



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Loopfeiten 2024

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Mathijs de Haas & Lukas Kolkowski | Oktober 2024

Inhoud

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| 1 Basisgegevens lopen | 3 | 3 Bebouwde omgeving en lopen | 21 |
| Bijna een kwart van hun ritten maken Nederlanders te voet | 4 | Voetgangers nemen relatief weinig ruimte in | 21 |
| Bijna 80% van de te voet afgelegde afstand heeft een vrijetijdsoel | 6 | Helft van de Nederlanders heeft fijne voetpaden in de woonomgeving | 22 |
| Lopen speelt niet voor ieder motief dezelfde rol | 7 | Nabijheid van voorzieningen in stedelijke gemeenten groter dan in niet-stedelijke gemeenten | 23 |
| Nederlanders lopen het verst en langst voor toeren/wandelen en het minst ver en het kortst voor onderwijs | 7 | Acceptabele reistijden te voet verschillen tussen typen bestemmingen | 24 |
| Kinderen en ouderen lopen relatief gezien het vaakst | 8 | Vrije doorloopruimte voldoet niet altijd aan de richtlijnen | 25 |
| Vrouwen lopen vaker dan mannen | 9 | 4 Gezondheid, duurzaamheid en veiligheid | 26 |
| Nederlanders uit huishoudens met een laag besteedbaar inkomen lopen het vaakst | 9 | Lopen is goed voor de gezondheid | 27 |
| Nederlanders met een migratieachtergrond lopen relatief gezien vaker dan Nederlanders zonder migratieachtergrond | 10 | Ouderen ervaren vaker een beperking in bewegen dan jongeren | 28 |
| Lopen is populairder in stedelijk dan in niet-stedelijk gebied | 12 | Nederlanders vinden lopen ontspannender dan het reizen met andere vervoerwijzen | 28 |
| Motieven om te lopen niet overal in Nederland hetzelfde | 13 | Een overstap van auto op lopen betekent minder broeikasgassen en schonere lucht | 29 |
| Lopen vervult een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer | 14 | Aantal voetgangers dat komt te overlijden neemt de afgelopen jaren toe | 30 |
| Het aandeel lopen verschilt sterk tussen landen | 15 | Botsing met auto grootste reden voor overlijden voetgangers na een verkeersongeval | 31 |
| | | SEH-bezoek en ziekenhuisopname veel vaker gevolg van enkelvoudige voetgangersongevallen dan van verkeersongevallen | 31 |
| 2 Trends | 16 | | |
| Sinds de COVID-pandemie zijn Nederlanders vaker te voet onderweg | 17 | | |
| Ommetjes te voet populairder sinds de COVID-pandemie | 17 | | |
| Aandeel lopen vóór de COVID-pandemie stabiel | 18 | | |
| Aandeel lopen binnen grote gemeenten toegenomen sinds COVID-pandemie | 19 | | |
| In de jaren vóór de COVID-pandemie, tussen 2012 en 2019, nam de te voet afgelegde afstand met zo'n 3% toe | 20 | | |

1 Basisgegevens lopen

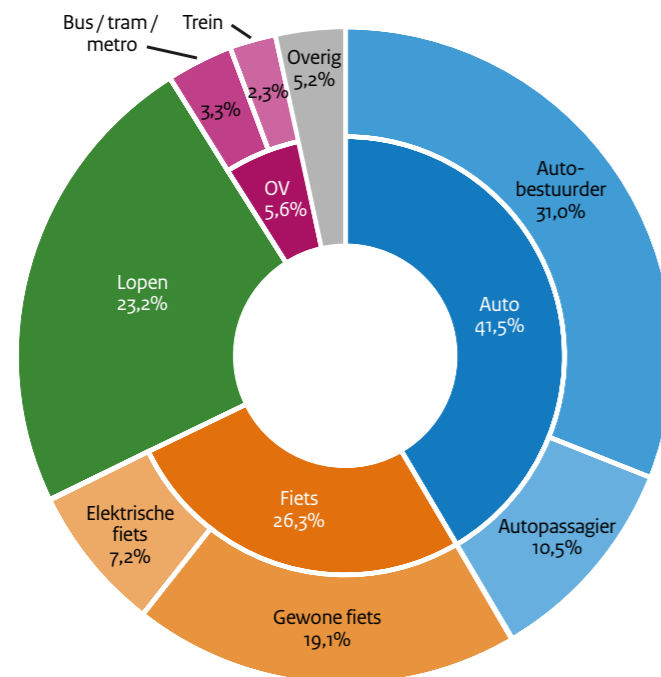


Bijna een kwart van hun ritten maken Nederlanders te voet

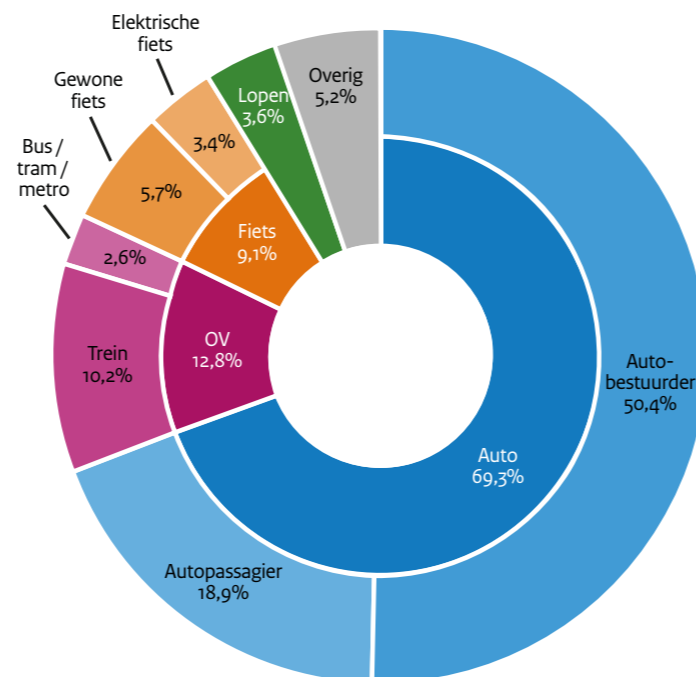
- In 2023 maakten Nederlanders 4,2 miljard ritten te voet¹. Daarbij legden zij 6,9 miljard km af en waren zij 1,7 miljard uur onderweg. Dit komt neer op 1,1 km en 17 minuten lopen per Nederlander² per dag.

- Inwoners van Nederland leggen bijna een kwart (23%) van hun ritten te voet af (zie figuur 1³). Kijken we naar de afstand die mensen jaarlijks in Nederland afleggen, dan is het aandeel te voet zoals verwacht kleiner (4%, zie figuur 2). Ondanks dit lage aandeel in de afgelegde afstand, is het aandeel in de reistijd met 23% gelijk aan het aandeel in het totale aantal ritten (zie figuur 3). Dit komt doordat reizen te voet een relatief lage snelheid heeft in vergelijking met andere vervoerwijzen.

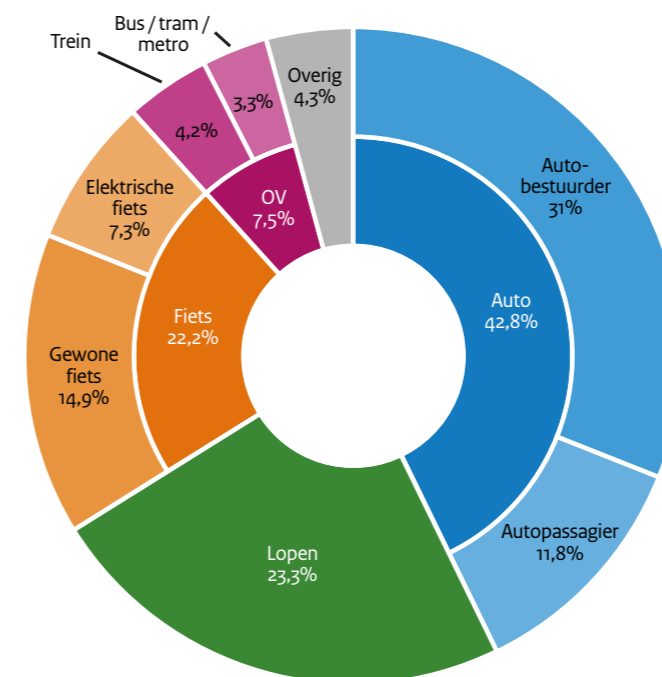
Figuur 1: Verdeling van het totaal aantal ritten naar vervoerwijze³



Figuur 2: Verdeling van de afgelegde afstand naar vervoerwijze³



Figuur 3: Verdeling van de totale reistijd naar vervoerwijze³



¹ Een rit is een verplaatsing of een onderdeel van een verplaatsing die met 1 vervoerwijze plaatsvindt. Bijvoorbeeld een verplaatsing van huis naar het werk met achtereenvolgens de fiets naar het station, de trein en te voet naar kantoor bestaat uit 3 ritten. Het gaat in deze brochure om alle loopritten, dus ook die in het voor- of natransport, tenzij we iets anders vermelden. Kijken we enkel naar verplaatsingen waarbij lopen de hoofdvervoerwijze is, dan gaat het om 3,4 miljard verplaatsingen waarbij Nederlanders in totaal 6,2 miljard km lopen met een totale reistijd van 1,5 miljard uur per jaar.

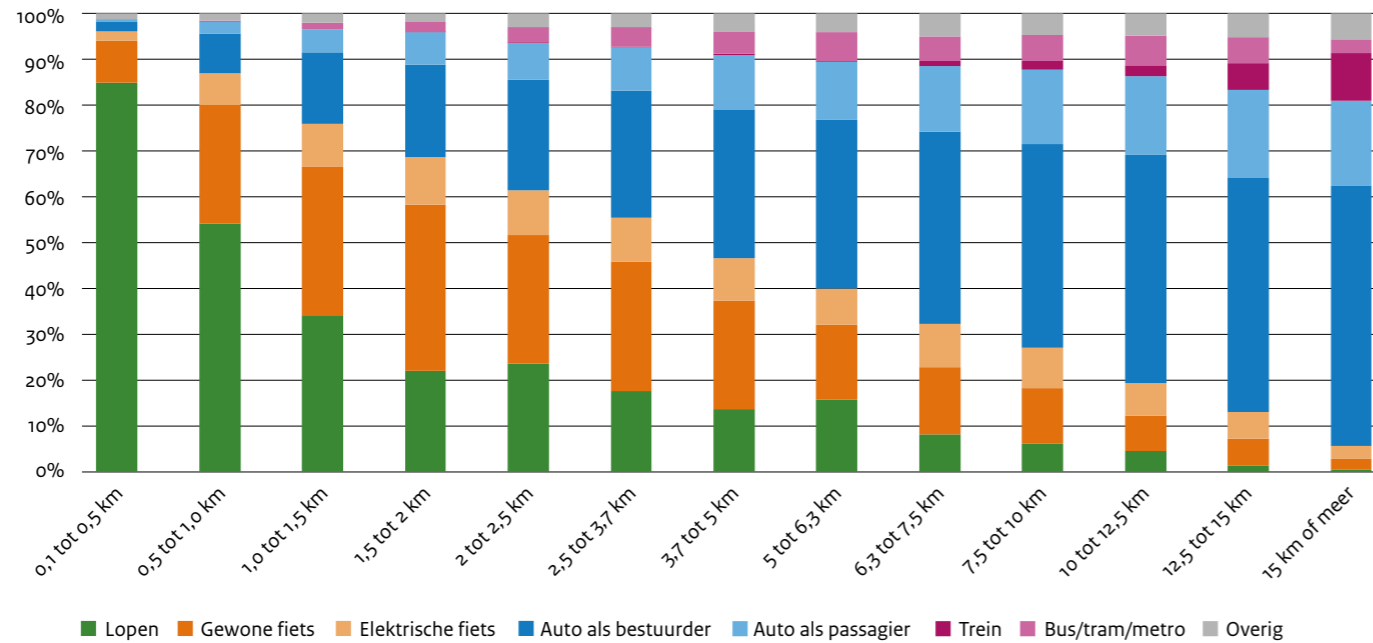
² Het nationaal verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) meet de mobiliteit van alle Nederlandse inwoners van 6 jaar en ouder. Wanneer we het over Nederlanders hebben, gaat het dus om deze doelgroep.

³ CBS, ODiN 2023

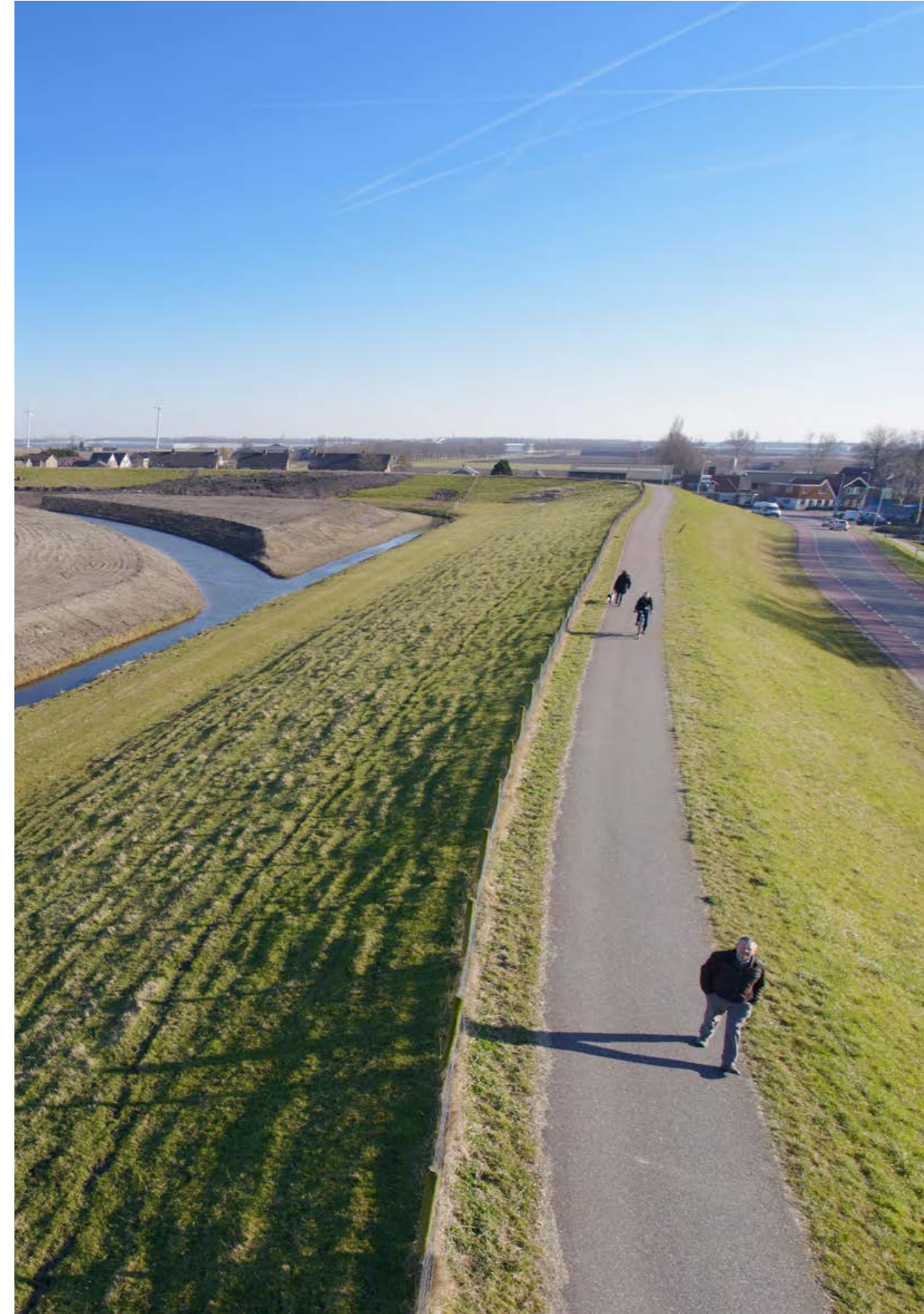
Lopen is vooral op korte afstanden populair

- Ritten tot 500 m leggen Nederlanders voornamelijk te voet af (83%). Ritten tussen de 500 m en 1 km gaan in ongeveer de helft van de gevallen (51%) te voet. Voor ritten langer dan 1 km neemt het aandeel lopen snel af (zie figuur 4⁴).
- Bij ritten tussen de 6,3 en 10 km gaat ongeveer 7% van de Nederlanders te voet. Bij ritten langer dan 12,5 km is dit nog slechts 0,5%.

Figuur 4: Aandeel lopen in ritten op verschillende afstanden⁴



⁴ CBS, ODIN 2023

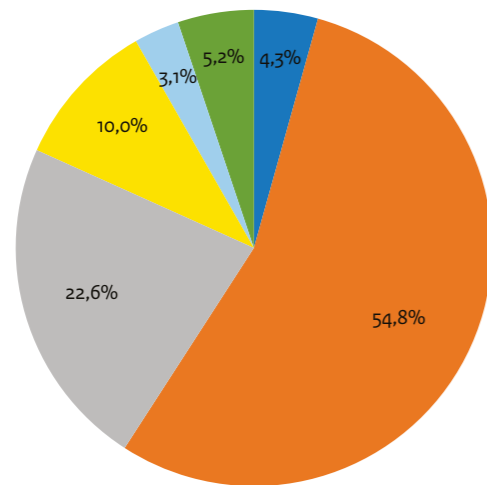


Bijna 80% van de te voet afgelegde afstand heeft een vrijetijdsdoel

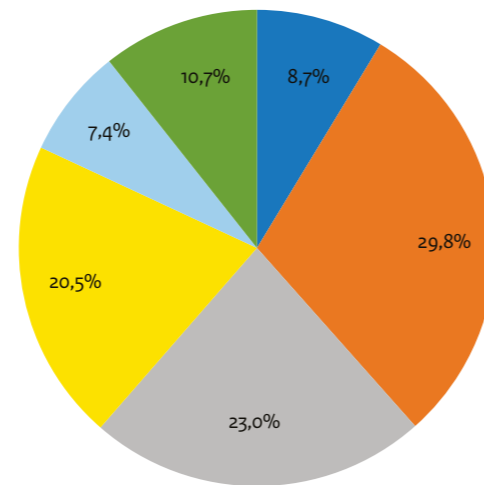
- Bij meer dan de helft (55%) van de te voet afgelegde afstand gaat het om het reismotief 'toeren/wandelen' (zie figuur 5⁵). Nog eens ongeveer 23% heeft een ander vrijetijdsmotief.
- Gemeten in aantal ritten zijn de aandelen anders. Nog steeds is toeren/wandelen het populairste motief, met ongeveer 30%, maar dit aandeel is veel kleiner dan in termen van afgelegde afstand (zie figuur 6). Dit heeft ermee te maken dat loopritten voor dit motief relatief lang zijn. Loopritten voor woon-werkverkeer, onderwijs, winkelen en overig zijn juist relatief kort. Hierdoor is het aandeel van deze reismotieven in het aantal ritten hoger dan in de afgelegde afstand.
- Voor de meeste motieven geldt dat het aandeel van de reistijd te voet vergelijkbaar is met dat van de afgelegde afstand (vergelijk figuur 5 en figuur 7). Woon-werk en onderwijs hebben echter een kleiner aandeel in de reistijd dan in de afgelegde afstand. Dit impliceert dat Nederlanders voor deze motieven relatief snel lopen in vergelijking met andere motieven.



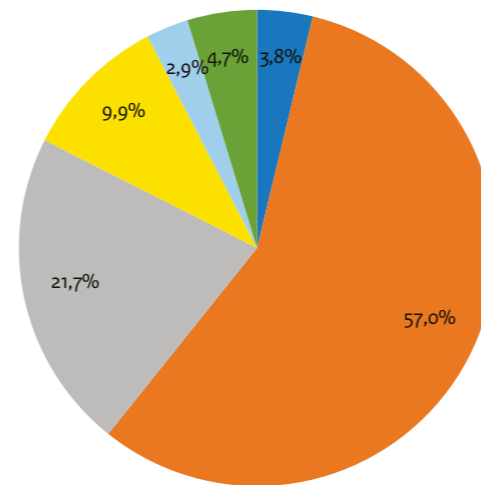
Figuur 5: Verdeling van lopen naar motief op basis van afgelegde afstand⁵



Figuur 6: Verdeling van lopen naar motief op basis van aantal ritten⁵



Figuur 7: Verdeling van lopen naar motief op basis van reistijd⁵



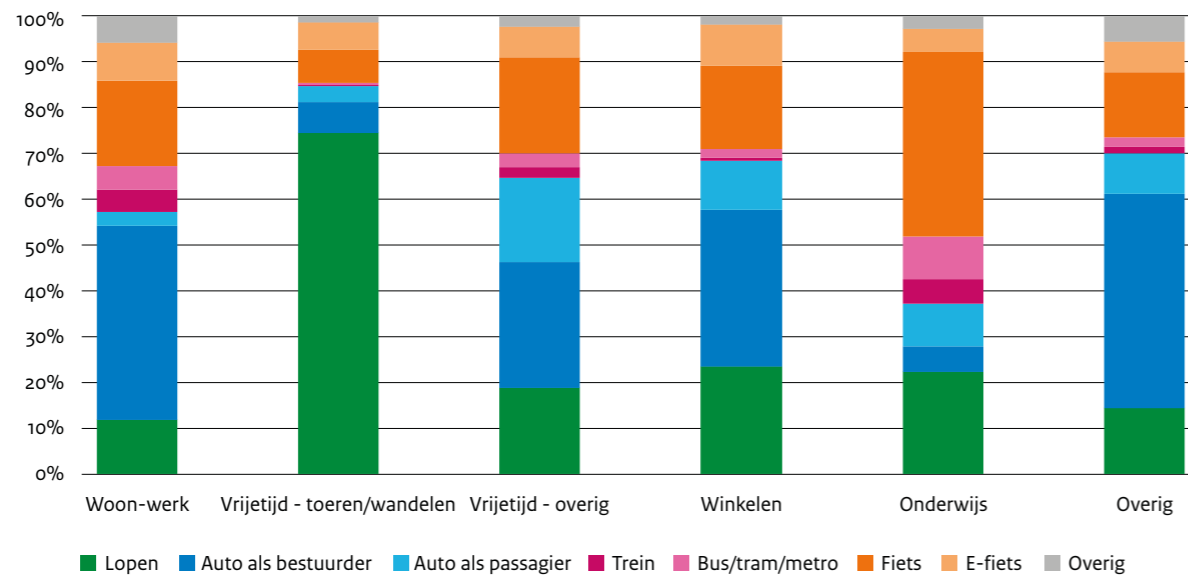
■ Woon-werk ■ Vrijetijd - toeren/wandelen ■ Vrijetijd - overig ■ Winkelen ■ Onderwijs ■ Overig

⁵ CBS, ODIN 2023

Loopen speelt niet voor ieder motief dezelfde rol

- Voor toeren/wandelen speelt lopen veruit de grootste rol. Ongeveer driekwart (74%) van de ritten voor dit motief leggen Nederlanders te voet af (zie figuur 8⁶). Voor andere motieven speelt lopen een kleinere rol. Iets minder dan een kwart (24%) van de ritten voor winkelen en boodschappen doen en ruim 1 op de 5 (22%) ritten voor onderwijs gaat te voet.
- Uit het Nederlands Vrijtijdsonderzoek 2022/2023 blijkt dat ongeveer een derde (34%) van de vrijetijdsactiviteiten waaraan Nederlanders minimaal 1 uur besteden een wandeling betreft, gevolgd door een fietstocht (10%) en uit eten gaan (9%).⁷

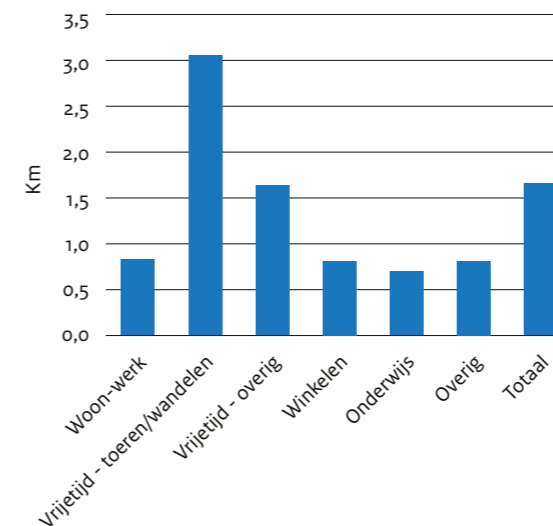
Figuur 8: Aandeel lopen in ritten per motief⁶



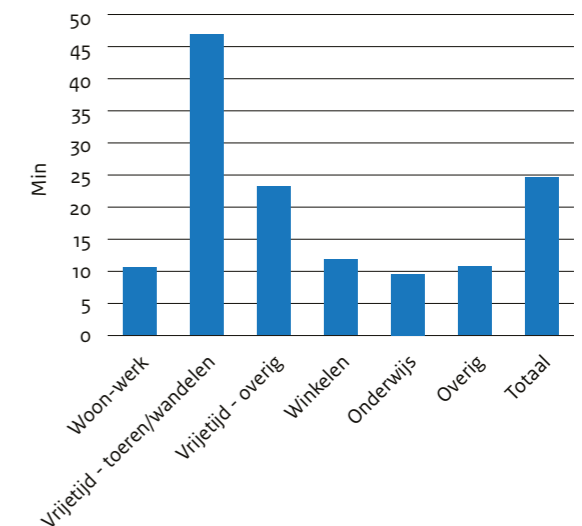
Nederlanders lopen het verst en langst voor toeren/wandelen en het minst ver en het kortst voor onderwijs

- Een gemiddelde rit te voet gaat over een afstand van ongeveer 1,7 km (zie figuur 9). Nederlanders zijn hiervoor gemiddeld 24 minuten onderweg (zie figuur 10). Dit komt neer op een gemiddelde verplaatsingssnelheid van 4,1 km/uur.
- Kijken we enkel naar loopritten in de verplaatsingen waarbij lopen de hoofdvervoermiddel is (dus zonder lopen als voor- of natransport), dan blijkt dat Nederlanders per rit ongeveer 1,9 km te voet afleggen. De reisduur daarbij is ongeveer 27 minuten (niet in figuur).
- Voor toeren/wandelen lopen Nederlanders veruit het verst en het langst. Per rit leggen zij gemiddeld 3,0 km af, en daar doen ze gemiddeld 46 minuten over. Voor dit reismotief is de gemiddelde reissnelheid het laagst (4,0 km/uur). Ritten voor onderwijs gaan over de kortste afstand (700 m), hoewel die dicht tegen de gemiddelde ritafstand voor de motieven woon-werk, winkelen en overig aan ligt.

Figuur 9: Gemiddelde afstand per rit (km) te voet, naar motief⁶



Figuur 10: Gemiddelde reisduur per rit (min) te voet, naar motief⁶



⁶ CBS, ODIN 2023

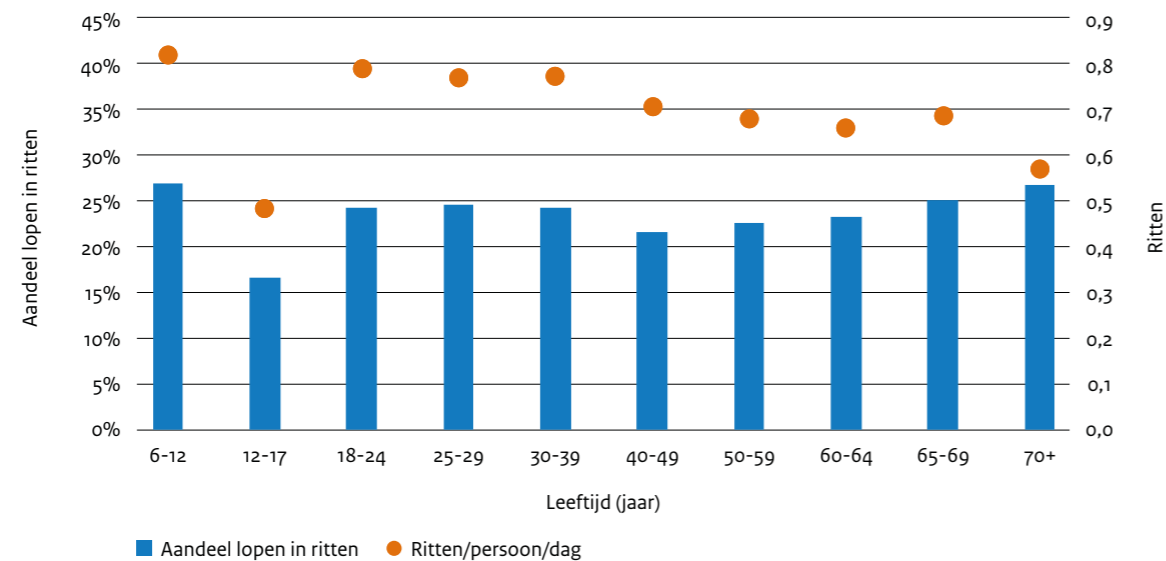
⁷ I&O Research. (2024). Nederlands Vrijtijdsonderzoek 2022/2023

Kinderen en ouderen lopen relatief gezien het vaakst

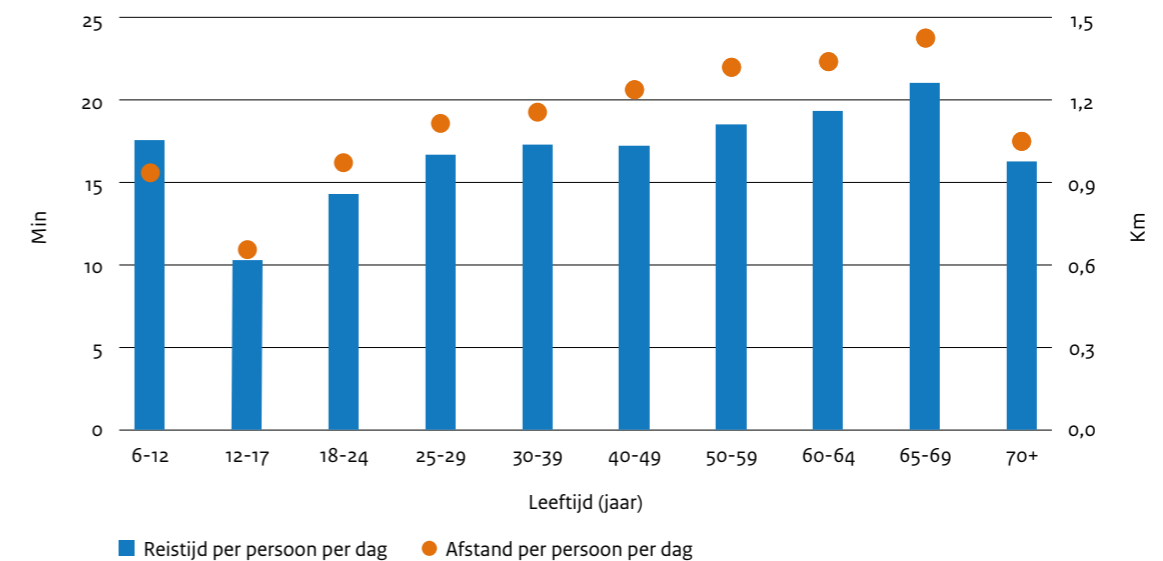
- Nederlanders van 70 jaar en ouder en kinderen tussen de 6 en 12 jaar lopen relatief gezien het vaakst. Meer dan een kwart (27%) van de ritten maken zij te voet (zie figuur 11⁸). In absolute zin lopen 6- tot 12-jarigen vaker dan ouderen van 70+: respectievelijk meer dan 0,8 en minder dan 0,6 ritten per dag.
- Kinderen van 12 tot en met 17 jaar lopen duidelijk het minst vaak. Slechts 17% van de ritten leggen zij te voet af. Dit komt neer op iets minder dan 0,5 ritten te voet per dag. Een belangrijke verklaring hiervoor is het hoge fietsgebruik onder jongeren uit deze leeftijdsgroep (55%, niet in de figuur).
- Kijken we naar de tijd die Nederlanders dagelijks te voet onderweg zijn en de afstand die zij daarbij afleggen, dan is het beeld anders (zie figuur 12). 65- tot 70-jarigen lopen gemiddeld het langst per dag (21 min) en leggen daarbij de grootste afstand af (1,4 km).



Figuur 11. Aandeel lopen in ritten (staven) en aantal ritten te voet per persoon per dag (punten) naar leeftijdsklasse⁸



Figuur 12. Reistijd te voet per dag (staven) en reisafstand te voet per dag (punten) naar leeftijdsklasse⁸

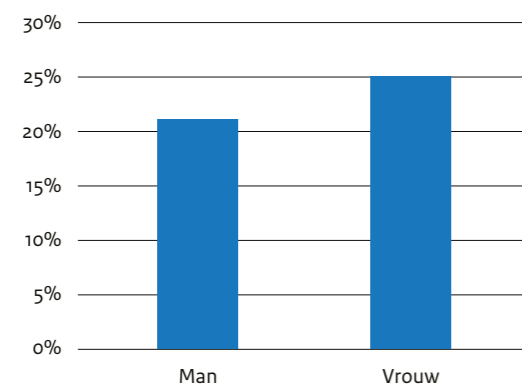


⁸ Boonstra en Van den Brakel. (2024). Modelling mobility trends - update including 2023 ODIN data and estimates for travel duration. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). [\[Link\]](#)

Vrouwen lopen vaker dan mannen

- Zowel absoluut als relatief gezien lopen vrouwen vaker dan mannen. In 2023 maakten vrouwen 2,3 miljard ritten te voet, tegenover 1,8 miljard voor mannen. Vrouwen maken met 0,8 ritten te voet per persoon per dag ongeveer 26% meer ritten dan mannen, die 0,6 keer per persoon per dag lopen (niet in figuur).
- Lopen speelt voor vrouwen een belangrijkere rol in de mobiliteit dan voor mannen. Een kwart (25%) van de ritten leggen vrouwen te voet af, tegenover 21% voor mannen (zie figuur 13⁹).
- Een verklaring voor dit verschil is onder andere het verschil in activiteitenpatronen tussen mannen en vrouwen (niet in figuur). Mannen reizen vaker voor woon-werk en minder vaak voor winkelen dan vrouwen. Voor woon-werk lopen Nederlanders relatief weinig, en voor winkelen relatief vaak.

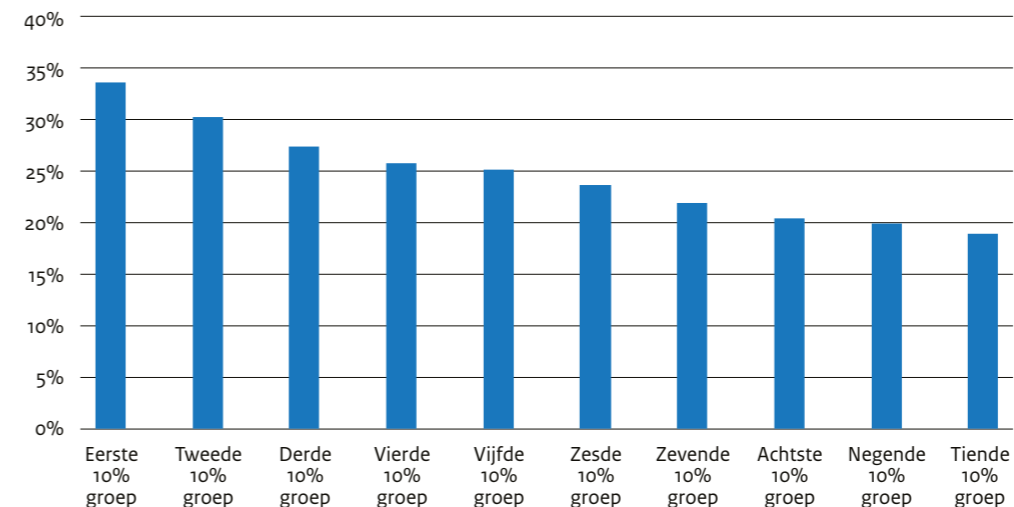
Figuur 13: Aandeel lopen in ritten naar geslacht⁹



Nederlanders uit huishoudens met een laag besteedbaar inkomen lopen het vaakst

- Hoe hoger het besteedbaar inkomen van het huishouden, hoe minder vaak Nederlanders lopen (figuur 14). Mensen uit huishoudens met de 10% laagste besteedbare inkomens lopen relatief gezien het vaakst (34%), terwijl die uit huishoudens met de 10% hoogste besteedbare inkomens dat veel minder doen (19%).

Figuur 14: Aandeel lopen in ritten naar besteedbaar huishoudinkomen⁹



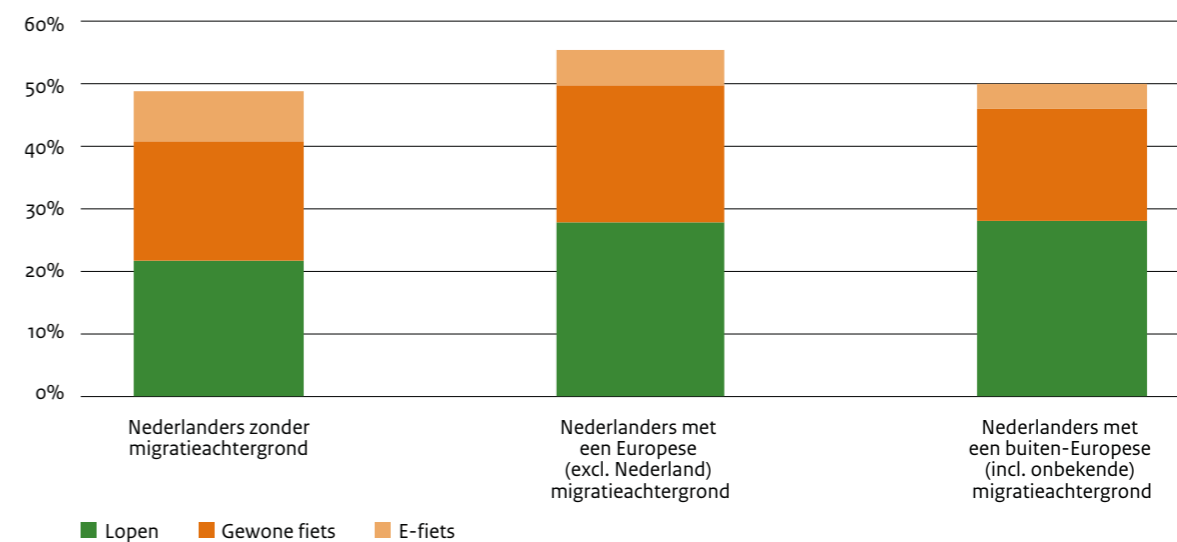
⁹ CBS, ODIN 2023

Nederlanders met een migratieachtergrond lopen relatief gezien vaker dan Nederlanders zonder migratieachtergrond

- Inwoners van Nederland die een migratieachtergrond van buiten Europa hebben, lopen relatief gezien het vaakst, hoewel hun aandeel lopen nagenoeg gelijk is aan dat van mensen met een Europese (exclusief Nederland) migratieachtergrond (figuur 15^{10,11}). Daarbij geldt dat Nederlanders met een migratieachtergrond vaker in sterk of zeer sterk stedelijk gebied wonen dan Nederlanders zonder migratieachtergrond. In (zeer) sterk stedelijk gebied lopen de inwoners vaker dan daarbuiten (niet in figuur, zie [pagina 12](#)). Ook als we controleren voor stedelijkheid, geldt echter dat het aandeel lopen voor Nederlanders met een migratieachtergrond hoger is dan voor Nederlanders zonder migratieachtergrond.
- Nederlanders met een migratieachtergrond van buiten Europa fietsen relatief gezien het minst vaak. Het totale aandeel actief reizen (fietsen en lopen) is daardoor het hoogste onder Nederlanders met een Europese migratieachtergrond.
- In absolute zin is de mate van actief reizen onder Nederlanders zonder migratieachtergrond echter het hoogst. Zij maken gemiddeld 1,52 ritten per persoon per dag te voet of met de fiets, tegenover 1,47 ritten voor Nederlanders met een Europese migratieachtergrond en 1,30 ritten voor Nederlanders met een buiten-Europese migratieachtergrond.



Figuur 15: Aandeel lopen en fietsen in ritten naar migratieachtergrond^{10,11}



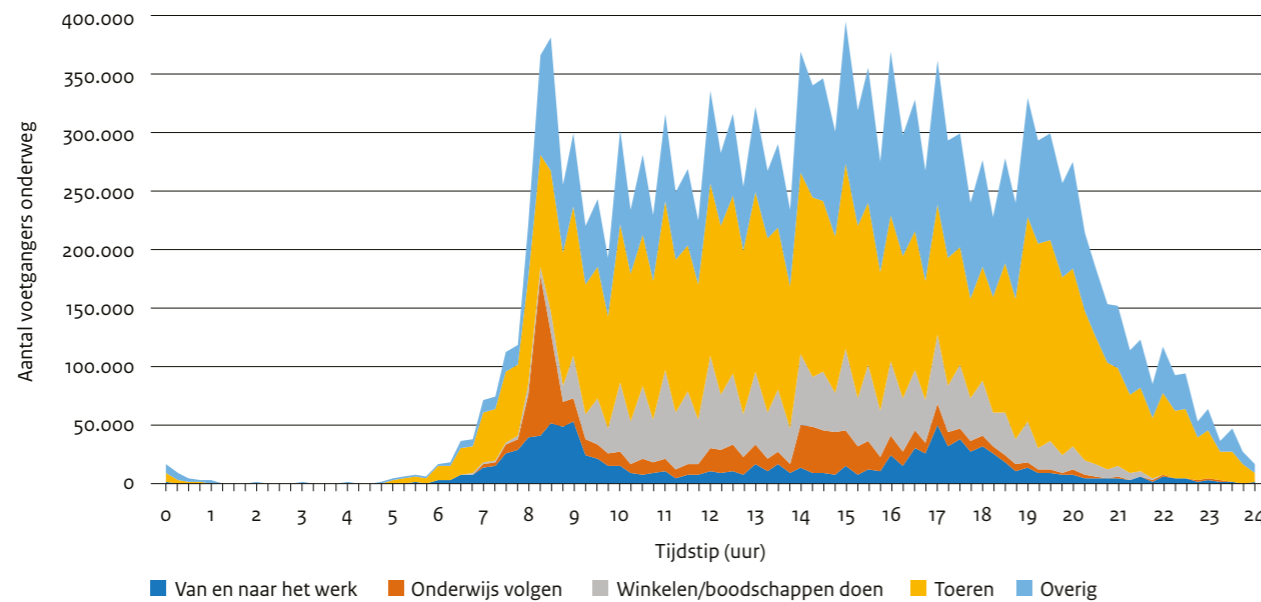
¹⁰ Bij het bepalen van de migratieachtergrond wordt rekening gehouden met het gegeven of iemand wel of niet in Nederland is geboren en of een of beide ouders in Nederland zijn geboren. De migratieachtergrond van mensen die in het buitenland zijn geboren, wordt bepaald door hun eigen geboorteland. Bij mensen die in Nederland geboren zijn, wordt de migratieachtergrond bepaald aan de hand van het geboorteland van de ouders. Wanneer beide ouders in het buitenland zijn geboren, is het geboorteland van de moeder leidend voor de migratieachtergrond.

¹¹ CBS, ODIN 2023

Toeren/wandelen doet de Nederlander verspreid over de hele dag

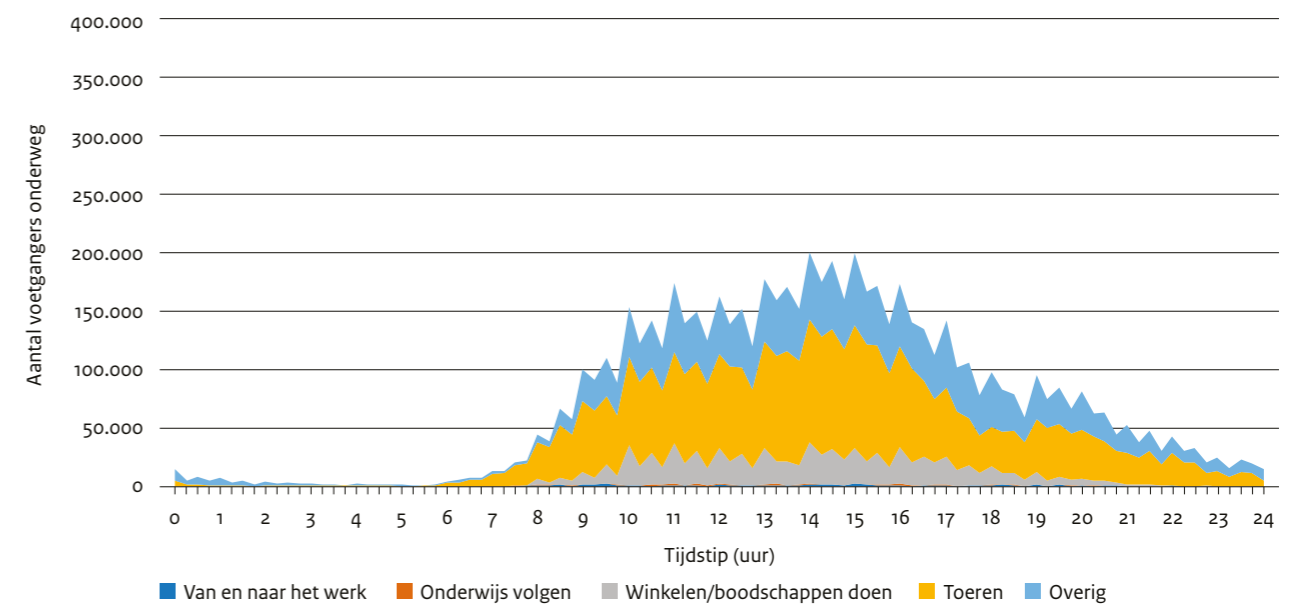
- Op werkdagen is er enigszins een ochtendspits voor lopen (zie figuur 16¹²). Om 8.15 uur zijn dan de meeste voetgangers tegelijk onderweg. Meer dan een derde (37%) is dan onderweg voor onderwijs en ruim een kwart (26%) is aan het toeren (dit kan bijvoorbeeld ook zijn om de hond uit te laten). De piek in de ochtendspits is voor voetgangers minder uitgesproken dan voor mensen die bijvoorbeeld de auto of de fiets nemen (niet in figuur).
- In de middag is de piek minder duidelijk, maar tussen 14.00 en 17.00 uur zijn er gemiddeld meer voetgangers onderweg dan tussen 9.00 en 14.00 uur.
- In het weekend zijn er de gehele dag minder voetgangers tegelijk onderweg en zijn er geen duidelijke pieken te zien (zie figuur 17). Nederlanders reizen in de weekenden nauwelijks te voet voor werk of onderwijs. Het aandeel toeren daarentegen is de gehele dag relatief hoog.

Figuur 16: Aantal voetgangers onderweg op een gemiddelde werkdag naar motief ¹²



¹² CBS, ODIN 2023

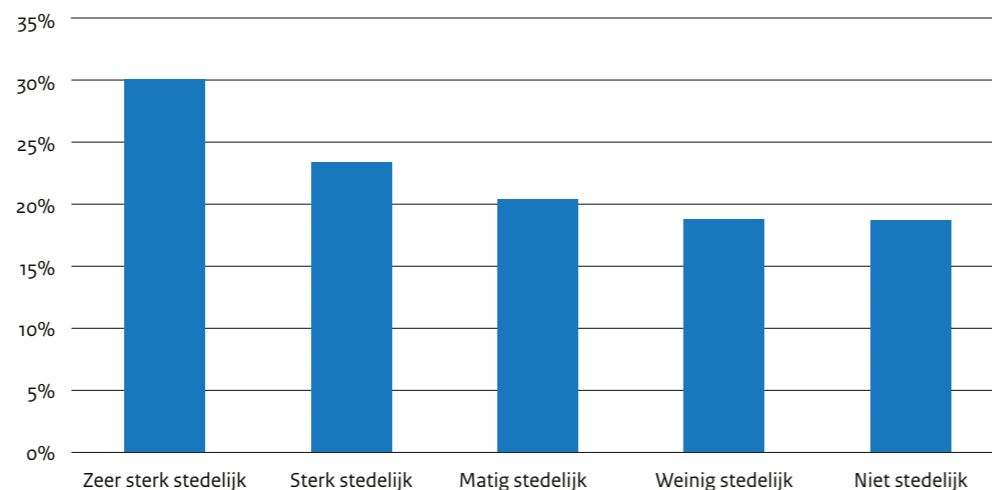
Figuur 17: Aantal voetgangers onderweg op een gemiddelde weekenddag naar motief ¹²



Loopen is populairder in stedelijk dan in niet-stedelijk gebied

- Mensen die in zeer sterk stedelijke gebieden wonen, lopen relatief gezien het vaakst (zie figuur 18¹³). Naarmate het niveau van stedelijkheid afneemt, neemt ook het aandeel lopen af. In weinig en niet-stedelijke gebieden lopen de inwoners dan ook het minst vaak. Dit heeft onder andere te maken met de afstanden tot de bestemmingen, die in stedelijk gebied over het algemeen lager zijn dan elders.
- Er bestaan ook duidelijke verschillen tussen gemeenten (zie figuur 19¹⁴). In veel gemeenten in de Randstad, waar de stedelijkheid hoog is, lopen Nederlanders relatief meer dan in andere delen van het land. Opvallend is het zuiden van Limburg, waar het aandeel lopen ook in minder of niet-stedelijke gemeenten relatief hoog is. Mogelijk heeft dit deels te maken met het heuvelachtige landschap in Zuid-Limburg. Het fietsgebruik in dit deel van het land is namelijk relatief laag (niet in figuur).¹⁵

Figuur 18: Aandeel lopen in ritten naar stedelijkheid¹³



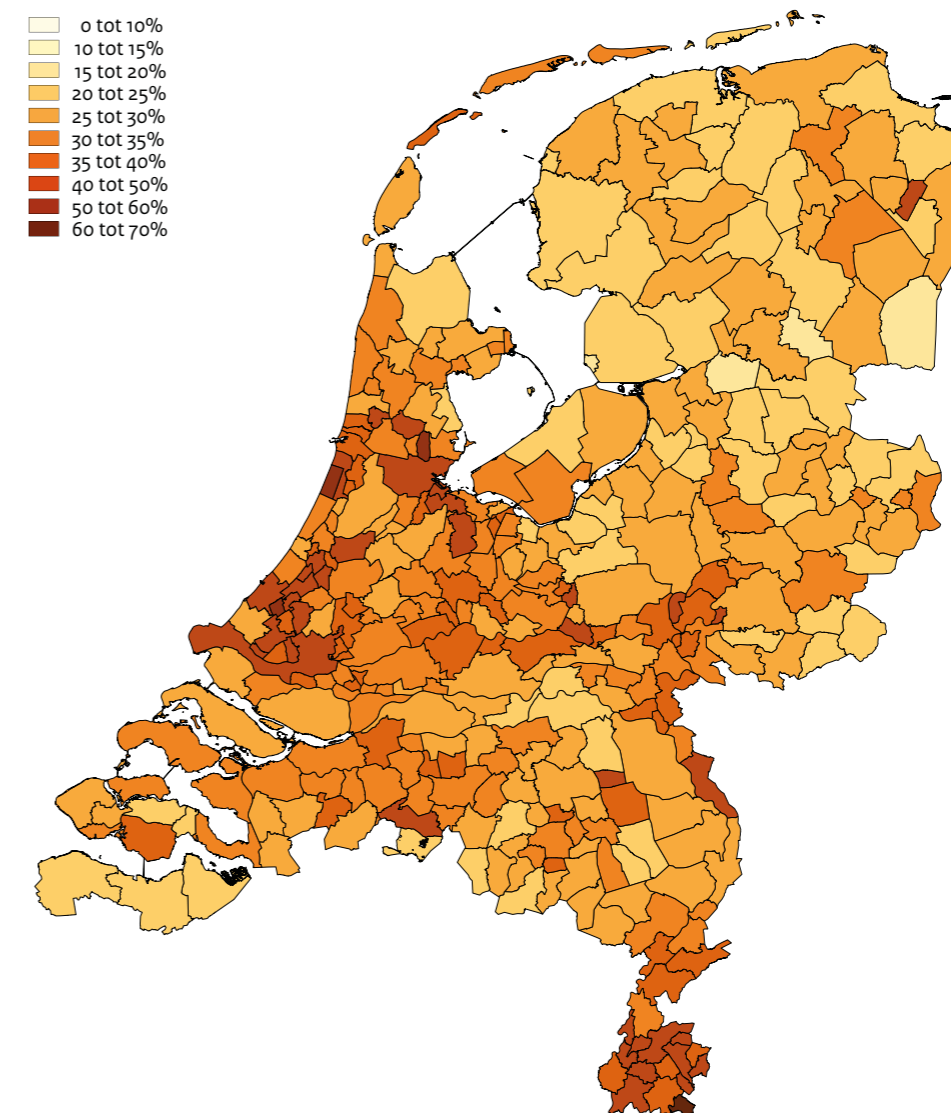
¹³ CBS, ODin 2023

¹⁴ CBS, ODin 2020-2023

¹⁵ De Haas en Kolkowski. (2023). Fietsfeiten 2023. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. [↗](#)

Figuur 19: Aandeel lopen in ritten binnen gemeente 2020-2023¹⁴

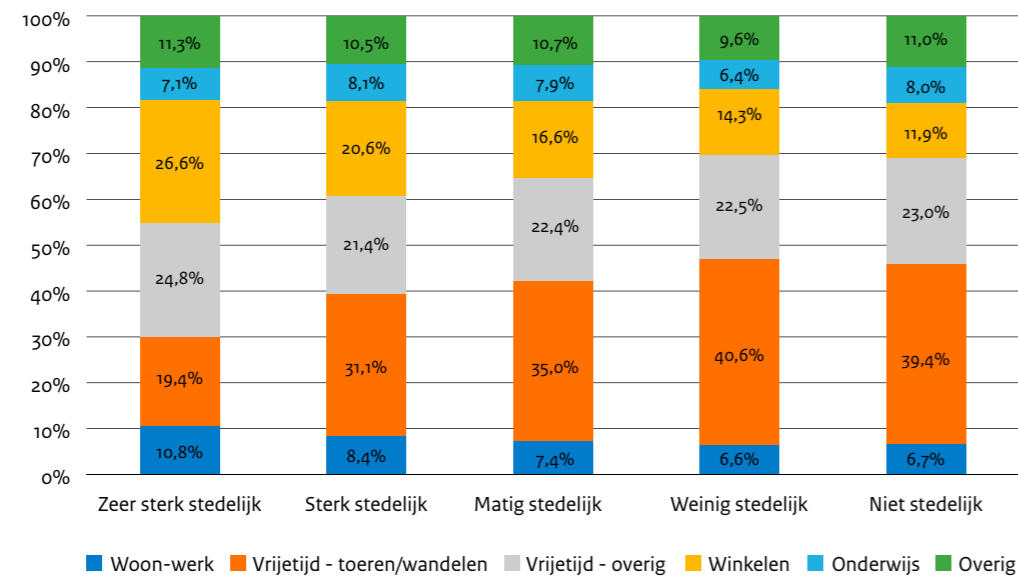
Aandeel lopen binnen gemeente (%)



Motieven om te lopen niet overal in Nederland hetzelfde

- In weinig en niet-stedelijke gebieden lopen Nederlanders relatief vaak om te toeren of te wandelen (zie figuur 20¹⁶). Ongeveer 40% van de loopritten in deze gebieden leggen zij voor dit motief af, tegenover 19% in zeer sterk stedelijke gebieden.
- In stedelijke gebieden worden loopritten relatief vaker afgelegd voor winkelen en boodschappen doen dan in minder stedelijke gebieden. De gemiddelde afstand tot de winkels en supermarkten zal hierbij een rol spelen.
- Deze verschillen in motieven waarvoor iemand loopt, zijn ook terug te zien in de gemiddelde reisduur per rit te voet per gemeente. Niet voor ieder motief lopen mensen immers even lang (zie ook [pagina 7](#)). In de stedelijke gemeenten, waar inwoners relatief vaak lopen om te winkelen of boodschappen te doen, is de gemiddelde reisduur per rit lager dan in minder stedelijke gemeenten, waar mensen relatief vaak lopen voor vrijetijdsdoeleinden (zie figuur 21¹⁷).

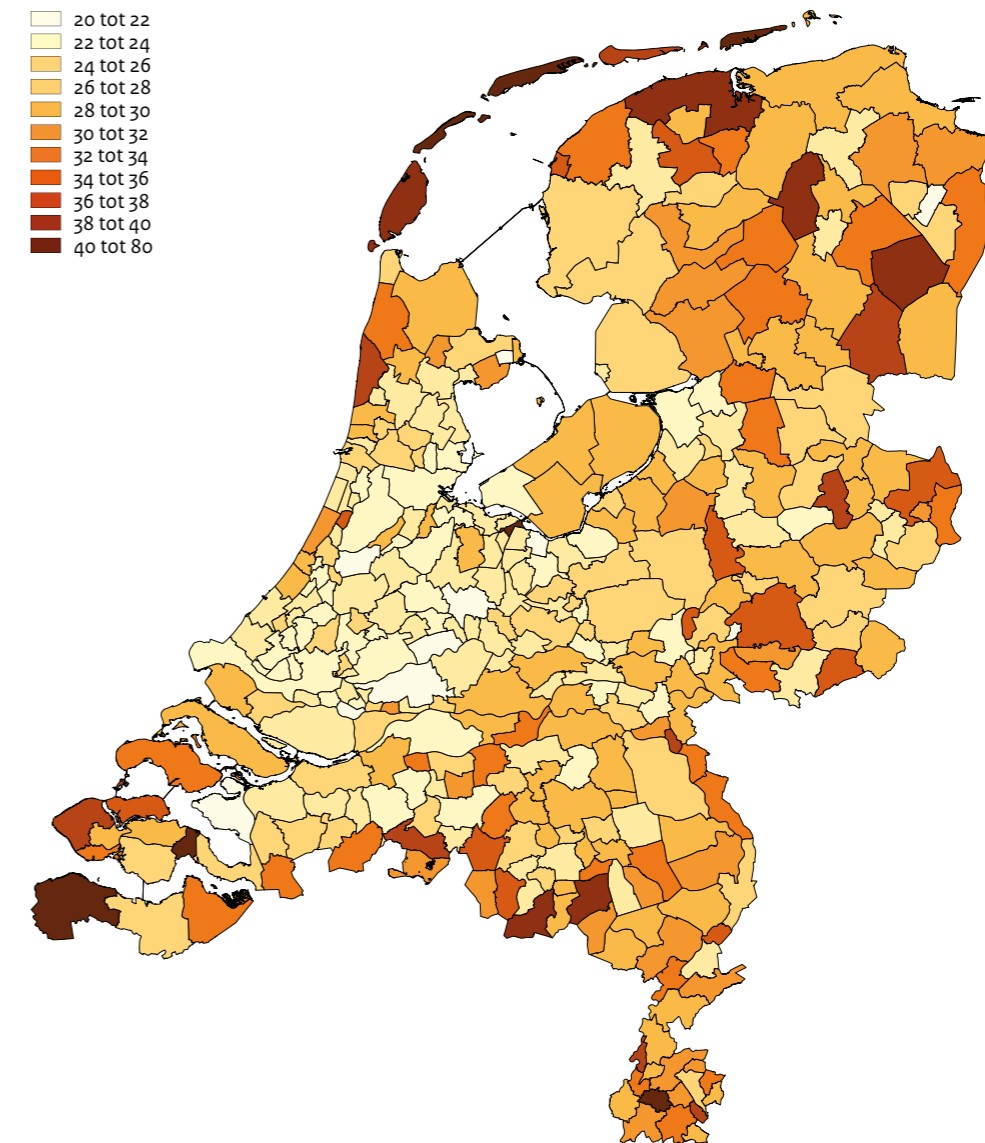
Figuur 20: Verdeling lopen in ritten naar motief, per stedelijkheidsniveau¹⁶



¹⁶ CBS, ODiN 2023
¹⁷ CBS, ODiN 2020-2023

Figuur 21: Gemiddelde reisduur per rit te voet 2020-2023¹⁷

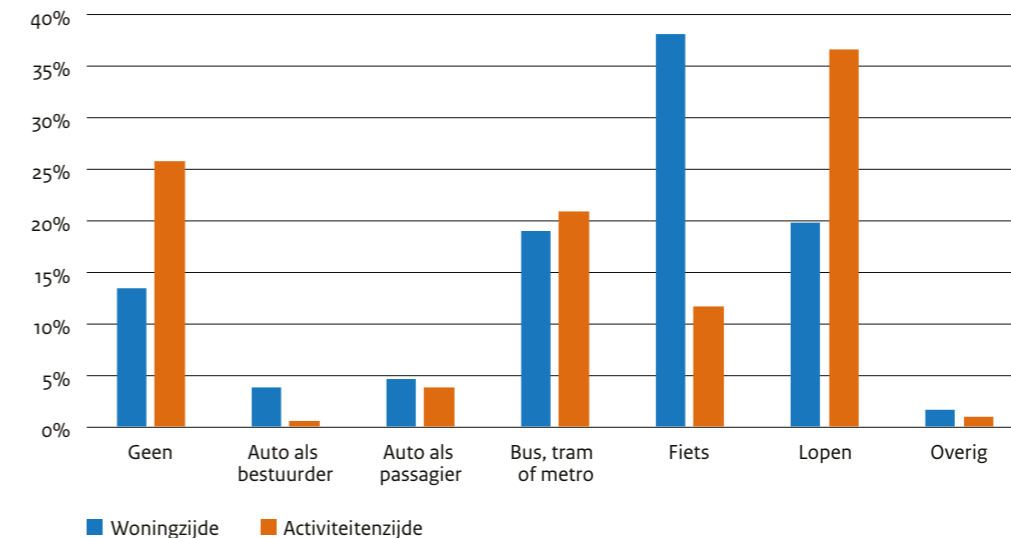
Gemiddelde reisduur per rit te voet (min)



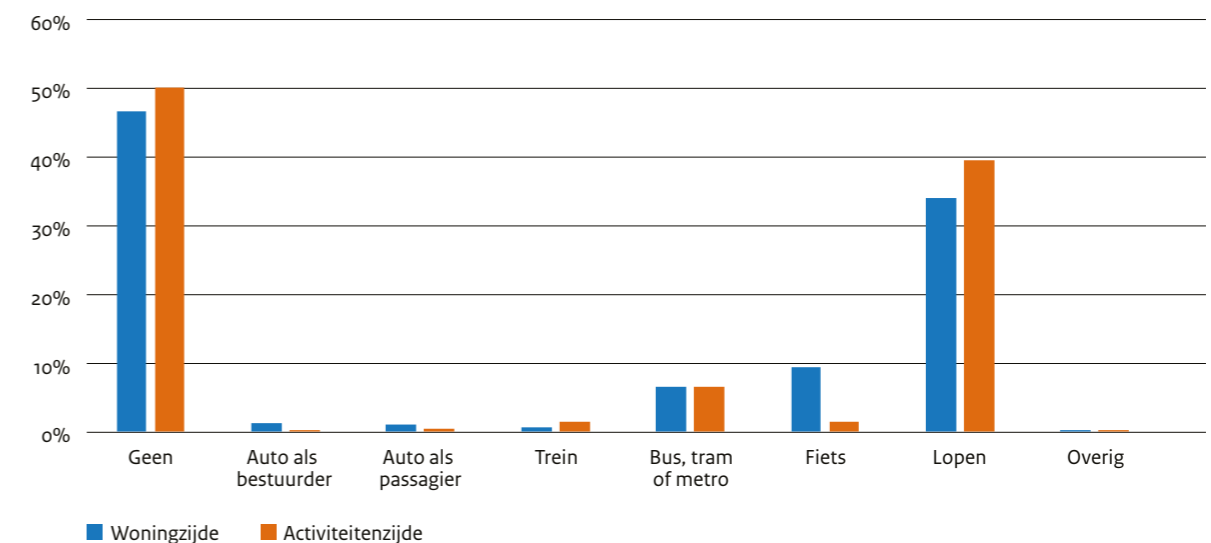
Loopen vervult een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer

- Bij reizen met de trein is lopen de populairste vervoerwijze in het voor- en natransport aan de activiteitszijde (figuur 22¹⁸). Aan de woningzijde is de fiets echter populairder. Dat heeft er onder andere mee te maken dat mensen daar de vaker beschikking hebben over een fiets.
- Bij reizen met de bus, tram of metro is lopen zowel aan de woning- als aan de activiteitszijde de populairste vervoerwijze in het voor en natransport (figuur 23). Dat heeft onder andere te maken met de gemiddelde afstand tot een bus-, tram- en metrohalte, die gemiddeld korter is dan de afstand tot een treinstation.
- Zowel bij het reizen met de trein als bij het reizen met de bus, tram en metro, geeft een deel van de mensen aan geen voor- of natransport te hebben. In werkelijkheid is er bij reizen met het openbaar vervoer echter bijna altijd enige vorm van voor- of natransport nodig. Vermoedelijk zijn het met name korte ritten in het voor- en natransport die niet gerapporteerd worden. Daardoor komt dit vaker voor bij bus-, tram- of metroreizen dan bij treinreizen. Het is dan ook aannemelijk dat het hierbij vaak om loopritten gaat en dat het aandeel lopen in het voor- en natransport in werkelijkheid dus hoger ligt dan blijkt uit figuur 22 en figuur 23.

Figuur 22: Aandelen vervoerwijzen in het voor- en natransport van de trein aan woning- en activiteitszijde¹⁸



Figuur 23: Aandelen vervoerwijzen in het voor- en natransport van de bus, tram of metro aan woning- en activiteitszijde¹⁸

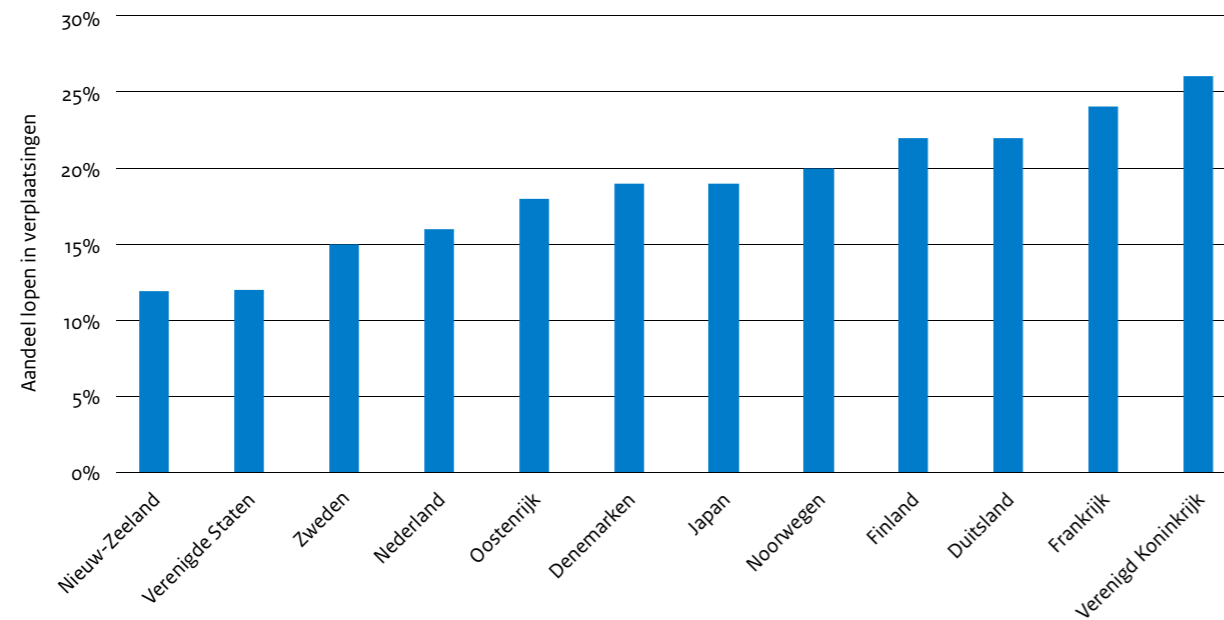


¹⁸ CBS, ODIN 2023

Het aandeel lopen verschilt sterk tussen landen

- Op basis van gegevens over de periode 2017 tot en met 2019 lopen Nederlanders relatief weinig in vergelijking met de inwoners van andere landen (zie figuur 24¹⁹). Dit heeft onder andere te maken met het relatief hoge aandeel fietsen in Nederland (niet in figuur).
- Het aandeel lopen ligt in Nederland sinds de COVID-19-pandemie hoger dan ervoor. Er is (nog) geen overzicht beschikbaar van het aandeel lopen in verschillende landen na de pandemie.

Figuur 24: Aandeel lopen in verplaatsingen in verschillende landen, 2017-2019¹⁹



¹⁹ Buehler en Pucher (2023). *Overview of walking rates, walking safety, and government policies to encourage more and safer walking in Europe and North America Sustainability* (Vol. 15, pp. 5719). [↗](#)



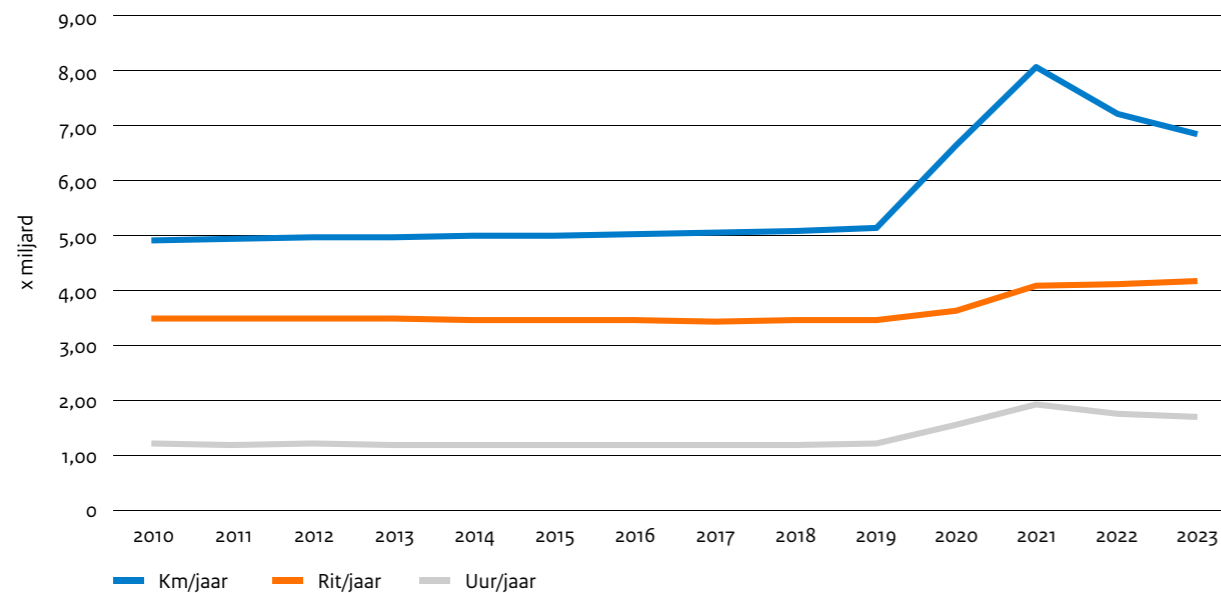
2 Trends



Sinds de COVID-pandemie zijn Nederlanders vaker te voet onderweg

- In de jaren voorafgaand aan de COVID-19-pandemie waren de afstand, het aantal ritten en de reisduur die Nederlanders jaarlijks te voet aflegden, relatief stabiel (zie figuur 25¹).
- Tijdens de COVID-pandemie zijn Nederlanders zich meer te voet gaan verplaatsen. In 2021 legden zij ongeveer 57% meer afstand te voet af, en waren daarbij ongeveer 60% langer onderweg, dan in 2019. Het aantal afgelegde loopritten steeg minder sterk (18% hoger in 2021 dan in 2019). De gemiddelde afstand en reisduur per looprit nam dus toe.
- Sindsdien nemen de te voet afgelegde afstand en bijbehorende reisduur weer iets af. Het aantal loopritten daarentegen is de afgelopen jaren nog wel iets toegenomen.

Figuur 25: Afgelegde afstand (km), aantal ritten en reisduur (uur) per jaar te voet¹

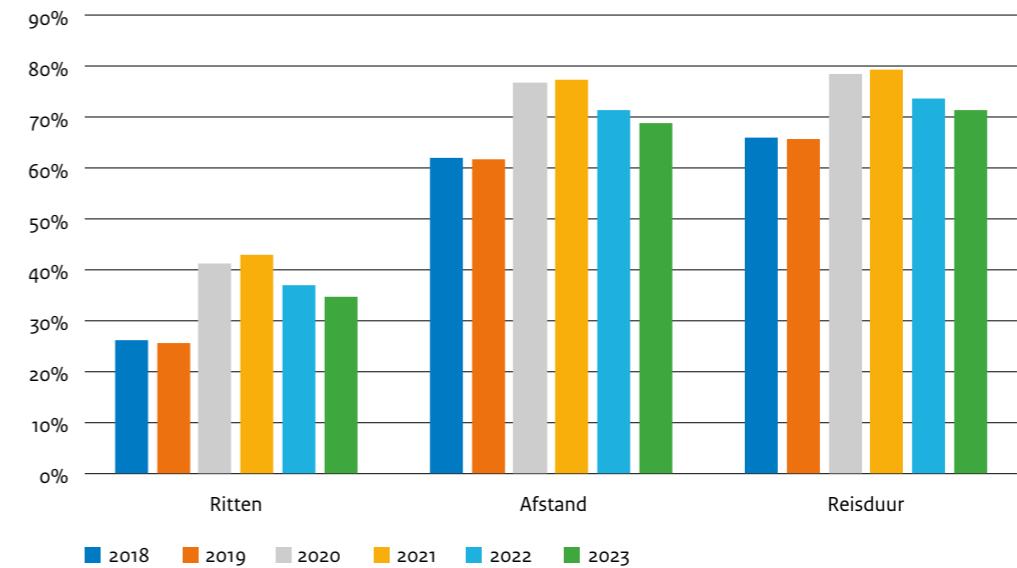


¹ Boonstra en Van den Brakel (2024). Modelling mobility trends - update including 2023 ODIN data and estimates for travel duration. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). [↗](#)

Ommetjes te voet populairder sinds de COVID-pandemie

- Dat het aantal loopritten sinds de COVID-19-pandemie is gestegen, is deels toe te schrijven aan een toename van het aantal ommetjes (ritten waarbij de aankomstlocatie gelijk is aan de vertreklocatie). In 2023 ging het in 35% van de ritten te voet om een ommetje (zie figuur 26²). Dit aandeel is veel hoger dan in 2018, toen ruim een kwart (26%) van de loopritten een ommetje betrof, maar lager dan in 2021 (43%).
- Ommetjes gaan over een relatief lange afstand. Gemiddeld lopen Nederlanders ongeveer 3,3 km per ommetje, waarbij zij ongeveer 50 minuten onderweg zijn (niet in figuur).
- Absoluut gezien is het aantal ommetjes tussen 2018 en 2023 met ongeveer 59% toegenomen. Bij de afgelegde afstand en de reisduur gaat het in dezelfde periode om een toename met respectievelijk 47% en 46%. Ommetjes zijn in 2023 dus iets korter in afstand en reisduur dan in 2018 (niet in figuur).

Figuur 26: Aandeel ommetjes in ritten, afgelegde afstand en reisduur te voet per jaar van 2018 t/m 2023²

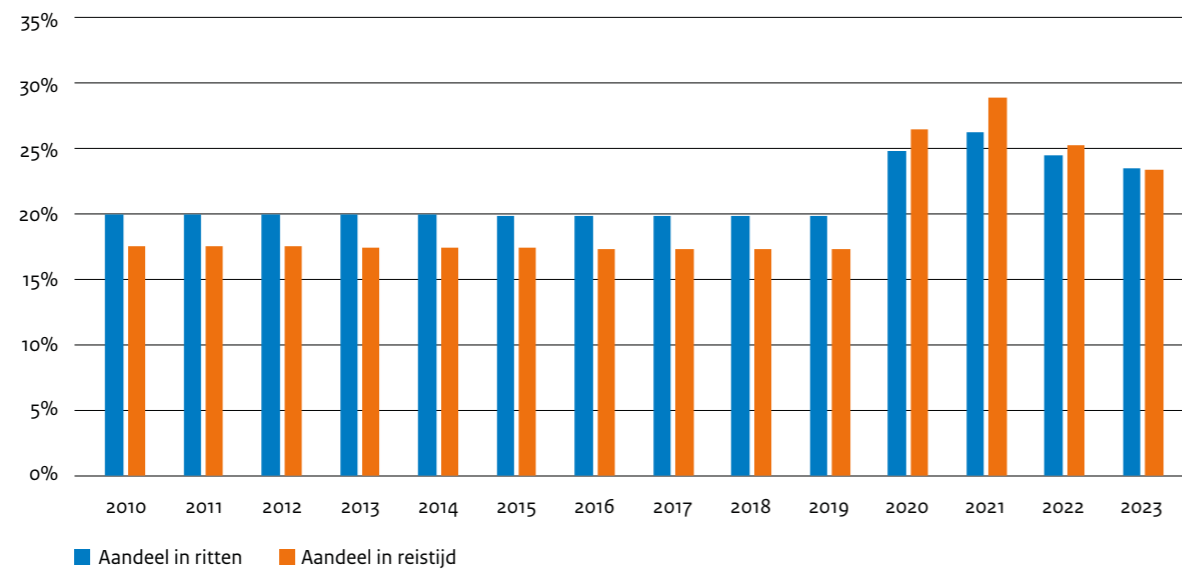


² CBS, ODIN 2018-2023

Aandeel lopen vóór de COVID-pandemie stabiel

- Vóór de COVID-pandemie was het aandeel lopen in alle ritten en in reisduur al jarenlang stabiel op respectievelijk ongeveer 20% en 18% (zie figuur 27³).
- Tijdens de pandemie namen deze aandelen relatief sterk toe. Voor de ritten nam het aandeel toe tot 26% in 2021. Het aandeel in de reisduur nam sterker toe, tot 29% in 2021.
- Sindsdien zijn de aandelen weer iets afgenomen. Wel zijn deze nog steeds hoger dan vóór de pandemie.

Figuur 27: Ontwikkeling aandeel lopen in ritten en in reisduur³



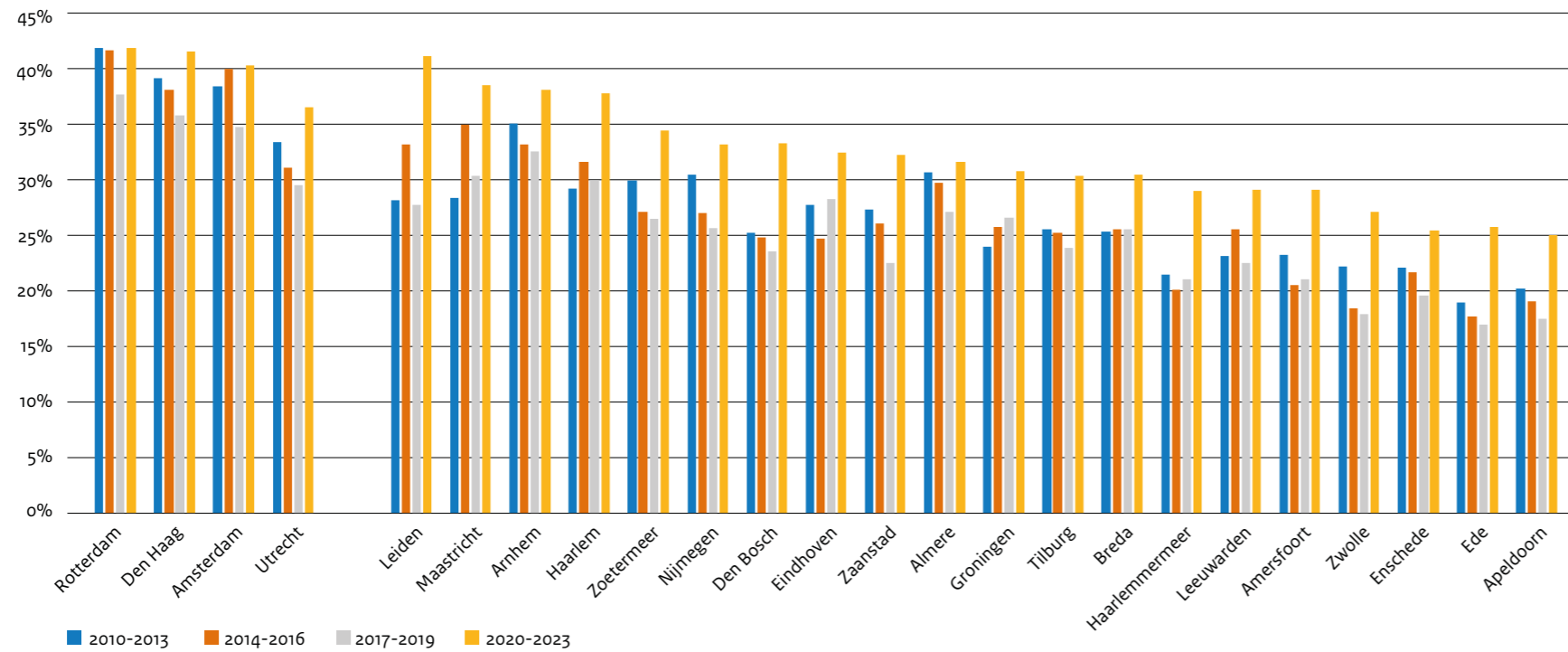
³ Boonstra en Van den Brakel (2024). Modelling mobility trends - update including 2023 ODIN data and estimates for travel duration. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). [↗](#)



Aandeel lopen binnen grote gemeenten toegenomen sinds COVID-pandemie

- In de jaren voorafgaand aan de pandemie nam het aandeel lopen voor ritten binnen de vier grootste gemeenten (G4) af, om in de periode 2020-2023 weer te stijgen (zie figuur 28⁴). In Rotterdam en Amsterdam ligt het aandeel op ongeveer hetzelfde niveau als in 2014-2016, terwijl het aandeel in Den Haag en Utrecht nu hoger ligt dan in die periode.
- Ook in de meeste andere grote gemeenten doet zich een soortgelijke ontwikkeling voor. Voor deze gemeenten geldt echter dat het aandeel lopen in alle gevallen hoger is dan in de 10 jaar voorafgaand aan de pandemie. Relatief gezien is het aandeel lopen het sterkst toegenomen in Zwolle en Ede: het is daar nu meer dan 50% hoger dan in 2017-2019. Absoluut gezien nam het aandeel loopritten het sterkst toe in de gemeente Leiden.

Figuur 28: Ontwikkeling aandeel lopen voor binnengemeentelijke ritten in de 24 grootste gemeenten (qua inwonertal op 1 januari 2023)⁴

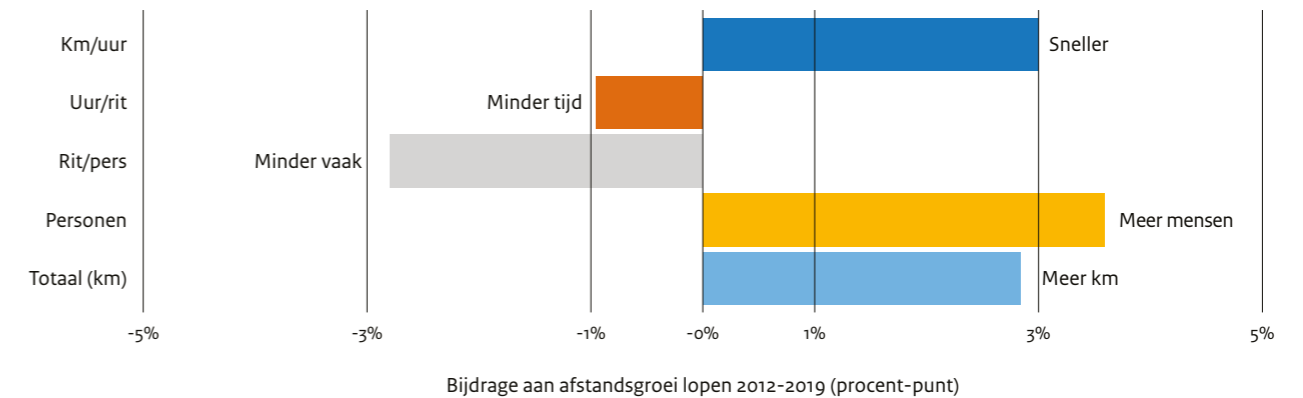


⁴ CBS, OViN 2010-2017 en ODIN 2018-2023

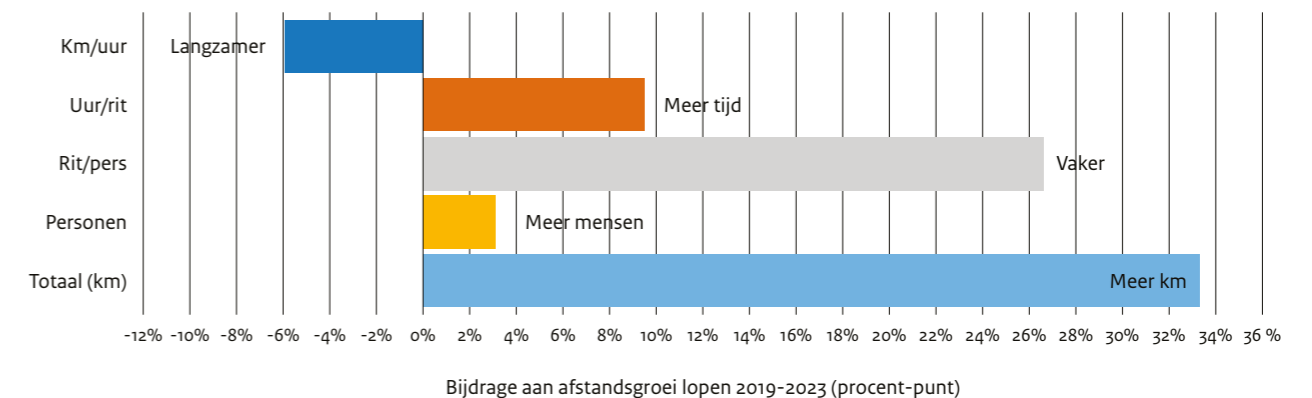
In de jaren vóór de COVID-pandemie, tussen 2012 en 2019, nam de te voet afgelegde afstand met zo'n 3% toe

- Tussen 2012 en 2019 nam de afstand die Nederlanders totaal te voet afleggen met bijna 3% toe (zie figuur 29^{5,6}). Deze toename is volledig toe te schrijven aan de bevolkingsgroei. Per persoon nam de te voet afgelegde afstand in deze periode namelijk af. Weliswaar nam de reissnelheid toe, maar de looptijd per rit en het aantal ritten die Nederlanders te voet maakten, namen af. Hierdoor nam de afgelegde afstand te voet per Nederlander af (-0,8%; dit is de som van de componenten km/uur, uur/rit en rit/pers).
- Tussen 2019 en 2023 nam de totale afstand die Nederlanders te voet afleggen, met ongeveer een derde (33%) toe (zie figuur 30). Voor een klein deel heeft deze toename te maken met de bevolkingsontwikkeling. Belangrijker is echter dat Nederlanders veel vaker zijn gaan lopen en daarbij per rit ook langer onderweg zijn. De gemiddelde reissnelheid is iets gedaald, wat de afstandsgroei iets dempt. Dat Nederlanders langzamer lopen maar wel langer onderweg zijn per rit, kan bijvoorbeeld te maken hebben met hun reismotieven. Tijdens de COVID-pandemie nam het aantal wandelingen voor vrijetijd bijvoorbeeld sterk toe. We weten dat deze verplaatsingen over een relatief lange afstand gaan, maar met een relatief lage loopsnelheid (zie ook [pagina 7](#)).

Figuur 29: Decompositie ontwikkeling totaal afgelegde afstand te voet tussen 2012 en 2019^{5,6}



Figuur 30: Decompositie IV ontwikkeling totaal afgelegde afstand te voet tussen 2019 en 2023^{5,6}



⁵ Boonstra en Van den Brakel (2024). Modelling mobility trends - update including 2023 ODIN data and estimates for travel duration. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). [\[link\]](#)

⁶ Met een decompositie rafelen we de ontwikkeling van de afgelegde afstand uiteen in verschillende componenten. Zo wordt duidelijk op welke manier verschillende componenten bijdragen aan die ontwikkeling. We onderscheiden de componenten reissnelheid (km/uur), reisduur per rit (uur/rit), frequentie waarmee Nederlanders lopen (rit/persoon) en de bevolkingsontwikkeling (aantal personen). De componenten samen tellen op tot de totale ontwikkeling in kms. Zie voor meer informatie het Mobiliteitsbeeld 2023 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

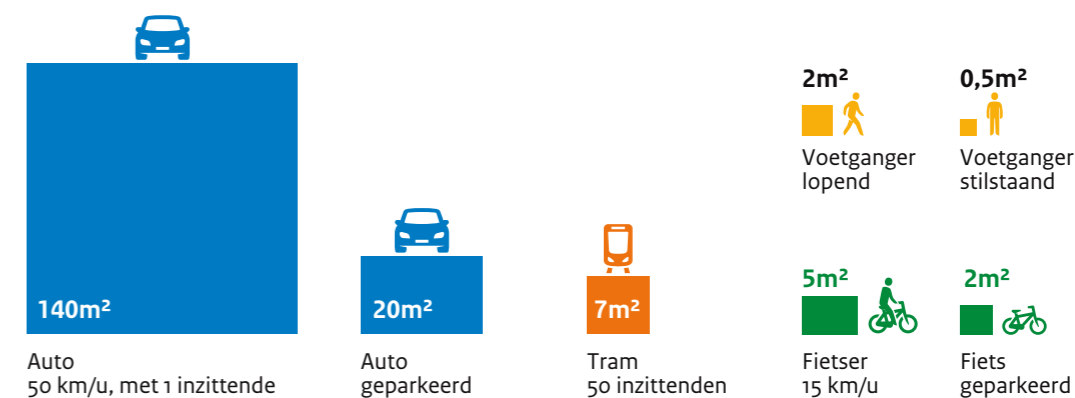
3 Bebouwde omgeving en lopen



Voetgangers nemen relatief weinig ruimte in

- Een lopende voetganger neemt 70 keer zo weinig ruimte in beslag als een auto die 50 km/u rijdt (zie figuur 31¹). Het ruimtebeslag per reiziger is afhankelijk van de bezetting van de auto. Bij vier personen in de auto is het ruimtebeslag per reiziger nog ongeveer 17,5 keer zo groot als dat van een voetganger.

Figuur 31: Ruimtebeslag in de stad per reiziger en per vervoerwijze¹

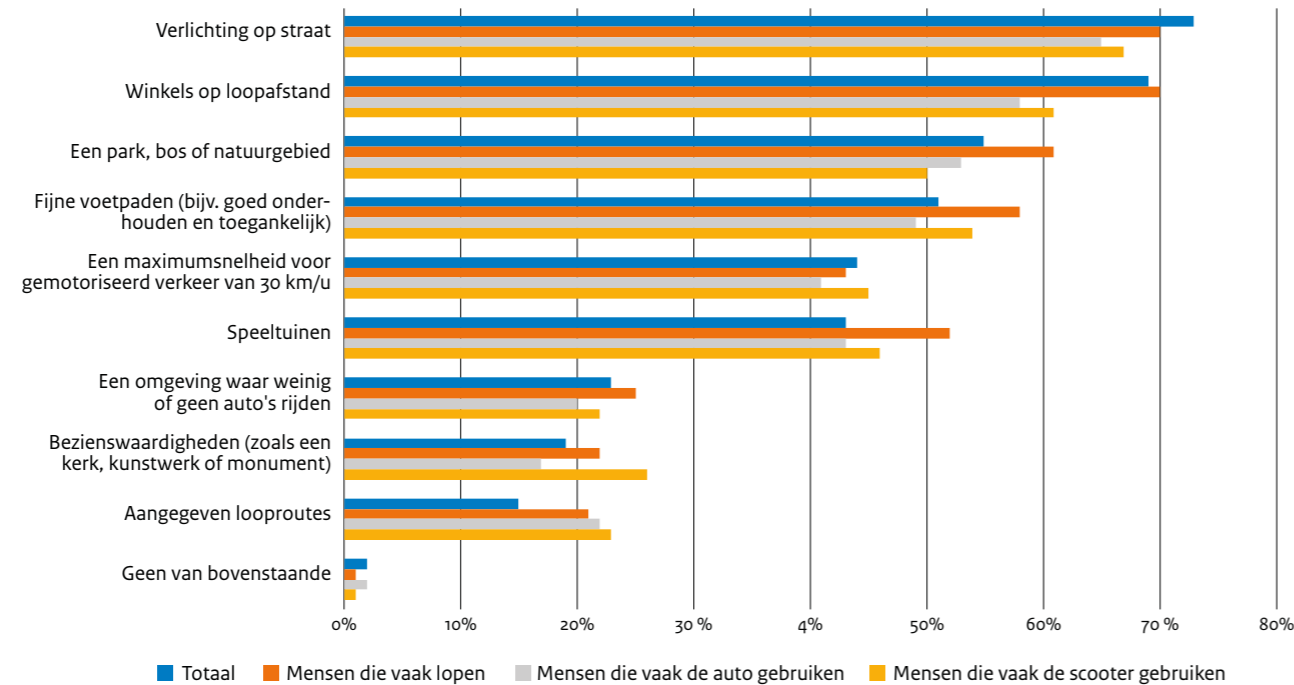


¹ Fietscommunity (2017). Van wie is de stad? Den Haag: Platform 31

Helft van de Nederlanders heeft fijne voetpaden in de woonomgeving

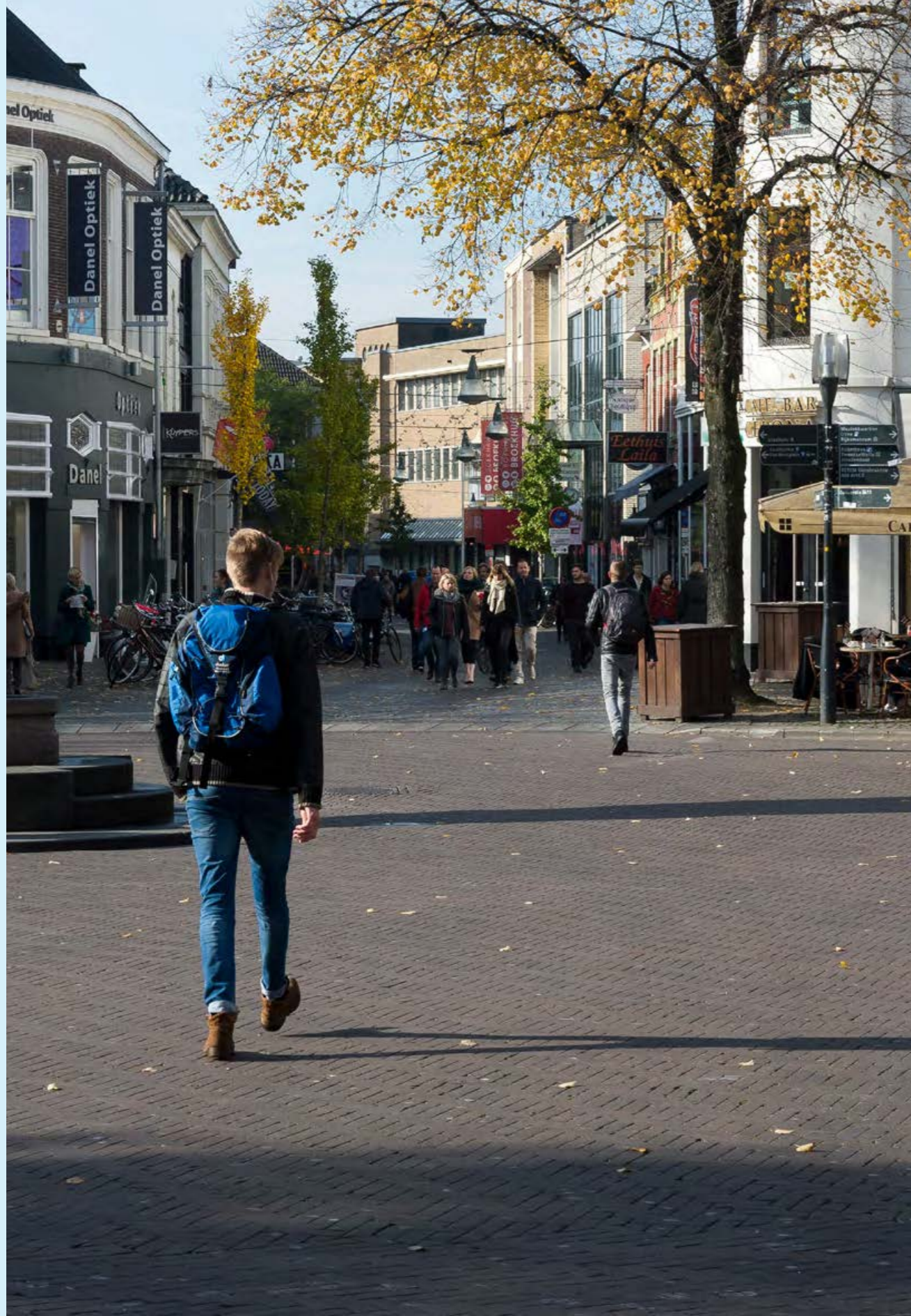
- Uit onderzoek onder circa 1.000 Nederlanders blijkt dat ongeveer de helft (51%) van de mensen fijne voetpaden in de woonomgeving heeft (zie figuur 32²). Voor Nederlanders die vaak lopen (meerdere keren per dag), is dit aandeel hoger (58%). We kunnen op basis van dit onderzoek echter geen conclusies trekken over causale verbanden.
- Nederlanders die meerdere keren per dag te voet reizen, hebben vaker winkels op loopafstand of een park, bos, natuurgebied of speeltuinen in de woonomgeving dan Nederlanders die vaak de auto gebruiken of met de scooter reizen.

Figuur 32: Voorzieningen die aanwezig zijn in de woonomgeving. Uitgesplitst naar of iemand vaak loopt, met de auto reist of de scooter gebruikt²



² IenW (2023). *Vaker te voet. Een onderzoek naar de motivaties en belemmeringen om vaker voor lopen te kiezen*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/MarketResponse





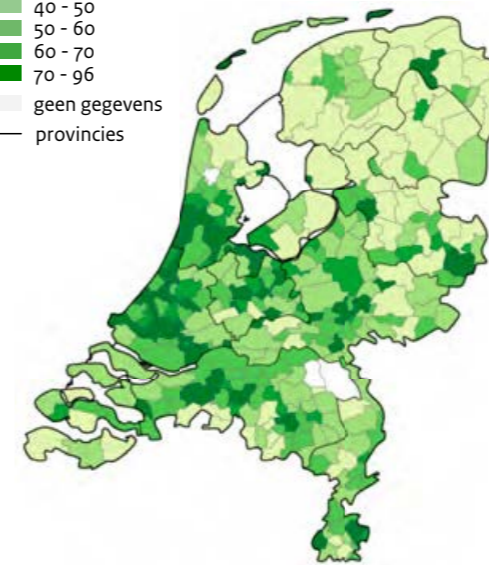
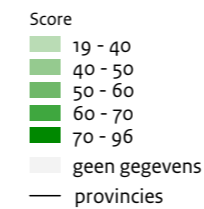
Nabijheid van voorzieningen in stedelijke gemeenten groter dan in niet-stedelijke gemeenten

- Stedelijke gemeenten scoren gemiddeld beter op de nabijheid van voorzieningen dan weinig of niet-stedelijke gemeenten (zie figuur 33³).⁴ De gemiddelde afstand tot voorzieningen is in stedelijke gemeenten dus lager.
- Voor de oppervlakte van recreatief groen (zoals parken) en blauw (water geschikt voor recreatief gebruik) is de relatie met de mate van stedelijkheid minder duidelijk. Gemeenten in het noorden en westen van het land scoren gemiddeld beter op deze indicator dan gemeenten in het oosten en zuiden.

Figuur 33: Score op indicatoren 'nabijheid van voorzieningen' en 'recreatie blauw en groen' per gemeente³

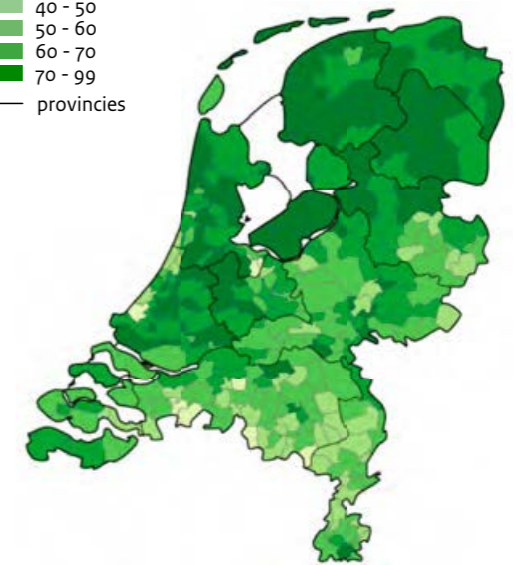
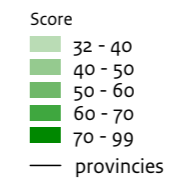
Nabijheid van voorzieningen 2022

Per gemeente



Recreatie blauw en groen 2022

Per gemeente



³ Mulier Instituut (2023). Kernindicator bewegvriendelijke omgeving 2022. [↗](#)
⁴ Mulier Instituut (2021). Sport en bewegen in de openbare ruimte. [↗](#)

Acceptabele reistijden te voet verschillen tussen typen bestemmingen

- Het KiM deed onderzoek naar welke bestemmingen Nederlanders relevant vinden om te kunnen bereiken vanaf de woonlocatie, met welke vervoerwijzen zij die bestemmingen willen kunnen bereiken en binnen welke reistijd⁵.
- Nederlanders noemen de auto en de fiets het vaakst als vervoerwijzen waarmee bestemmingen bereikt moeten kunnen worden. Minder vaak vinden ze dat bestemmingen te voet bereikbaar moeten zijn, uitzonderingen daargelaten. De grootste groep Nederlanders vindt wel dat een basisschool, bus-, tram- of metrohalte te voet bereikbaar moet zijn.
- Wat mensen die te voet willen kunnen reizen een acceptabele reistijd vinden, verschilt tussen typen bestemmingen en tussen personen.
- Voor bestemmingen zoals een supermarkt, basisonderwijs en een huisarts vinden Nederlanders gemiddeld 12 tot 15 minuten lopen acceptabel (zie tabel 1). Voor bestemmingen zoals een ziekenhuis, werk of cultuur vinden ze een langere reistijd te voet acceptabel, namelijk gemiddeld iets langer dan 20 minuten.
- De meeste Nederlanders die een bestemming te voet willen kunnen bereiken, kunnen dat ook binnen de voor hen acceptabele reistijd. Er zijn echter meer Nederlanders die momenteel met de auto of fiets binnen de voor hen acceptabele reistijd naar een bestemming kunnen reizen. Met name werk, een ziekenhuis, grootschalige winkelcentra, treinstations en sportlocaties zijn minder vaak binnen de voor hen acceptabele reistijd te voet te bereiken (niet in tabel).

Tabel 1: Acceptabele reistijden te voet naar verschillende bestemmingen⁵

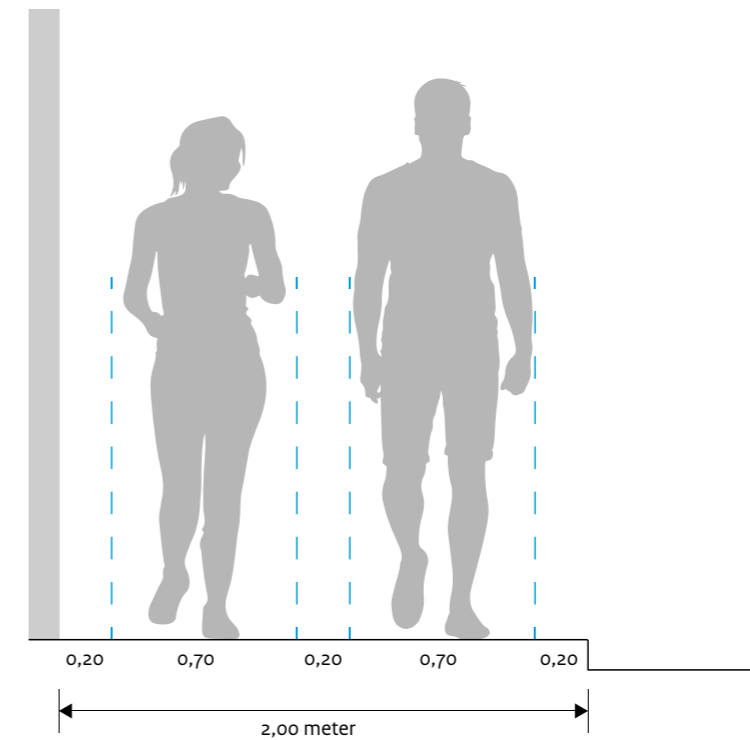
| | Acceptabele reistijd te voet (minuten) | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|-------------|
| | 25 ^{ste} percentiel | 75 ^{ste} percentiel | Gemiddeld |
| Supermarkt | 10 | 15 | 12,8 |
| Grootschalig winkelcentrum | 10 | 20 | 15,2 |
| Huisarts | 10 | 20 | 14,9 |
| Ziekenhuis | 15 | 30 | 21,7 |
| Werk | 10 | 30 | 20,5 |
| Kinderdagverblijf | 10 | 15 | 12,1 |
| Basisonderwijs | 10 | 15 | 12,1 |
| Sport | 10 | 20 | 16,4 |
| Horeca | 10 | 20 | 17,2 |
| Natuur | 10 | 20 | 16,2 |
| Cultuur | 10 | 20 | 20,8 |
| Treinstation | 15 | 20 | 18,7 |
| BTM-halte | 5 | 10 | 9,0 |

⁵ Hamersma en Roeleven (2024). Acceptabele bereikbaarheid. Een verkenning van acceptabele reistijden naar verschillende functies en de vergelijking met de huidige situatie. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [↗](#)

Vrije doorloopruimte voldoet niet altijd aan de richtlijnen

- Volgens richtlijnen van het CROW moet de vrije doorloopruimte voor voetgangers minimaal 2,00 m zijn (zie figuur 34⁶). In het verleden was de voorgeschreven minimale vrije doorloopruimte kleiner, namelijk 1,50 m in de ASVV 2004 en 1,80 m in de ASVV 2012.
- Er is slechts beperkt zicht op de mate waarin voetpaden in Nederland aan de meest recente richtlijnen voldoen. Uit onderzoek in opdracht van de gemeente Amsterdam blijkt bijvoorbeeld dat ongeveer 35% van het Plusnet voetganger (de hoofdvoetgangersroutes binnen de stad) in 2017 niet voldeed aan de destijds geldende richtlijn van 1,80 m minimale vrije doorloopruimte. Deels had dat te maken met de (te kleine) breedte van het trottoir, deels ook met obstakels, zoals fietsen, brommers en straatmeubilair op het voetpad⁷.
- Uit onderzoek van het CROW onder inwoners van Zwolle blijkt dat bijna drie op de tien mensen (29%) met meer plezier zou lopen wanneer er minder obstakels op het voetpad aanwezig zouden zijn⁸.

Figuur 34: Afmetingen van de normvoetganger, tussenruimtes en bijhorende vrije doorloopbreedte⁶



⁶ CROW (2023). Ontwerpwijzer voetgangers. [🔗](#)

⁷ Molster, Lankhorst en Oostenbriek (2021). Obstakels op voetpaden: CROW-KpVV & Ruimte voor Lopen. [🔗](#)

⁸ Bureau R.J. de Bruijne. (2017). Inventarisatie loopruimte plusnet voetganger.

4 Gezondheid, duurzaamheid en veiligheid



Lopen is goed voor de gezondheid

- De Gezondheidsraad¹ adviseert volwassenen om minimaal 2,5 uur per week matig of zwaar intensief te bewegen en minimaal 2 keer per week spier- en botversterkende activiteiten te doen. Wandelen in de vrije tijd levert een belangrijke bijdrage aan het aandeel Nederlanders dat aan deze richtlijnen voldoet.² Uit eerder KiM-onderzoek blijkt dat mensen die voor de dagelijkse mobiliteit relatief veel per fiets, te voet of met het openbaar vervoer reizen (vanwege het voor- en natransport), door de dagelijkse mobiliteit voor een groot deel al voldoende beweging krijgen.³
 - Er is overtuigend bewijs dat voldoende bewegen (zoals lopen, maar ook fietsen en andere fysieke activiteiten) leidt tot een lager risico op⁴:
 - Hart- en vaatziekten^{5,6,7,8}
 - Diabetes^{9,10}
 - Depressieve symptomen^{11,12}
 - Fracturen bij ouderen^{13,14}
 - Daarnaast is het aannemelijk dat voldoende bewegen samenhangt met een lager risico op:
 - Vroegtijdig overlijden^{15,16}

1 Gezondheidsraad. (2017). *Beweegrichtlijnen 2017*. Den Haag [↗](#)

2 RIVM. (2023). *Beweeggedrag in 2021*. [↗](#)

3 de Haas en van den Berg. (2019). *De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. [↗](#)

4 Het grootste deel van de genoemde literatuur is afkomstig uit het achtergronddocument bij de beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad (2017). [↗](#)

5 Dinu, Pagliari, Macchi en Sofi. (2019). *Active Commuting and Multiple Health Outcomes: A Systematic Review and Meta-Analysis Sports Medicine* (Vol. 49, pp. 437-452). [↗](#)

6 Sattelmair, Pertman, Ding, Kohl III, Haskell en Lee. (2011). *Dose response between physical activity and risk of coronary heart disease: a meta-analysis Circulation* (Vol. 124, pp. 789-795). [↗](#)

7 Pandey, Garg, Khunger, Darden, Ayers, Kumbhani, Mayo, de Lemos en Berry. (2015). *Dose-response relationship between physical activity and risk of heart failure: a meta-analysis* (Vol. 132, pp. 1786-1794). [↗](#)

8 Murtagh, Nichols, Mohammed, Holder, Nevill en Murphy. (2015). *The effect of walking on risk factors for cardiovascular disease: an updated systematic review and meta-analysis of randomised control trials Preventive medicine* (Vol. 72, pp. 34-43). [↗](#)

9 Cloostermans, Wendel-Vos, Doornbos, Howard, Craig, Kivimäki, Tabak, Jefferis, Ronkainen en Brown. (2015). *Independent and combined effects of physical activity and body mass index on the development of Type 2 Diabetes—a meta-analysis of 9 prospective cohort studies International journal of behavioral nutrition and physical activity* (Vol. 12, pp. 1-11). [↗](#)

10 Lin, Zhang, Guo, Roberts, McKenzie, Wu, Liu en Song. (2015). *Effects of exercise training on cardiorespiratory fitness and biomarkers of cardiometabolic health: a systematic review and meta-analysis of randomized controlled trials Journal of the American heart association* (Vol. 4, pp. e002014). [↗](#)

11 Mammen en Faulkner. (2013). *Physical activity and the prevention of depression: a systematic review of prospective studies American journal of preventive medicine* (Vol. 45, pp. 649-657). [↗](#)

12 Schuch, Vancampfort, Firth, Rosenbaum, Ward, Silva, Hallgren, Ponce De Leon, Dunn en Deslandes. (2018). *Physical activity and incident depression: a meta-analysis of prospective cohort studies American Journal of Psychiatry* (Vol. 175, pp. 631-648). [↗](#)

13 Qu, Zhang, Zhai, Li, Liu, Li, Liu, Zhu, Hao en Dai. (2014). *Association between physical activity and risk of fracture Journal of Bone and Mineral Research* (Vol. 29, pp. 202-211). [↗](#)

14 Rong, Liu, Wu, Li, Xia, Chen en Yin. (2016). *Increasing level of leisure physical activity could reduce the risk of hip fracture in older women: A dose-response meta-analysis of prospective cohort studies Medicine* (Vol. 95, pp. e2984). [↗](#)

15 Arem, Moore, Patel, Hartge, De Gonzalez, Viswanathan, Campbell, Freedman, Weiderpass en Adami. (2015). *Leisure time physical activity and mortality: a detailed pooled analysis of the dose-response relationship JAMA internal medicine* (Vol. 175, pp. 959-967). [↗](#)

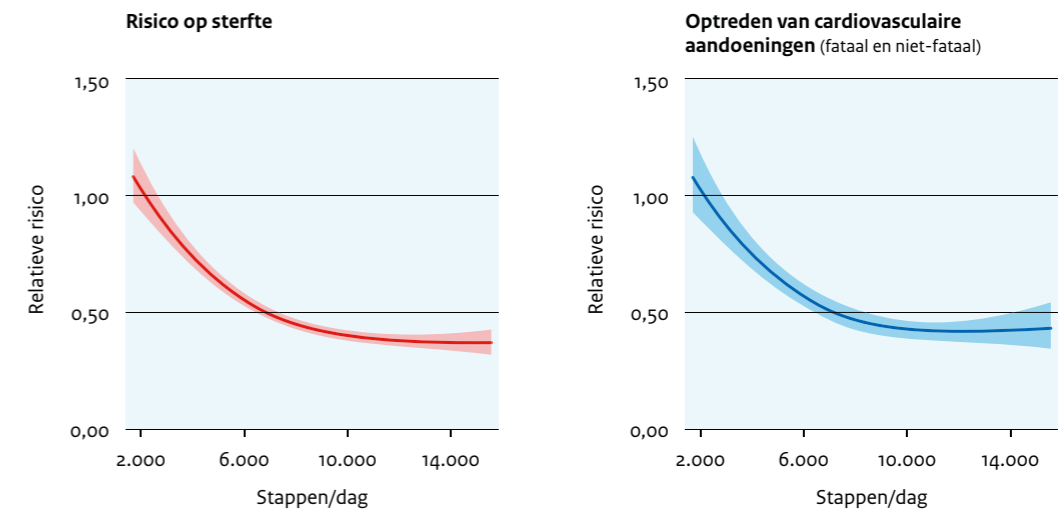
16 Ekelund, Ward, Norat, Luan, May, Weiderpass, Sharp, Overvad, Østergaard en Tjønnelund. (2015). *Physical activity and all-cause mortality across levels of overall and abdominal adiposity in European men and women: the European Prospective Investigation into Cancer and Nutrition Study (EPIC) The American journal of clinical nutrition* (Vol. 101, pp. 613-621). [↗](#)

– Verschillende typen kanker^{17,18,19,20}

– Lichamelijke beperkingen bij ouderen²¹

- Uit een meta-analyse van 12 prospectieve cohortonderzoeken met in totaal meer dan 110.000 volwassen deelnemers blijkt dat een toename van aantal stappen per dag leidt tot een afname van het risico op overlijden en op het optreden van cardiovasculaire aandoeningen (zie figuur 35²²). Beide risico's blijken significant te dalen vanaf respectievelijk 2.517 en 2.735 stappen per dag ten opzichte van 2.000 stappen per dag.

Figuur 35: Relatie tussen het aantal stappen per dag en het risico op sterfte en het optreden van cardiovasculaire aandoeningen (fataal en niet-fataal). Het gearceerde gebied geeft het 95%-betrouwbaarheidsinterval weer.²²



17 Moore, Lee, Weiderpass, Campbell, Sampson, Kitahara, Keadle, Arem, De Gonzalez en Hartge. (2016). *Association of leisure-time physical activity with risk of 26 types of cancer in 1.44 million adults JAMA internal medicine* (Vol. 176, pp. 816-825). [↗](#)

18 Wu, Zhang en Kang. (2013). *Physical activity and risk of breast cancer: a meta-analysis of prospective studies Breast cancer research and treatment* (Vol. 137, pp. 869-882). [↗](#)

19 Liu, Shi, Li, Qin, Yin, Pang, Nie en Wei. (2016). *Leisure time physical activity and cancer risk: evaluation of the WHO's recommendation based on 126 high-quality epidemiological studies British journal of sports medicine* (Vol. 50, pp. 372-378). [↗](#)

20 McTiernan, Friedenreich, Katzmarzyk, Powell, Macko, Buchner, Pescatello, Bloodgood, Tennant en Vaux-Bjerke. (2019). *Physical activity in cancer prevention and survival: a systematic review Medicine and science in sports and exercise* (Vol. 51, pp. 1252). [↗](#)

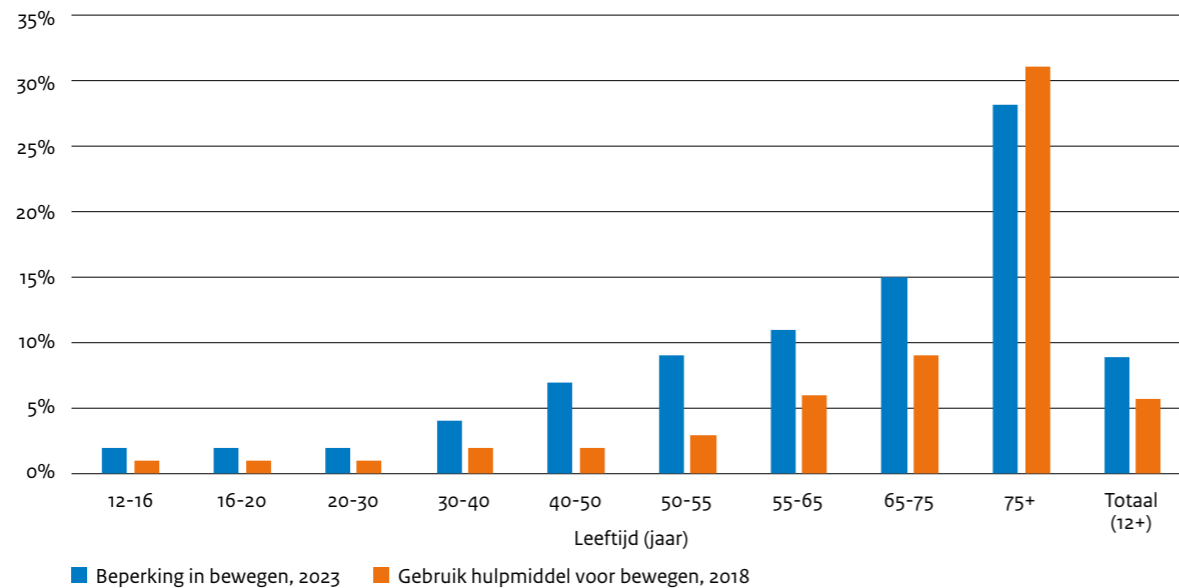
21 Tak, Kuiper, Chorus en Hopman-Rock. (2013). *Prevention of onset and progression of basic ADL disability by physical activity in community dwelling older adults: a meta-analysis Ageing research reviews* (Vol. 12, pp. 329-338). [↗](#)

22 Stens, Bakker, Mañas, Buffart, Ortega, Lee, Thompson, Thijssen en Eijssvogels. (2023). *Relationship of daily step counts to all-cause mortality and cardiovascular events Journal of the American College of Cardiology* (Vol. 82, pp. 1483-1494). [↗](#)

Ouderen ervaren vaker een beperking in bewegen dan jongeren

- Ongeveer 1 op de 11 (8,9%) Nederlanders van 12 jaar en ouder ervaart een beperking in beweging.^{23,24} Zo kunnen zij niet, of enkel met grote moeite, een voorwerp van 5 kg (bijvoorbeeld een boodschappentas) dragen over een afstand van 10 m, 400 m lopen zonder stil te staan (zo nodig met stok) of rechtop staand bukken en iets van de grond oppakken.
- Onder ouderen komt een beperking in beweging veel vaker voor dan onder jongeren (zie figuur 36).
- Ongeveer 5,7% van de Nederlanders van 12 jaar en ouder gebruikte in 2018²⁵ een hulpmiddel, zoals een stok, rollator of scootmobiel, om voort te bewegen. Dit aandeel neemt sterk toe naarmate iemand ouder wordt (zie figuur 36).

Figuur 36: Aandeel Nederlanders met een beperking in beweging naar leeftijd in 2023 en gebruik hulpmiddelen voor bewegen in 2018²³



²³ CBS. (2024b). Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken 2023.

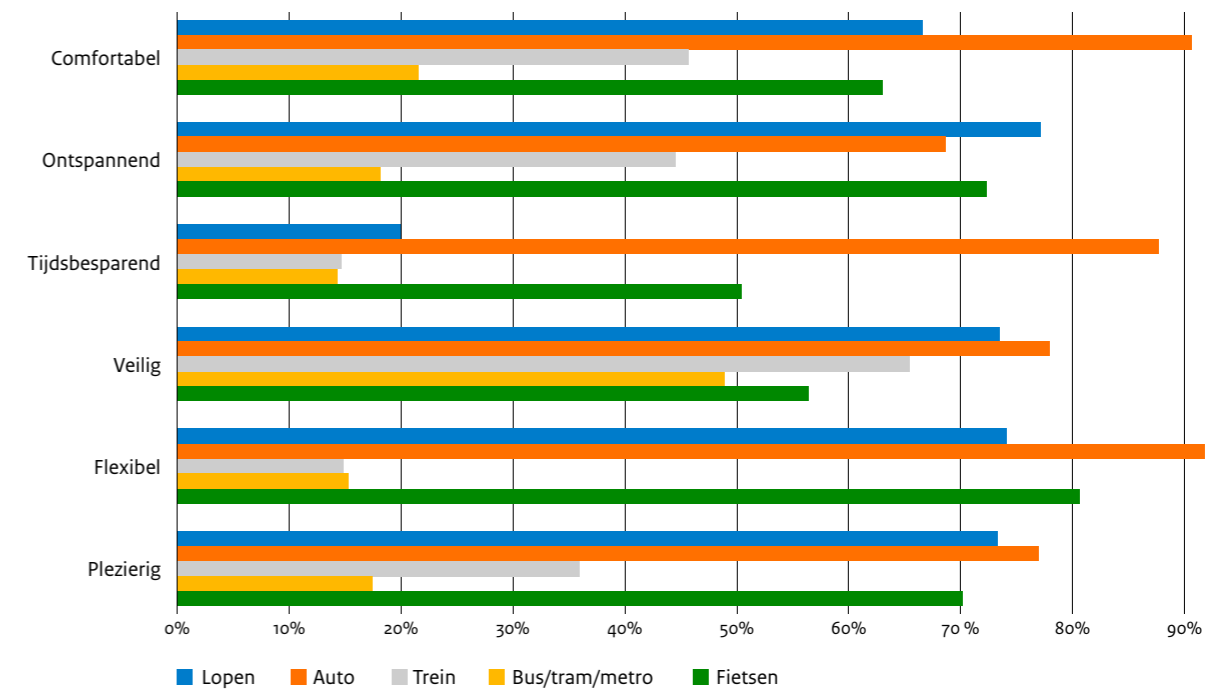
²⁴ CBS. (2019). Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken 2018.

²⁵ Vanaf 2019 wordt de vraag over het gebruik van een hulpmiddel voor bewegen niet meer gesteld aan respondenten in de gezondheidsenquête. In 2018 lag het aandeel Nederlanders met een beperking in bewegen iets hoger (9,6%) dan in 2023. Onder 75+-ers ging het om 34%. In 2018 lag het aandeel ouderen dat gebruik maakte van een hulpmiddel om te bewegen, dus lager dan het aandeel ouderen met een beperking in bewegen.

Nederlanders vinden lopen ontspannender dan het reizen met andere vervoerwijzen

- Het merendeel van de Nederlanders (76%) vindt het reizen te voet ontspannend (figuur 37²⁶). Dit aandeel is iets meer dan voor het reizen per fiets en met de auto en veel meer dan voor het reizen met het openbaar vervoer.
- Ook op andere kenmerken, zoals veiligheid en comfort, waarderen Nederlanders het reizen te voet relatief hoog, maar lager dan het reizen per auto. Vanwege de lage reissnelheid vinden relatief weinig Nederlanders (20%) dat lopen tijd bespaart.

Figuur 37: Het reizen te voet, met de auto, trein, btm of fiets is ...²⁶

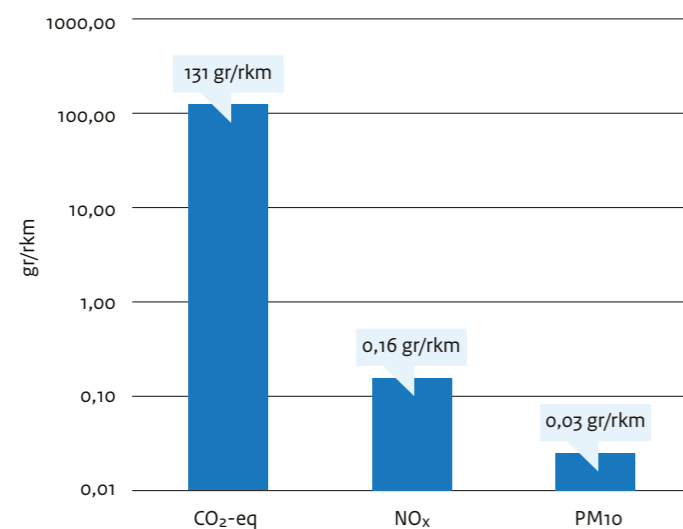


²⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitspanel Nederland 2023

Een overstap van auto op lopen betekent minder broeikasgassen en schonere lucht

- Voor iedere kilometer die iemand te voet aflegt in plaats van met de auto, wordt gemiddeld 131 g CO₂, 0,16 g NO_x en 25 mg fijnstof (PM₁₀) bespaard (zie figuur 38²⁷).
- Het is aannemelijk dat het bij een overstap van auto op lopen vooral om korte ritten gaat. Het aantal korte autoritten geeft dus iets weer van de potentie. In 2023 maakten Nederlanders ongeveer 226 miljoen autoritten korter dan 1 km, waarbij zij in totaal 138 miljoen km aflegden. Tot 2,5 km gaat het om 1,4 miljard autoritten, en een totaal afgelegde afstand van 2,1 miljard km.

Figuur 38: Besparing uitstoot bij een overstap van auto naar lopen per reizigerskilometer²⁷



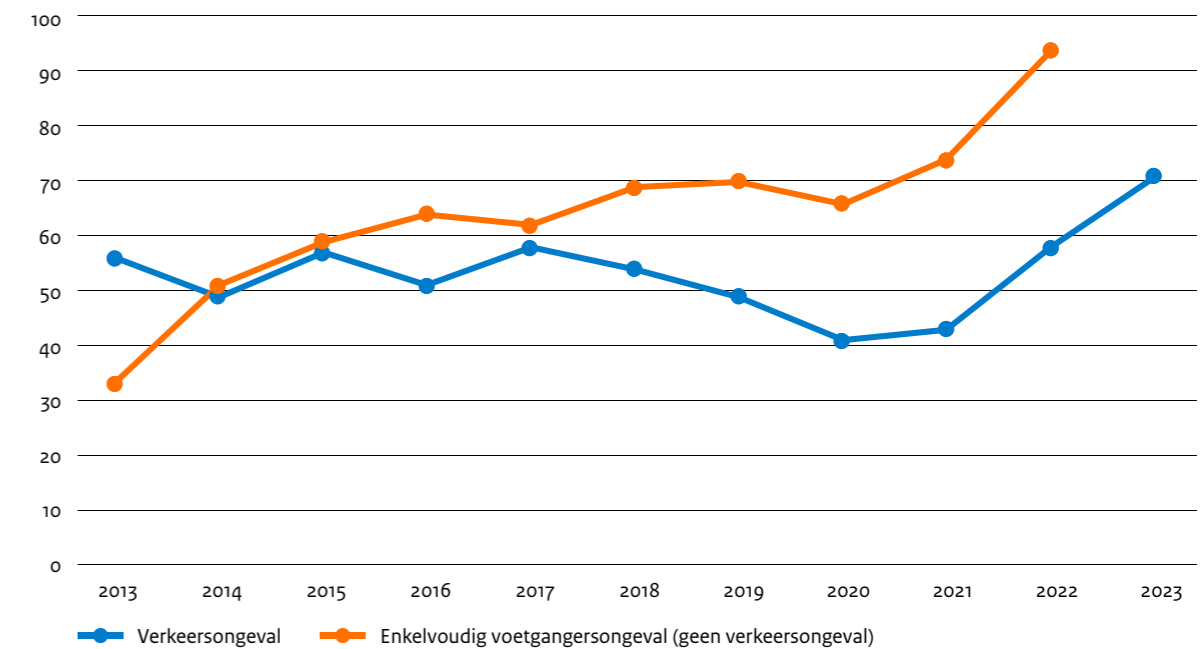
²⁷ KiM-inschatting op basis van kentallen zoals gepubliceerd in CE Delft (2024). STREAM webtool [🔗](#). Daarbij is uitgegaan van 100% stadsverkeer en is gerekend met de emissiekentallen voor 2021 en de verwachte kentallen voor 2030.



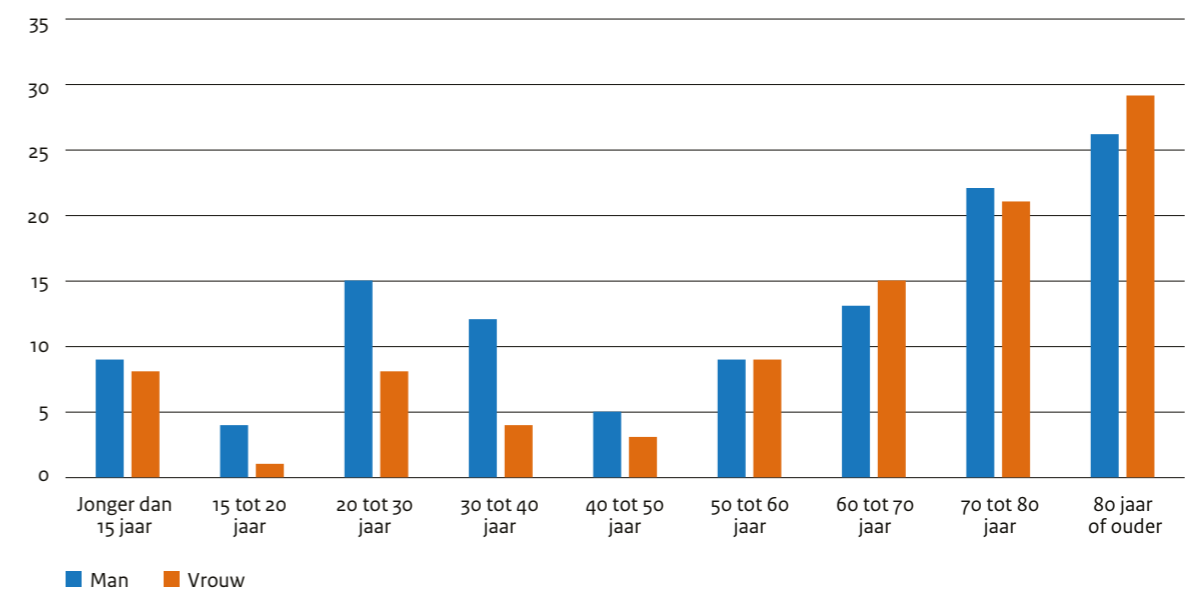
Aantal voetgangers dat komt te overlijden neemt de afgelopen jaren toe

- Sinds 2020 neemt het aantal voetgangers dat door een verkeersongeval om het leven is gekomen, toe. Tussen 2022 en 2023 ging het om een stijging van 22%, van 58 naar 71. Het aantal verkeersdoden onder voetgangers in 2023 ligt daarmee op het hoogste niveau sinds 2011 (zie figuur 39^{28,29}).
- Ook het aantal mensen dat na een enkelvoudig voetgangersongeval overleed, is de afgelopen jaren toegenomen. Deze enkelvoudige voetgangersongevallen worden niet als verkeersongeval aangemerkt en worden dus niet meegeteld in het aantal verkeersdoden.³⁰
- In de periode 2020 tot en met 2023 was net iets meer dan de helft (54%) van de voetgangers die na een verkeersongeval overleden, een man. Net iets minder dan de helft (46%) was 70 jaar of ouder (zie figuur 40³¹).
- Het aandeel ouderen bij de dodelijke enkelvoudige voetgangersongevallen is veel groter dan het aandeel dat deze groep heeft in de verkeersongevallen. In de periode 2018 tot en met 2022 ging het bij 85% van de mensen die overleden na een enkelvoudig ongeval, om een voetganger van 70 jaar of ouder.

Figuur 39: Aantal overleden voetgangers na een verkeersongeval (2013-2023) en een enkelvoudig ongeval (2013-2022)^{28,29}



Figuur 40: Overleden voetgangers na een verkeersongeval 2020-2023, naar leeftijd en geslacht³¹



²⁸ CBS. (2024c). Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland; wijze van deelname. [↗](#)

²⁹ VeiligheidNL (2024). Ongevallen met voetgangers. Omvang, aard, oorzaken, gevolgen en risicofactoren.

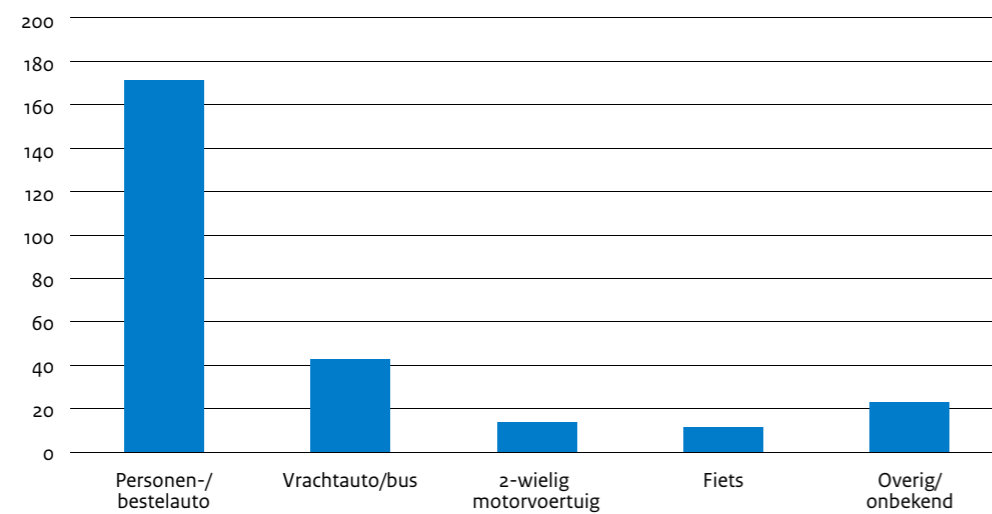
³⁰ Een verkeersdode is gedefinieerd als iemand die bij of na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig betrokken is, binnen 30 dagen aan de gevolgen van dat ongeval overlijdt, mits het hierbij niet om zelfdoding gaat (zie ook SWOV (2024) [↗](#)). Bij een enkelvoudig voetgangersongeval is geen rijdend voertuig betrokken, waardoor deze ongevallen niet als verkeersongevallen worden geregistreerd.

³¹ CBS (2024c). Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland; wijze van deelname. [↗](#)

Botsing met auto grootste reden voor overlijden voetgangers na een verkeersongeval

- Bij de voetgangers die in de periode 2019-2023 om het leven kwamen, was in twee derde van de gevallen een personen- of bestelauto betrokken en bij 16% een vrachtauto of bus (zie figuur 41³²). Dit betekent dat meer dan 80% van de 262 overleden voetgangers zijn overleden na een botsing met automobielen.

Figuur 41: Aantal voetgangersverkeersdoden 2019-2023 naar tegenpartij³²

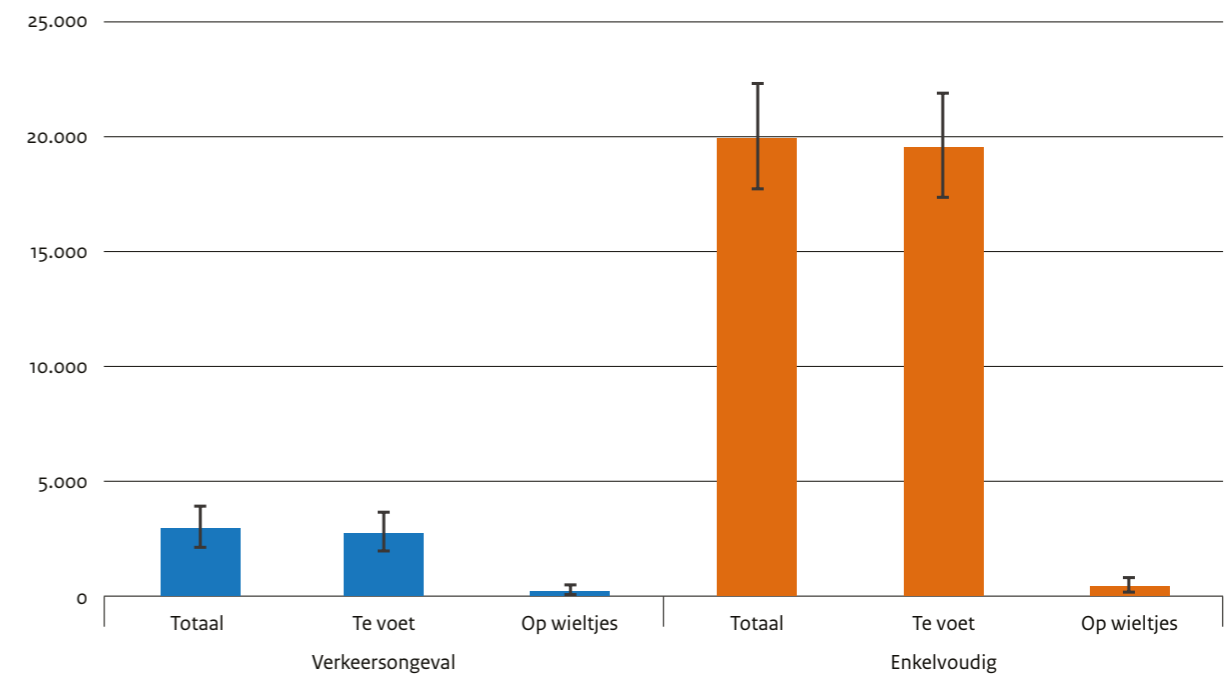


³² CBS (2024a). 684 verkeersdoden in 2023 [↗](#)

SEH-bezoek en ziekenhuisopname veel vaker gevolg van enkelvoudige voetgangersongevallen dan van verkeersongevallen

- In 2022 bezochten ongeveer 2.900 voetgangers de Spoedeisende Hulp (SEH) na een verkeersongeval (zie figuur 42³³). Enkelvoudige voetgangersongevallen leidden in 2022 tot 19.900 SEH-bezoeken, bijna 7 keer zoveel. Een klein deel hiervan betrof ongevallen van voetgangers op wieltjes (bijvoorbeeld op skeelers of een skateboard).
- Van de SEH-bezoeken na een verkeersongeval ging het in ongeveer 1.800 gevallen om ernstig letsel (MAIS 2+³⁴). Bij de enkelvoudige voetgangersongevallen ging het bij ongeveer 13.400 gevallen om ernstig letsel (niet in figuur).
- In 2022 zijn ongeveer 1.200 voetgangers in het ziekenhuis opgenomen na een ongeval in het verkeer. Nog eens 5.300 voetgangers werden opgenomen na een enkelvoudig ongeval.

Figuur 42: SEH-bezoeken door een voetgangersongeval, naar type ongeval, inclusief 95%-betrouwbaarheidsinterval (2022)³³



³³ VeiligheidNL (2024). Ongevallen met voetgangers. Omvang, aard, oorzaken, gevolgen en risicofactoren.

³⁴ In het Letsel Informatie Systeem wordt ernstig letsel bij een SEH-bezoek gedefinieerd als MAIS 2+.

Colofon

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

ISBN: 978-90-8902-311-7

Oktober 2024

Publicatienummer: KiM-24-A007

Auteurs:

Mathijs de Haas & Lukas Kolkowski

Vormgeving en opmaak:

DDK, Utrecht

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 1965

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: De Haas, M.C., Kolkowski, L. (2024). Loopfeiten 2024. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).