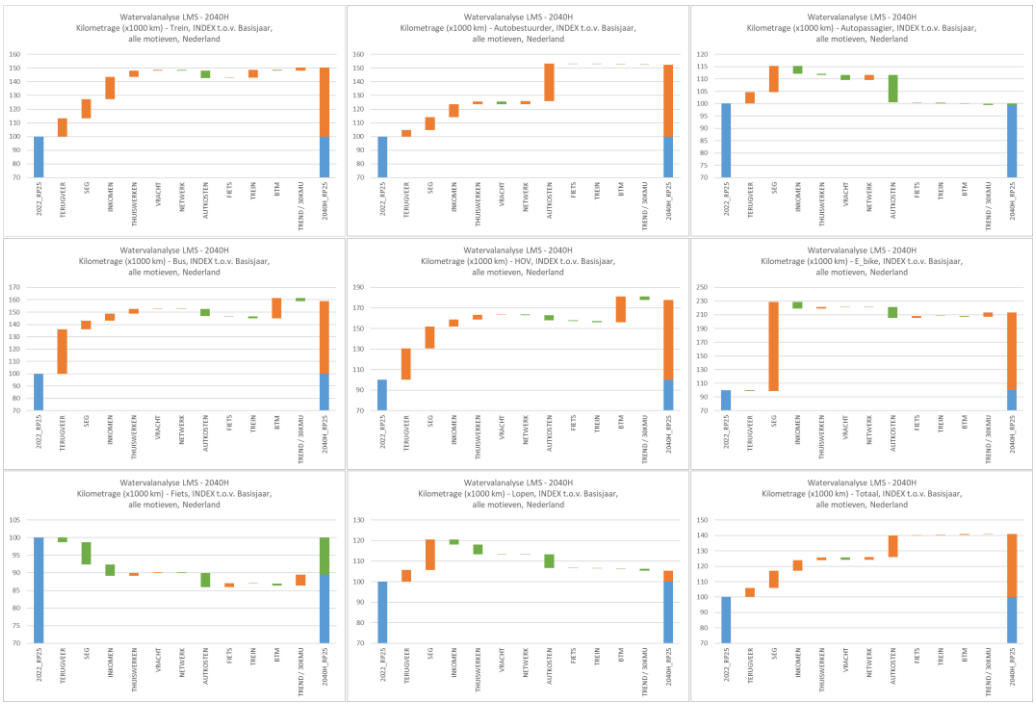
3.1.1 Hoog scenario

Tabel 3-1: Verschillen SES per stap voor 2040 Hoog

LMS	Nederland	2022_RP25		2040H_RP25		RP25 vs	WV0 Terugveer 2023 v	WV1 SEG vs	WV2 INKOMEN vs	WV3 THUISWERKEN v	WV4 VRACHT vs	WV5 NETWERK vs	WV6 AUTOKOSTEN vs	WV7 FIETS vs	WV8 TREIN vs	WV9 BTM vs	P25 TREND / 30KMU
alle motieven		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Trein	43,468	10%	65,339	11%	50.3%	13.2%	12.5%	12.7%	3.2%	0.3%	-0.3%	-3.6%	0.1%	4.0%	-0.3%	1.4%
	Autobestuurder	263,015	63%	400,658	68%	52.3%	4.6%	9.2%	8.1%	1.6%	-1.7%	2.0%	21.7%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.3%
	Autopassagier	59,036	14%	58,708	10%	-0.6%	4.6%	10.3%	-2.8%	-0.4%	-1.8%	1.9%	-10.0%	-0.1%	-0.3%	-0.2%	-0.4%
	Bus	6,664	2%	10,596	2%	59.0%	36.0%	5.2%	3.9%	2.7%	0.3%	-0.2%	-3.8%	-0.3%	-0.9%	11.3%	-1.5%
	HOV	5,246	1%	9,317	2%	77.6%	30.6%	16.4%	4.3%	2.9%	0.4%	-0.5%	-3.2%	-0.5%	-0.8%	16.1%	-1.9%
	E_bike	6,658	2%	14,213	2%	113.5%	-1.5%	152.5%	-4.3%	1.0%	0.3%	-0.3%	-7.1%	1.3%	-0.1%	-0.5%	3.0%
	Fiets	28,904	7%	25,864	4%	-10.5%	-1.3%	-6.5%	-3.4%	0.8%	0.3%	-0.2%	-4.4%	1.2%	-0.1%	-0.6%	3.6%
	Lopen	7,531	2%	7,939	1%	5.4%	5.8%	13.9%	-2.0%	-4.1%	0.2%	-0.1%	-5.9%	-0.1%	0.0%	-0.3%	-0.7%
	Totaal	**420,522**	100%	**592,634**	100%	**40.9%**	**5.9%**	**10.6%**	**5.8%**	**1.4%**	**-1.2%**	**1.4%**	**11.2%**	**0.0%**	**0.3%**	**0.3%**	**0.1%**
Aantal reizen	Trein	513,336	3%	766,582	3%	49.3%	12.8%	14.0%	12.5%	3.2%	0.4%	-0.3%	-3.7%	0.0%	2.9%	-0.7%	1.5%
	Autobestuurder	7,175,004	36%	9,390,744	40%	30.9%	3.6%	10.4%	4.1%	1.3%	-0.2%	0.2%	9.6%	-0.1%	-0.1%	-0.2%	-0.6%
	Autopassagier	2,396,079	12%	2,628,928	11%	9.7%	4.1%	10.7%	0.8%	-0.1%	-0.4%	0.3%	-4.3%	-0.1%	-0.1%	-0.2%	-0.6%
	Bus	249,166	1%	378,469	2%	51.9%	30.3%	8.6%	3.5%	2.5%	0.2%	-0.2%	-3.7%	-0.3%	-0.7%	7.9%	-1.7%
	HOV	228,209	1%	384,902	2%	68.7%	28.0%	17.0%	3.6%	2.8%	0.3%	-0.3%	-2.8%	-0.5%	-0.7%	12.5%	-2.2%
	E_bike	1,001,915	5%	2,024,335	9%	102.0%	-2.1%	126.6%	-4.1%	0.7%	0.3%	-0.2%	-7.0%	0.3%	-0.1%	-0.4%	1.5%
	Fiets	5,350,107	27%	4,792,790	20%	-10.4%	-2.2%	-4.0%	-2.3%	0.6%	0.2%	-0.2%	-4.3%	0.3%	-0.1%	-0.5%	1.7%
	Lopen	3,020,949	15%	3,263,374	14%	8.0%	5.2%	16.2%	-1.7%	-3.9%	0.2%	-0.1%	-5.2%	-0.1%	0.0%	-0.4%	-0.8%
	Totaal	**19,934,765**	100%	**23,630,123**	100%	**18.5%**	**2.9%**	**13.4%**	**0.8%**	**0.2%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.5%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**



Figuur 3-1: Watervalanalyse SES reizen 2040 hoog scenario

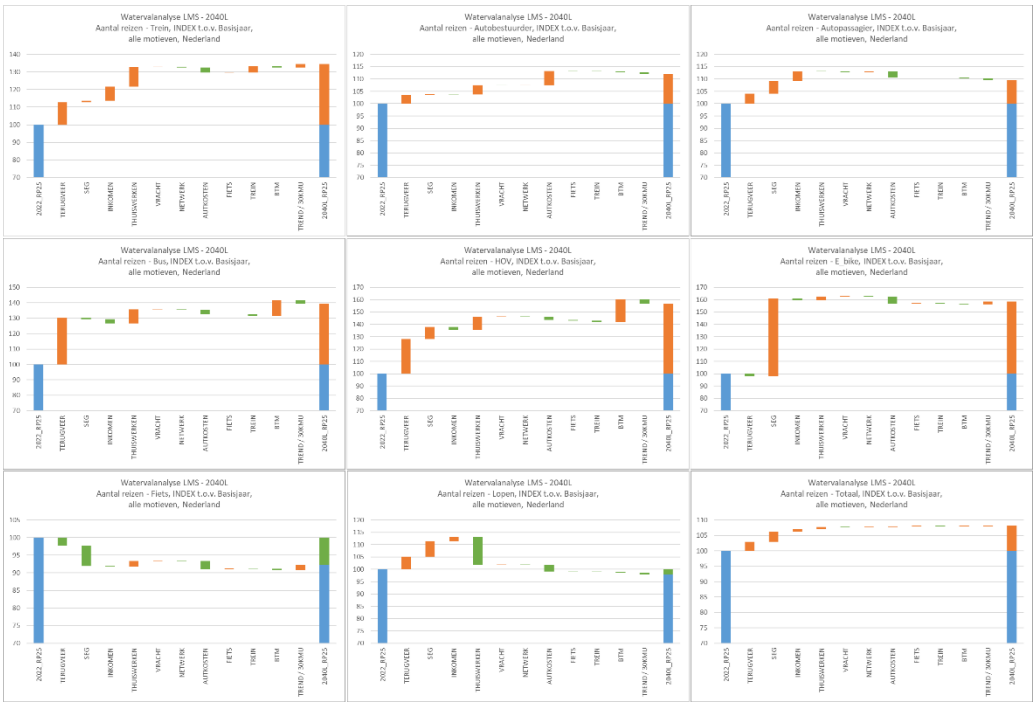


Figuur 3-2: Watervalanalyse SES kilometrage 2040 hoog scenario

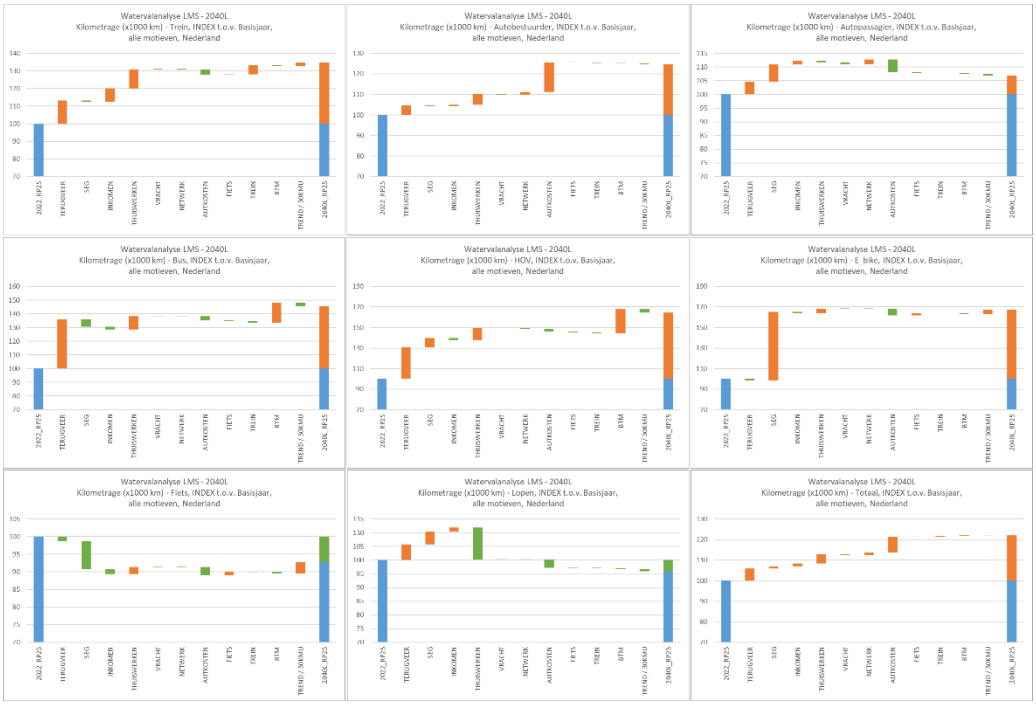
3.1.2 *Laag Scenario*

Tabel 3-2: Verschillen SES per stap voor 2040 Laag

LMS	Nederland	2022_RP25		2040L_RP25		RP25 vs	WV0 Terugveer 2023 v	WV1 SEG vs	WV2 INKOMEN vs	WV3 THUISWERKEN v	WV4 VRACHT vs	WV5 NETWERK vs	WV6 AUTOKOSTEN vs	WV7 FIETS vs	WV8 TREIN vs	WV9 BTM vs	P25 TREND / 30KMU
alle motieven		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Trein	43,468	10%	58,549	11%	34.7%	13.2%	-0.7%	6.9%	9.0%	0.1%	-0.2%	-2.2%	0.1%	4.0%	-0.3%	1.4%
	Autobestuurder	263,015	63%	327,904	64%	24.7%	4.6%	-0.4%	0.7%	5.0%	-0.5%	1.5%	12.8%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.4%
	Autopassagier	59,036	14%	63,082	12%	6.9%	4.6%	6.0%	1.4%	-0.6%	-0.7%	1.5%	-4.1%	-0.1%	-0.2%	-0.2%	-0.5%
	Bus	6,664	2%	9,717	2%	45.8%	36.0%	-3.9%	-1.5%	7.5%	0.1%	-0.2%	-2.2%	-0.3%	-0.9%	10.9%	-1.5%
	HOV	5,246	1%	8,633	2%	64.6%	30.6%	6.9%	-1.2%	8.2%	0.1%	-0.4%	-1.8%	-0.5%	-0.8%	16.3%	-1.9%
	E_bike	6,658	2%	11,160	2%	67.6%	-1.5%	67.7%	-1.0%	2.8%	0.1%	-0.2%	-3.9%	1.3%	-0.1%	-0.4%	2.9%
	Fiets	28,904	7%	26,783	5%	-7.3%	-1.3%	-8.2%	-1.4%	2.3%	0.1%	-0.2%	-2.6%	1.2%	-0.1%	-0.6%	3.6%
	Lopen	7,531	2%	7,228	1%	-4.0%	5.8%	4.3%	1.4%	-10.5%	0.1%	-0.1%	-3.0%	-0.1%	0.0%	-0.3%	-0.8%
	Totaal	**420,522**	100%	**513,056**	100%	**22.0%**	**5.9%**	**1.1%**	**1.2%**	**4.3%**	**-0.4%**	**1.1%**	**6.7%**	**0.0%**	**0.3%**	**0.2%**	**0.0%**
Aantal reizen	Trein	513,336	3%	690,178	3%	34.4%	12.8%	0.6%	7.1%	9.1%	0.1%	-0.2%	-2.3%	0.0%	2.9%	-0.7%	1.5%
	Autobestuurder	7,175,004	36%	8,046,146	37%	12.1%	3.6%	0.3%	-0.1%	3.6%	-0.1%	0.1%	5.2%	-0.1%	-0.1%	-0.2%	-0.6%
	Autopassagier	2,396,079	12%	2,624,065	12%	9.5%	4.1%	4.8%	3.7%	-0.1%	-0.2%	0.2%	-2.1%	-0.1%	-0.1%	-0.2%	-0.6%
	Bus	249,166	1%	347,036	2%	39.3%	30.3%	-0.7%	-2.0%	7.1%	0.1%	-0.1%	-2.1%	-0.3%	-0.7%	7.8%	-1.7%
	HOV	228,209	1%	357,530	2%	56.7%	28.0%	7.7%	-1.8%	8.0%	0.1%	-0.2%	-1.6%	-0.5%	-0.7%	12.8%	-2.2%
	E_bike	1,001,915	5%	1,589,048	7%	58.6%	-2.1%	64.6%	-0.9%	1.9%	0.1%	-0.2%	-3.7%	0.3%	-0.1%	-0.4%	1.4%
	Fiets	5,350,107	27%	4,938,200	23%	-7.7%	-2.2%	-6.0%	-0.1%	1.7%	0.1%	-0.1%	-2.5%	0.3%	-0.1%	-0.4%	1.6%
	Lopen	3,020,949	15%	2,953,872	14%	-2.2%	5.2%	6.0%	1.4%	-10.0%	0.1%	-0.1%	-2.7%	-0.1%	0.0%	-0.4%	-0.8%
	Totaal	**19,934,765**	100%	**21,546,073**	100%	**8.1%**	**2.9%**	**3.3%**	**0.7%**	**0.7%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.3%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**



Figuur 3-3: Watervalanalyse SES reizen 2040 laag scenario



Figuur 3-4: Watervalanalyse SES kilometrage 2040 laag scenario

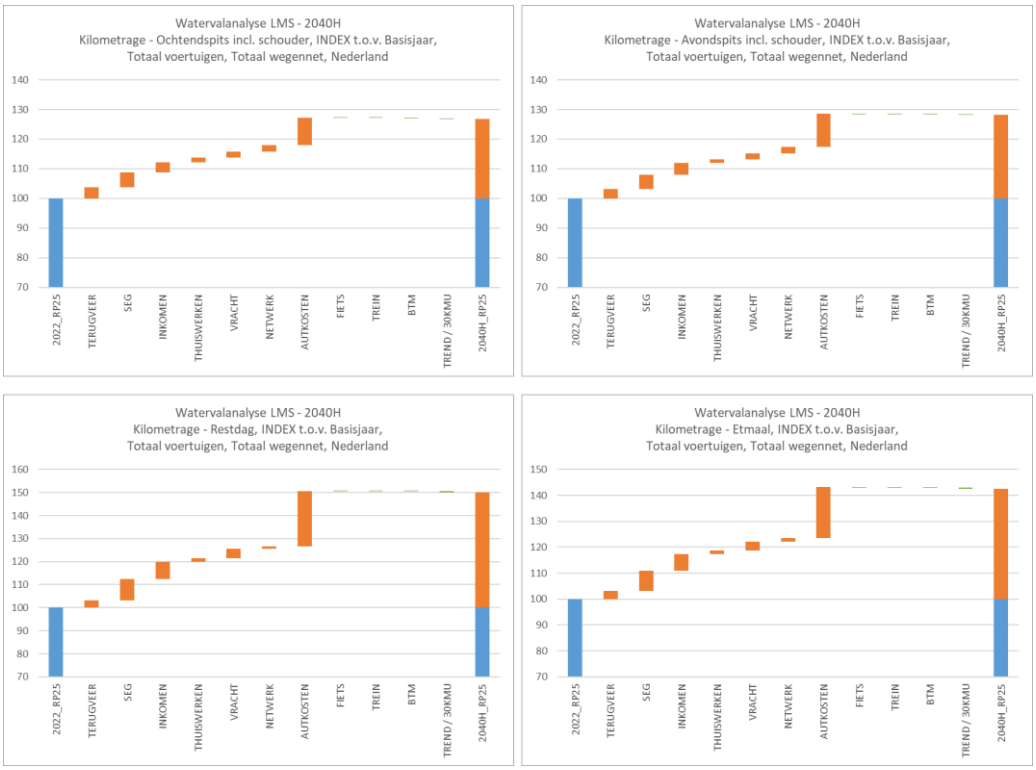
3.2 Overzicht resultaten wegverkeer (QBLOK)

In onderstaande overzichten zijn de resultaten uit de watervalanalyse opgenomen. De eerste vijf stappen (terugveer, SEG, inkomens, thuiswerken, vracht) laten allen lichte toenames zien in zowel kilometrages als verliesuren, het netwerk zorgt voor meer kilometrage en minder voertuigverliesuren. De aanpassing van de autokosten heeft het grootste effect, zowel kilometrages als voertuigverliesuren nemen fors toe. De effecten van de laatste stappen (fiets, trein, BTM en trend) zijn beperkt.

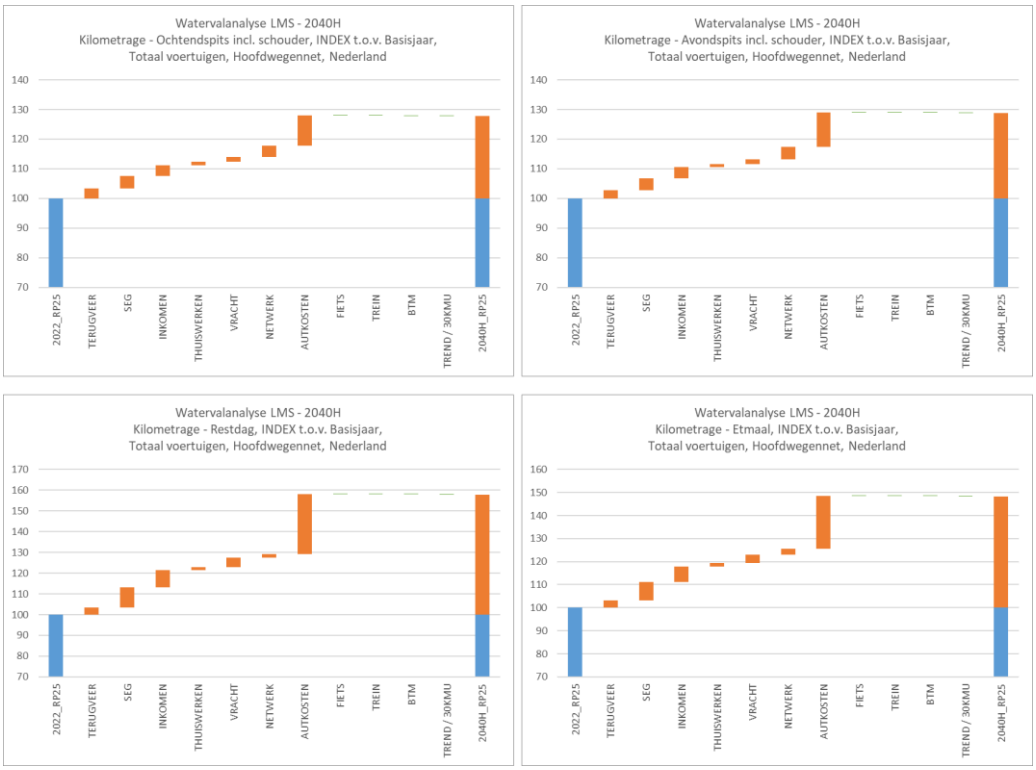
3.2.1 Hoog scenario

Tabel 3-3: Verschillen QBLOK per stap voor 2040 Hoog

LMS	Totaal voertuigen voor Ned	2022_RP25		2040H_RP25		RP25 vs	WV0 Terugveer 2023 v	WV1 SEG vs	WV2 INKOMEN vs	WV3 THUISWERKEN v	WV4 VRACHT vs	WV5 NETWERK vs	WV6 AUTOKOSTEN vs	WV7 FIETS vs	WV8 TREIN vs	WV9 BTM vs	P25 TREND / 30KMU
Totaal wegennet		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Ochtendspits incl. schouder	53,362	16%	67,688	14%	26.8%	3.9%	4.7%	3.2%	1.3%	1.9%	1.9%	7.8%	0.0%	0.0%	-0.1%	-0.1%
	Restdag	229,636	67%	344,636	70%	50.1%	3.1%	8.9%	6.8%	1.2%	3.3%	0.8%	19.1%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
	Avondspits incl. schouder	60,498	18%	77,518	16%	28.1%	3.2%	4.6%	3.7%	1.1%	1.7%	2.0%	9.4%	0.0%	0.0%	-0.1%	-0.2%
	Etmaal	**343,497**	100%	**489,842**	100%	**42.6%**	**3.3%**	**7.5%**	**5.7%**	**1.2%**	**2.9%**	**1.2%**	**15.8%**	**0.0%**	**-0.1%**	**-0.1%**	**-0.2%**
LMS	Personenverkeer (L1) voor I	2022_RP25		2040H_RP25		RP25 vs	WV0 Terugveer 2023 v	WV1 SEG vs	WV2 INKOMEN vs	WV3 THUISWERKEN v	WV4 VRACHT vs	WV5 NETWERK vs	WV6 AUTOKOSTEN vs	WV7 FIETS vs	WV8 TREIN vs	WV9 BTM vs	P25 TREND / 30KMU
Totaal wegennet		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Ochtendspits incl. schouder	46,508	16%	60,022	14%	29.1%	4.4%	5.4%	3.6%	1.5%	0.4%	2.3%	8.9%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
	Restdag	194,204	66%	304,978	70%	57.0%	3.7%	10.5%	7.9%	1.4%	1.9%	1.1%	22.2%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.3%
	Avondspits incl. schouder	54,609	18%	70,943	16%	29.9%	3.5%	5.1%	4.1%	1.2%	0.6%	2.3%	10.4%	0.0%	0.0%	-0.1%	-0.2%
	Etmaal	**295,321**	100%	**435,943**	100%	**47.6%**	**3.8%**	**8.7%**	**6.5%**	**1.4%**	**1.4%**	**1.5%**	**18.2%**	**0.0%**	**-0.1%**	**-0.1%**	**-0.2%**
VVU100 (uren)	Ochtendspits incl. schouder	101,912	29%	248,893	25%	139.5%	15.1%	33.0%	11.7%	5.9%	10.4%	-5.2%	29.1%	-0.1%	-0.4%	-0.5%	-1.2%
	Restdag	100,601	28%	380,072	38%	277.8%	7.5%	33.5%	20.6%	4.2%	17.2%	-8.0%	99.8%	-0.1%	-0.7%	0.1%	-2.1%
	Avondspits incl. schouder	152,406	43%	364,329	37%	139.1%	12.7%	31.1%	13.3%	4.8%	8.7%	-5.5%	35.0%	-0.2%	-0.3%	-0.4%	-1.0%
	Etmaal	**356,919**	100%	**993,294**	100%	**178.3%**	**11.9%**	**32.3%**	**14.8%**	**5.0%**	**11.6%**	**-6.1%**	**52.2%**	**-0.1%**	**-0.5%**	**-0.2%**	**-1.4%**



Figuur 3-5: Watervalanalyse QBLOK kilometrage 2040 hoog scenario – Totaal wegennet



Figuur 3-6: Watervalanalyse QBLOK kilometrage 2040 hoog scenario - HWN

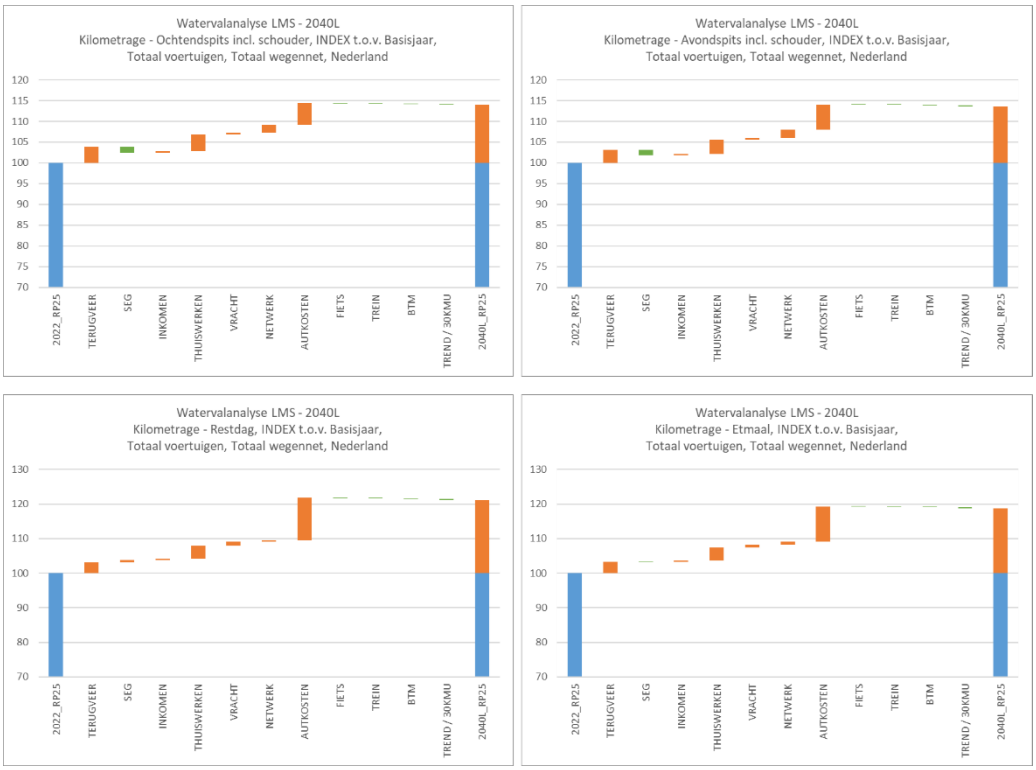


Figuur 3-7: Watervalanalyse QBLOK VVU100 2040 hoog scenario - HWN

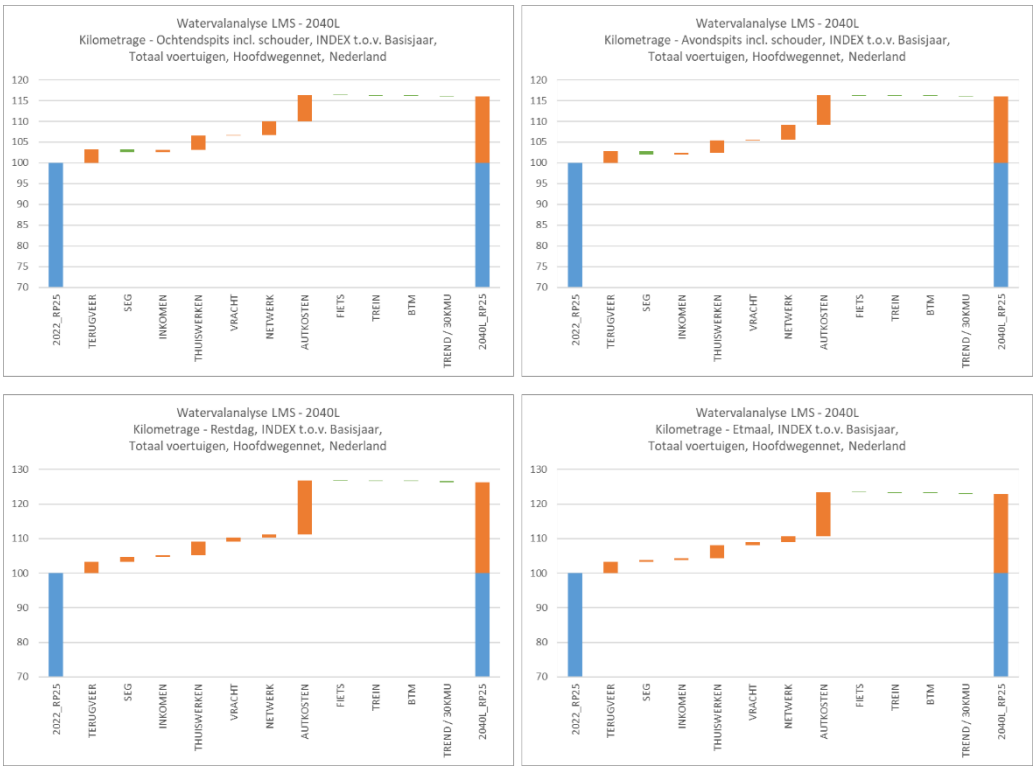
3.2.2 *Laag scenario*

Tabel 3-4: Verschillen QBLOK per stap voor 2040 Laag

LMS	Totaal voertuigen voor Ned	2022_RP25		2040L_RP25		RP25 vs	WV0 Terugveer 2023 v	WV1 SEG vs	WV2 INKOMEN vs	WV3 THUISWERKEN v	WV4 VRACHT vs	WV5 NETWERK vs	WV6 AUTOKOSTEN vs	WV7 FIETS vs	WV8 TREIN vs	WV9 BTM vs	P25 TREND / 30KMU
Totaal wegennet		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Ochtendspits incl. schouder	53,352	16%	60,816	15%	14.0%	3.9%	-1.4%	0.4%	3.9%	0.5%	1.7%	4.8%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
	Restdag	229,636	67%	278,057	68%	21.1%	3.1%	0.6%	0.4%	3.6%	1.1%	0.4%	11.2%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.3%
	Avondspits incl. schouder	60,498	18%	68,746	17%	13.6%	3.2%	-1.3%	0.3%	3.3%	0.4%	1.9%	5.6%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
	Etmaal	**343,497**	100%	**407,619**	100%	**18.7%**	**3.3%**	**0.0%**	**0.4%**	**3.6%**	**0.9%**	**0.9%**	**9.2%**	**0.0%**	**-0.1%**	**-0.1%**	**-0.3%**
LMS	**Personenverkeer (1L) voor N**	**2022_RP25**		**2040L_RP25**		**RP25 vs**	**WV0 Terugveer 2023 v**	**WV1 SEG vs**	**WV2 INKOMEN vs**	**WV3 THUISWERKEN v**	**WV4 VRACHT vs**	**WV5 NETWERK vs**	**WV6 AUTOKOSTEN vs**	**WV7 FIETS vs**	**WV8 TREIN vs**	**WV9 BTM vs**	**P25 TREND / 30KMU**
Totaal wegennet		Basisjaar		RP25		2022_RP25	Basisjaar	WV0	WV1	WV2	WV3	WV4	WV5	WV6	WV7	WV8	WV9
Kilometrage (x1000 km)	Ochtendspits incl. schouder	46,508	16%	53,581	15%	15.2%	4.4%	-1.6%	0.4%	4.5%	-0.4%	2.2%	5.5%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
	Restdag	194,204	66%	240,801	67%	24.0%	3.7%	0.7%	0.5%	4.2%	0.2%	0.7%	13.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.4%
	Avondspits incl. schouder	54,609	18%	62,561	18%	14.6%	3.5%	-1.4%	0.3%	3.7%	-0.2%	2.2%	6.3%	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
	Etmaal	**295,321**	100%	**356,943**	100%	**20.9%**	**3.8%**	**0.0%**	**0.4%**	**4.1%**	**0.0%**	**1.2%**	**10.7%**	**-0.1%**	**-0.1%**	**-0.1%**	**-0.3%**
VVU100 (uren)	Ochtendspits incl. schouder	103,912	29%	163,869	30%	57.7%	15.1%	2.1%	1.0%	17.7%	4.6%	-5.7%	16.7%	0.0%	-0.5%	-0.2%	-1.3%
	Restdag	100,601	28%	153,122	28%	52.2%	7.5%	4.3%	0.4%	9.6%	6.5%	-3.8%	25.0%	-0.3%	-0.5%	-0.2%	-2.8%
	Avondspits incl. schouder	152,406	43%	227,167	42%	49.1%	12.7%	1.4%	0.5%	14.1%	3.6%	-6.2%	19.6%	-0.1%	-0.1%	-0.4%	-1.5%
	Etmaal	**356,919**	100%	**544,157**	100%	**52.5%**	**11.9%**	**2.4%**	**0.6%**	**13.9%**	**4.7%**	**-5.4%**	**20.2%**	**-0.1%**	**-0.3%**	**-0.3%**	**-1.8%**



Figuur 3-8: Watervalanalyse QBLOK kilometrage 2040 laag scenario – Totaal wegennet



Figuur 3-9: Watervalanalyse QBLOK kilometrage 2040 laag scenario - HWN



Figuur 3-10: Watervalanalyse QBLOK VVU100 2040 laag scenario - HWN

3.3 Verschillen definitieve prognoses met prognoses watervalanalyse

In de definitieve versie zijn de volgende invoerbestanden herzien (ten opzichte van de versie waar de watervalanalyse op is gebaseerd):

- JOB-bestanden
- SPARK-bestanden
- Netwerken
  - Tolcodering Blankenburgverbinding (alleen 2040)
  - 30 km/u maatregel (alleen NRM's)[6]

In onderstaande tabellen zijn de verschillen met de interim versie zichtbaar. De herziene JOB-bestanden zorgen voor toenames bij de trein. De wijzigingen in de SPARK-bestanden en de netwerken zorgen voor lokale effecten in de autotoedeling.

In bijlage B zijn de kaartbeelden opgenomen voor de verschillen tussen de interim prognoses en de definitieve prognoses.

Tabel 3-5: Verschillen SES met interim versie

LMS	Nederland																									
alle motieven		2022_RP25D		2040L_RP25D		2040H_RP25D		2050L_RP25D		2050H_RP25D		2022_RP25		2040L_RP25		2040H_RP25		2050L_RP25		2050H_RP25		2022_RP25 vs 2022_RP25D	2040L_RP25 vs 2040L_RP25D	2040H_RP25 vs 2040H_RP25D	2050L_RP25 vs 2050L_RP25D	2050H_RP25 vs 2050H_RP25D
Kilometrage (x1000 km)	Trein	43,468	10%	58,549	11%	65,339	11%	60,458	11%	75,736	12%	47,667	11%	65,759	13%	72,904	12%	68,122	13%	84,618	13%	9.7%	12.3%	11.6%	12.7%	11.7%
	Autobestuurder	263,015	63%	327,904	64%	400,658	68%	352,210	66%	437,270	68%	262,429	62%	326,932	63%	399,971	67%	351,630	65%	436,158	67%	-0.2%	-0.3%	-0.2%	-0.2%	-0.3%
	Autopassagier	59,036	14%	63,082	12%	58,708	10%	60,222	11%	55,842	9%	58,980	14%	63,004	12%	58,703	10%	60,176	11%	55,966	9%	-0.1%	-0.1%	0.0%	-0.1%	0.2%
	BTM	11,910	3%	18,350	4%	19,913	3%	18,378	3%	22,037	3%	11,778	3%	18,063	3%	19,667	3%	18,088	3%	21,823	3%	-1.1%	-1.6%	-1.2%	-1.6%	-1.0%
	Bus	6,664	2%	9,717	2%	10,596	2%	9,706	2%	11,680	2%	6,583	2%	9,519	2%	10,353	2%	9,476	2%	11,405	2%	-1.2%	-2.0%	-2.3%	-2.4%	-2.4%
	HOV	5,246	1%	8,633	2%	9,317	2%	8,671	2%	10,358	2%	5,194	1%	8,543	2%	9,314	2%	8,612	2%	10,419	2%	-1.0%	-1.0%	0.0%	-0.7%	0.6%
	Fiets Totaal	35,562	8%	37,942	7%	40,077	7%	37,910	7%	41,650	7%	35,260	8%	37,428	7%	39,531	7%	37,348	7%	41,079	6%	-0.9%	-1.4%	-1.4%	-1.5%	-1.4%
	E_bike	6,658	2%	11,160	2%	14,213	2%	12,022	2%	15,458	2%	6,597	2%	10,972	2%	13,955	2%	11,796	2%	15,167	2%	-0.9%	-1.7%	-1.8%	-1.9%	-1.9%
	Fiets	28,904	7%	26,783	5%	25,864	4%	25,888	5%	26,192	4%	28,663	7%	26,456	5%	25,577	4%	25,552	5%	25,913	4%	-0.8%	-1.2%	-1.1%	-1.3%	-1.1%
	Lopen	7,531	2%	7,228	1%	7,939	1%	6,920	1%	7,948	1%	7,518	2%	7,200	1%	7,902	1%	6,886	1%	7,912	1%	-0.2%	-0.4%	-0.5%	-0.5%	-0.5%
	Totaal	**420,522**	100%	**513,056**	100%	**592,634**	100%	**536,097**	100%	**640,483**	100%	**423,631**	100%	**518,386**	100%	**598,678**	100%	**542,250**	100%	**647,558**	100%	**0.7%**	**1.0%**	**1.0%**	**1.1%**	**1.1%**
Aantal reizen	Trein	513,336	3%	690,178	3%	766,582	3%	706,837	3%	882,107	4%	573,077	3%	787,224	4%	868,966	4%	810,274	4%	1,001,768	4%	**11.6%**	**14.1%**	**13.4%**	**14.6%**	**13.6%**
	Autobestuurder	7,175,004	36%	8,046,146	37%	9,390,744	40%	8,214,299	38%	10,192,851	41%	7,166,141	36%	8,028,474	37%	9,361,969	40%	8,193,310	38%	10,138,633	41%	-0.1%	-0.2%	-0.3%	-0.3%	-0.5%
	Autopassagier	2,396,079	12%	2,624,065	12%	2,628,928	11%	2,538,882	12%	2,604,645	11%	2,394,920	12%	2,621,916	12%	2,627,917	11%	2,536,547	12%	2,606,264	11%	0.0%	-0.1%	0.0%	-0.1%	0.1%
	BTM	472,375	2%	704,565	3%	763,371	3%	700,680	3%	833,045	3%	472,387	2%	697,448	3%	761,466	3%	695,549	3%	835,572	3%	-1.0%	-1.0%	-0.2%	-0.7%	0.3%
	Bus	249,166	1%	347,036	2%	378,469	2%	342,793	2%	411,703	2%	246,448	1%	341,923	2%	373,443	2%	337,506	2%	406,535	2%	-1.1%	-1.5%	-1.3%	-1.5%	-1.3%
	HOV	228,209	1%	357,530	2%	384,902	2%	357,897	2%	421,342	2%	225,940	1%	355,525	2%	388,023	2%	358,044	2%	429,036	2%	-1.0%	-0.6%	0.8%	0.0%	1.8%
	Fiets Totaal	6,352,022	32%	6,527,247	30%	6,817,125	29%	6,425,493	30%	6,974,316	28%	6,313,058	32%	6,465,366	30%	6,752,917	29%	6,358,979	30%	6,907,775	28%	-0.6%	-0.9%	-0.9%	-1.0%	-1.0%
	E_bike	1,001,915	5%	1,589,048	7%	2,024,335	9%	1,688,713	8%	2,168,747	9%	995,837	5%	1,570,086	7%	1,997,781	8%	1,665,915	8%	2,138,688	9%	-0.6%	-1.2%	-1.3%	-1.4%	-1.4%
	Fiets	5,350,107	27%	4,938,200	23%	4,792,790	20%	4,736,780	22%	4,805,570	19%	5,317,220	27%	4,895,279	23%	4,755,136	20%	4,693,064	22%	4,769,087	19%	-0.6%	-0.9%	-0.8%	-0.9%	-0.8%
	Lopen	3,020,949	15%	2,953,872	14%	3,263,374	14%	2,843,591	13%	3,307,017	13%	3,016,123	15%	2,947,867	14%	3,259,555	14%	2,837,504	13%	3,305,330	13%	-0.2%	-0.2%	-0.1%	-0.2%	-0.1%
	Totaal	**19,934,765**	100%	**21,546,073**	100%	**23,630,123**	100%	**21,429,392**	100%	**24,793,981**	100%	**19,935,706**	100%	**21,548,295**	100%	**23,632,790**	100%	**21,432,164**	100%	**24,795,342**	100%	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**

Tabel 3-6: Verschillen QBLOK met interim versie

LMS	Totaal voertuigen voor Nederland																									
Hoofdwegennet		2022_RP25D		2040L_RP25D		2040H_RP25D		2050L_RP25D		2050H_RP25D		2022_RP25		2040L_RP25		2040H_RP25		2050L_RP25		2050H_RP25		2022_RP25 vs 2022_RP25D	2040L_RP25 vs 2040L_RP25D	2040H_RP25 vs 2040H_RP25D	2050L_RP25 vs 2050L_RP25D	2050H_RP25 vs 2050H_RP25D
Kilometrage (x1000 km)	Ochtendspits incl. schouder	31,829	15%	36,910	15%	40,673	15%	38,239	14%	42,411	15%	31,829	15%	36,679	15%	40,607	15%	38,213	14%	42,384	13%	0.0%	-0.1%	-0.2%	-0.1%	-0.1%
	Restdag	139,465	68%	176,028	69%	219,971	72%	193,876	71%	236,913	73%	139,465	68%	175,785	69%	220,116	72%	193,909	71%	237,007	73%	0.0%	-0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
	Avondspits incl. schouder	35,013	17%	40,601	16%	45,103	15%	42,256	15%	47,238	14%	35,013	17%	40,577	16%	45,082	15%	42,248	15%	47,234	14%	0.0%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	Etmaal	**206,307**	100%	**253,548**	100%	**305,747**	100%	**274,371**	100%	**326,562**	100%	**206,307**	100%	**253,240**	100%	**305,805**	100%	**274,371**	100%	**326,624**	100%	**0.0%**	**-0.1%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**
VVU100 (uren)	Ochtendspits incl. schouder	40,264	41%	77,739	40%	132,909	28%	97,248	35%	178,897	23%	40,264	41%	76,955	40%	131,831	28%	96,218	35%	176,491	23%	0.0%	-1.0%	-0.8%	-1.1%	-1.3%
	Restdag	4,282	4%	17,784	9%	170,549	35%	54,531	20%	358,488	46%	4,282	4%	17,344	9%	165,104	35%	53,422	20%	351,070	46%	0.0%	-2.5%	-3.2%	-2.0%	-2.1%
	Avondspits incl. schouder	53,963	55%	97,453	50%	179,383	37%	122,836	45%	237,105	31%	53,963	55%	96,185	50%	177,157	37%	121,428	45%	233,988	31%	0.0%	-1.3%	-1.2%	-1.1%	-1.3%
	Etmaal	**98,509**	100%	**192,976**	100%	**482,841**	100%	**274,615**	100%	**774,490**	100%	**98,509**	100%	**190,483**	100%	**474,092**	100%	**271,069**	100%	**761,549**	100%	**0.0%**	**-1.3%**	**-1.8%**	**-1.3%**	**-1.7%**

[6] *In de netwerken is de 30 km/u-maatregel opgenomen. In eerste instantie is deze op uitvoernetwerken toegepast (op basis van gemeentecodes). Voor de definitieve versie is deze maatregel in het moederbestand verwerkt. De gemeentecode wordt in netbeheer niet als criterium meegenomen om links op te knippen. Hierdoor worden links met gelijke eigenschappen, maar een verschillende gemeentecode, geaggregeerd. Door de maatregel toe te passen op het moedernetwerk, ontstaan hierdoor op sommige locaties verschillen in de opknipping van links. Voor de NRM's is de definitieve versie van de netwerken gebruikt, het LMS maakt gebruik van de netwerken waarbij de 30 km/u maatregel op de uitvoernetwerken is toegepast.*

4 Verschillen definitieve prognoses t.o.v. RP24

In dit hoofdstuk worden de resultaten van RP24 en RP25 op hoofdlijnen naast elkaar gezet. Achtereenvolgens komen de vervoerwijze-bestemmingskeuze (SES), wegverkeer (QBLOK), de resultaten op netwerkniveau en de resultaten voor OV aan bod. Het algemene beeld is dat de bandbreedte tussen het hoge en het lage scenario smaller wordt, daarbij ligt het hoge scenario iets hoger dan in RP24. Dit is in lijn met WLO 2025.

4.1 Overzicht resultaten vervoerwijze-bestemmingskeuze

Tabel 4-1: SES-tabellen RP25 en RP24

Trein — Nederland

alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	52,993	62,229	73,120	65,416	83,598	47,667	65,759	72,904	68,122	84,618	-10.1%	5.7%	-0.3%	4.1%	1.2%
	Noord	53,583	62,804	73,867	-	-	48,124	66,223	73,498	68,608	85,181	-10.2%	5.4%	-0.5%	-	-
	Oost	53,681	62,793	73,841	-	-	48,289	66,332	73,490	68,776	85,201	-10.0%	5.6%	-0.5%	-	-
	West	53,861	63,359	75,133	-	-	49,221	67,753	74,911	70,313	86,901	-8.6%	6.1%	-0.3%	-	-
	Zuid	53,287	62,622	73,929	-	-	48,195	66,272	73,454	68,603	85,063	-9.6%	5.8%	-0.6%	-	-
Aantal reizen	LMS	657,256	739,181	863,396	766,879	972,637	573,077	787,224	868,966	810,274	1,001,768	-12.8%	6.5%	0.6%	5.7%	3.0%
	Noord	664,700	746,271	871,976	-	-	578,964	792,656	875,794	816,003	1,007,887	-12.9%	6.2%	0.4%	-	-
	Oost	664,638	745,038	871,246	-	-	580,124	793,178	875,156	817,390	1,007,753	-12.7%	6.5%	0.4%	-	-
	West	668,471	761,006	888,787	-	-	592,615	811,158	893,817	836,237	1,033,380	-11.3%	6.6%	0.6%	-	-
	Zuid	659,482	742,663	872,714	-	-	578,335	792,350	874,812	814,944	1,006,231	-12.3%	6.7%	0.2%	-	-

Autobestuurder — Nederland

alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	274,406	259,841	369,111	283,515	415,536	262,429	326,932	399,971	351,630	436,158	-4.4%	25.8%	8.4%	24.0%	5.0%
	Noord	275,949	260,829	369,352	-	-	265,632	330,965	404,712	355,665	441,561	-3.7%	26.9%	9.6%	-	-
	Oost	277,679	263,178	373,514	-	-	267,200	333,149	408,281	358,054	445,671	-3.8%	26.6%	9.3%	-	-
	West	280,121	264,411	375,807	-	-	267,711	333,014	407,884	358,320	446,265	-4.4%	25.9%	8.5%	-	-
	Zuid	277,585	262,845	371,860	-	-	266,961	332,641	407,833	357,690	445,709	-3.8%	26.6%	9.7%	-	-
Aantal reizen	LMS	7,213,682	6,994,098	8,712,022	7,257,676	9,509,857	7,166,141	8,028,474	9,361,969	8,193,310	10,138,633	-0.7%	14.8%	7.5%	12.9%	6.6%
	Noord	7,195,899	6,970,818	8,672,182	-	-	7,163,285	8,025,194	9,351,393	8,187,489	10,125,724	-0.5%	15.1%	7.8%	-	-
	Oost	7,210,794	7,001,744	8,703,505	-	-	7,198,843	8,061,602	9,390,843	8,224,894	10,157,790	-0.2%	15.1%	7.9%	-	-
	West	7,201,192	6,948,729	8,637,281	-	-	7,151,294	8,002,374	9,324,753	8,163,381	10,092,098	-0.7%	15.2%	8.0%	-	-
	Zuid	7,206,893	6,984,626	8,660,990	-	-	7,182,421	8,045,964	9,376,042	8,211,297	10,151,832	-0.3%	15.2%	8.3%	-	-

Autopassagier — Nederland

alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	59,945	63,409	60,511	61,373	56,889	58,980	63,004	58,703	60,176	55,966	-1.6%	-0.6%	-3.0%	-1.9%	-1.6%
	Noord	61,129	64,429	61,485	-	-	60,322	64,289	59,858	61,367	57,092	-1.3%	-0.2%	-2.6%	-	-
	Oost	62,961	66,507	63,521	-	-	62,173	66,228	61,843	63,288	58,933	-1.3%	-0.4%	-2.6%	-	-
	West	64,447	67,954	65,609	-	-	63,520	67,609	63,314	64,624	60,470	-1.4%	-0.5%	-3.5%	-	-
	Zuid	62,656	66,139	63,157	-	-	61,770	65,750	61,438	62,746	58,670	-1.4%	-0.6%	-2.7%	-	-
Aantal reizen	LMS	2,423,065	2,603,156	2,743,226	2,529,315	2,766,560	2,394,920	2,621,916	2,627,917	2,536,547	2,606,264	-1.2%	0.7%	-4.2%	0.3%	-5.8%
	Noord	2,394,759	2,572,121	2,712,914	-	-	2,366,905	2,593,671	2,596,472	2,508,618	2,576,562	-1.2%	0.8%	-4.3%	-	-
	Oost	2,399,260	2,577,324	2,713,293	-	-	2,374,043	2,598,684	2,603,166	2,514,529	2,579,115	-1.1%	0.8%	-4.1%	-	-
	West	2,415,061	2,581,089	2,724,384	-	-	2,388,516	2,605,823	2,608,650	2,518,995	2,581,569	-1.1%	1.0%	-4.2%	-	-
	Zuid	2,402,971	2,577,246	2,712,326	-	-	2,378,608	2,599,475	2,604,526	2,513,450	2,583,650	-1.0%	0.9%	-4.0%	-	-

BTM — Nederland

alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	20,585	21,656	24,318	22,132	26,622	11,778	18,063	19,667	18,088	21,823	-42.8%	-16.6%	-19.1%	-18.3%	-18.0%
	Noord	20,841	21,841	24,574	-	-	11,911	18,264	19,827	18,240	21,992	-42.8%	-16.4%	-19.3%	-	-
	Oost	20,783	21,801	24,487	-	-	11,907	18,232	19,840	18,243	22,021	-42.7%	-16.4%	-19.0%	-	-
	West	21,284	22,319	25,210	-	-	12,134	18,546	20,225	18,548	22,432	-43.0%	-16.9%	-19.8%	-	-
	Zuid	20,921	21,910	24,668	-	-	12,004	18,364	19,989	18,385	22,163	-42.6%	-16.2%	-19.0%	-	-
Aantal reizen	LMS	773,544	798,944	906,060	806,264	981,730	472,387	697,448	761,466	695,549	835,572	-38.9%	-12.7%	-16.0%	-13.7%	-14.9%
	Noord	782,704	806,142	915,861	-	-	479,325	707,339	770,304	703,768	844,684	-38.8%	-12.3%	-15.9%	-	-
	Oost	785,758	808,854	917,199	-	-	482,803	710,890	775,706	707,826	850,999	-38.6%	-12.1%	-15.4%	-	-
	West	800,796	824,643	939,904	-	-	499,647	735,138	804,846	731,735	883,444	-37.6%	-10.9%	-14.4%	-	-
	Zuid	787,652	809,911	920,722	-	-	485,802	713,906	779,333	711,428	854,187	-38.3%	-11.9%	-15.4%	-	-

Fiets Totaal — Nederland

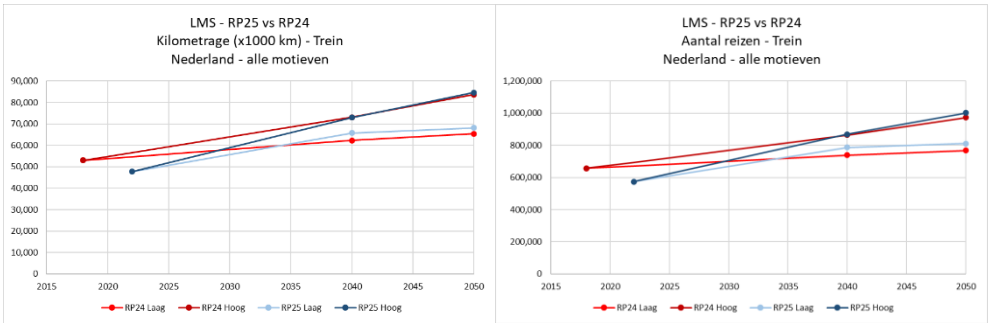
alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	37,479	40,501	42,332	39,201	42,053	35,260	37,428	39,531	37,348	41,079	-5.9%	-7.6%	-6.6%	-4.7%	-2.3%
	Noord	37,281	40,310	42,151	-	-	34,934	37,166	39,229	37,116	40,834	-6.3%	-7.8%	-6.9%	-	-
	Oost	37,553	40,544	42,358	-	-	35,119	37,352	39,523	37,311	41,107	-6.5%	-7.9%	-6.7%	-	-
	West	38,405	41,472	43,350	-	-	36,036	38,425	40,749	38,337	42,406	-6.2%	-7.3%	-6.0%	-	-
	Zuid	37,875	40,814	42,579	-	-	35,455	37,609	39,798	37,544	41,400	-6.4%	-7.9%	-6.5%	-	-
Aantal reizen	LMS	6,429,563	6,811,427	7,115,337	6,547,409	7,064,766	6,313,058	6,465,366	6,752,917	6,358,979	6,907,775	-1.8%	-5.1%	-5.1%	-2.9%	-2.2%
	Noord	6,385,103	6,766,249	7,074,927	-	-	6,266,261	6,424,596	6,707,379	6,322,137	6,872,292	-1.9%	-5.0%	-5.2%	-	-
	Oost	6,352,299	6,720,523	7,022,246	-	-	6,235,960	6,384,254	6,680,003	6,283,660	6,842,172	-1.8%	-5.0%	-4.9%	-	-
	West	6,349,760	6,701,090	6,982,961	-	-	6,253,131	6,391,830	6,693,942	6,285,082	6,850,708	-1.5%	-4.6%	-4.1%	-	-
	Zuid	6,359,464	6,719,798	7,015,022	-	-	6,247,677	6,390,563	6,679,383	6,288,305	6,841,140	-1.8%	-4.9%	-4.8%	-	-

Lopen — Nederland

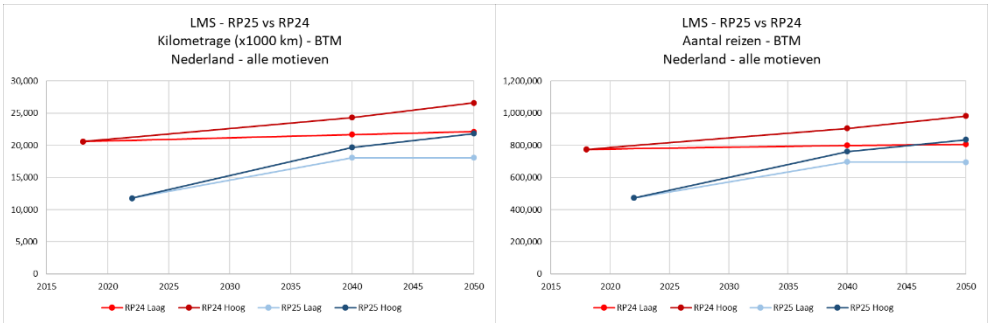
alle motieven		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	6,419	6,795	7,145	6,489	7,202	7,518	7,200	7,902	6,886	7,912	17.1%	6.0%	10.6%	6.1%	9.9%
	Noord	6,117	6,517	6,870	-	-	7,157	6,866	7,571	6,575	7,584	17.0%	5.4%	10.2%	-	-
	Oost	5,794	6,161	6,508	-	-	6,747	6,488	7,146	6,208	7,180	16.5%	5.3%	9.8%	-	-
	West	5,741	6,141	6,466	-	-	6,732	6,465	7,079	6,188	7,058	17.3%	5.3%	9.5%	-	-
	Zuid	5,788	6,161	6,542	-	-	6,763	6,506	7,157	6,231	7,186	16.9%	5.6%	9.4%	-	-
Aantal reizen	LMS	2,573,439	2,765,879	2,948,806	2,646,061	2,989,210	3,016,123	2,947,867	3,259,555	2,837,504	3,305,330	17.2%	6.6%	10.5%	7.2%	10.6%
	Noord	2,593,513	2,789,198	2,976,242	-	-	3,048,384	2,970,243	3,292,700	2,858,463	3,329,427	17.5%	6.5%	10.6%	-	-
	Oost	2,559,504	2,748,224	2,932,192	-	-	3,006,947	2,936,592	3,242,265	2,823,345	3,287,849	17.5%	6.9%	10.6%	-	-
	West	2,491,757	2,699,391	2,876,812	-	-	2,950,280	2,878,516	3,169,545	2,772,891	3,208,783	18.4%	6.6%	10.2%	-	-
	Zuid	2,554,107	2,755,078	2,955,984	-	-	3,000,841	2,938,355	3,244,526	2,828,620	3,285,821	17.5%	6.7%	9.8%	-	-



Figuur 4-1: Visualisatie SES-tabellen autobestuurder RP25 en RP24 voor het LMS



Figuur 4-2: Visualisatie SES-tabellen Trein RP25 en RP24 voor het LMS



Figuur 4-3: Visualisatie SES-tabellen BTM RP25 en RP24 voor het LMS

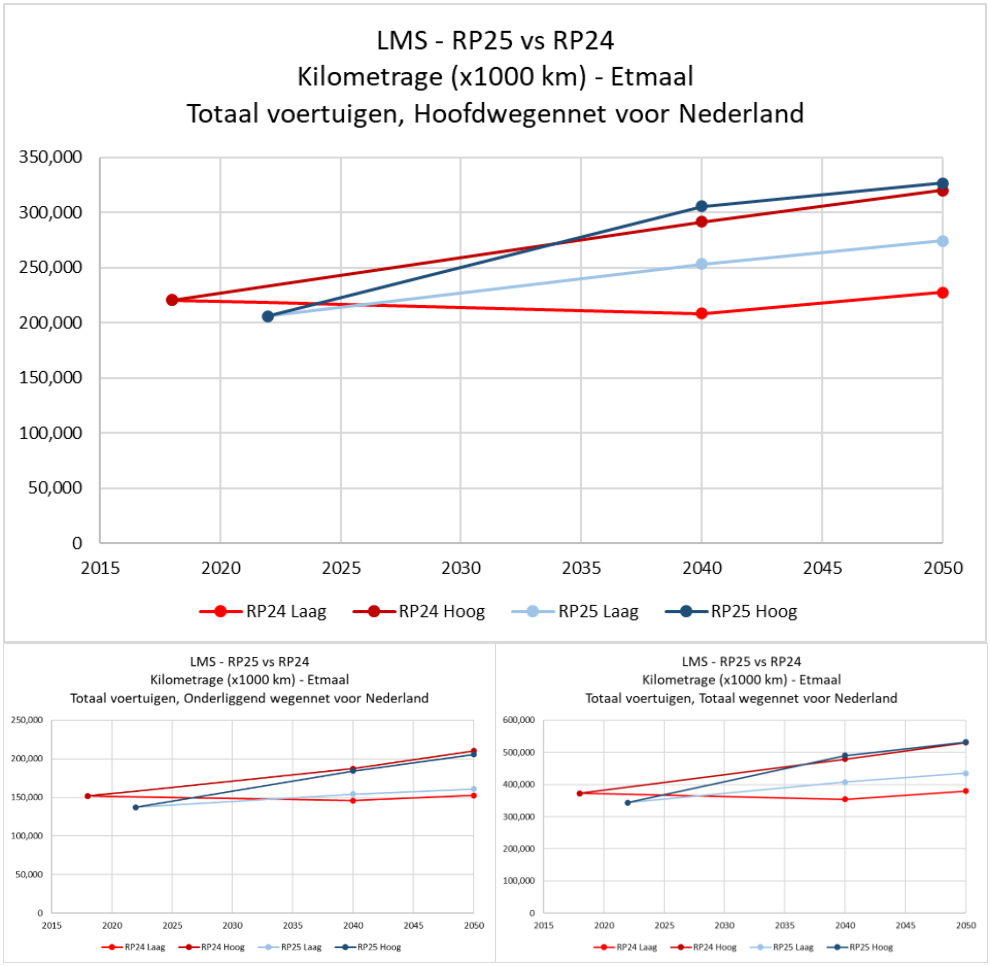
4.2 Overzicht resultaten wegverkeer (QBLOK)

Tabel 4-2: QBLOK-tabellen RP25 en RP24

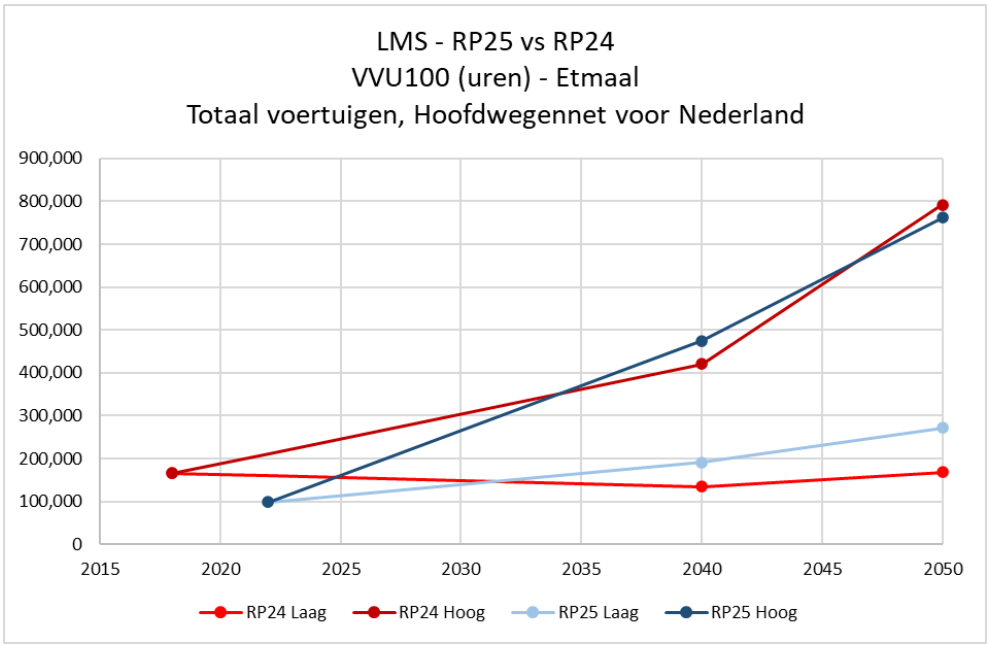
Etmaal	Totaal voertuigen voor Nederland																
Hoofdwegennet		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	220,680	208,648	291,844	227,609	320,222	206,307	253,240	305,805	274,371	326,624	-6.5%	21.4%	4.8%	20.5%	2.0%
	Noord	220,364	208,253	291,636	-	-	206,849	254,267	306,652	275,181	327,715	-6.1%	22.1%	5.1%	-	-
	Oost	219,865	208,124	291,378	-	-	206,579	254,005	306,835	274,904	327,911	-6.0%	22.0%	5.3%	-	-
	West	220,602	208,585	291,794	-	-	207,452	255,201	308,148	276,274	329,652	-6.0%	22.3%	5.6%	-	-
	Zuid	220,868	208,491	291,368	-	-	206,687	254,028	306,656	275,051	327,903	-6.4%	21.8%	5.2%	-	-
VVU100 (uren)	LMS	165,377	134,902	420,634	168,304	791,562	98,509	190,483	474,092	271,069	761,549	-40.4%	41.2%	12.7%	61.1%	-3.8%
	Noord	175,000	139,938	438,412	-	-	97,577	189,809	476,040	270,897	759,582	-44.2%	35.6%	8.6%	-	-
	Oost	158,319	123,905	416,992	-	-	95,055	187,300	472,049	269,028	751,424	-40.0%	51.2%	13.2%	-	-
	West	145,762	114,213	404,228	-	-	98,266	192,188	481,451	270,681	769,921	-32.6%	68.3%	19.1%	-	-
	Zuid	160,898	126,390	421,107	-	-	95,550	188,453	470,455	266,842	755,717	-40.6%	49.1%	11.7%	-	-

Etmaal	Totaal voertuigen voor Nederland																
Onderliggend wegennet		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	151,783	145,789	187,405	152,522	210,234	137,190	154,186	184,250	161,045	205,696	-9.6%	5.8%	-1.7%	5.6%	-2.2%
	Noord	153,479	146,846	188,052	-	-	141,034	158,068	188,551	164,888	210,357	-8.1%	7.6%	0.3%	-	-
	Oost	156,964	150,813	192,855	-	-	143,637	160,965	192,131	167,897	214,433	-8.5%	6.7%	-0.4%	-	-
	West	162,501	155,512	198,902	-	-	146,110	164,075	196,161	170,984	219,321	-10.1%	5.5%	-1.4%	-	-
	Zuid	159,787	153,466	196,268	-	-	144,403	161,782	193,357	168,833	215,799	-9.6%	5.4%	-1.5%	-	-

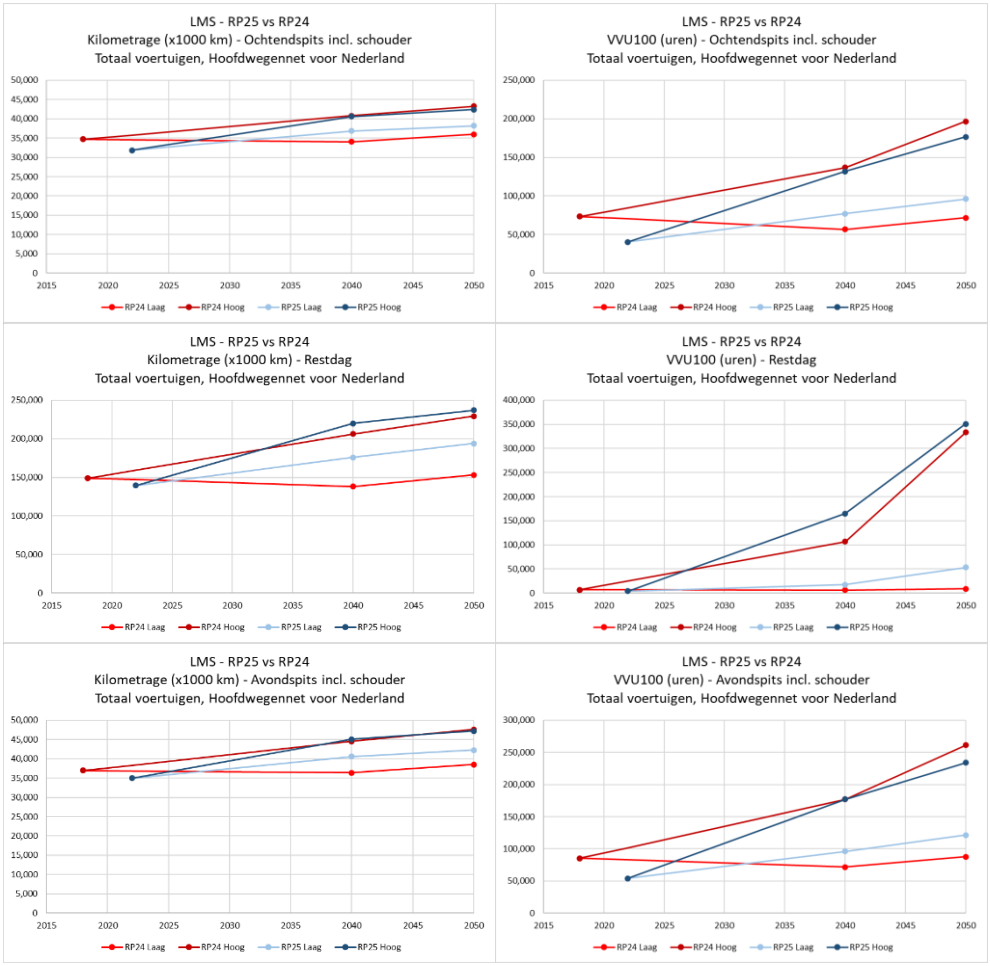
Etmaal	Totaal voertuigen voor Nederland																
Totaal wegennet		2018_RP24	2040L_RP24	2040H_RP24	2050L_RP24	2050H_RP24	2022_RP25	2040L_RP25	2040H_RP25	2050L_RP25	2050H_RP25	2022_RP25 vs 2018_RP24	2040L_RP25 vs 2040L_RP24	2040H_RP25 vs 2040H_RP24	2050L_RP25 vs 2050L_RP24	2050H_RP25 vs 2050H_RP24
Kilometrage (x1000 km)	LMS	372,463	354,437	479,249	380,131	530,456	343,497	407,427	490,055	435,416	532,320	-7.8%	15.0%	2.3%	14.5%	0.4%
	Noord	373,842	355,098	479,688	-	-	347,884	412,334	495,203	440,068	538,072	-6.9%	16.1%	3.2%	-	-
	Oost	376,829	358,937	484,233	-	-	350,217	414,970	498,966	442,801	542,345	-7.1%	15.6%	3.0%	-	-
	West	383,103	364,097	490,696	-	-	353,561	419,276	504,309	447,259	548,973	-7.7%	15.2%	2.8%	-	-
	Zuid	380,655	361,957	487,635	-	-	351,099	415,810	500,013	443,884	543,702	-7.8%	14.9%	2.5%	-	-



Figuur 4-4: Visualisatie QBLOK-tabellen kilometrage RP25 en RP24 voor het LMS



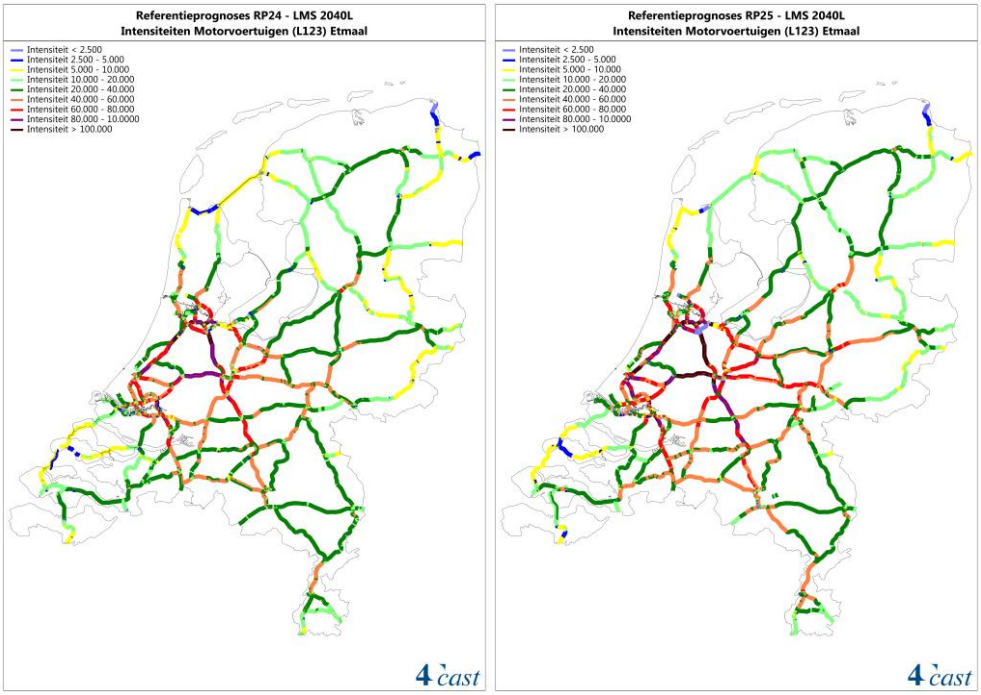
Figuur 4-5: Visualisatie QBLOK-tabellen VVU100 RP25 en RP24 voor het LMS



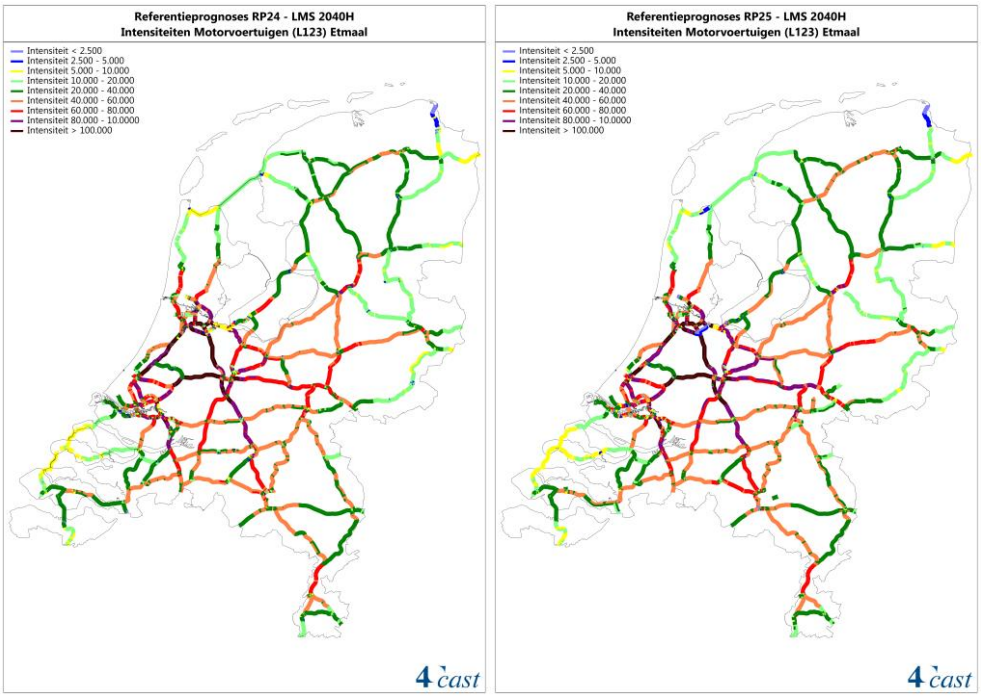
Figuur 4-6: Visualisatie QBLOK-tabellen kilometrage (links) en VVU100 (rechts) per dagdeel RP25 en RP24 voor het LMS

4.3 Overzicht resultaten netwerkniveau

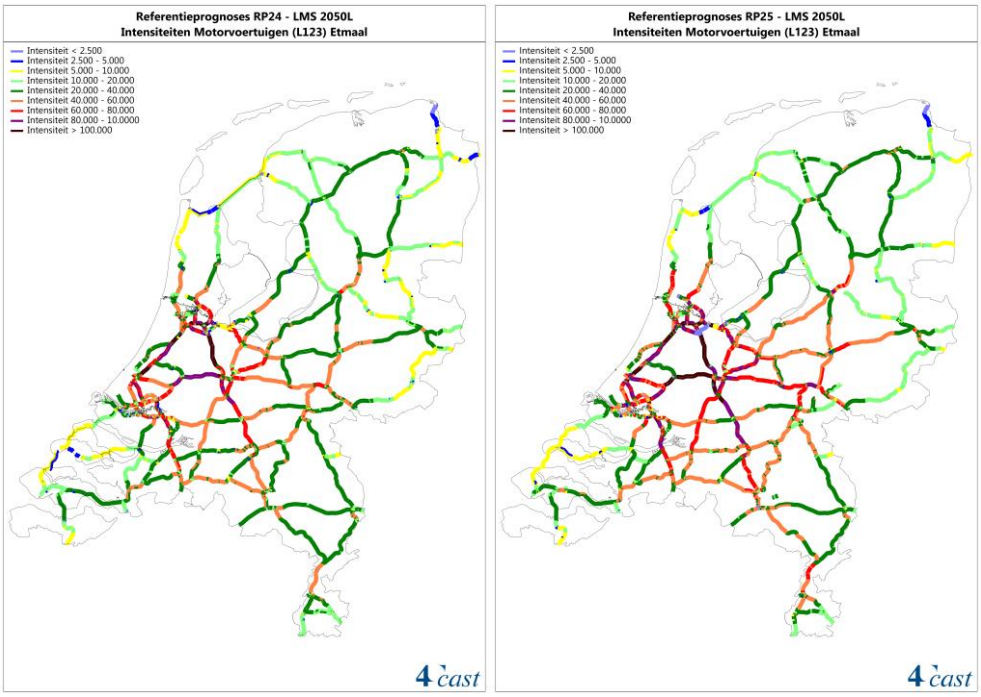
Onderstaand het effect op het resultaat op netwerkniveau (hoofdwegennet).



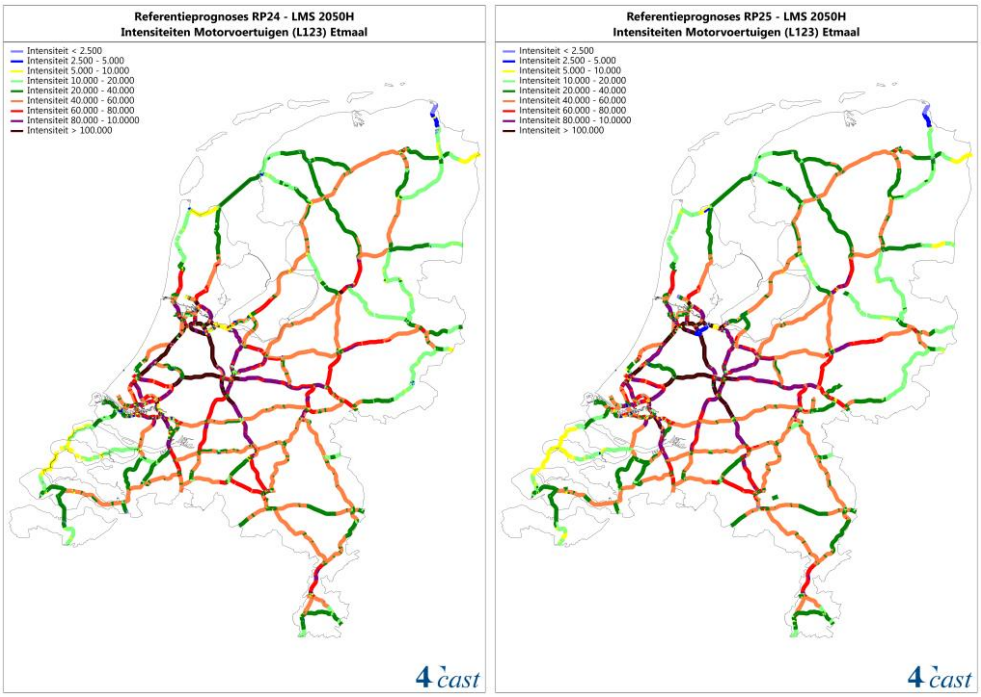
Figuur 4-7: Intensiteiten motorvoertuigen etmaal RP24 (links) en RP25 (rechts) voor het LMS 2040L



Figuur 4-8: Intensiteiten motorvoertuigen etmaal RP24 (links) en RP25 (rechts) voor het LMS 2040H



Figuur 4-9: Intensiteiten motorvoertuigen etmaal RP24 (links) en RP25 (rechts) voor het LMS 2050L



Figuur 4-10: Intensiteiten motorvoertuigen etmaal RP24 (links) en RP25 (rechts) voor het LMS 2050H

4.4 Overzicht resultaten trein

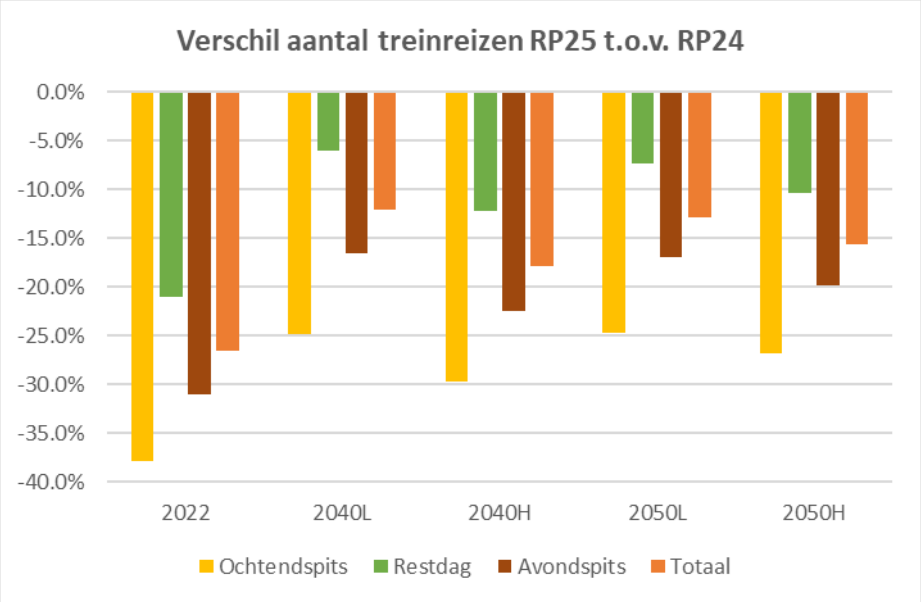
Voor de referentieprognoses LMS zijn prognosematrices opgesteld door een pivot uit de voeren op de stationsrelatiematrix 2022. Deze matrix ligt door de corona pandemie veel lager dan de 2018 matrix. De groei in de prognosejaren is daardoor ten opzichte van het basisjaar fors, maar het algehele niveau ligt lager dan in de vorige prognoses. In onderstaande tabellen en figuren wordt dit geïllustreerd.

Tabel 4-3: Vervoerseffect t.o.v. basisjaar 2022

LMS	*Nederland*	Procentueel verschil t.o.v. 2022			
Totaal		2040L	2040H	2050L	2050H
Kilometrage (x.1000)	**Synthetisch (SES)**	38.0%	52.9%	42.9%	77.5%
	Na PIVOT	38.3%	53.8%	42.9%	79.5%
Reizen	**Synthetisch (SES)**	37.4%	51.6%	41.4%	74.8%
	Na PIVOT	37.3%	52.1%	40.9%	75.7%

Tabel 4-4: Vervoerseffect t.o.v. RP24

LMS	*Nederland*	Procentueel verschil RP25 t.o.v. RP24				
Totaal		2022	2040L	2040H	2050L	2050H
Kilometrage (x.1000)	**Synthetisch (SES)**	-10.1%	5.7%	-0.3%	4.1%	1.2%
	Na PIVOT	-26.5%	-13.3%	-19.6%	-14.3%	-17.5%
Reizen	**Synthetisch (SES)**	-12.8%	6.5%	0.6%	5.7%	3.0%
	Na PIVOT	-26.5%	-12.1%	-17.9%	-12.9%	-15.7%

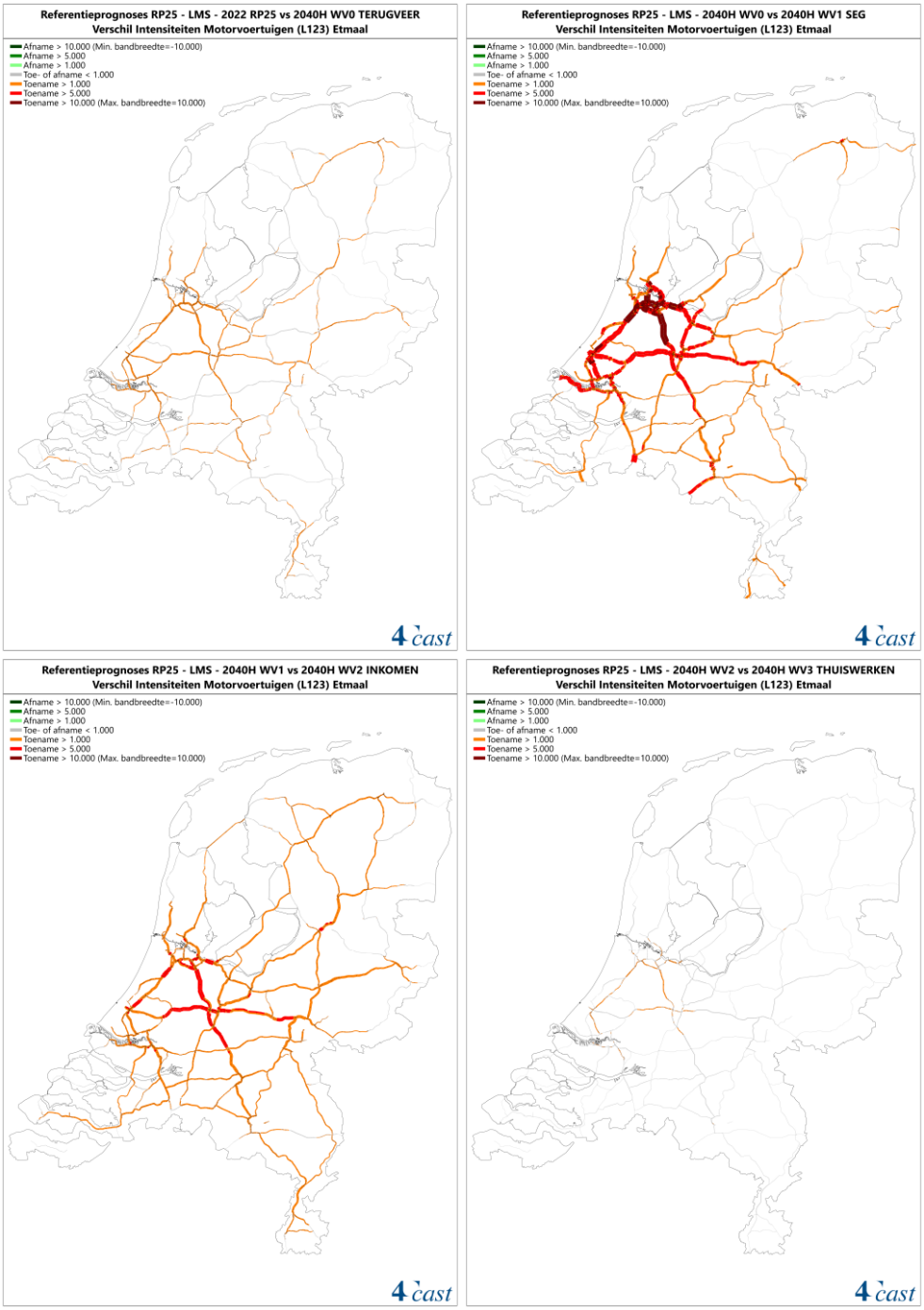


Figuur 4-11: Vervoerseffect t.o.v. RP24

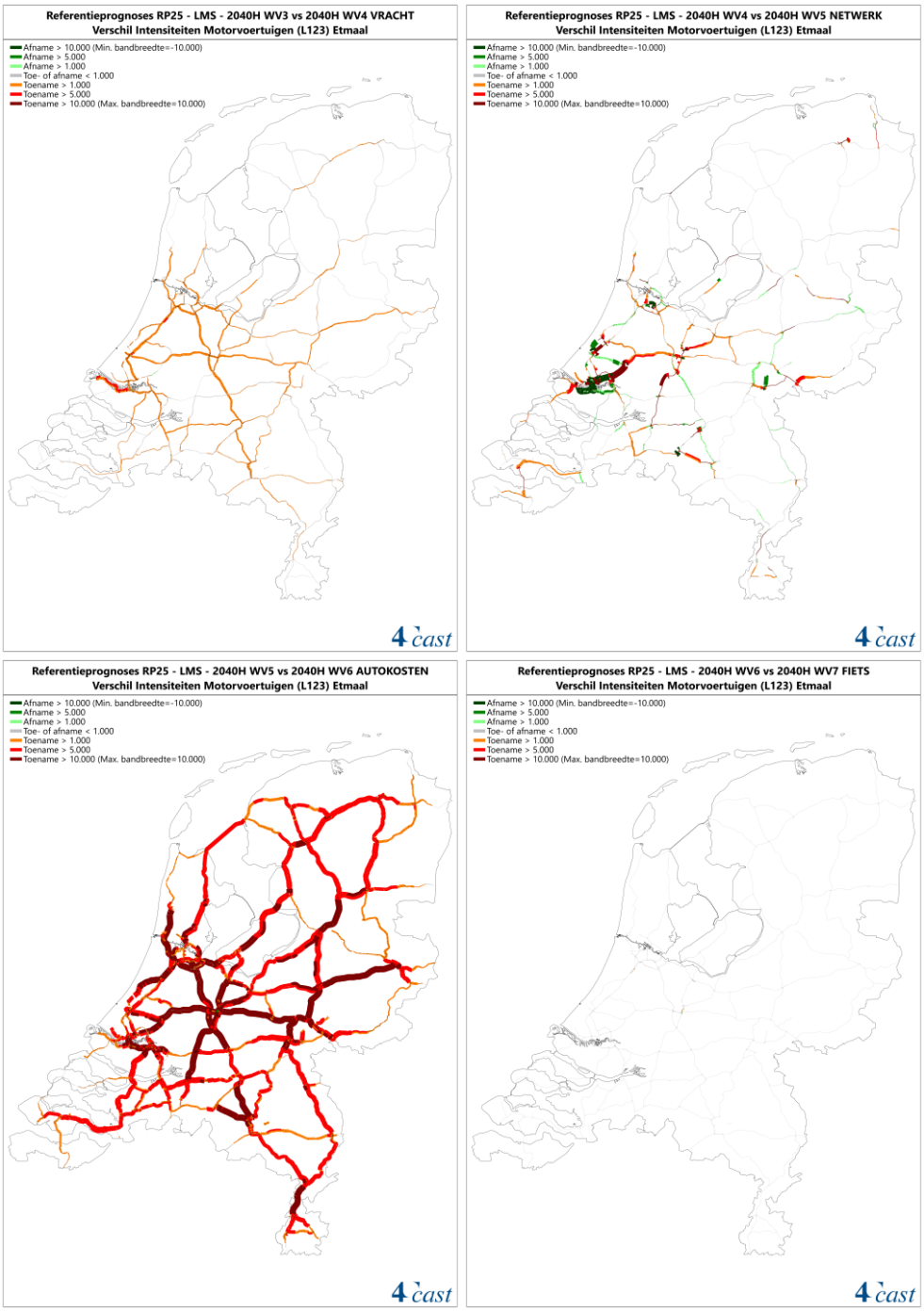
4.5 Plausibiliteit

De doorwerking van de wijzigingen op de resultaten zijn over het algemeen plausibel bevonden.

Bijlage A: Kaarbeelden watervalanalyse



Figuur A-1: Effect Waterval 2040H per stap



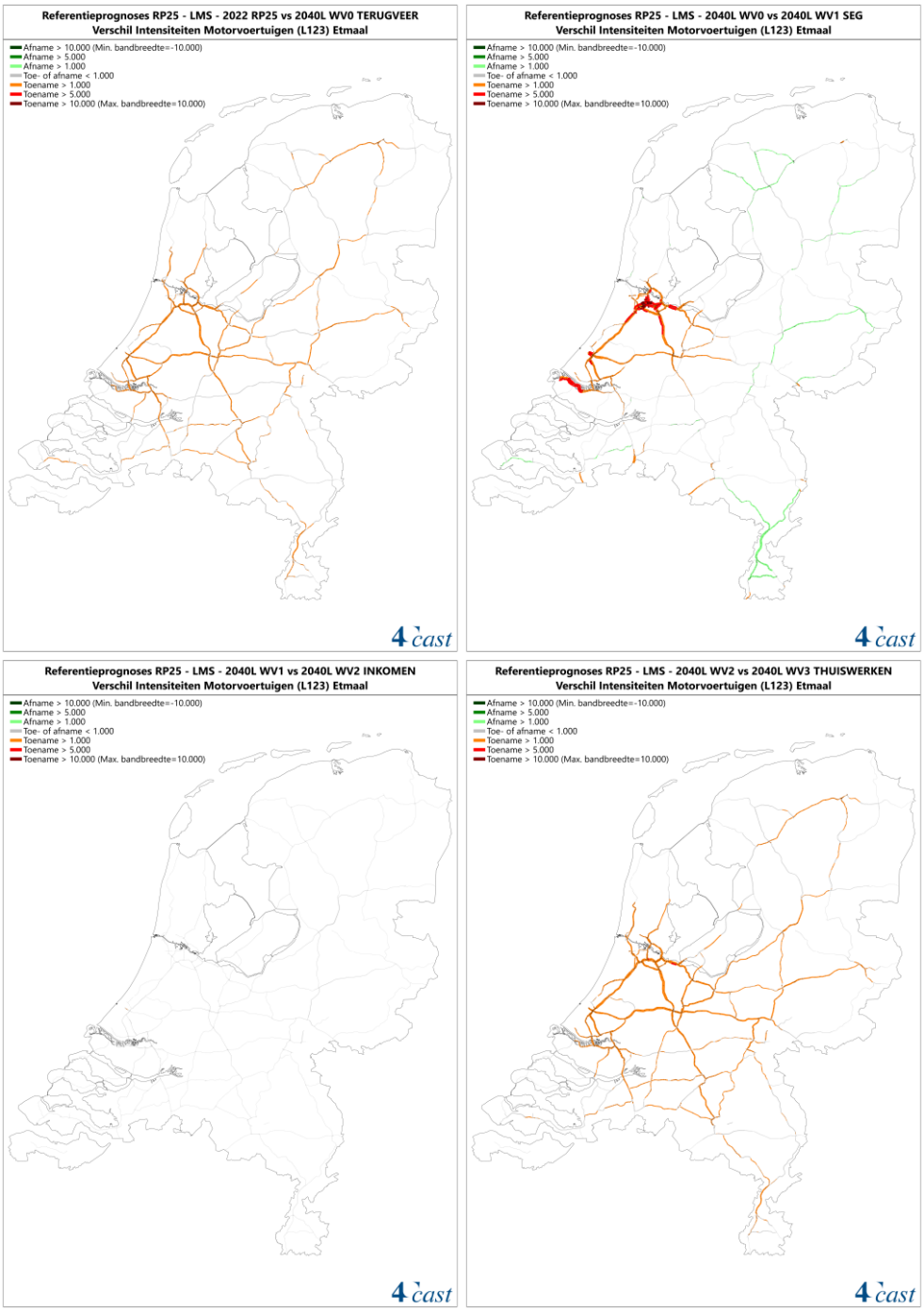
Figuur A-1: Effect Waterval 2040H per stap (vervolg)



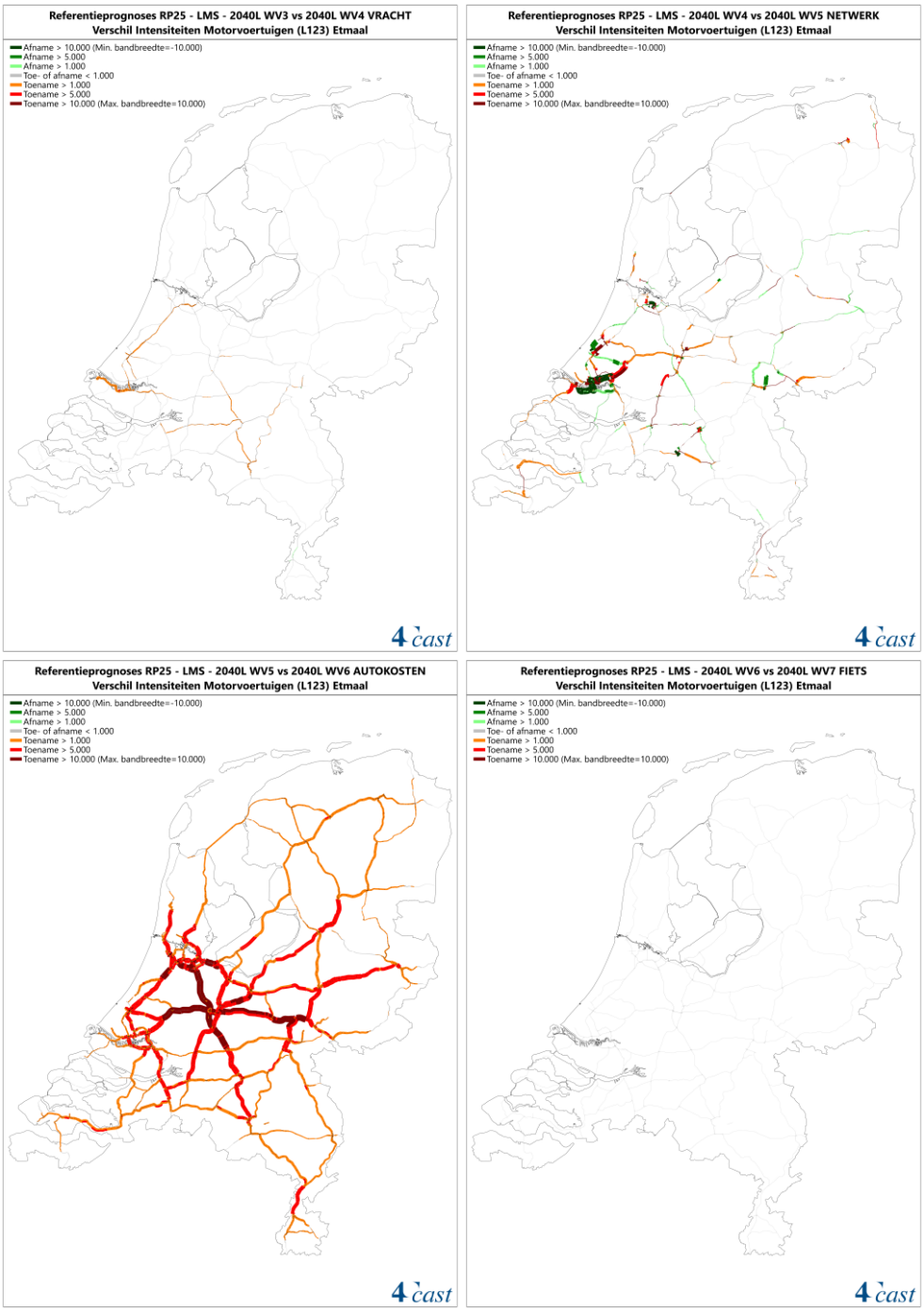




Figuur A-1: Effect Waterval 2040H per stap (vervolg)



Figuur A-2: Effect Waterval 2040L per stap



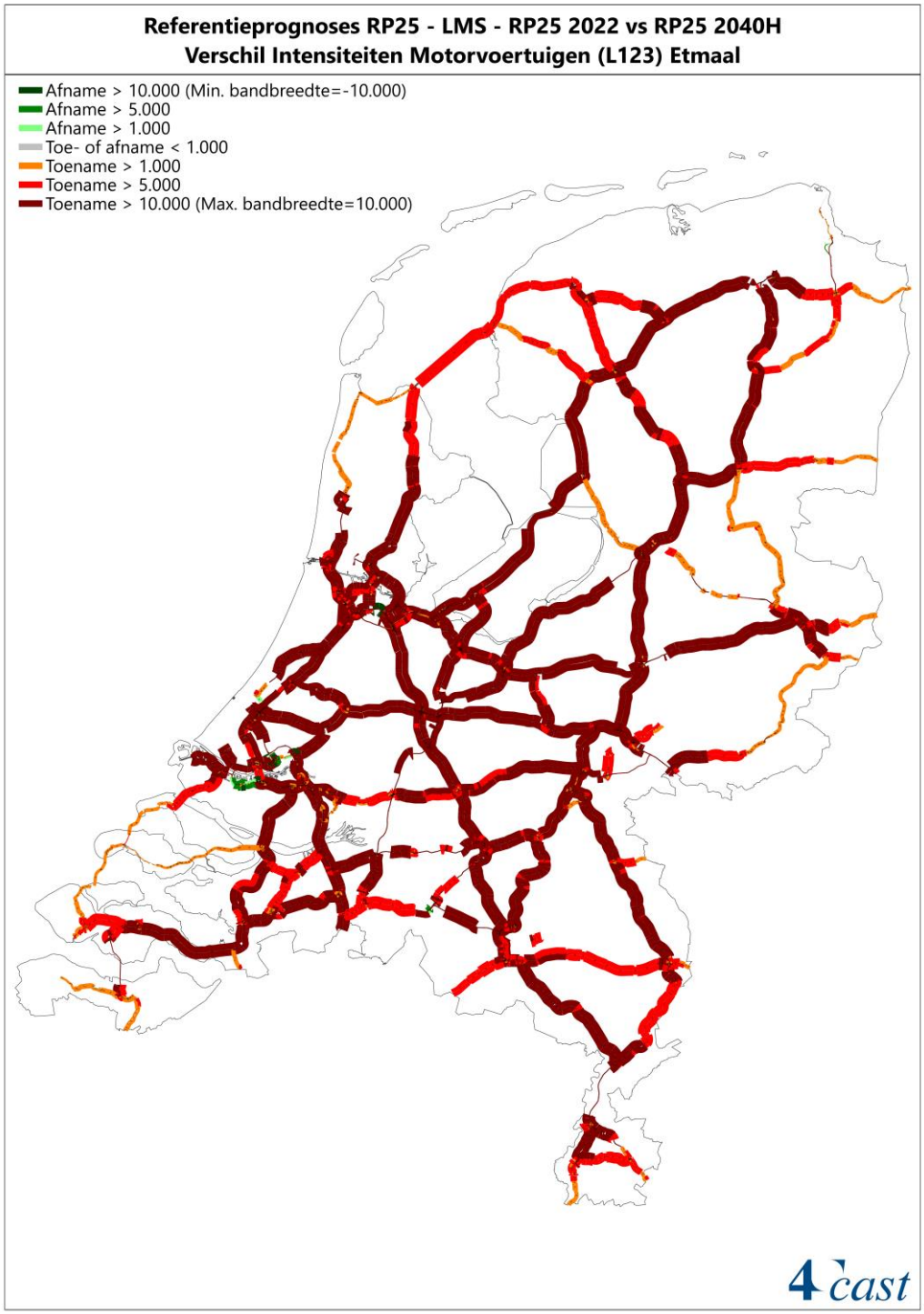
Figuur A-2: Effect Waterval 2040L per stap (vervolg)



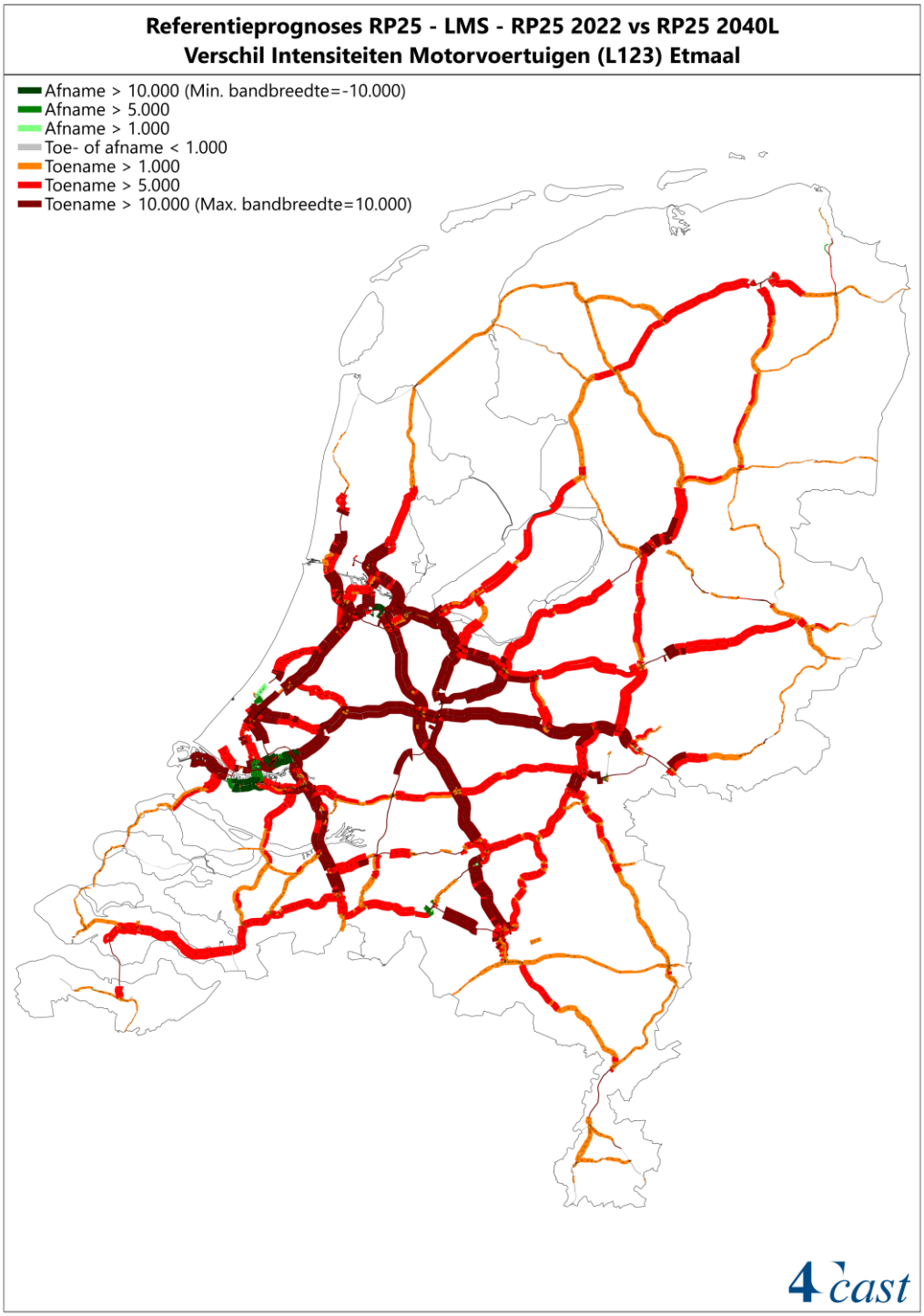




Figuur A-2: Effect Waterval 2040L per stap (vervolg)

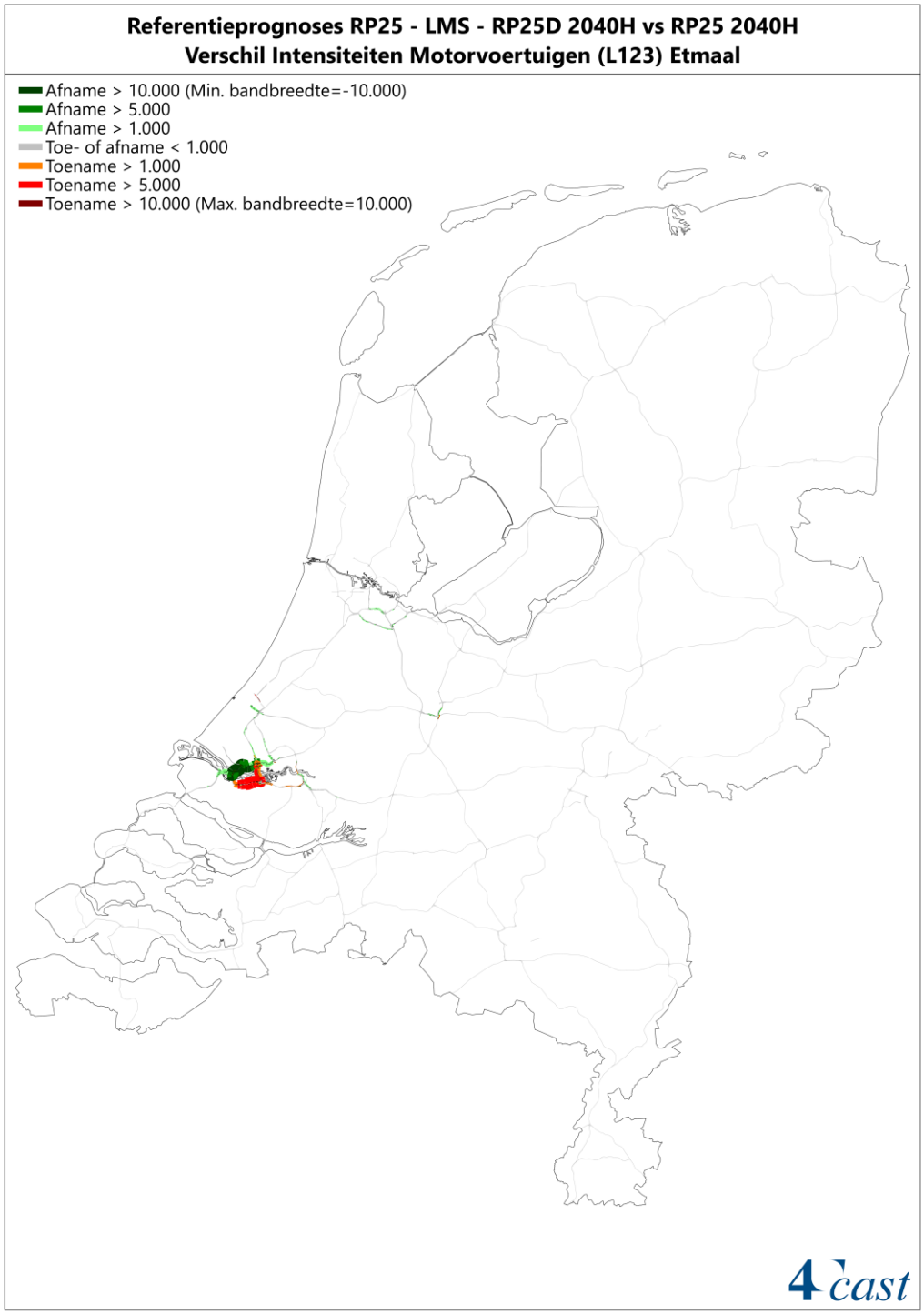


Figuur A-3: Totaaleffect Waterval 2040H

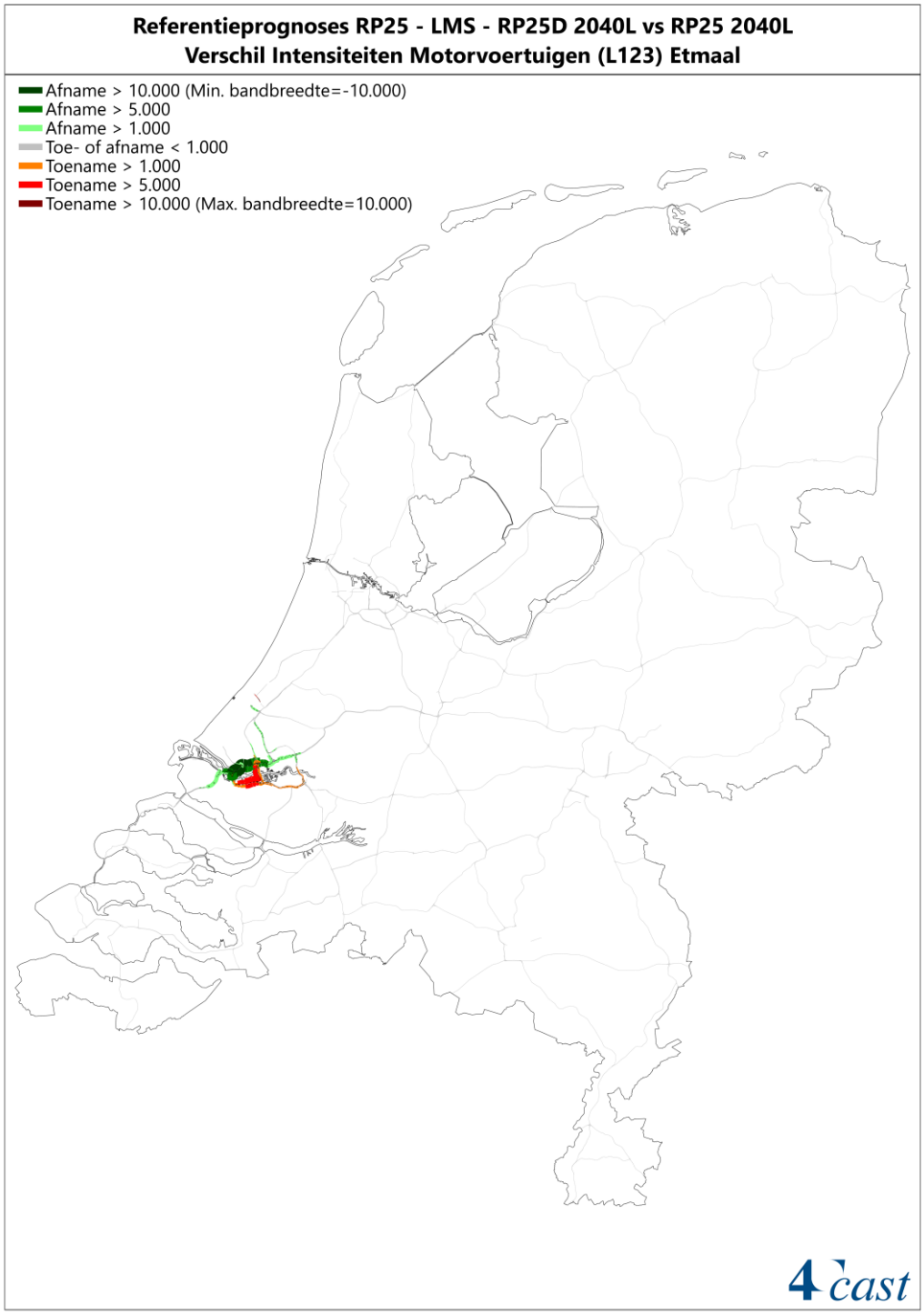


Figuur A-4: Totaaleffect Waterval 2040L

Bijlage B: Kaarbeelden definitieve prognoses



Figuur B-1: Verschil definitieve prognoses – interim prognoses 2040H



Figuur B-2: Verschil definitieve prognoses – interim prognoses 2040L