Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Kerncijfers Mobiliteit 2018

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

Leeswijzer 3

Kerncijfers Mobiliteit 2018 4

- Personenmobiliteit 5
- Goederenvervoer 5
- Bereikbaarheid 6
- Verkeersveiligheid 6
- Milieu 6

Toelichting Personenvervoer 7

Toelichting Goederenvervoer 8

Toelichting Bereikbaarheid 10

Toelichting verkeersveiligheid en milieu 11

Toekomstbeeld 2018-2023 12

Reistijdverlies loopt de komende jaren fors op bij gestage toename wegverkeer 13

Steeds meer reizigerskilometers met het spoor 15

Voortgaande groei luchtvaart 16

Goederenvervoer groeit ondanks toenemende onzekerheden 18

Leeswijzer
van Mobiliteitsbeeld naar Kerncijfers Mobiliteit in 2018

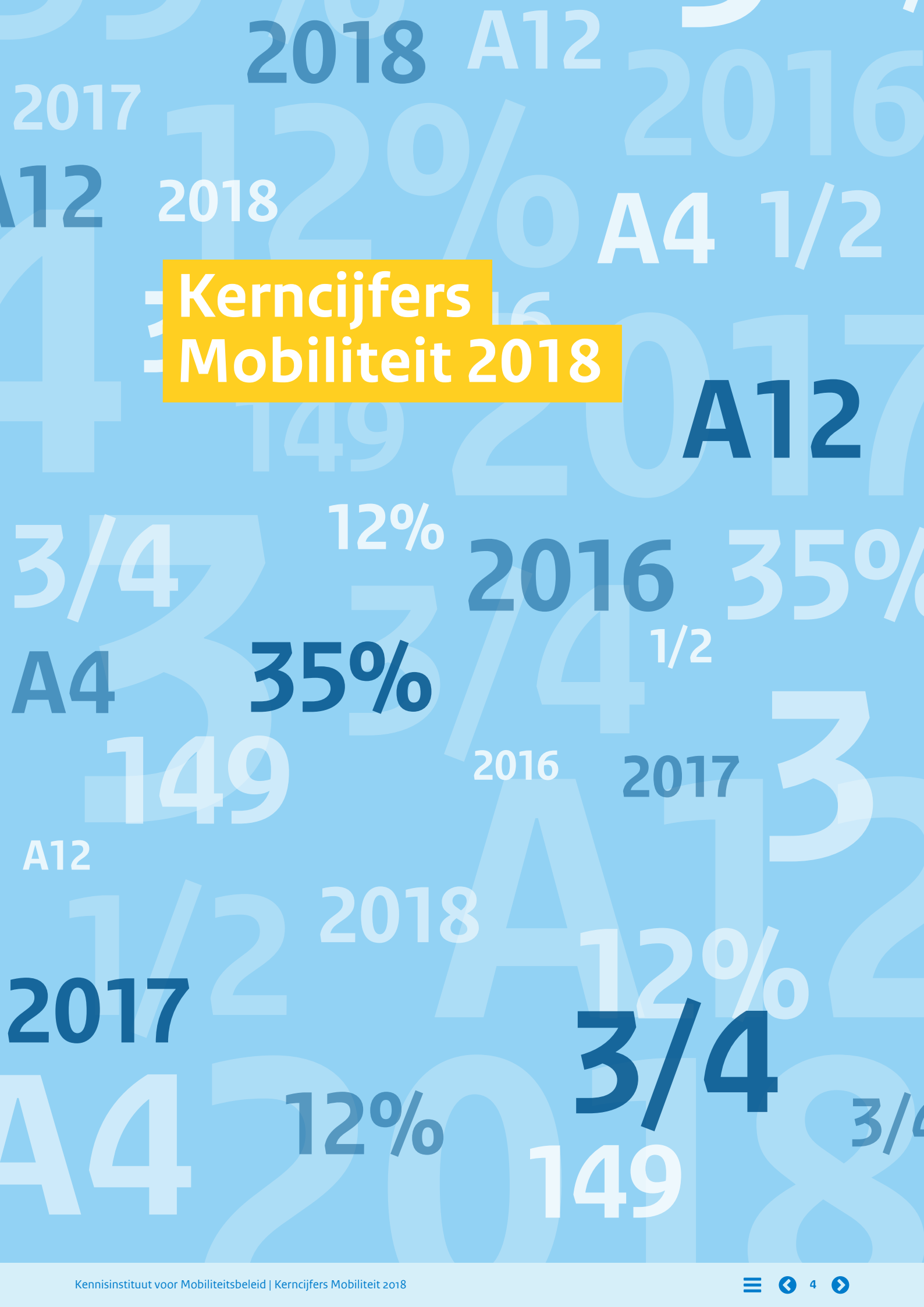
Ook dit jaar zet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) belangrijke ontwikkelingen rond de mobiliteit in Nederland op een rij. Dit jaar met de Kerncijfers Mobiliteit, die ook altijd het hart vormen van het Mobiliteitsbeeld. De reeksen uit het meest recente Mobiliteitsbeeld zijn aangevuld met de meest actuele cijfers op het gebied van de mobiliteit in 2017.

Cijfers die laten zien hoe het autoverkeer groeit. Hoe het gebruik van het openbaar vervoer en de luchtvaart zich ontwikkelt. Of mensen meer zijn gaan lopen of fietsen. Of er meer of minder last is van files en verkeersdrukte. Welke ontwikkelingen spelen in het goederenvervoer. De Kerncijfers Mobiliteit 2018 geven hierbij een korte toelichting op de thema's personenvervoer, goederenvervoer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu, en een schets van de te verwachten mobiliteit op de middellange termijn: 2018-2023.

De publicatie Kerncijfers Mobiliteit 2018 is compacter dan het Mobiliteitsbeeld in voorgaande jaren. Het uitgebreide Mobiliteitsbeeld, zoals u dat gewend was, verschijnt vanaf nu om het jaar. In de tussenliggende jaren geven de Kerncijfers Mobiliteit een overzicht van de actuele cijfers en het nieuwste inzicht in de verwachte ontwikkelingen op middellange termijn. Voor een beschrijving van de methodieken en de gebruikte datareeksen staat er een bijlage op onze website. Voor een verdieping en verklaring van de cijfers maakt u gebruik van het Mobiliteitsbeeld 2017.

In 2019 verschijnt weer een volledig Mobiliteitsbeeld. Daarin zullen we de ontwikkelingen niet alleen schetsen in cijfers, maar ook verklaren.

Kerncijfers Mobiliteit 2018



Personenmobiliteit	Bron	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017[4]
Aantal personenauto's (miljoen)[1]	CBS	7,0	7,6	7,7	7,9	7,9	7,9	8,0	8,1	8,2
Mobiliteit in Nederland (miljard reizigerskilometers)[2]	MON/OViN	182,5	183,5	185,5	185,5	185,5	186,0	186,5	188,0	188,5
Autobestuurder[2]	MON/OViN	91,5	94,5	96,5	96,5	96,0	97,0	97,0	97,5	98,0
Autopassagier[2]	MON/OViN	45,5	42,0	41,5	41,5	41,0	40,5	40,5	40,5	40,0
Openbaar vervoer[2-3]	MON/OViN	22,5	23,0	23,0	23,5	23,5	23,5	24,0	24,5	25,0
Fiets[2]	MON/OViN	14,0	14,5	15,0	15,0	15,0	15,0	15,5	15,5	15,5
Bromfiets[2]	MON/OViN	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Lopen[2]	MON/OViN	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	4,0	4,0	4,0	4,0
Overig[2]	MON/OViN	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Trein[3]	NS, KpVV, schatting KiM	15,2	17,1	17,6	17,9	18,0	18,1	18,5	18,9	*19,1*
Bus, tram, metro[3, 5]	CROW/KpVV	-	6,7	7,0	-	-	5,2	5,4	5,5	NNB[6]
Luchtvaart (miljoen passagiersbewegingen op Nederlandse luchthavens)	CBS	46,5	48,6	53,9	55,7	58,0	60,9	64,6	70,3	76,2
Luchtvaart (miljard reizigers-kilometer Nederlanders)	Schiphol[9]/ CBS/ KiM	56,2	61,6	65,5	67,3	67,7	73,2	74,5	80,7	87,1

Goederenvervoer	Bron	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015[4]	2016[4]	2017[4]
Goederenvervoer op Nederlands grondgebied (miljard tonkilometer)	CBS/KiM	122,3	118,6	121,1	120,5	125,1	126,5	*126,8*	*130,7*	*130,8*
Weg (exclusief bestelauto's)	CBS/KiM	58,7	54,1	54,8	52,8	56,2	56,8	*57,2*	*60,3*	*60,4*
Binnenvaart	CBS	43,1	46,6	47,3	47,5	48,6	49,4	*48,5*	*48,8*	*49,0*
Spoor	CBS	5,9	5,9	6,4	6,1	6,1	6,2	*6,5*	*6,6*	*6,5*
Pijpleiding	CBS/KiM	14,6	12,0	12,6	14,1	14,3	14,1	*14,5*	*14,9*	*15,0*
Goederenvervoer op Nederlands grondgebied (miljoen ton)	CBS	1717,0	1807,6	1830,0	1824,1	1834,5	1867,1	*1886,2*	*1918,4*	*1948,4*
waarvan overslag luchtvracht	CBS	1,5	1,6	1,6	1,5	1,6	1,7	*1,7*	*1,7*	*1,8*
waarvan overslag zeevracht	Haven-bedrijven	486,7	568,0	577,5	584,7	579,2	588,9	*610,3*	*607,0*	*617,5*

Bereikbaarheid	Bron	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017[4]
Wegverkeer hoofdwegennet (miljard voertuigkilometers)	RWS-WVL	60,4	62,8	64,8	64,5	65,0	66,3	67,8	69,9	71,1
Verliestijd files en vertragingen hoofdwegennet (index 2010=100)	KiM	85	100	82	70	65	69	85	93	*96*
Reistijd op hoofdwegennet (index 2010=100)	KiM	96	100	101	100	100	103	108	111	*112*
Onbetrouwbaarheid reistijd op hoofdwegennet (index 2010=100)	KiM	93	100	84	77	74	78	92	99	*105*

Verkeersveiligheid	Bron	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verkeersdoden (aantal)	CBS/RWS-WVL	817	640	661	650	570	570	621	629	613
Ernstig gewonden (aantal)[6]	SWOV	16.000	19.100	19.700	19.500	18.800	20.700	21.300	21.400	NNB

Milieu[1]	Bron	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017[4]
Wegverkeer totaal (miljard voertuigkilometers)	CBS	128,3	132,4	132,8	132,4	131,8	132,2	*134,1*	*137,7*	*140,8*
Uitstoot CO_2 wegverkeer (IPCC) (miljard kilo)	CBS	33,8	32,9	32,9	31,4	30,6	28,4	28,8	29,0	*29,7*
Uitstoot NO_x wegverkeer (miljoen kilo)	CBS	130,6	107,1	101,9	95,7	88,4	81,7	77,7	74,2	*70,3*
Uitstoot PM10[7] wegverkeer (miljoen kilo)	CBS	8,6	6,5	6,1	5,6	5,2	4,8	4,6	4,6	*4,2*
Uitstoot NMVOS[8] wegverkeer (miljoen kilo)	CBS	39,6	32,0	30,9	29,5	28,5	27,1	26,4	26,2	*26,0*

De cijfers in de kerncijfertabel hebben betrekking op het Nederlandse grondgebied, met uitzondering van de reizigerskilometers bij luchtvaart.

1 Stand op 1 januari van het betreffende jaar.

2 Omdat het om een steekproef gaat, heeft de omvang van het jaarlijkse mobiliteitscijfer een statistische onzekerheid. Deze onzekerheid is de afgelopen 15 jaar gestaag toegenomen doordat de steekproefgrootte van de dataverzameling (MON/OViN) afnam. De cijfers geven een trend weer en geen hard cijfer van jaar tot jaar. Het KiM heeft op basis van de laatste cijfers (inclusief een herziening van de OViN-bestanden van 2010 tot en met 2012) de mobiliteitsontwikkelingen en -trends opnieuw vastgesteld. Er treden verschillen op met de mobiliteitsgegevens zoals die door het CBS zijn gepresenteerd op http://cbs.statline.nl. Voor meer informatie over aard en omvang van deze verschillen, zie webbijlage Kerncijfers Mobiliteit 2018, Personenvervoer: data Onderzoek Verplaatsingen in Nederland.

3 Het totaalcijfer voor 'openbaar vervoer' is niet gelijk aan de som van de cijfers voor 'trein' en 'bus, tram, metro'. Dit komt doordat de databronnen niet dezelfde zijn. Voor de uitsplitsing van de totale mobiliteit gebruikt het KiM het MON/OViN, de enige bron die uniform meet over alle vervoerwijzen en dan optelbaar is tot 100. Voor analyses binnen de ov-markt gebruikt het KiM de andere databronnen, omdat die voor dat doel nauwkeuriger zijn.

4 Cursief: voorlopige cijfers.

5 Voor 2012 en 2013 geen data beschikbaar.

6 Data voor 2017 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van deze Kerncijfers Mobiliteit.

7 PM10 = zwevende deeltjes kleiner dan 10 micrometer. Het betreft zowel verbrandingsdeeltjes als slijtagedeeltjes van banden, remmen en wegdek.

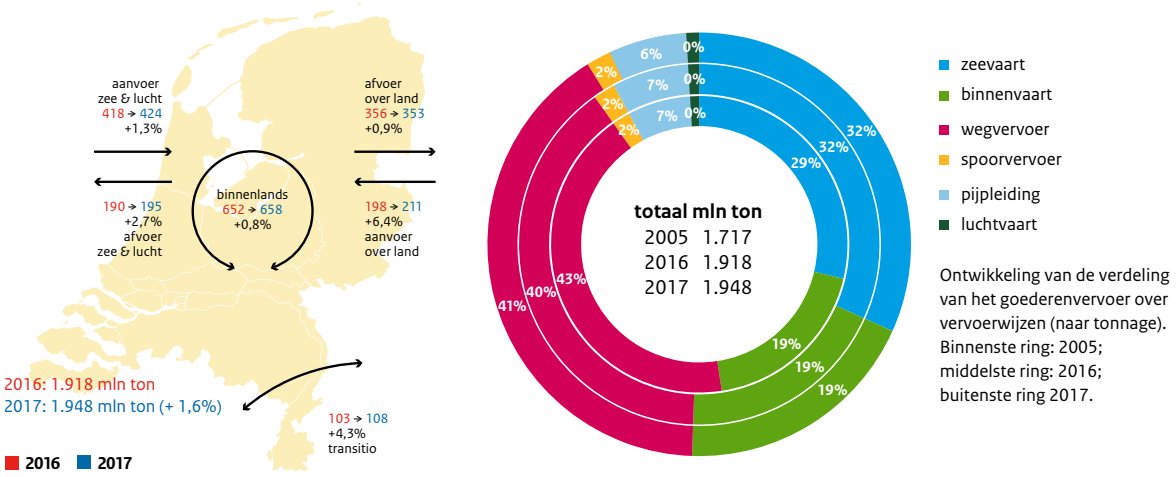
8 NMVOS = niet-methaan vluchtige organische stoffen.

9 Berekeningen op basis van data Continu Onderzoek Schiphol 2017.

Toelichting Personenvervoer

- In 2017 heeft het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer (ov) zich ontwikkeld in lijn met de langjarige trends vanaf 2005.
- De aandelen van de verschillende vervoerwijzen in de totale mobiliteit zijn daarmee nagenoeg gelijk gebleven.
- De groei van het aantal als autobestuurder afgelegde reizigerskilometers blijft ook in 2017 bescheiden. Dit is in lijn met de ontwikkeling sinds 2012 van gemiddeld een kwart procent groei per jaar.
- Na 2011 stabiliseert het totale autogebruik (als bestuurder en als passagier): de nog aanwezige toename van reizigerskilometers bij autobestuurders is even groot als de afname bij autopassagiers.
- Het treingebruik bij NS bedroeg in 2017 ruim 18 miljard reizigerskilometers. Dit is een toename van 150 miljoen (0,8 procent) ten opzichte van 2016. Voorlopig zijn geen cijfers bekend over het treingebruik bij de andere personenvervoerders. Het KiM neemt aan dat het groeipercentage bij deze vervoerders gelijk is aan dat bij NS. Het totale treingebruik in 2017 komt daarmee op ruim 19 miljard reizigerskilometers.
- Van alle afgelegde fietskilometers gaat 18 procent per e-fiets. Hoewel het merendeel van de e-fietskilometers wordt afgelegd door 65-plussers, neemt het e-fietsgebruik vooral toe onder Nederlanders jonger dan 65 jaar.
- In 2017 groeide de luchtvaart van en naar Nederland opnieuw sterk. Alle Nederlandse luchthavens tezamen hebben in 2017 76,2 miljoen passagiers verwerkt. Daarvan waren er 68,4 miljoen op Schiphol, het tot op heden grootste aantal passagiers in een jaar aldaar.

Toelichting Goederenvervoer



Ontwikkeling van de verdeling van het goederenvervoer over vervoerwijzen (naar tonnage). Binnenste ring: 2005; middelste ring: 2016; buitenste ring 2017.

- Het goederenvervoer groeide in 2017 met 1,6 procent tot 1,95 miljard ton, de hoogste waarde ooit.
- In 2017 nam vooral het internationale vervoer toe. Opvallend is dat de internationale afvoer over land afnam met 0,9 procent, van 356 miljoen ton in 2016 naar 353 miljoen ton in 2017. Deze afname komt door de daling van de afvoer per spoor (minder doorvoer van steenkolen) en per pijpleiding (minder uitvoer van aardgas).
- Daarnaast valt in 2017 op dat de internationale aanvoer over land toenam met 6,4 procent. De internationale aanvoer nam bij alle vervoerwijzen toe.
- De aandelen van de verschillende vervoerwijzen zijn in 2017 nauwelijks veranderd. Ten opzichte van 2005 nam het aandeel wegvervoer af en het aandeel zeevaart toe.
- De totale overslag van goederen, gemeten in tonnen in de Nederlandse zeehavens, steeg in 2017 van 607 naar 617 miljoen ton. Dit is in lijn met de langjarige trend. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens in de overslag in de Hamburg-Le Havre range is iets gedaald, namelijk van 47,9 procent in 2016 naar 47,5 procent in 2017.
- De overslag van containers in Rotterdam steeg in 2017 naar een nieuw record, namelijk van 12,4 naar 13,7 miljoen twenty feet equivalent units (TEU). Het aandeel van Rotterdam in de Hamburg-Le Havre range ligt boven de 31 procent.

- In het achterlandvervoer van containers liet het zee-zeevervoer in 2017 een sterke groei zien tot 4,9 van de 13,7 miljoen TEU die in Rotterdam werden overgeslagen. Het containervervoer over weg, spoor en binnenvaart van en naar Rotterdam nam eveneens toe, namelijk van 8,3 miljoen naar 8,8 miljoen TEU.

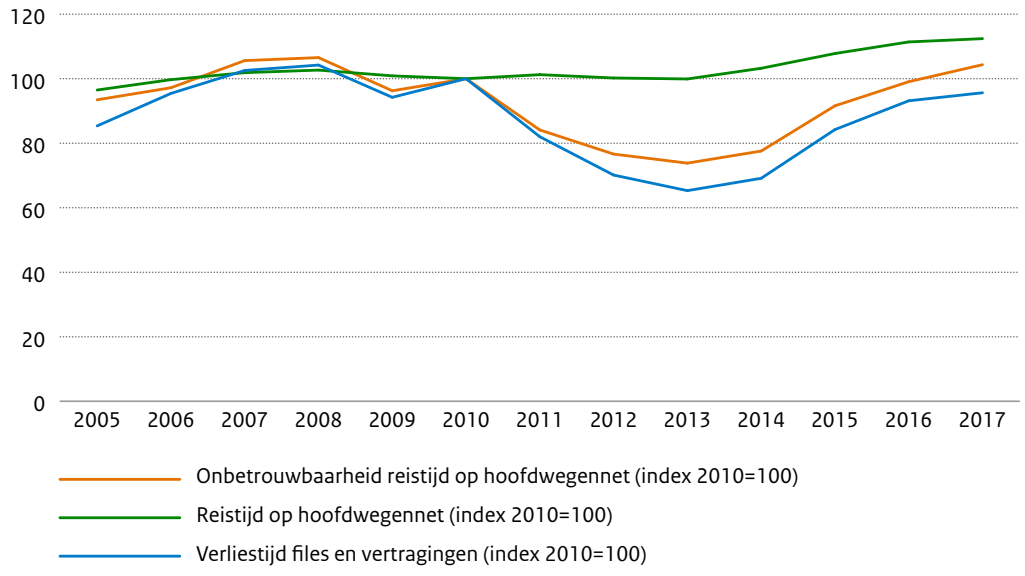
- De luchtvracht groeide in 2017 net als in voorgaande jaren naar een historisch hoogtepunt, van nu 1,8 miljoen ton.

Toelichting Bereikbaarheid

- Het reistijdverlies op het hoofdwegennet nam in 2017 toe met 3,2 procent ten opzichte van 2016, terwijl de verkeersomvang op het hoofdwegennet toenam met 1,7 procent. Het reistijdverlies blijft hiermee in 2017 nog 7,7 procent onder het niveau van 2008, het historisch hoogtepunt (indexcijfer 104 indien 2010 =100). Opvallend hierbij is dat het hoofdwegennet nu 12 procent meer verkeer verwerkt dan in 2008.

- De totale reistijd op het hoofdwegennet (het totaal aantal uren dat voertuigen zich daar op de weg bevonden) is iets toegenomen ten opzichte van 2016 (0,9 procent). De onbetrouwbaarheid nam in 2017 toe met 6,1 procent ten opzichte van 2016.

Ontwikkeling VVU, reistijd, onbetrouwbaarheid (index 2010=100)



- Sinds 2008 neemt de nabijheid van wonen en werken toe doordat de bevolking zich concentreert in de Randstad, en hierbinnen in de centrale steden. Een belangrijk deel van deze groei vond plaats aan de stadsranden, wat de nabijheid enigszins tempert. Over de langere periode 2005-2016 is de nabijheid van wonen en werken toegenomen met ongeveer 3 procent (bron: *Monitor Infrastructuur en Ruimte;* PBL, 2018).

Toelichting verkeers-veiligheid en milieu

- Het aantal verkeersdoden is gedaald van 629 in 2016 naar 613 in 2017. Het aantal ernstig gewonden in het verkeer is in 2016 licht gestegen, maar deze stijging was minder sterk dan in de voorgaande jaren. Voor 2017 zijn nog geen gegevens over het aantal ernstig gewonden bekend.

- Volgens de (internationaal erkende) rekenmethode van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) zijn de CO_2-emissies van het wegverkeer in 2017 licht gestegen ten opzichte van 2016 (+2 procent). Het gaat om voorlopige cijfers. De stijging betreft de emissies van fossiele wegbrandstof die op Nederlands grondgebied wordt getankt, ongeacht waar de brandstof wordt verreden.

- Een andere methode kijkt naar de feitelijke CO_2-emissies van wegvoertuigen die op Nederlands grondgebied rijden. Dit is een betere maat voor de vervoersprestatie en samenstelling van het wagenpark dat op Nederlands grondgebied actief is. Volgens deze meetmethode zijn de CO_2-emissies van het wegverkeer in 2017 gestegen met 2 procent. Deze stijging komt vooral door een stijging van het aantal wegkilometers van benzinepersonenauto's (+3 procent in 2017 ten opzichte van 2016) terwijl hun efficiëntie (gemiddelde CO_2-uitstoot per kilometer) gelijk bleef. Ook steeg het aantal vrachtautokilometers (+2 procent) terwijl hun gemiddelde efficiëntie licht is verslechterd (+2 procent CO_2/km). Ook hier gaat het om voorlopige cijfers.

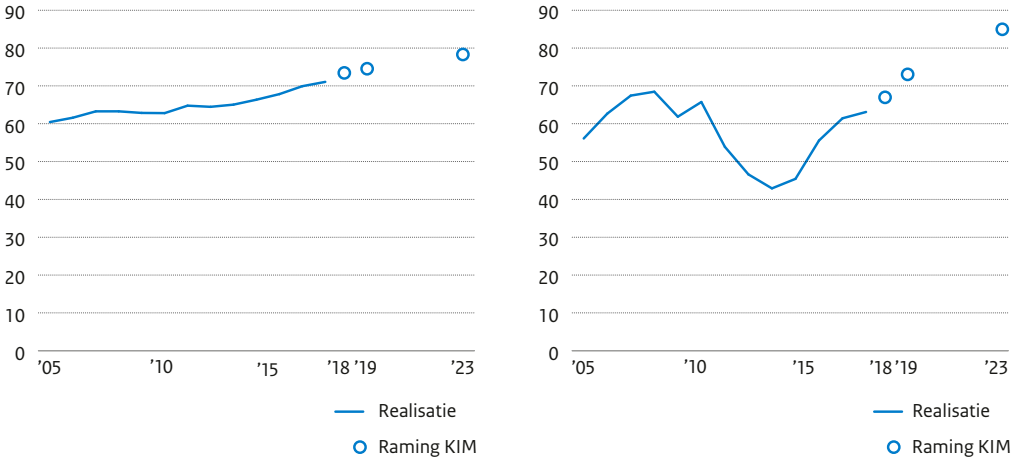
- In 2017 zette de daling van de uitstoot van NO_x en PM10 door het wegverkeer verder door. Deze daling komt bij beide stoffen vooral op het conto van schoner wordende vrachtwagens en bestelauto's. Hun gemiddelde uitstoot per gereden kilometer daalde aanzienlijk. Zo daalde de gemiddelde NO_x-uitstoot per kilometer tussen 2016 en 2017 bij vrachtwagens met 13 procent en bij bestelauto's met 6 procent.

Toekomstbeeld 2018 – 2023

- Reistijdverlies loopt de komende jaren fors op bij gestage groei wegverkeer.
- Steeds meer reizigerskilometers met het spoor.
- Voortgaande groei luchtvaart.
- Goederenvervoer groeit ondanks toenemende onzekerheden.



Reistijdverlies loopt de komende jaren fors op bij gestage toename wegverkeer



Ontwikkeling van het wegverkeer (in miljard voertuigkilometers: links) en van de congestie (in miljoen voertuigverliesuren: rechts) op het hoofdwegennet in de nabije toekomst. Bron: KiM/Rijkswaterstaat.

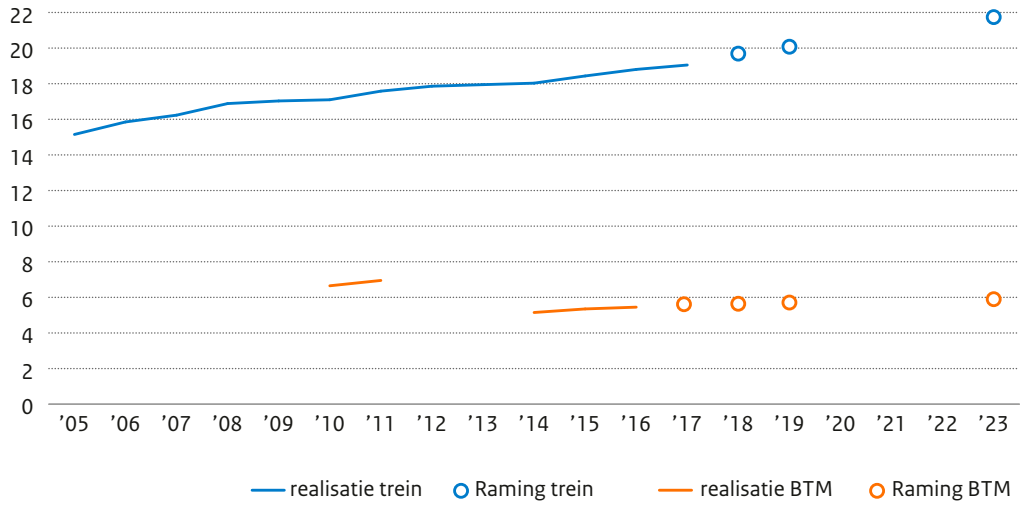
- In 2017 nam de congestie beperkt meer toe dan de groei van het wegverkeer op het hoofdwegennet. Het lijkt erop dat sinds maart 2018 de congestie weer sterker toeneemt dan het wegverkeer. Eind augustus 2018 ligt het verkeersvolume op het hoofdwegennet 1,4 procent en het congestieniveau 5,1 procent boven het niveau van eind 2017.

- Op basis van deze feitelijke ontwikkeling tot en met augustus 2018 raamt het KiM de totale toename van het wegverkeer in 2018 op 1,7 procent en die van de voertuigverliesuren op 7,3 procent. Het KiM verwacht voor 2019 een toename van de congestie met circa 7,0 procent.

- Volgens het CPB groeit de economie in 2018 met 2,8 procent en voor 2019 wordt een iets lagere economische groei verwacht van 2,6 procent. In 2018 wordt de verkeersgroei nog enigszins gedempt door een hogere brandstofprijs, maar de verwachting is dat de reële brandstofprijs vanaf 2019 weer daalt. Dit resulteert voor 2019 in een verwachte toename van het wegverkeer op het hoofdwegennet van 2,2 procent. Voor de periode 2020-2023 wordt voor dit verkeer een groei verwacht van gemiddeld 1,5 procent per jaar. In vergelijking met 2017 worden er in 2023 op het hoofdwegennet 10 procent meer voertuigkilometers afgelegd. Het totale wegverkeer groeit tussen 2017 en 2023 iets minder, en wel met 8 procent. Toelichting op deze methodiek en aannames is te vinden in de webbijlage Kerncijfers Mobiliteit 2018, Nadere toelichting data en methodiek bij Reistijdverlies loopt de komende jaren fors op bij gestage toename wegverkeer.

- Tot en met 2023 wordt de verwachte groei van het wegverkeer slechts voor een deel opgevangen door een uitbreiding van de wegcapaciteit. Het reistijdverlies kan hierdoor in totaal toenemen met 35 procent in vergelijking met 2017. Omdat de congestiecijfers behoorlijk kunnen fluctueren, kan de groei ook enkele procentpunten hoger of lager uitvallen.

Steeds meer reizigers-kilometers met het spoor



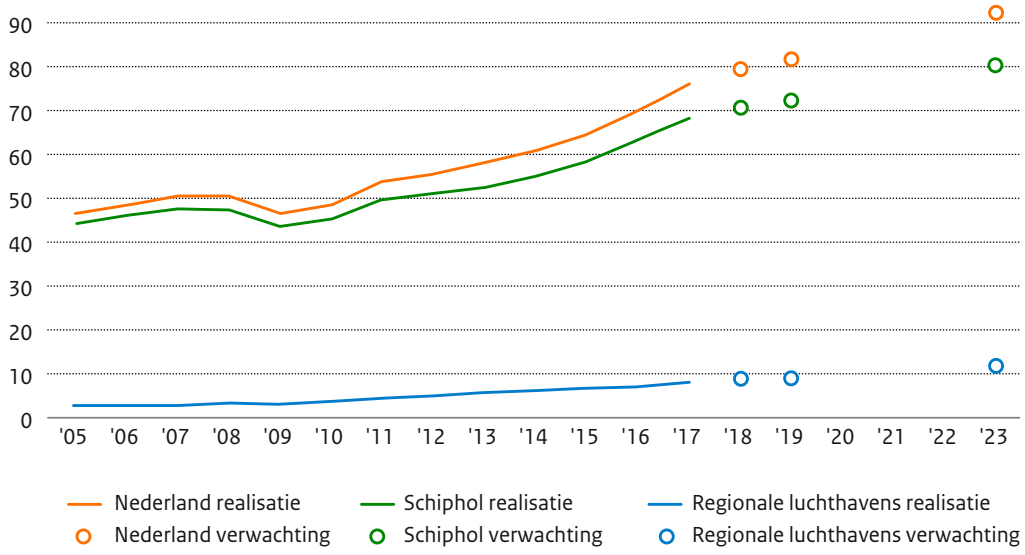
Ontwikkeling van het treingebruik en het gebruik van bus, tram, metro (BTM) in de nabije toekomst (in miljard reizigerskilometers). Bron: KiM.

- Het KiM verwacht dat de groei van het aantal treinreizigerskilometers van de laatste jaren ook in de komende jaren zal doorzetten, en wel met 14 procent tussen 2017 en 2023. Deze groei wordt vooral gedreven door de verwachting dat het treinproduct de komende jaren verder verbetert. Als de treinreiziger jaarlijks ¾ procent minder moeite en tijd (de gegeneraliseerde treinreiskosten) kwijt is aan zijn reis, dan neemt het aantal treinreizigerskilometers hierdoor naar verwachting jaarlijks toe met 1,1 procent. Hiernaast zorgen ook de bevolkings- en reële inkomensgroei ieder voor een groei van gemiddeld 0,4 procent per jaar. De toename van de congestie op het hoofdwegennet (HWN) draagt ook een klein beetje bij aan de groei van de treinreizigerskilometers.

- De dynamiek bij het openbaar vervoer met bus, tram en metro is kleiner dan die bij het spoor. Er is geen vastgesteld beleid met grootschalige kwaliteitsverbeteringen bij bus, tram en metro. Daardoor ramen wij de groei in reizigerskilometers tussen 2017 en 2023 op een toename van 6 procent. De groei van de bevolking en van het reële inkomen dragen ieder jaarlijks gemiddeld 0,5 procent bij aan de toename van de reizigerskilometers per bus, tram en metro.

- Deze middellangetermijnramingen voor het openbaar vervoer zijn opgesteld met behulp van elasticiteiten uit het Landelijk Model Systeem (LMS) voor een aantal belangrijke aandrijvers, zoals bevolking, inkomen, reistijd en -kosten alsmede de congestie op het hoofdwegennet. Een toelichting op deze methodiek en de aannames is te vinden in de webbijlage Kerncijfers Mobiliteit 2018, Nadere toelichting data en methodiek bij Steeds meer reizigerskilometers met het spoor.

Voortgaande groei luchtvaart



Verwachte ontwikkeling van het aantal passagiers (in miljarden reizigersbewegingen) op vliegvelden in Nederland, zonder rekening te houden met capaciteit beperkende maatregelen op Schiphol. Bron: KiM.

- De luchtvaart blijft groeien. Dit blijkt uit de cijfers over het aantal passagiers op de Nederlandse vliegvelden in de eerste acht maanden van 2018. De toename is in deze maanden fors, zowel op Europese als op intercontinentale relaties. Op basis hiervan schat het KiM de groei voor Schiphol over heel 2018 op 4 procent, zodat het aantal passagiersbewegingen eind 2018 meer dan 71 miljoen bedraagt. Voor 2018 verwacht het KiM voor het totaal van de regionale luchthavens een groei van 10 procent. Het totaal aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens komt daarmee in 2018 op bijna 80 miljoen.

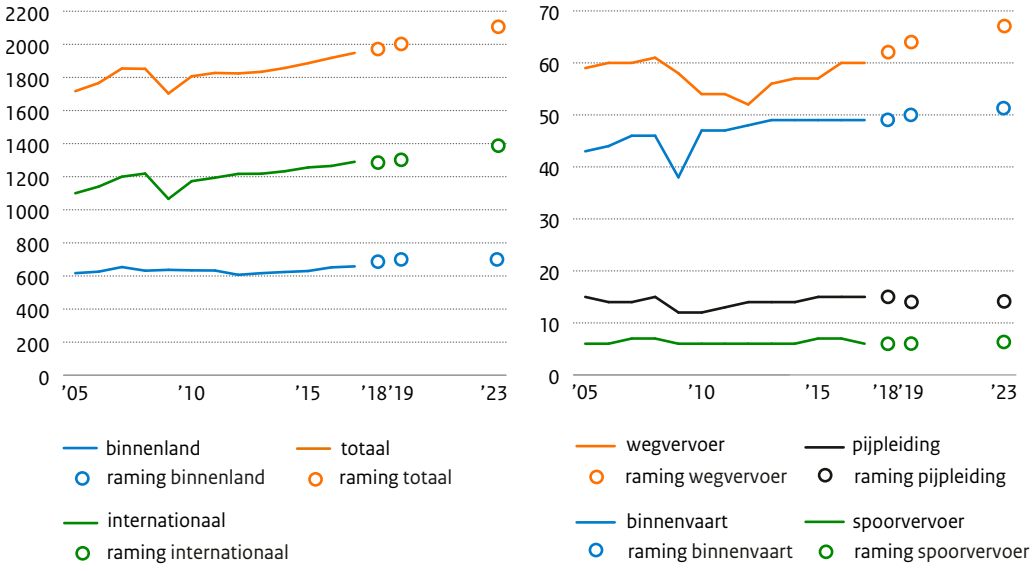
- Voor 2019 verwacht het KiM een toename van de passagiersbewegingen op Schiphol en op de regionale vliegvelden met 2,6 procent. Het totaal aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens stijgt hierdoor naar verwachting tot circa 82 miljoen.

- Het KiM verwacht voor 2023 een toename van de passagiersbewegingen tot bijna 81 miljoen op Schiphol en meer dan 92 miljoen voor geheel Nederland (zie webbijlage Kerncijfers Mobiliteit 2018, Methodiek toekomstige ontwikkeling luchtvaartpassagiers bij Voortgaande groei luchtvaart).

- De prognosemethodiek houdt geen rekening met het voor Schiphol vastgestelde beleid met een capaciteitsplafond. Het verwachte luchtverkeer op Schiphol stijgt naar verwachting tot boven het gestelde plafond. Wanneer dit precies gaat gebeuren, is onder meer afhankelijk van de grootte en bezetting van de ingezette vliegtuigen.

- Op Eindhoven is het aantal passagiers per vliegtuig de afgelopen jaren fors gestegen. Het aantal vluchten kon nog onder het capaciteitsplafond van 43.000 vluchten blijven. In de eerste helft van 2018 is het gemiddeld aantal passagiers per vliegtuig opgelopen tot bijna 170 tegenover 150 in 2015. Op Schiphol is het aantal passagiers per vlucht de afgelopen jaren toegenomen met gemiddeld 2 procent per jaar.

Goederenvervoer groeit ondanks toenemende onzekerheden



Ontwikkeling goederenvervoer (totaal vervoerd gewicht van weg, binnenvaart, spoor, pijpleiding, zeevaart en luchtvaart) per stroom (links, in miljoen ton) en per vervoerwijze (rechts, in miljard ladingtonkilometer) op Nederlands grondgebied. Bron: CBS/Panteia/ Significance/KiM.

- Voor de periode 2018-2023 verwacht het KiM voor het vervoerd gewicht in het binnenlands goederenvervoer een groei van gemiddeld 1,5 procent per jaar en voor het internationale vervoer een groei van gemiddeld 1,2 procent per jaar. Dit resulteert in een toename van 10 respectievelijk 8 procent tussen 2017 en 2023.

- Tussen 2017 en 2023 groeit de vervoersprestatie in ladingtonkilometers bij het wegvervoer naar verwachting het sterkst, met gemiddeld 1,9 procent per jaar. Het spoorvervoer groeit met gemiddeld 1,1 procent per jaar en de binnenvaart met 0,9 procent per jaar. Voor het internationale pijpleidingvervoer wordt onder invloed van de energietransitie en de afbouw van de aardgaswinning een daling verwacht van gemiddeld 1,2 procent per jaar.

- Door de toename van de relevante wereldhandel kan het intercontinentale vervoer over zee en door de lucht tussen 2017 en 2023 in totaal toenemen met 9 respectievelijk 29 procent. Bij de luchtvracht is de vraag of deze groei kan worden gerealiseerd vanwege het capaciteitsplafond van het aantal vluchten op Schiphol. In de eerste acht maanden van 2018 is de luchtvracht op Schiphol met meer dan 3 procent gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2017.

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Oktober 2018

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN
978-90-8902-199-1

KiM-18-A20

Projectcoördinatie:
Peter Bakker

Met bijdragen van:
Jan Francke, Marije Hamersma, Lucas Harms, Olga Huibregtse, Saeda Moorman, Fons Savelberg, Johan Visser

De verantwoordelijkheid voor de inhoud en de conclusies van deze publicatie ligt volledig bij het KiM.

Vormgeving en opmaak
VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

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/of de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN/EAN: 978-90-8902-199-1

Oktober 2018 | KiM-18-A20