Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
1 november 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/258721

Opgesteld door
Bestuurskern
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KIM 1

Beslistermijn
14 november 2022

Bijlage(n)
3

Aan Minister, Staatssecretaris

nota

Kerncijfers Mobiliteit 2022

Aanleiding

Ieder jaar publiceert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in november een overzicht van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, dat dan ook door de Minister aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. Jaar op jaar betreft dit dan wel de Kerncijfers Mobiliteit (een compact overzicht), dan wel het Mobiliteitsbeeld (een uitgebreidere analyse). Dit jaar betreft het de publicatie Kerncijfers Mobiliteit, die ingaat op de ontwikkelingen van de mobiliteit tot en met 2021 en een beeld schetst van mogelijke ontwikkelingen op de middellange termijn (2022-2027).

Geadviseerd besluit

Het KiM vraagt U de aanbiedingsbrief voor 15 november te ondertekenen en op 15 november aan de kamer aan te bieden, zodat publicatie op 15 november kan plaatsvinden.

Kernpunten

- De Kerncijfers Mobiliteit is een weergave van feiten en gegevens over de ontwikkelingen in personenmobiliteit en goederenvervoer in de periode 2010-2021. Ook wordt aandacht besteed aan de effecten hiervan op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en emissies. Daarnaast kijkt het KiM vooruit en schetst ze de te verwachten mobiliteitsontwikkeling op de korte (2022) en middellange (2022-2027) termijn.
- Het doel van deze publicatie is om beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties werkzaam in het veld van verkeer en vervoer van objectieve (achtergrond)informatie te voorzien over recente en verwachte ontwikkelingen in de mobiliteit. De resultaten kunnen gebruikt worden voor de beleidsvorming en het maatschappelijk debat over mobiliteit.
- Aangezien het om een publicatie van feiten en ontwikkelingen gaat, ligt het voor de hand net als voorgaande jaren (laatste keer in november 2021) de Kerncijfers Mobiliteit beleidsarm aan te bieden aan de Kamer. De voorgestelde brief (bijlage) is daarom niet meer dan een formele aanbiedingsbrief.

Krachtenveld

Het KiM is verantwoordelijk voor de inhoud van de Kerncijfers Mobiliteit. Het Mobiliteitsbeeld is per thema afgestemd met de relevante beleidsdirecties binnen het ministerie.

Ook is afgestemd met partijen die relevante gegevens leveren om van ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit geldt in het bijzonder voor het CBS, Rijkswaterstaat en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Datum
1 november 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/258721

Opgesteld door
Bestuurskern
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KIM 1

Aan
Minister, Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

Toelichting

Beknopte samenvatting ontwikkelingen tot en met 2021

- De afgelegde afstand van **personen** kwam in 2021 iets hoger uit dan in 2020, maar lag nog wel duidelijk onder het niveau van 2019.
- Ook het **goederenvervoer** nam in 2021 weer iets toe. In totaal kwam de vervoersprestatie (in tonkm), in 2021 zelfs iets boven die van 2019 uit.
- Het aantal binnen een acceptabele reistijd te **bereiken** banen, onderwijslocaties en winkels in Nederland laat tussen 2010 en 2018[1] een stijgende trend zien. De verkeersomvang en het reistijdverlies op hoofdwegen waren in 2021 iets groter dan in 2020, maar kleiner dan in 2019. De treinvertragingstijd vertoont een dalende trend.
- Ondanks de lichte stijging van de wegmobiliteit, lag het aantal **verkeersdoden (en -gewonden)** in 2021 iets lager dan in 2020. Sinds 2018 lijkt hier een daling te zijn ingezet.
- Het wegverkeer wordt schoner: de **uitstoot** van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof door verbranding (PM10-verbranding) door het wegverkeer laten al langere tijd een dalende trend zien. De uitstoot van broeikasgassen daalde de laatste jaren eveneens. Door de COVID-19-pandemie waren de dalingen in de afgelopen jaren relatief sterker, vooral doordat personenauto's minder reden. De uitstoot van fijnstof door bandenslijtage (PM10-slijtage) houdt gelijke tred met de omvang van het wegverkeer.

Beknopte samenvatting toekomstbeeld 2022-2027

- Voor de toekomst schetst het KiM vanwege de grote onzekerheid waar mogelijk **drie scenario's** die verschillen in omgevingsonzekerheden (zoals economische en demografische ontwikkelingen), tijdelijke en structurele corona-effecten en (potentiële) aanbodtekorten (zoals afschaling in het ov en onderdelentekort bij de e-fiets). Aannames die leiden tot minder mobiliteitsgroei, zijn gegroepeerd in het minder-scenario en de aannames die leiden tot meer mobiliteitsgroei zijn gegroepeerd in het meer-scenario; het basisscenario zit globaal in het midden.
- Het **wegverkeer** op het hoofdwegennet komt volgens het basis- en meer-scenario in 2023 weer boven het niveau van 2019 uit; in het minder-scenario is dat in 2024. Voor 2027 raamt het KiM een groei van de afgelegde afstand van 14% (basis-scenario), 20% (meer-scenario) en 7% (minder-scenario) ten opzichte van 2019. Mogelijk is de congestiegroei op sommige dagen minder sterk dan voorheen door een betere spreiding als gevolg van meer thuiswerken.
- Het **treinverkeer** komt volgens het basis-scenario in 2026 weer boven het niveau van 2019 uit. In het meer-scenario is dit in 2024; in het minder-scenario pas na 2027. In 2027 komt het KiM ten opzichte van 2019 tot een groei van 3% (basis-scenario), een groei van 19% (meer-scenario), en een daling van 11% (minder-scenario).
- Het **bus-, tram- en metroverkeer** komt volgens het basisscenario in 2024 weer boven het niveau van 2019 uit. In het meer-scenario is dit in 2023;

[1] Dit betreft de indicator zoals geoperationaliseerd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Er zijn gegevens beschikbaar voor 2010, 2014 en 2018.

voor het minder-scenario pas na 2027. In 2027 komt het KiM ten opzichte van 2019 tot een groei van 6% (basis-scenario), een groei van 19% (meer-scenario) en een daling van 9% (minder-scenario).
- Het **fietsverkeer** komt in het basis- en het meer-scenario in 2022 weer boven het niveau van 2019 uit. In het minder-scenario blijft het niveau in 2022 nog rond dat van 2019. In 2027 komt het KiM ten opzichte van 2019 tot een groei 9% (basis-scenario), 12% (meer-scenario) en 8% (minder-scenario).
- De **goederenvervoersprestatie** lag in 2021 al boven het niveau van 2019. Voor 2027 raamt het KiM een groei van 8% ten opzichte van 2019.
- Het aantal **luchtpassagiers** komt naar verwachting rond 2025 weer boven het niveau van 2019 uit. Voor 2027 raamt het KiM een groei van 7% ten opzichte van 2019[2].
- Dat de mobiliteit via verschillende vervoerwijzen op de langere termijn weer boven het niveau van 2019 uitkomt, heeft onder andere te maken met demografische en economische ontwikkelingen.

Politieke context
De Kerncijfers Mobiliteit is een weergave van feiten en gegevens. In overleg met beleid en DBO wordt de publicatie Kerncijfers Mobiliteit beleidsarm aangeboden aan de Kamer. De brief is daarom niet meer dan een formele aanbiedingsbrief.

Communicatie
De publicatie wordt op de KiM-website geplaatst. Daarnaast is het voornemen om de hoofdpunten van de publicatie 'Kerncijfers Mobiliteit 2022' aan een breder publiek kenbaar te maken via een aanbiedingsmail. In samenspraak met DGMo, DGLM en DCO wordt de aanpak van de communicatie nader uitgewerkt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kerncijfers Mobiliteit 2022	Dit betreft de (onopgemaakte) voorgenomen publicatie met mobiliteitsontwikkelingen. Momenteel ligt het document bij de vormgever.
2	Bijlage Kerncijfers Mobiliteit 2022	Dit betreft de (onopgemaakte) bijlage bij de Kerncijfers Mobiliteit
3	Aanbiedingsbrief Tweede Kamer	Dit betreft de brief die kan worden aangeboden aan de Tweede Kamer

[2] Dit is gebaseerd op huidig vastgesteld beleid (Maximaal 500.000 vluchten op Schiphol, Lelystad airport niet open en geen extra luchtvaarttax).