



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kerncijfers Mobiliteit 2024

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Samenvatting



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.

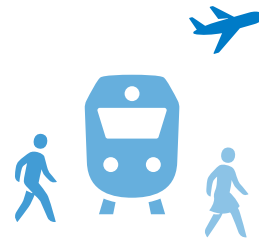
De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

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 2024 bespreken we de belangrijkste ontwikkelingen in de achterliggende periode 2013-2023. Hierbij focussen we op verschillen tussen 2023 en 2022 en vergelijken we waar relevant 2023 met 2019 (het jaar vóór de COVID-19-pandemie) en met 2013. Ook kijken we met ramingen vooruit naar de korte (tot en met 2025) en de middellange termijn (2029). Hieronder vatten we de belangrijkste inzichten per thema samen.

Personenmobiliteit



Hoeveel reisden we op Nederlands grondgebied?

- Er werd in 2023 door inwoners van Nederland (6 jaar en ouder) ongeveer 187 miljard km op Nederlands grondgebied afgelegd. Dat kwam neer op gemiddeld ongeveer 30 km reizen met een totale reisduur van gemiddeld 1 uur en 10 minuten per persoon per dag.
- We legden in 2023 circa 8% meer afstand af dan in 2022, maar 8% minder dan in 2019 (vóór de COVID-19-pandemie).

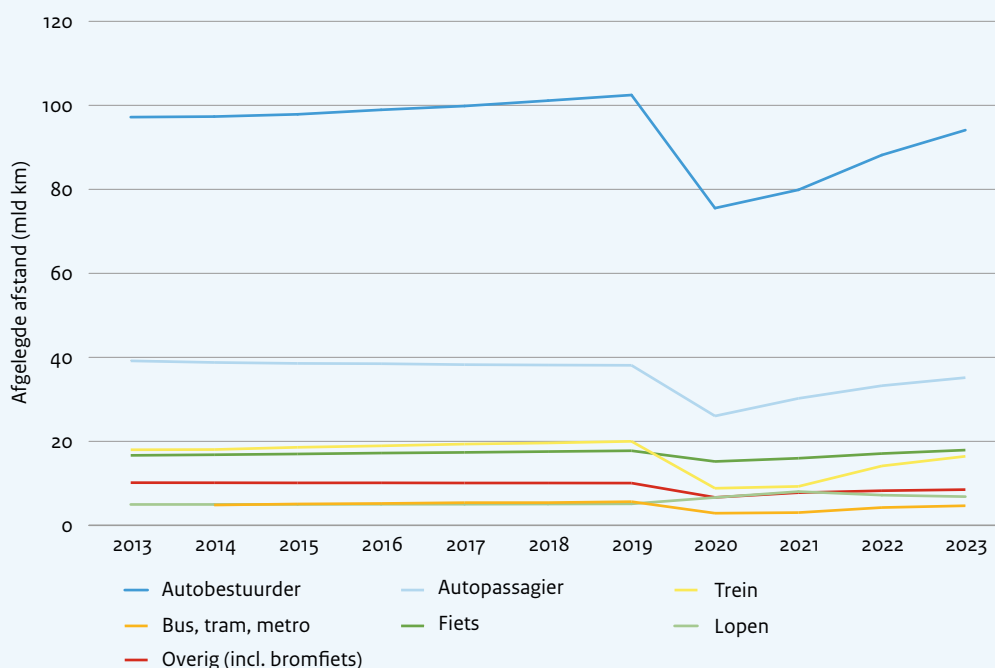
Voor welke reismotieven gingen we op pad?

- Ongeveer 40% van de afstand in Nederland legden we in 2023 af voor vrijetijds-doeleinden en ongeveer 25% voor woon-werkdoeleinden. De overige 35% legden we af voor onderwijs, winkelen of overige motieven.
- Sinds 2019 ligt met name de totale afstand die we aflegden voor woon-werk- en onderwijsdoeleinden op een lager niveau.
- We zien dat er meer wordt thuisgewerkt (circa 43% van de werkenden werkte in 2023 minstens 1 uur per week thuis, waar dat in 2013 nog circa 30% was).

Met welke vervoerwijzen reisden we?

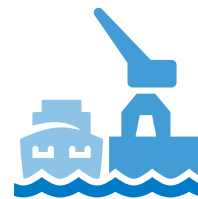
- Ongeveer 70% van de afstanden die we in 2023 op Nederlands grondgebied aflegden ging per auto, als passagier of bestuurder. Ongeveer 13% legden we af in het openbaar vervoer en ongeveer 10% op de fiets. Het overige deel legden we te voet af (≈4%) of met overige vervoerwijzen (≈4%). Figuur S1 laat de ontwikkeling van de afgelegde afstand per vervoerwijze op Nederlands grondgebied zien.
- Nederlanders (van 6 jaar en ouder) legden in 2023 op Nederlands grondgebied per persoon gemiddeld 5.590 km af als autobestuurder en 2.090 km als autopassagier. Hiermee is zowel de afgelegde afstand per autobestuurder als per autopassagier nog 8% lager dan in 2019.
- Per persoon fietsten Nederlanders (6 jaar en ouder) op Nederlands grondgebied in 2023 gemiddeld 1.065 km. Het aandeel van de e-fiets in de afgelegde afstand groeide de afgelopen jaren sterk: van 6% van de totale afstand die we fietsten in 2013 tot 38% in 2023.
- In 2023 legden Nederlanders (6 jaar en ouder) gemiddeld 405 km per persoon te voet af op Nederlands grondgebied. Die afstand was jarenlang ongeveer hetzelfde, maar ligt sinds corona op een duidelijk hoger niveau (+33% ten opzichte van 2019).
- Per inwoner (4 jaar en ouder) van Nederland werd in 2023 op Nederlands grondgebied gemiddeld 950 km per trein afgelegd en ongeveer 270 km per bus, tram of metro (btm). De afgelegde afstand per trein en btm was in 2023 nog duidelijk lager dan vóór de coronapandemie (respectievelijk -18% en -17% ten opzichte van 2019).
- Nederlanders (alle leeftijden) legden in 2023 13% meer afstand per vliegtuig af dan in 2022, maar 6% minder dan in 2019. Het aantal vliegbewegingen lag in 2023 ongeveer 16% hoger dan in 2022, en nog 12% onder het niveau van 2019.

Figuur S1 Ontwikkeling afgelegde afstand van inwoners van Nederland op Nederlands grondgebied naar vervoerwijze, 2013-2023



Bronnen: Autobestuurder, autopassagier, fiets, lopen en overig: CBS-trendmodel (Boonstra en Van den Brakel, 2024); Trein: NS; Bus, tram, metro: CROW-KpVV (reeks op basis van ov-chipkaart vanaf 2014 beschikbaar)

Goederenvervoer



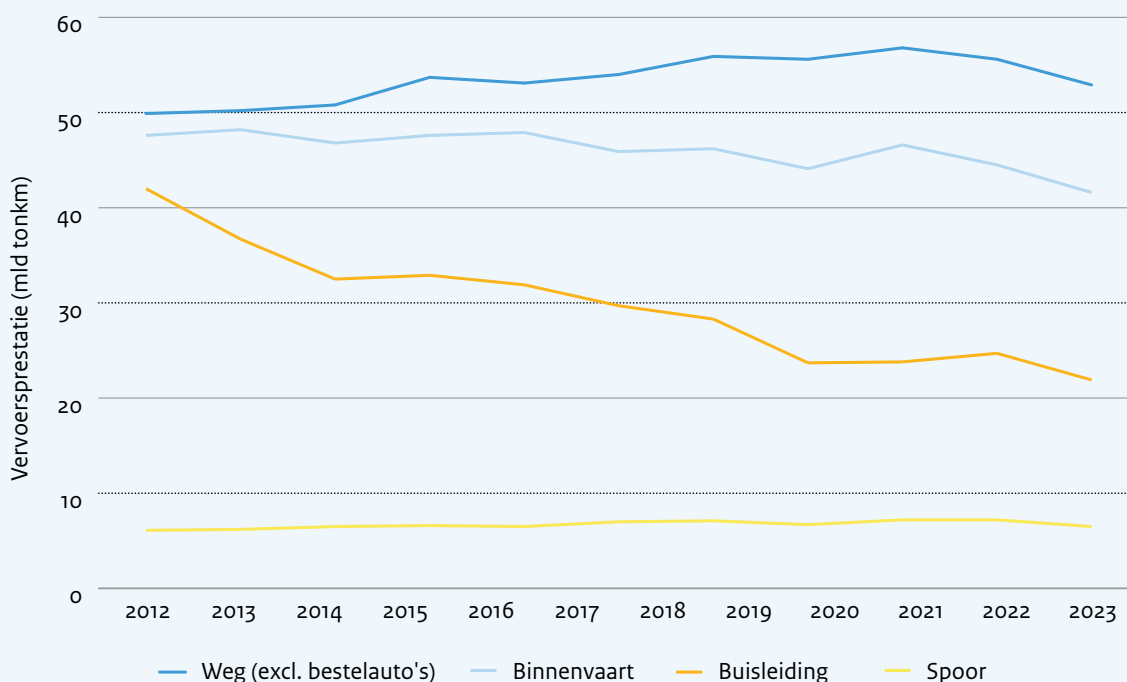
Wat was de omvang van het goederenvervoer?

- In 2023 werd op Nederlands grondgebied ongeveer 2 miljard ton goederen vervoerd.
- Met de verschillende modaliteiten in het goederenvervoer werd, gemeten in tonnen en tonkm, in 2023 minder vervoerd dan in 2022 en in totaal ook minder dan in 2013 (figuur S2).

Welke modaliteiten werden gebruikt om goederen mee te vervoeren?

- Het wegvervoer nam in 2023 op Nederlands grondgebied het grootste deel van de vervoersprestatie (in tonkm) in het goederenvervoer voor zijn rekening (met een aandeel van circa 43%). De vervoersprestatie van het wegvervoer was in 2023 lager dan in 2022, maar wel hoger dan in 2013 (toen had wegvervoer een aandeel van circa 35%).
- Ook via het spoor werd in 2023 minder vervoerd dan in 2022, maar wel iets meer dan in 2013. Het aandeel van spoorvervoer in de totale vervoersprestatie steeg van circa 4% in 2013 naar ruim 5% in 2023.
- Via de binnenvaart en per buisleiding werd in 2023 op Nederlands grondgebied minder vervoerd dan in 2022, maar ook minder dan in 2013. Ondanks de daling is het aandeel van de binnenvaart in de vervoersprestatie wel iets toegenomen van bijna 30% in 2013 naar ruim 31% in 2023. Het aandeel van het vervoer per buisleiding is afgenomen van ruim 31% in 2013 naar minder dan 20% in 2023.
- Op Nederlandse zeehavens werd in 2023 583 miljoen ton overgeslagen, in 2022 was dat nog 630 miljoen ton. De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens nam af van 1,5 (2022) naar 1,4 miljoen ton (2023) (niet in figuur).

Figuur S2 Vervoersprestatie per modaliteit op Nederlands grondgebied, 2013-2023



Bron: 'Goederenvervoer; vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland': CBS

Bereikbaarheid



Hoe heeft de bereikbaarheid van banen zich ontwikkeld?

- De bereikbaarheid van banen (gemeten in het totaal aantal banen dat binnen een redelijke reistijd te bereiken is) is in de periode 2010-2022 gemiddeld gezien in Nederland verbeterd. Voor 2023 zijn hiervoor geen gegevens¹.

Wat was de ontwikkeling in de omvang van het wegverkeer?

- Tussen 2022 en 2023 nam het wegverkeer op hoofdwegen met circa 3% toe, tot ongeveer 69 miljard km afstand afgelegd met voertuigen. Het reistijdverlies steeg in die periode met 25% tot ongeveer 62 miljoen uur. Beide, de omvang van het wegverkeer en het reistijdverlies, bleven in 2023 onder het niveau van 2019 (vóór de COVID-19-pandemie).
- In 2023 was de vrijdag net als in de jaren daarvoor de dag van de week met het meeste verkeer; naast woon-werkverkeer is er dan ook relatief veel recreatief verkeer. De dinsdag was de dag van de week met het meeste reistijdverlies op hoofdwegen; het jaar ervoor was dit de donderdag.

Wat was de omvang van het treinverkeer?

- Terwijl de afstand die reizigers aflegden per openbaar vervoer (ov) tussen 2022 en 2023 toenam, daalde de door treinen afgelegde afstand in diezelfde periode licht (≈-3%).
- De vertraging per trein nam in 2023 iets toe tot gemiddeld 2 minuten per treinreiziger per reis (op het hoofdrailnet, bij een vergelijking tussen belofde en gerealiseerde tijden).



¹ Deze indicator is dit jaar niet ge-updated omdat de hiervoor benodigde data niet volledig beschikbaar waren.

Verkeersveiligheid & leefomgeving



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

- In 2023 werden er in totaal 684 verkeersdoden geteld, een lichte daling ten opzichte van 2022 (-8%). Over de periode 2013-2023 is er sprake van een licht stijgende trend in het totaal aantal verkeersdoden. De ontwikkeling verschilt per modaliteit. Het aantal fietsdoden is ten opzichte van 2013 met 47% 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 zien².

Wat waren effecten op de leefomgeving?

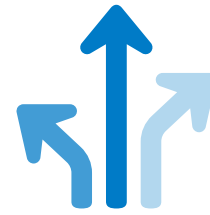
- Mobiele bronnen stootten in 2023 in Nederland 30,6 Mt CO₂-eq broeikasgassen uit (volgens de IPCC-methode). Een groot deel van de via deze methode gemeten emissies³ (25,7 Mt CO₂-eq) kwam van het wegverkeer.
- De broeikasgasemissies van het wegverkeer namen ten opzichte van 2022 (toen er gedeeltelijk nog coronamaatregelen van kracht waren) licht toe; wel lagen ze in 2023 ongeveer 16% lager dan in 2013.
- In 2023 veroorzaakte het wegverkeer 6% minder uitstoot van NO_x en 6% minder uitstoot van verbrandingsfijnstof (PM10-verbranding) dan in 2022, als gevolg van het gemiddeld schoner worden van voertuigmotoren. Wel was er als gevolg van een grotere omvang van het wegverkeer (en dus meer slijtage van banden, remmen en wegdek) 3% meer slijtagefijnstof (PM10-slijtage) dan in 2022.



² Dit betreft een trend tot en met 2022; gegevens voor 2023 waren op dit moment nog niet beschikbaar, maar worden later dit jaar [hier](#) door SWOV gepubliceerd.

³ 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 en bestemming binnen Nederland betreffen; bij luchtvaart gaat het bovendien alleen om de emissies tijdens stijgen en landen.

Toekomstbeeld



Welke mobiliteitsontwikkelingen kunnen we verwachten?

We schatten toekomstige mobiliteitsontwikkelingen in, zowel voor de korte (tot en met 2025) als voor de middellange (2029) termijn. Het huidige, vastgestelde beleid is hierbij uitgangspunt. Voor het wegverkeer en ov werken we bovendien meerdere scenario's uit. Aannames die gunstig zijn voor een groei van mobiliteit (zoals economische groei en bevolkingsgroei) zijn hier gegroepeerd in het meer-scenario, de voor mobiliteitsgroei minder gunstige aannames in het minder-scenario. Het basis-scenario bevindt zich globaal in het midden. Voor luchtvaart, goederenvervoer en fiets ramen we alleen het basis-scenario⁴. Tabel S1 presenteert de middellangetermijn schattingen.

- **Wegverkeer:** In alle scenario's is de afgelegde afstand van het wegverkeer in 2029 groter dan in 2023. In het minder-scenario is dit naar verwachting +6%, in het basis-scenario +9% en in het meer-scenario +12%. Voor zowel personen- als vrachtverkeer wordt een toename in afgelegde afstand verwacht. Ook het reistijdverlies komt in alle scenario's in 2029 boven het niveau van 2023 uit.
- **OV:** Voor de trein wordt in alle scenario's een groei verwacht in 2029 ten opzichte van 2023. In het basis-scenario leggen reizigers in 2029 naar verwachting 22% meer afstand af dan in 2023. In het minder-scenario is dit +11% en in het meer-scenario +29%. Voor bus, tram en metro (btm) verwachten we dat reizigers in het basis-scenario in 2029 bijna 14% meer afstand afleggen dan in 2023. In het minder-scenario is dat +4% en in het meer-scenario +25%.
- **Fiets:** We verwachten dat het fietsgebruik (gemeten in de totaal per fiets afgelegde afstand) in 2029 11% hoger is dan in 2023. Het gebruik van de elektrische fiets neemt in die periode naar verwachting toe met ongeveer 40%. Het gebruik van de gewone fiets neemt in die periode naar verwachting met ongeveer 7% af.
- **Luchtvaart:** Het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens stijgt in 2029 naar verwachting naar 86 miljoen, dit is 21% meer dan in 2023⁵.
- **Goederenvervoer:** We verwachten dat de omvang van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied in de periode 2023-2029 met circa 4% groeit. De vervoersprestaties van het spoorgoederenvervoer, het wegvervoer en de binnenvaart groeien naar verwachting met respectievelijk 10%, 4% en 2%. Dat de binnenvaart weinig groeit heeft te maken met het minder belangrijk worden van droge bulk (kolen, ertsen, zand), die veel met binnenvaartschepen wordt vervoerd. Het aandeel van containers in de te vervoeren goederen stijgt en daarin is spoorvervoer een belangrijkere speler.

⁴ De ramingen voor luchtvaart en goederenvervoer zijn gebaseerd op respectievelijk AEOLUS en BASGOED waarvoor slechts één run beschikbaar is. Voor fiets bleek de variatie tussen scenario's beperkt. Daarom presenteren we voor deze vervoerwijzen alleen een basis-scenario.

⁵ In de raming is geen rekening gehouden met een verlaging van het plafond van 50000 vluchten op Schiphol. Als het plafond wel verlaagd wordt zal dat consequenties hebben voor het aantal passagiers, maar ook voor de bezetting per vlucht.

Tabel S1 Verwachte toekomstontwikkeling per scenario (2023-2029)

		Scenario 2029 t.o.v. 2023		
		Minder	Basis	Meer
Wegverkeer hoofdwegennet	Afgelegde afstand (voertuigkm)	+6%	+9%	+12%
Reistijdverlies hoofdwegennet	Tijd (uur)	+2%	+16%	+32%
Trein	Afgelegde afstand (reizigerskm)	+12%	+22%	+29%
BTM	Afgelegde afstand (reizigerskm)	+4%	+14%	+25%
Fiets	Afgelegde afstand (km)	NA	+11%	NA
Luchtvaart	Reizigersbewegingen (aantal)	NA	+21%	NA
Goederenvervoer	Afgelegde afstand (tonkm)	NA	+4%	NA



Meer informatie over deze thema's is te vinden in het hoofddocument
Kerncijfers Mobiliteit 2024