



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Jaaroverzicht 2024

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



# Beste lezer,

**Sinds 2006 levert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) kennis aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), door middel van onafhankelijk eigen onderzoek en elders ontwikkelde kennis. Zo zorgt het KiM ervoor dat het ministerie van IenW beleid kan maken met een stevig kennisfundament.**

Voor u ligt het KiM Jaaroverzicht 2024. Hierin bieden wij u eerst een korte terugblik op het reilen en zeilen van het KiM in 2024, gevolgd door een overzicht van onze publicaties in 2024.

In 2024 nam het KiM na 5,5 jaar afscheid van directeur Henk Stipdonk, die met pensioen is gegaan. Henk heeft zich in zijn tijd als directeur onder meer hard gemaakt voor de kwaliteit van KiM-publicaties en het 'ritsen' van beleid en kennis. Henk sloot zijn directeurschap af met een mini-symposium, over de uitdagingen waar de wereld voor staat op het gebied van energie en mobiliteit.

Sinds september is Serge van Dam directeur van het KiM. Serge werkte hiervoor als topadviseur verkeersmanagement en *smart mobility* bij Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn er het afgelopen jaar nog 2 medewerkers het KiM komen versterken.

In 2024 was het KiM regelmatig in het nieuws. Het KiM kwam voor in artikelen van het FD (Autoatlas), het AD en de Libelle (Loopfeiten), de NRC (Vlieggedrag), het Dagblad van het noorden (e-bikes), Vrij Nederland (elektrische micro-auto's) en zelfs bij Arjen Lubach (autoluwe binnensteden) en De Speld (De Vliegende Hollander). Daarnaast waren KiM onderzoekers te horen bij Met het Oog op Morgen (Internationaal Treinnetwerk) en BNR (Zero-emissie zones en files). Ook waren we te zien op het NOS Journaal (De Vliegende Hollander).

In 2023 heeft een visitatiecommissie de werkwijze van het KiM getoetst op wetenschappelijke kwaliteit, maatschappelijke relevantie, toekomstgerichtheid en doorwerking in beleid. Het KiM heeft zich op advies van de visitatiecommissie nog meer laten inspireren op wat er bij andere overheden speelt, door gesprekken aan te gaan met o.a. VNG, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) en KPVV. Deze gesprekken zijn ter inspiratie meegenomen in het KiM-programma voor 2024.

Het KiM heeft hoogleraren uit binnen- en buitenland aan zich verbonden: de KiM-fellows. Ook in 2024 versterkten zij met hun reviews en input de wetenschappelijke kwaliteit van KiM rapportages.

Alle publicaties die het KiM heeft uitgebracht zijn te vinden in dit jaaroverzicht. Het KiM heeft het programma 2024 grotendeels kunnen realiseren: in 2024 kwamen er in totaal 20 publicaties uit, en werd er 73 keer Kennis-aan-Tafel (waarbij het KiM direct beleidscollega's ondersteunt, meestal zonder publicaties) ingebracht. Daarnaast voorzag het KiM het ministerie ook vaak ad hoc van kennis en advies. Het KiM kijkt terug op een succesvol jaar, en gaat met vertrouwen 2025 tegemoet. Ons programma voor 2025 kunt u [hier](#) vinden.

Namens het gehele KiM,

Serge van Dam,  
Directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

# Inhoud



**1** Mobiliteit in het algemeen



**2** Bereikbaarheid en betaalbaarheid



**3** Actieve mobiliteit



**4** Openbaar vervoer en spoor



**5** Auto's en wegen



**6** Luchtvaart



**7** Maritiem



Treinreizigers station Amsterdam Centraal. Beeld: ©ANP



# Mobiliteit in het algemeen

## Over dit onderwerp hebben we de volgende onderzoeken gepubliceerd:

- Kerncijfers Mobiliteit 2024: Gestage groei van reizigerskilometers verwacht
- Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit
- Aanbevelingen bij de uitwerking van de afweegmethode Mobiliteitsfonds
- De onbetaalde rekening van mobiliteitsgebruik

## Kerncijfers Mobiliteit 2024: Gestage groei van reizigerskilometers verwacht

**Nederlanders legden in 2023 in eigen land meer kilometers af dan in 2022, maar minder dan in 2019. De door goederen afgelegde afstand daalde juist in 2023. De komende jaren zal naar verwachting zowel het personenverkeer als het goederenvervoer groeien.**

**Dit staat in de Kerncijfers Mobiliteit 2024 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).**

### Nederlanders meer onderweg dan in 2022, maar minder dan in 2019

Nederlanders van 6 jaar en ouder reisden in 2023 gemiddeld ongeveer 30 km en ongeveer 70 minuten per dag (in Nederland), zo blijkt uit de [Kerncijfers Mobiliteit 2024](#). Het aantal gereisde kilometers per trein steeg in 2023, maar bleef met 18% achter bij dat van 2019 (voor de COVID-pandemie). Bij bus, tram en metro (btm) geldt hetzelfde: een toename in 2023, maar 17% minder gereisde kilometers dan in 2019. Ook het aantal autokilometers steeg, maar bleef 8% lager dan in 2019. We fietsten in 2023 ongeveer evenveel als in 2019. Opvallende stijger is het aantal kilometers dat we liepen in 2023: dit lag 33% hoger dan in 2019.

### Minder goederen vervoerd

De afgelegde afstand van goederen daalde in 2023 door de teruglopende vraag naar en productie van goederen. Zowel het vervoer over de weg, als per binnenvaart, buisleiding en per spoor kwamen in 2023 lager uit dan in 2022. Voor binnenvaart en buisleiding kwam het niveau zelfs onder dat van 2013. Ook het vervoer van goederen over zee en door de lucht nam af.

### Meer verkeer en vertraging

De gemiddelde vertraging van treinreizigers per reis liep het afgelopen jaar iets op van 1,9 naar 2 minuten. Wegvoertuigen legden op hoofdwegen in 2023 in totaal ongeveer 70 miljard km af. Het tijdverlies op de hoofdwegen bedroeg 62 miljoen uur, doordat soms niet de maximumsnelheid kan worden gereden. Dit was meer dan in 2022, maar minder dan in 2019. Door steeds schonere voertuigen laten de broeikasemissies van het wegverkeer een dalende trend zien. Deze zijn nu 16% minder dan 10 jaar geleden. Wel was er in 2023 sprake van een lichte stijging van deze uitstoot ten opzichte van 2022, wat te maken had met de toename van het wegverkeer.

## Groei verwacht

In het KiM-onderzoek wordt beraamd dat het aantal afgelegde kilometers per auto, trein, btm en fiets richting 2029 verder groeit. Bevolkingsgroei en economische ontwikkeling spelen hierin een belangrijke rol. Vooral het gebruik van de elektrische fiets groeit naar verwachting flink door: het KiM voorziet dat het aantal afgelegde kilometers per elektrische fiets in 2029 ongeveer 40% hoger ligt dan in 2023. Ook verwacht het KiM dat het binnenlandse en het internationale goederenvervoer stijgt in deze periode.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Kerncijfers Mobiliteit 2024 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit

**Elasticiteiten van mobiliteit maken het mogelijk om snel na te gaan hoe het reisgedrag verandert, als één van de factoren waarvan dat gedrag afhankelijk is, verandert. Een elasticiteit geeft informatie over hoeveel meer of minder kilometers een persoon reist als de brandstofprijs, de ticketprijs, of de kwaliteit van de dienstregeling wijzigt. Deze elasticiteiten worden gebruikt om snel de effecten van een beleidsmaatregel op het mobiliteitsgedrag te schatten.**

In de studie 'Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit' onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de elasticiteiten van het binnenlands reisgedrag van personen met onder meer de auto, de trein, bus-tram-metro (btm) en fiets, aan de hand van 3 onderzoeksporen.

In **onderzoekspoor 1** heeft het KiM Rijkswaterstaat laten inventariseren wat nu al bekend is over de elasticiteiten van het reisgedrag van personen, met behulp van het Landelijk Model Systeem (LMS). Het resultaat, het [Handboek Elasticiteiten](#), voorziet in de behoefte om een overzichtelijke, actuele en openbaar beschikbare bron te hebben van elasticiteiten die vaak gebruikt worden voor snelle berekeningen en inschattingen van effecten van (beleids) maatregelen.

De huidige versie van het LMS modelleert het binnenlands personenreisgedrag op basis van waargenomen reisgedrag uit de periode 2015-17. Sindsdien heeft de wereld niet stilgestaan. Daarom is in onderzoeksporen 2 en 3 nagegaan of er reden is om aan te nemen dat recente trends van invloed kunnen zijn geweest op de elasticiteiten.

In **onderzoekspoor 2** is de stabiliteit van de brandstofelasticiteit van het wegverkeer kwantitatief getoetst, met behulp van tijdreeksmodellen voor de brandstofprijs-elasticiteiten van het wegverkeer. De uitkomsten geven aan dat de elasticiteiten over de tijd heen veranderen. Het was echter niet mogelijk om te bepalen hoe of waarom de elasticiteiten precies zijn veranderd. Ook was het niet mogelijk om aan te tonen of er sprake is van een verandering in de elasticiteiten in de laatste paar jaar, vanwege de samenloop met de coronapandemie.



In **onderzoekspoor 3** is kwalitatief nagegaan of enkele recente maatschappelijke trends mogelijk van invloed zijn op de prijs- en reistijdelasticiteiten uit het nieuwe Handboek Elasticiteiten. Voor 3 trends is dit aannemelijk:

- Thuiswerken kan de prijs- en reistijdelasticiteiten van de auto, trein en btm zowel vergroot als verkleind hebben. Aan de ene kant zorgen prijsstijgingen ervoor dat mensen sneller thuis gaan werken en dus niet reizen (groter). Aan de andere kant maken mensen toch al minder werk gerelateerde verplaatsingen, waardoor een prijsstijging per reis minder uitmaakt (kleiner).
- Elektrische fietsen kunnen de prijs- en reistijdelasticiteiten van autogebruik iets hebben vergroot, hebben naar alle waarschijnlijkheid geen effect op de elasticiteiten van treingebruik en kunnen de prijs- en reistijdelasticiteiten van btm-gebruik iets vergroot hebben.
- Een verslechterd beeld van de kwaliteit van het ov kan ertoe geleid hebben dat de prijs- en reistijdelasticiteiten van zowel treingebruik als btm-gebruik iets lager zijn geworden. Dit komt doordat voor de reizigers met de meeste keuzemogelijkheden het ov als alternatief afvalt en de reizigers met de minste keuzemogelijkheden overblijven in het ov.
- De elasticiteiten in het nieuwe Handboek Elasticiteiten vatten de bestaande kwantitatieve kennis over gevoeligheid van binnenlands personenreisgedrag samen. Wel is het verstandig om rekening te houden met een bandbreedte rondom deze elasticiteiten vanwege de invloed van de beschreven maatschappelijke trends.

**Lees de hele publicatie hier:**

[Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Aanbevelingen bij de uitwerking van de afweegmethode Mobiliteitsfonds

**Mobiliteitsmaatregelen van de rijksoverheid, waaronder investeringen in de infrastructuur, worden sinds 1 januari 2021 bekostigd uit het Mobiliteitsfonds (MF). Omdat de budgettaire omvang van beleidswensen voor maatregelen groter is dan de in het Mobiliteitsfonds beschikbare vrije ruimte, is een afweging nodig om te bepalen welke beleidswensen wel worden gehonoreerd met een voorlopige financiële reservering en welke niet. Om dit verantwoord en evenwichtig te kunnen doen, ontwikkelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een methode om op een gestructureerde wijze beleidsinhoudelijke beslisinformatie te verzamelen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) reflecteert in deze notitie op het voorstel voor de afweegmethode. Ook doet het KiM aanbevelingen over waar de benodigde beslisinformatie vandaan kan komen en in welke vorm deze informatie dan toegepast kan worden.**

Deze reflectie en aanbevelingen zijn gebaseerd op het voorstel voor de afweegmethode, zoals dat in maart 2023 aan de Tweede Kamer is gepresenteerd. Deze reflectie en aanbevelingen worden meegenomen door IenW in de verdere uitwerking van de afweegmethode. IenW zal de Tweede Kamer naar verwachting in het najaar van 2024 informeren over de uitgewerkte versie van de afweegmethode Mobiliteitsfonds.

### **Lees de hele notitie hier:**

[Aanbevelingen bij de uitwerking van de afweegmethode Mobiliteitsfonds | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## De onbetaalde rekening van mobiliteitsgebruik

Mobiliteit leidt naast het voordeel van bereikbaarheid ook tot negatieve gevolgen voor de samenleving, zoals luchtvervuiling, geluidshinder, files en klimaatverandering. De (rijks)overheid kan de kosten van deze negatieve gevolgen doorberekenen aan de reiziger en goederenvervoerders, waardoor ‘de vervuiler betaalt’. Ook kan zij de uitgaven aan aanleg en onderhoud van de infrastructuur volledig bij de mobiliteitsgebruiker neerleggen, waardoor ‘de gebruiker betaalt’. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de voor- en nadelen van het doorbelasten van de kosten van mobiliteitsgebruik op een rij gezet, net als de aandachtspunten voor beleid.



Goederentrein en file in Rotterdam. Beeld: ©ANP

### Voordelen

Het principe van de ‘gebruiker en vervuiler moet betalen’ wordt vaak als rechtvaardig gezien. Het volledig doorbelasten van infrastructuurkosten en de kosten van negatieve effecten zorgt ervoor dat reizigers en goederenvervoerders rekening houden met deze

kosten in hun beslissingen over vervoermiddel-, route- en tijdstipkeuze, zo staat in [de KiM-publicatie 'De onbetaalde rekening van mobiliteitsgebruik'](#). Dit leidt in principe tot minder luchtvervuiling, geluidshinder en files en verhoogt de welvaart. Daarnaast genereert het vaak extra overheidsopbrengsten, die bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden voor het onderhoud van wegen, aanleg van fietspaden of bijdragen aan de ov-sector. Ook kan het geld besteed worden aan maatregelen om de negatieve effecten te bestrijden, zoals subsidies voor elektrische voertuigen of de installatie van geluidsschermen.

## Nadelen en aandachtspunten

Het is niet gemakkelijk om te bepalen wat bijvoorbeeld een weggebruiker of treinreiziger moet betalen om de infrastructuurkosten en de kosten van negatieve effecten af te dekken. Dit heeft 3 redenen. Ten eerste moeten er behoorlijk wat aannames en keuzes gemaakt worden om deze kosten te berekenen, bijvoorbeeld over welke kosten precies moeten worden doorbelast. Ten tweede zijn de infrastructurele uitgaven van de rijksoverheid, provincies en gemeentes vaak niet zo makkelijk te achterhalen. Ten derde betaalt de mobiliteitsgebruiker nu ook al belastingen en heffingen. Door dit alles is het niet eenvoudig om de hoogte van de 'onbetaalde rekening' van mobiliteitsgebruik te bepalen.

In aanvulling op de bovengenoemde problemen met het vaststellen van de hoogte van de 'onbetaalde rekening' zijn er ook aandachtspunten bij het ontwikkelen van beleidsmaatregelen. Maatregelen om de vervuiler en de gebruiker te laten betalen, kosten ook geld. Het is de vraag of deze uitvoeringskosten opwegen tegen de maatschappelijke baten van de maatregelen. Dit moet per maatregel worden bekeken. Daarnaast kunnen hogere reiskosten ertoe leiden dat vooral lage-inkomensgroepen bereikbaarheidsproblemen zullen ondervinden.

### Lees de hele notitie hier:

[De onbetaalde rekening van mobiliteitsgebruik | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)



Treinreizigers checken in bijpoortjes NS. Beeld: ©ANP



# Bereikbaarheid en betaalbaarheid

**Over dit onderwerp hebben we de volgende onderzoeken gepubliceerd:**

- Betaalbare Mobiliteit? 1 op de 10 heeft moeite om vervoer te betalen
- Kan de waarde van bereikbaarheid in geld worden uitgedrukt?
- Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief

## Betaalbare Mobiliteit? 1 op de 10 heeft moeite om vervoer te betalen

**10% van de volwassen inwoners van Nederland ervaart problemen bij het betalen van zijn of haar vervoer. Dit zijn vaak mensen met een laag inkomen, alleenstaanden met kinderen, en werklozen. Zij hebben moeite om hun reis te betalen, geven meer geld uit aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven of bezuinigen op andere huishouduitgaven om hun vervoer te kunnen betalen. Daarnaast geven zij aan in het algemeen moeite te hebben om rond te komen of verwachten daar binnen een jaar moeite mee te krijgen. Voor 1 tot 5,5% van de inwoners van Nederland geldt zelfs dat ze niet of minder deelnemen aan sommige activiteiten (zoals een familie- of ziekenhuisbezoek), omdat ze geen geld hebben voor het vervoer ernaartoe.**

Dit blijkt uit [het onderzoek 'Betaalbare mobiliteit?'](#) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Onder betaalbaarheid van mobiliteit wordt meer verstaan dan alleen betaalbaarheidsproblemen. Daarom verkent het KiM het begrip vanuit 3 invalshoeken: huishouduitgaven aan mobiliteit, prijzen en prijsveranderingen en betaalbaarheidsproblemen.

### Uitgaven en prijzen vervoer

Mobiliteit is voor veel huishoudens een groot deel van hun uitgaven. Gemiddeld geven huishoudens 14% van hun budget uit aan mobiliteit, al verschilt dat sterk tussen huishoudens. De gemiddelde prijzen van vervoer zijn in de afgelopen 8 jaar met 30% gestegen. Dat is iets meer dan de inflatie over die periode. Daarmee is vervoer relatief duurder geworden, maar dit verschilt wel per vervoermiddel. Openbaar vervoer en fietsen zijn minder in prijs gestegen. Fossiele brandstof voor de auto steeg sterk in prijs, waarna in 2023 een afvlakking volgde, maar alsnog is de prijsstijging groter dan de inflatie. Vliegen is het sterkst in prijs gestegen. Deze ontwikkelingen in prijzen en in uitgaven aan mobiliteit geven nog niet aan in hoeverre mensen moeite hebben om hun vervoer te betalen ofwel de betaalbaarheidsproblemen.

## Groepen gericht benaderen

Een benadering van betaalbaarheidsproblemen gebaseerd op daadwerkelijke uitgaven en inkomens van huishoudens kan nuttig zijn om de kans op betaalbaarheidsproblemen te monitoren. Zo'n benadering laat echter niet zien in hoeverre mensen al hun reisgedrag hebben aangepast aan een te krappe portemonnee. Dan is het waardevol om ervaren betaalbaarheidsproblemen in kaart te brengen. Beide onderzoeksaanpakken zijn toegepast in het KiM-onderzoek en wijzen dezelfde groepen aan die de grootste kans hebben op betaalbaarheidsproblemen van mobiliteit: lagere inkomens, alleenstaanden met kinderen, en werklozen. Als de overheid betaalbaarheidsproblemen wil verlichten, is het dus efficiënt om maatregelen te nemen die zich op die groepen richten.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Betaalbare mobiliteit? | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Kan de waarde van bereikbaarheid in geld worden uitgedrukt?

**Dat bereikbaarheid een waarde heeft, is voor iedereen duidelijk. Maar het is onduidelijk wat de totale waarde van bereikbaarheid is, uitgedrukt in geld. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft na onderzoek geen geschikte methode gevonden om deze waarde te bepalen.**

Bereikbaarheid is de mate waarin bestemmingen gemakkelijk en binnen een redelijke tijd kunnen worden bereikt vanuit een bepaalde locatie. De waarde van bereikbaarheid gaat dus niet alleen over het daadwerkelijk bereiken van bestemmingen, maar ook over het kunnen bereiken van een bestemming. Dit is de zogeheten optie-waarde. Daarnaast kunnen ook niet-gebruikers waarde hechten aan bijvoorbeeld een ov-verbinding om altruïstische redenen (bijvoorbeeld 'Buurtkinderen kunnen dan het ov gebruiken') en voor het indirect gebruiksvoordeel (zoals 'Het is dan rustiger op de weg').

### Ook positieve kanten in geld uitdrukken

De negatieve aspecten van mobiliteit en bereikbaarheid worden vaak in geld uitgedrukt. Denk hierbij aan verkeersongevallen, congestie en emissies. Tegelijkertijd leveren verplaatsingen de samenleving ook veel op. Zo is het bereiken van bestemmingen en sociale activiteiten belangrijk voor de ontplooiingsmogelijkheden en het welzijn van mensen. Het liefst zouden we de positieve kanten van bereikbaarheid, de waarde, ook in geld uitdrukken. Zo worden de negatieve aspecten in perspectief geplaatst. Een aandachtspunt is wel dat de focus op een totaalbedrag kan leiden tot een verlies aan nuance, waardoor bijvoorbeeld belangrijke bereikbaarheidsverschillen tussen groepen en gebieden worden genegeerd.

### Waarde van bereikbaarheidsveranderingen is wel te bepalen

Via verschillende methoden heeft het KiM verkend of de waarde van bereikbaarheid in geld kan worden uitgedrukt. Helaas bleek geen van de gevonden methoden geschikt. De onmogelijkheid hiervan komt vooral door de focus op de totale waarde van bereikbaarheid in een bepaald jaar. Alle onderzochte methoden zijn in staat om een deel van de waarde van bereikbaarheid te becijferen, maar het blijft daarbij onbekend hoe dit deel zich verhoudt tot de totale waarde. Daarnaast is bereikbaarheid een breed begrip dat nog niet duidelijk gedefinieerd is. Gaat bereikbaarheid bijvoorbeeld over alle typen voorzieningen en alle modaliteiten?



Hoewel de totale maatschappelijke waarde van bereikbaarheid moeilijk te monetariseren is, is het in geld uitdrukken van effecten van veranderingen in bereikbaarheid wel mogelijk. Dit biedt waardevolle inzichten. Deze veranderingen kunnen onder andere optreden als gevolg van beleidsmaatregelen, zoals het openen van een weg of het sluiten van een ziekenhuis.

**Lees de hele notitie hier:**

[Kan de waarde van bereikbaarheid in geld worden uitgedrukt? | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief

De meeste Nederlanders kunnen binnen een voor hen acceptabele reistijd bestemmingen bereiken. Zij vinden gemiddeld een reistijd tussen de 9 en 18 minuten naar een supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf of een bus-, tram- of metrohalte aanvaardbaar. Om bij een ziekenhuis, werk of een hbo/wo-instelling te komen accepteren zij dat ze langer onderweg zijn.

In het regeerprogramma stelt het kabinet Schoof dat het er “in de kern” om gaat dat “iedereen” “binnen acceptabele tijd en moeite” “zijn of haar bestemming kan bereiken”. Maar: welke bestemmingen vinden Nederlanders dan het meest relevant? Welke reistijden naar die bestemmingen vinden ze acceptabel? En in hoeverre kunnen zij nu al binnen die reistijd daar komen? Het onderzoek ‘Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief’ van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft antwoorden op deze vragen. Het KiM analyseert hierbij reistijden die vanuit het perspectief van de reiziger acceptabel zijn, en kijkt niet naar geografisch gemeten reistijden of ontwikkelingen in reistijden.



## Variatie in acceptabele reistijden

De reistijd die mensen aanvaardbaar vinden hangt af van het type bestemming, de vervoerwijze en de kenmerken van de persoon. Om naar bestemmingen zoals een supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf of een bus-, tram- of metrohalte te reizen, accepteren Nederlanders gemiddeld dat zij 9 tot 18 minuten onderweg zijn. Naar een ziekenhuis, werk of mbo- en hbo/wo-instelling zijn reistijden van 30 tot 50 minuten vaak nog acceptabel. Voor het reizen per openbaar vervoer aanvaarden Nederlanders over het algemeen meer reistijd dan bij reizen met andere vervoerwijzen. Mensen die in landelijk gebied wonen, mensen met een theoretische opleiding en ouderen accepteren vaker hogere reistijden.

## Verhouding tussen huidige en acceptabele reistijd

Hoewel de meeste Nederlanders binnen een voor hen acceptabele reistijd bestemmingen kunnen bereiken, zijn hier wel uitzonderingen op. Voor het reizen naar werk, het ziekenhuis en het mbo zijn er relatief meer Nederlanders die niet binnen een voor hen acceptabele reistijd kunnen reizen. Ditzelfde geldt voor mensen die per openbaar vervoer of lopend naar hun bestemming willen gaan. Vooral mensen met een lager inkomen, mensen die vanwege hun gezondheid minder makkelijk reizen en degenen zonder toegang tot een auto, zijn minder goed in staat om bestemmingen binnen een voor hen acceptabele reistijd te bereiken.

## Relevantie, kosten en moeite

Uit in totaal 16 door de KiM-onderzoekers uitgevraagde bestemmingen worden supermarkt, huisarts en ziekenhuis als het meest relevant gezien om zelf te kunnen bereiken. Het onderzoeksrapport besteedt niet alleen aandacht aan reistijd, maar verkent daarnaast ook reiskosten en de moeite die met een reis gepaard gaat.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)



# Actieve mobiliteit

**Over dit onderwerp hebben we het volgende onderzoek gepubliceerd:**

- Loopfeiten 2024: Nederlanders lopen veel vaker en verder dan 5 jaar geleden

## Loopfeiten 2024: Nederlanders lopen veel vaker en verder dan 5 jaar geleden

**De afstand die Nederlanders lopend afleggen is tussen 2019 en 2023 gestegen met 33%. Zij zijn vaker te voet onderweg en leggen daarbij een langere afstand af. Dit komt onder meer door de populariteit van ommetjes en wandelingen die sinds de COVID-pandemie sterk is toegenomen.**

Gemiddeld liepen Nederlanders in 2023 1,1 km per persoon per dag. Hiervoor waren zij dagelijks ongeveer 17 minuten onderweg, zo blijkt uit [de brochure 'Loopfeiten 2024'](#) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

### Vrije tijd

Nederlanders lopen relatief veel voor vrijetijdsdoeleinden. Bij 30% van de keren dat Nederlanders te voet op pad gaan, gaat het om een ommetje of een wandeling. Ze lopen hierbij relatief ver, goed voor 55% van de totale afstand die Nederlanders te voet afleggen. Nog eens bijna een kwart (23%) van de afstand wordt gelopen voor andere vrijetijdsdoeleinden, zoals sporten of horecabezoek. 9% van de keren dat Nederlanders lopen is werk gerelateerd, goed voor 4% van de totale afstand die Nederlanders te voet afleggen.

### Lopen is populairder in stedelijk gebied dan op het platteland

In stedelijke gebieden wordt relatief vaker gelopen dan in niet-stedelijke gebieden. In minder stedelijke gebieden lopen Nederlanders vaker voor recreatie, zoals een ommetje of wandeling door de natuur. In stedelijke gebieden lopen Nederlanders vaker om te winkelen en boodschappen te doen. Dat heeft onder meer te maken met de gemiddeld kleinere afstand tot winkels en supermarkten in stedelijke gebieden.

In Zuid-Limburg wordt relatief veel gelopen, zowel in de steden als in de minder stedelijke gebieden. Dit komt vermoedelijk door het heuvelachtige landschap, waardoor het fietsgebruik in dit deel van het land relatief laag is.

## Nog meer inzichten

De brochure Loopfeiten 2024 biedt nog meer inzichten. Zo toont de brochure hoe lopen verspreid is over de dag, hoe lopen verschilt tussen groepen en welke rol lopen heeft in het voor- en natransport van openbaar vervoer. Ook gaan de KiM-onderzoekers in op maatschappelijke effecten van lopen, zoals gezondheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Loopfeiten 2024 | Brochure | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

4



Fietsenstalling bij station. Beeld: ©ANP



# Openbaar vervoer en spoor

**Over dit onderwerp hebben we de volgende onderzoeken gepubliceerd:**

- Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov
- Keuzen voor het spoor
- Maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer

## Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov

**Maximaal 3,4% van de autoritten kan met effectieve beleidsmaatregelen verschuiven naar de combinatie van fiets en openbaar vervoer (ov). Dat blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Vanuit maatschappelijk oogpunt is een verschuiving van auto naar de combinatie van fiets en ov gewenst omdat het kan bijdragen aan het oplossen van opgaven in Nederland op het gebied van bereikbaarheid, klimaat, luchtkwaliteit en gezondheid.**

De reistijd is een belangrijke reden waarom veel autoritten niet vervangen worden, zo staat in de [onderzoekpublicatie](#). Die is bij de auto vaak korter dan wanneer de rit met de combinatie van fiets en het ov wordt gemaakt. Beleidsmaatregelen die de reissnelheid van fiets-ov verbeteren zijn daarom mogelijk een stimulans om de auto te vervangen door fiets-ov. Dat geldt ook voor beleidsmaatregelen die het reiscomfort van fiets-ov verhogen omdat een hoger comfort een langere reistijd acceptabel maakt.

### Fiets vergroot aantrekkelijkheid van ov

Fietsen van en naar het station of halte vergroot de aantrekkelijkheid van het ov als alternatief voor de auto. Dat komt doordat de wacht- en overstaptijd bij fietsen lager ligt dan wanneer met de bus, tram of metro naar het station wordt gereisd. Daarnaast moet je altijd een stukje lopen naar bijvoorbeeld de tram- of bushalte. Omdat fietsen sneller gaat dan lopen, wordt ook daar tijdwinst geboekt.

### Combinatie met stimulans om buiten de spits te reizen van belang

Een groot deel (60%-70%) van de ritten met de auto die met effectieve beleidsmaatregelen kunnen verschuiven naar fiets-ov vertrekt in de ochtend- of avondspits. Juist in de spits is het al druk in het ov. Hierdoor kan het goed zijn om naast een overstap van auto naar een combinatie van fiets en openbaar vervoer, ook het reizen buiten de spits te stimuleren.

### Vooral verschuiving naar fiets-trein, en van langere autoritten

Het overgrote deel (80%-90%) van de potentieel te verschuiven autoritten gaat naar de fiets-trein combinatie. De rest gaat naar fiets-btm (bus, tram, metro). Dit is relevante informatie met het oog op de verdeling van budgetten over fiets-trein en fiets-btm ter bevordering van een verschuiving van auto naar fiets-ov.



De gemiddelde afstand van autoritten die kunnen verschuiven ligt tussen de 33 en 41 km. Dit is relatief lang vergeleken met het gemiddelde van 17 km van alle ritten die met de auto worden gemaakt. Kortere ritjes komen dus minder snel in aanmerking voor vervanging door de combinatie van fiets en ov.

**Lees de hele notitie hier:**

[Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Keuzen voor het spoor

Hoe zullen volgende generaties Nederlanders gebruik maken van het spoor? Lijkt het spoorgebruik van 2050 op dat van nu of zal het ingrijpend veranderen? Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) reflecteert op deze vragen in het essay 'Keuzen voor het spoor'. Met het essay wil het KiM een gesprek op gang brengen over de maatschappelijke rol die het spoor in de toekomst kan spelen. Hoe veranderen onze samenleving en de wensen en mogelijkheden om ons te verplaatsen tussen nu en 2050? Aan welke verbindingen en welk type vervoer is straks de grootste behoefte? Hoe past het spoor - met al zijn kwaliteiten en beperkingen - daarin? En wat betekent dat voor de keuzen voor het spoor?



Keuzen voor het spoor. Beeld: ©KiM

De KiM-onderzoekers concluderen in het essay dat het spoor zich pad-afhankelijk ontwikkelt: nieuwe keuzen bouwen voort op oude en hebben de neiging de huidige status quo in stand te houden. Deze status quo is dat het spoor nu vooral in dienst staat van een netwerk van steden, waarbij hoogopgeleiden en studenten tussen deze steden reizen. Partijen maken op dit moment geen aanstalten om het huidige spoor- en dienstregelingsontwerp fundamenteel te heroverwegen. Terwijl dit mogelijk wel nodig is als

we de huidige opgaven serieus nemen, zoals het woningtekort, de toenemende druk op de ruimte, gewenste verdichting van de steden, de energietransitie, de circulaire economie en vraagstukken van strategische autonomie.

## Toekomstbeelden

De onderzoekers pleiten er daarom voor met behulp van verschillende scenario's na te denken over de toekomst van het spoor. Dit doen zij in het essay aan de hand van 4 scenario's, geïnspireerd op de Ruimtelijke verkenning 2050 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Vanuit die lange termijnblik zijn meer en verdergaande keuzen voor het spoor mogelijk, dan de opties die nu op tafel liggen.

## Rode draden

Het essay geeft geen antwoord op de vraag welk scenario het meest waarschijnlijk of wenselijk is. Maar er zijn wel elementen die in meer dan 1 scenario een logische plek lijken te hebben. Denk bijvoorbeeld aan een grotere rol voor het stadsregionaal vervoer, kansen om het spoor beter te benutten in samenhang met gedeeld en vraaggestuurd vervoer over de weg, en de potentie van autonome treinen die een heel ander dienstregelingsconcept mogelijk maken. Andere overwegingen die in verschillende scenario's naar voren komen zijn een afnemende prioriteit voor het spoorgoederenvervoer op het gemengde net, en de optie om de ontwikkelfunctie van het ov veel meer bij de overheid te leggen.

## Moeilijk verenigbare doelen

Conclusie uit het KiM-onderzoek is ook dat de lastige afwegingen die moeten worden gemaakt vaak niet expliciet op tafel liggen. Bij wijze van voorbeeld: een spoorlijn die voor alle typen vervoer geschikt is, biedt de flexibiliteit om deze voor meerdere doeleinden in te zetten en de functie in de toekomst te wijzigen. Maar deze flexibiliteit komt wel met een prijs. Het is duur, omdat het stuk spoor aan de eisen van elk type vervoer moet voldoen en het beperkt de capaciteit. Een veel intensiever gebruik van het spoor is mogelijk, tegen lagere kosten en mogelijk minder overlast, maar het vergt wel een bewuste keuze, die de flexibiliteit nu en in de toekomst beperkt.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Keuzen voor het spoor | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer

**Het spoorgoederenvervoer in Nederland is vooral belangrijk voor het internationale goederenvervoer, voor de positie van onze zeehavens en als vestigingsplaatsfactor. Een verschuiving van het goederenvervoer naar het spoor is gunstig voor klimaat en milieu en helpt de files op de weg te verminderen, maar voor de leefomgeving kan het effect negatief zijn.**

In de studie ‘Maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer’ constateert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat het spoorgoederenvervoer weliswaar belangrijk is voor de economie, maar dat het beeld over het economisch functioneren van de spoorgoederensector wisselt en incompleet is. De toename van het aantal spoorvervoerders laat de commerciële belangstelling voor het spoorgoederenvervoer zien. Tegelijkertijd is de markt sterk geconcentreerd, waarbij 1 spoorvervoerder – DB Cargo Nederland – een aanzienlijk marktaandeel heeft. De omzet van het spoorgoederenvervoer is de laatste jaren niet gestegen. Over de winst en werkgelegenheid van de sector is geen openbare informatie beschikbaar.



## Effecten

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan een toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer. Hierin staat een verschuiving van weg naar spoor centraal. Een verschuiving van het goederenvervoer naar het spoor heeft allerlei maatschappelijke effecten. De KiM-studie verwacht hier de volgende effecten van:

- Een vermindering van zowel de congestiekosten op de weg als de infrastructuurkosten van wegen.
- Het totale goederenvervoer wordt goedkoper.
- Een vermindering van de klimaat- en milieuschade door goederenvervoer.
- Een grotere veiligheid van het totale goederenvervoer.
- Meer conflicterende belangen met de woningbouw en stedelijke verdichting en een groter gevoel van onveiligheid bij mensen die langs het spoor wonen.
- Meer mensen die ernstig gehinderd worden door trillingen door het goederenvervoer. De maatschappelijke kosten van trillinghinder zijn vooralsnog onbekend. Hierbij is het belangrijk te weten waar de extra treinen rijden.

De omvang van deze effecten kan in de toekomst veranderen door regelgeving en technologische ontwikkelingen. Binnenvaart en wegvervoer kunnen hierdoor schoner worden waardoor het spoorgoederenvervoer zijn huidige voordeel bij de externe milieu- en klimaatkosten verliest. Daar staan wel extra bedrijfseconomische kosten voor wegvervoer en binnenvaart tegenover.

### **Lees het hele rapport hier:**

[Maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)



# Auto's en wegen

**Over dit onderwerp hebben we de volgende onderzoeken gepubliceerd:**

- Hoe beïnvloedt de snelheid van auto's de reistijd en negatieve effecten van autogebruik?
- Atlas van de auto
- Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag

## Hoe beïnvloedt de snelheid van auto's de reistijd en negatieve effecten van autogebruik?

**Al sinds jaar en dag discussieert men in Nederland over snelheid en de snelheidslimieten. Enkele jaren terug was er bijvoorbeeld discussie in Tweede Kamer, media en samenleving naar aanleiding van de reductie van de snelheidslimiet vanwege de stikstofproblematiek. En nu de huidige coalitie zich heeft voorgenomen om de snelheidslimiet ook overdag te verhogen, staat het onderwerp opnieuw in de belangstelling. Wanneer de overheid de maximumsnelheid op snelwegen heroverweegt, is het relevant om bekend te zijn met de relatie tussen snelheid en het effect van die snelheid op de diverse beleidsdoelen. In deze notitie heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de feiten over snelheid op een rij gezet.**

We laten in de notitie zien hoe het directe voordeel van een hogere snelheid, en de directe nadelen voor verkeersveiligheid, CO<sub>2</sub>-emissie en geluidssterkte, afhangen van de snelheid. We vergelijken de effecten met die bij een referentiesnelheid van 100 km/h. Let wel, we doelen hier op de feitelijke snelheid, niet op de snelheidslimiet. Weliswaar is de snelheidslimiet van grote invloed op de snelheden die, als het niet te druk is op de weg, kunnen worden gereden, maar bijvoorbeeld tijdens files is de snelheid veel lager dan de limiet. Ook zijn er mensen die zich niet aan de limiet houden.

De notitie is gebaseerd op de beschikbare wetenschappelijke literatuur. Die literatuur is niet zo gemakkelijk toegankelijk. De relatie tussen snelheid en verkeersveiligheid bijvoorbeeld, is weliswaar veel onderzocht, maar over hoe het nu echt zit zijn nog geregeld misverstanden. Ook de relatie tussen snelheid en CO<sub>2</sub>-emissie bleek niet eenvoudig boven tafel te krijgen.

Met deze notitie hoopt het KiM duidelijkheid te scheppen over de feiten, zodat de discussie over de hoogte van de snelheidslimiet op basis van zo duidelijk mogelijke informatie gevoerd kan worden.

### **Lees de hele notitie hier:**

[Hoe beïnvloedt de snelheid van auto's de reistijd en negatieve effecten van autogebruik? | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Atlas van de auto

Waar in Nederland bezit bijna ieder huishouden een auto en waar is dat veel minder het geval? Waar staan de meeste deelauto's? En in welke regio is de elektrische auto populair? De antwoorden op deze vragen zijn te vinden in de digitale 'Atlas van de auto' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De kaarten in deze interactieve atlas geven gedetailleerde informatie over het autobezit en -gebruik van Nederlanders en de eigenschappen van het Nederlandse wagenpark.



Auto's in een Amsterdamse straat. Beeld: ©ANP

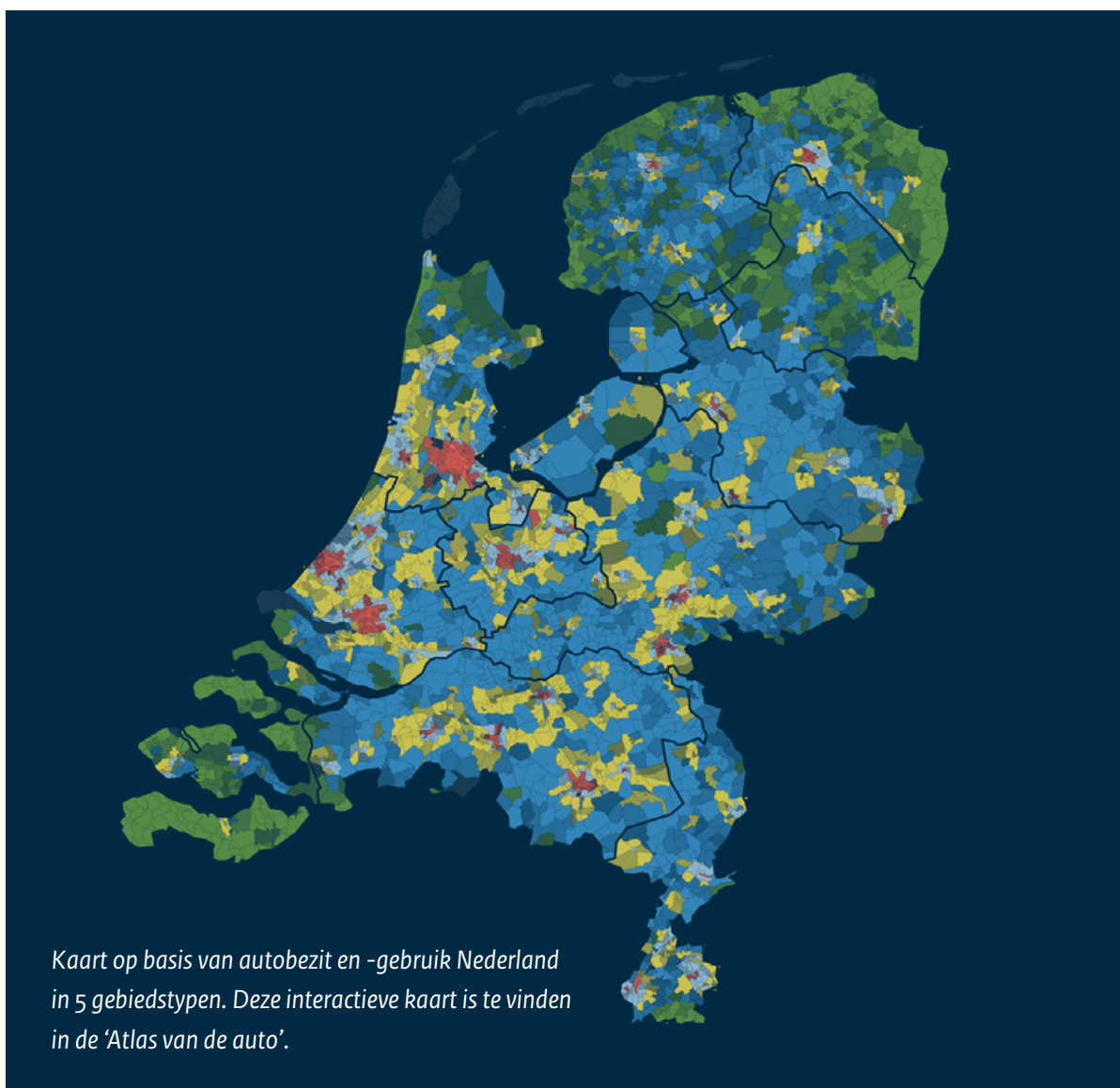
### Autobezit en -gebruik

Het autobezit per huishouden varieert sterk tussen regio's, zo laat de 'Atlas van de auto' zien. In de centra van de grote steden is dit bezit laag (0,6 auto's per huishouden) en wordt ontmoedigd door bijvoorbeeld gebrek aan parkeerruimte en verkeersopstoppingen. Op het platteland is het daarentegen twee keer zo hoog, vanwege de noodzaak om naar het werk te kunnen gaan, familie of vrienden te kunnen bezoeken en deel te nemen aan sociale activiteiten. Drie kwart van de Nederlanders woont echter niet in grote steden of op het platteland. Net buiten de steden neemt bijvoorbeeld het autobezit vrij abrupt toe, terwijl



de nabijheid van werk, voorzieningen en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer eerder geleidelijk afneemt. Het lijkt erop dat mensen vooral dan minder auto's bezitten en gebruiken omdat de omgeving dit ontmoedigt en niet omdat ze het niet nodig hebben.

Daarom geeft de auto-atlas meer inzicht in de geografische verdeling van autobezit op basis van 5 gebiedstypes. In veel dorpen dicht bij een stad is het autobezit relatief hoger dan je zou verwachten door de goede (ov)-bereikbaarheid en de nabijheid van stedelijke faciliteiten. In landelijke buitengebieden, zoals bijvoorbeeld Schouwen-Duiveland, is het autobezit en gebruik relatief lager dan verwacht. Het gemiddelde salaris in deze gebieden is lager dan in andere landelijke gebieden en de auto's zijn er relatief oud. Hier bestaat dus een relatief groot risico dat mensen onvoldoende mee kunnen draaien in de maatschappij door het gebrek aan vervoersmogelijkheden (vervoersarmoede) en op gedwongen autobezit.



## Kenmerken wagenpark en bezitsvormen

Niet alleen autobezit en -gebruik variëren tussen de verschillende regio's, maar ook de kenmerken van het wagenpark en de bezitsvormen. In de auto-atlas zijn kaarten opgenomen over auto's in particulier bezit en auto's van de zaak. Van de auto's in particulier bezit werd rond 80% tweedehands gekocht. De meeste nieuwe auto's komen dan ook als auto's van de zaak op de weg. 8% van de particulieren rijdt in een auto van de zaak. In sommige postcodegebieden is dit percentage zelfs dubbel zo hoog. In de Randstad en het westelijke deel van Noord-Brabant ligt zowel het aandeel nieuw gekochte auto's, als het aandeel auto's van de zaak hoog. In Groningen, Friesland en Drenthe worden de meeste auto's tweedehands gekocht en zijn er weinig auto's van de zaak. Deelauto's vormen een relatief nieuwe categorie. Het aantal deelauto's per huishouden ligt nog erg laag, maar begint vooral rond de grote stedelijke centra te groeien.

## Elektrische en hybride auto's

Benzineauto's komen overal vaak voor. Bijzonder vaak in Zuid-Limburg, Zeeuws-Vlaanderen en in het westelijk deel van de Randstad. In de noordelijke provincies (Groningen, Friesland en Drenthe) hebben ook veel mensen een dieselauto. Elektrische en hybride auto's maken slechts een klein deel uit van het wagenpark (4,4%). Ze komen, relatief gezien, vaker voor in de Randstad en de aangrenzende delen van Noord-Brabant en Gelderland. De 'Atlas van de auto' biedt ook een kijkje in andere eigenschappen van het wagenpark, zoals leeftijd, type carrosserie en het aantal aanhangers.

### **Gebruik de 'Atlas van de auto' zelf op:**

[Atlas van de auto | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Atlas van de auto | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag

**Naast grote infrastructurele projecten zijn er verschillende andere typen (beleids)maatregelen denkbaar die de doorstroming op de (snel) weg kunnen beïnvloeden. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen die zorgen dat er minder wordt gereisd (minder reizen), maatregelen die een verschuiving van de auto naar andere vervoerwijzen bevorderen (anders reizen), of zorgen dat het verkeer op de weg beter wordt verdeeld (slimmer reizen). Maar ook inzet op schonere voertuigen op de weg (schoner reizen) kan invloed hebben op de doorstroming. Deze maatregelen kunnen soms ook een gunstig effect hebben op verduurzaming van het reisgedrag (via minder uitstoot). In dit overzicht van (25) factsheets inventariseert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) bestaande kennis over verschillende typen maatregelen binnen deze brede scope.**

Per type maatregel wordt ingegaan op beschikbare kennis over effecten op doorstroming, op CO<sub>2</sub>-emissies, maar ook op andere aspecten (zoals op veiligheid). Daarnaast is op verschillende plekken aandacht voor algemene bevindingen uit de gevonden documenten.

De inventarisatie is niet uitputtend, maar bevat een basis die afhankelijk van het gebruik kan worden aangevuld. Zo is het belangrijk bij de inzet van maatregelen (ook) rekening te houden met de context waarin de maatregel wordt uitgevoerd.

### **Lees de hele publicatie hier:**

[Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)



Reizigers in de vertrekhal van Schiphol. Beeld: ©ANP



# Luchtvaart

**Over dit onderwerp hebben we de volgende onderzoeken gepubliceerd:**

- Non-stop vliegen
- De Vliegende Hollander 2024
- De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland
- Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie
- Vliegen naar een duurzaam energiesysteem

## Non-stop vliegen

**Luchtvaartreizigers hechten aan een rechtstreekse verbinding naar de eindbestemming. Het overgrote deel van alle vliegreizen kent dan ook geen overstap tijdens de reis. Bij vliegreizen van meer dan 6 uur biedt een overstap vaker een aantrekkelijk alternatief. Reizigers kunnen dan vaak besparen op de ticketprijs of kunnen kiezen voor gunstigere vertrek- of aankomsttijden. Voor de netwerkqualiteit van een luchthaven als Schiphol zijn dus op de grotere afstanden ook verbindingen met overstap van belang.**

In het onderzoeksrapport 'Non-stop vliegen' beschrijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de voorkeuren van luchtvaartreizigers voor een directe vlucht van en naar Nederland. Daaruit blijkt een uitgesproken voorkeur voor een rechtstreekse verbinding. 85% van de gemaakte vliegreizen is zonder overstap. Gemiddeld genomen zijn reizigers bereid om 170 euro meer te betalen om een overstap te vermijden.

Het alternatief voor een rechtstreekse vlucht is niet noodzakelijk een vliegreis met overstap. Reizigers kunnen, afhankelijk van de situatie, vaak kiezen voor een andere bestemming, een andere vertrekluchthaven, niet vliegen of andere reisopties.

### Zakelijke reizigers

Zakelijke luchtvaartreizigers hebben relatief vaak een overstap na vertrek vanaf Schiphol, ondanks dat ze bereid zijn om relatief veel geld extra te betalen voor een rechtstreekse vlucht. Zij zijn namelijk vaker gebonden aan afspraken op bepaalde bestemmingen, waardoor een vlucht met overstap soms onvermijdelijk is. Zijn er slechts enkele rechtstreekse vluchten per week naar een bestemming beschikbaar, dan kiezen zakelijke reizigers ook vaker voor een vliegreis met overstap.

### Aandeel passagiers zonder overstap

Het aantal direct bereikbare bestemmingen vanaf Schiphol is aanzienlijk (meer dan 300). Dit aantal is bovendien behoorlijk gegroeid in de afgelopen 15 jaar. Toch ligt het aandeel passagiers zonder overstap tijdens de reis niet lager dan het wereldwijde gemiddelde of ten opzichte van de situatie van 15 jaar geleden.

**Lees de hele publicatie hier:**

[Non-stop vliegen | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## De Vliegende Hollander 2024

Een kwart van de inwoners van Nederland maakt het merendeel van alle vliegreizen (75%). Dat blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar het vlieggedrag van Nederlanders tussen september 2023 en augustus 2024. De helft van de inwoners vloog in deze periode niet. 13% is ‘veelvlieger’. Deze reizigers maken 3 of meer vliegreizen per jaar. Dit en meer staat in de publicatie ‘De Vliegende Hollander 2024’.



Reizigers op luchthaven Schiphol. Beeld: ©ANP

Nederlanders vliegen vooral om op vakantie te gaan, voor een stedentrip, of om familie of vrienden te bezoeken. Het gaat hier om 81% van alle gemaakte vliegreizen, zo is te lezen in de publicatie ‘De Vliegende Hollander 2024’. De overige 19% van de vliegreizen is vooral zakelijk (voor werk of opleiding bijvoorbeeld), terwijl slechts 7% van de inwoners van Nederland aangeeft zakelijke vliegreizen te hebben gemaakt. Veel zakenreizigers maken dus meer dan één vliegreis per jaar. Veelvliegers vinden we vooral in de hoogste inkomensgroep (meer dan €165.000 per jaar) en in de leeftijdsgroep 25-29 jaar.

## Spanje als bestemming en reizen vanaf Schiphol populair

Spanje is de meest populaire bestemming bij de laatst gemaakte vliegreis. In totaal gaat ruim 1 op de 5 vliegreizen door de inwoners van Nederland naar dit mediterrane land. Andere populaire bestemmingen zijn Griekenland, voor vakantie, en het Verenigd Koninkrijk voor zakelijk vliegen.

Schiphol is veruit de belangrijkste vertrekluchthaven voor de inwoners van Nederland. Kijken we naar de laatst gemaakte vliegreis van Nederlanders, dan begon 67% van die vluchten op Schiphol. Het aandeel inwoners van Nederland dat vertrekt vanaf een luchthaven net over de landsgrenzen is ongeveer 13%. Dat zijn vaak mensen die nabij de grens wonen.

## Toekomst

Het overgrote deel (77%) van de inwoners van Nederland verwacht ook in de nabije toekomst vliegreizen te (blijven) maken. De voornaamste reden die mensen opgeven om in de toekomst niet (meer) te vliegen is de belasting op het milieu of het klimaat.

## Vragenlijstonderzoek

De uitkomsten van het KiM-onderzoek zijn gebaseerd op ingevulde vragenlijsten van 4.000 respondenten van een internetpanel. De vragenlijst is aan het einde van de zomer 2024 afgenomen en heeft betrekking op de periode september 2023 – augustus 2024.

### Lees de hele publicatie hier:

[De Vliegende Hollander 2024 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft op verzoek van de directie Luchtvaart (afdeling Internationale bereikbaarheid) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) onderzoek gedaan naar de betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland.



De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

- De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens is in gewicht beperkt van omvang, maar in totale waarde vergelijkbaar met die van goederen die via de binnenvaart worden vervoerd.
- Hoewel de overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens tussen 2009 en 2021 is toegenomen, blijft de groei ervan achter ten opzichte van die in de Europese Unie (EU) als geheel. In Nederland lag de luchtvracht in 2022 (1,55 miljoen ton in 2022) onder het niveau van 2008 (1,62 miljoen ton in 2008), terwijl de overslag van luchtvracht in de gehele EU in 2022 27% boven het niveau van 2008 lag.



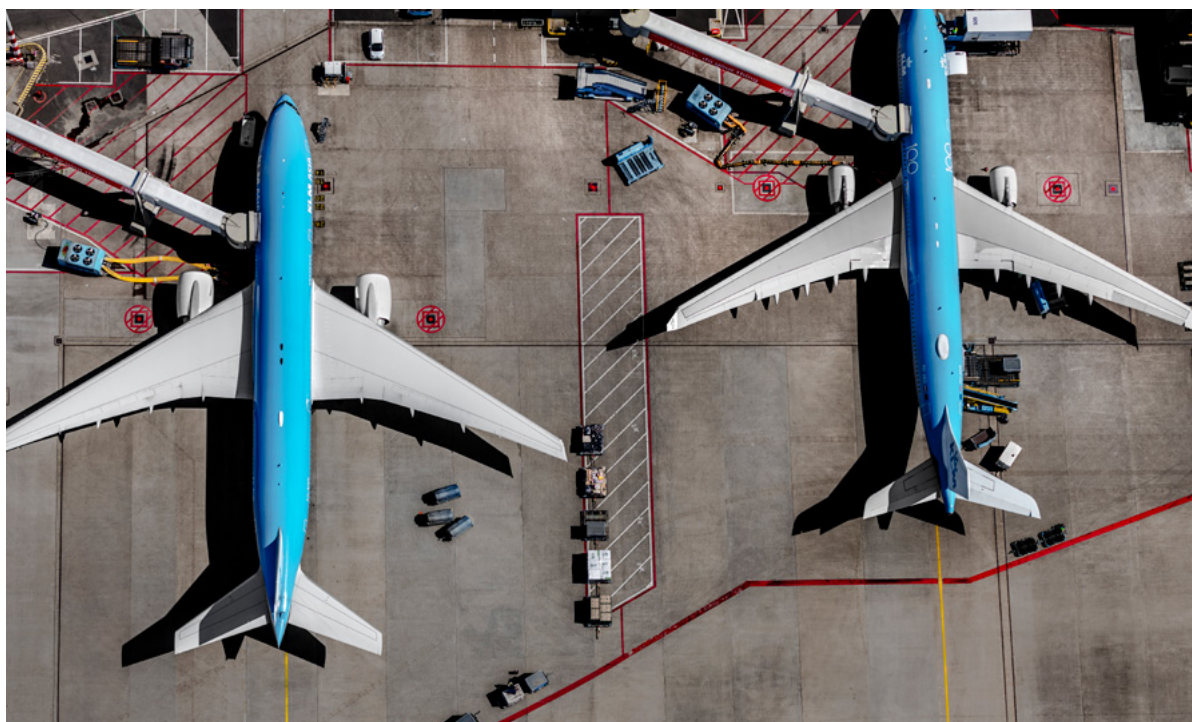
- De meeste luchtvracht op Schiphol wordt vervoerd met vrachtluchten, namelijk 64% van alle luchtvracht. Europese carriers vervoerden bijna 19% van de luchtvracht met vrachtluchten. De overige luchtvracht, namelijk 36%, ging in 2022 mee met passagiersvluchten ('belly-freight'). 61% van de belly-freight werd door Europese carriers vervoerd.
- In totaal droeg het luchtvrachtvervoer dat in 2022 vanaf Schiphol vertrok, iets minder dan en kwart bij aan de totale broeikasgasemissies van de uit Nederland vertrekkende vluchten (passagiers en vracht gezamenlijk). Luchtvrachtvervoer van en naar Schiphol is in de landings- en take-off-fase (LTO) (dit is tot een hoogte van 3 000 voet) goed voor een achtste deel van wat de totale luchtvaart van en naar Nederland in de LTO-fase uitstoot aan CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>.
- Luchtvrachtvervoer groeit de komende 20 jaar wereldwijd. Op Schiphol zou het aandeel luchtvracht met vrachtluchten kunnen afnemen als bij economische groei er vanuit het passagierssegment meer aanspraak gemaakt wordt op de schaarse capaciteitsruimte op Schiphol en dit ten koste zou gaan van vrachtluchten. In dat geval zal het aandeel van belly-freight toe kunnen nemen tot 50%. Wereldwijd is het aandeel al 50%.
- Als een deel van de vraag niet op Schiphol gefaciliteerd zou kunnen worden, dan zal dat deel naar andere (grotendeels buitenlandse) luchthavens verplaatsen. De nabijheid van andere grote luchthavens maakt dat het makkelijk is om lading te verschuiven van de ene naar de andere luchthaven. Luchthavens in een straal van 400-900 km rond Schiphol zijn in veel gevallen realistische substituten voor het vrachtvervoer via Schiphol.
- Voor de import en export als gevolg van de handel, logistiek en productie in Nederland is luchtvracht van betekenis. Dit betekent niet dat een deel van deze activiteiten verdwijnt wanneer het luchtvrachtaanbod naar elders verplaatst. Dat is pas aan de orde als bijvoorbeeld ook de fiscale omstandigheden veranderen, markten verschuiven of faciliteiten verouderd raken.

**Lees de hele publicatie hier:**

[De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie

De COVID-19 pandemie was de grootste crisis in de commerciële burgerluchtvaart sinds de Tweede Wereldoorlog. Aan de hand van beschrijvende statistieken kijkt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in deze notitie naar de veranderingen in het vlieggedrag in de nasleep van de pandemie. De nadruk ligt daarbij op de Nederlandse reizigers en de vergelijking van 2023 met 2019.



Het aantal en aandeel inwoners van Nederland met vliegreizen in 2023 was kleiner dan in 2019. Met name jongeren stappen (weer) in het vliegtuig. De groep 20 tot 30 jaar is goed voor meer dan een kwart van alle vliegreizen. We zien een scherpe daling van het aantal zakenreizen in 2023 ten opzichte van 2019. Het motief 'Bezoek aan familie of vrienden' kende in 2023 juist een relatieve en absolute toename ten opzichte van 2019. Anno 2023 waren er 12 tot 22 miljoen minder passagiers op Nederlandse luchthavens ten opzichte van prognoses van het KiM van voor de pandemie. De pandemie is niet noodzakelijk de oorzaak van de verschuivingen. Ook is het moeilijk om te zeggen of en in welke mate bepaalde veranderingen structureel van aard zijn.

**Lees de hele notitie hier:**

[Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Vliegen naar een duurzaam energiesysteem

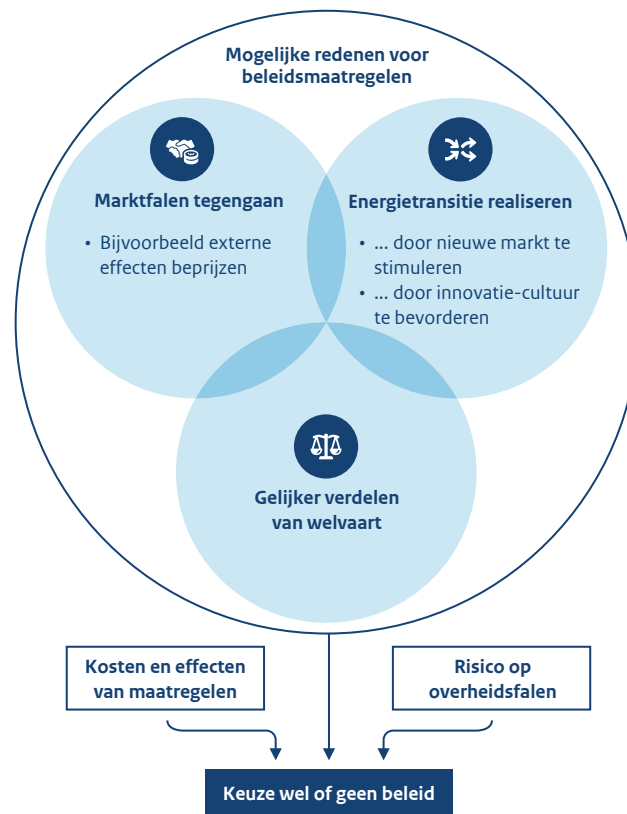
De komende decennia wil de luchtvaart overschakelen van het gebruik van fossiele kerosine als energiedrager naar duurzame, niet-fossiele energiedragers. Dat zijn bio- en e-kerosine, elektriciteit en waterstof. De overheid kan helpen om deze energietransitie tot stand te brengen, namelijk met beleid om de verduurzaming van de luchtvaart richting te geven en onzekerheden voor marktpartijen te verkleinen. Tegelijkertijd moet zij ook andere overheidsdoelen in het oog houden, zoals de internationale bereikbaarheid van Nederland. Dat de afweging van doelen en beleidsinstrumenten lastig is, blijkt uit het KiM-onderzoek ‘Vliegen naar een duurzaam energiesysteem’ waarin de rol van de overheid bij deze energietransitie is verkend.

### Fysieke veranderingen nodig

De energietransitie in de luchtvaart vergt fysieke veranderingen, zoals een grootschalige productie van bio- en e-kerosine of de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen en laad- of tankmogelijkheden op luchthavens. Het is onzeker in welke mate, met welke fasering en op welke locatie (binnen of buiten Nederland) deze fysieke veranderingen gaan plaatsvinden. Daarnaast zijn sociaaleconomische veranderingen nodig, bijvoorbeeld wanneer nieuwe producenten een rol op zich nemen.

### Overheidsbeleid ondersteunt de transitie

De overheid kan de energietransitie in de luchtvaart niet zelf tot stand brengen, dat moeten de luchtvaart- en energiesector doen. De overheid kan de energietransitie wel ondersteunen met beleid. Zij zet hiervoor al veel instrumenten in. Zo stimuleert de Europese ReFuelEU-verordening dat energieleveranciers op luchthavens in 2050 fossiele kerosine bijmengen met 70% duurzame energiedragers, zoals duurzame bio- en e-kerosine of waterstof. Hiervoor is een grootschalige nieuwe productiecapaciteit nodig. Naast de bestaande instrumenten zijn ook nieuwe denkbaar, zoals extra regulering of faciliterende beleidsmaatregelen.



## Mogelijke redenen voor beleidsmaatregelen

Wanneer de markt niet optimaal functioneert, kan de overheid ingrijpen. Een voorbeeld van dit zogenoemde ‘marktfalen’ is dat de externe kosten van CO<sub>2</sub>-emissies niet geheel zijn verwerkt in de brandstofprijzen. Daarnaast kan een reden voor beleid zijn om richting te geven aan de energietransitie en hiervoor nieuwe markten te creëren. Richting geven aan de energietransitie betekent dat de overheid een visie heeft op hoe het gebruik van fossiele energie in de luchtvaart wordt afgebouwd en dat van duurzame energiedragers gefaseerd wordt opgebouwd. De overheid kan een nieuwe markt voor deze energiedragers bevorderen door bijvoorbeeld te zorgen voor een goede innovatiecultuur.

## Afweging verschillende overheidsdoelen

Naast het verduurzamen van de luchtvaart zijn er ook andere doelen waarbij de overheid een rol heeft, bijvoorbeeld bij de leveringszekerheid van energie en een goede verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Overheidsdoelen kunnen echter onderling botsen. Het is aan de overheid zelf om een afweging tussen de verschillende doelen te maken, maar zo’n afweging is complex. Het helpt daarbij als de bestaande overheidsdoelen concreet en meetbaar worden uitgewerkt, met streefwaarden of kritieke onder- en of bovengrenzen.

**Lees de hele publicatie hier:**

[Vliegen naar een duurzaam energiesysteem | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

# 7



## Maritiem

**Over dit onderwerp hebben we het volgende onderzoek gepubliceerd:**

- Roeien met de riemen die je hebt

## Roeien met de riemen die je hebt

**Al lange tijd speelt een discussie over de moeilijkheden bij het aantonen van de causaliteit tussen zeevaartbeleid en de effecten ervan. In deze notitie verkent het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verbeteringen en spreekt zij zich uit over de meetbaarheid van de effecten van het zeevaartbeleid. Het KiM neemt hiervoor inzichten mee uit het buitenland (Noorwegen, Denemarken, Japan en het Verenigd Koninkrijk) en uit andere mobiliteitsdomeinen.**

Het KiM laat in de notitie zien dat de causaliteit tussen het zeevaartbeleid en de effecten niet statistisch kan worden aangetoond. Dat ligt niet aan de uitvoering van de zeevaartevaluaties. Die zijn uitgevoerd volgens de standaarden. Oorzaken liggen in onduidelijk geformuleerde beleidsdoelstellingen en onvoldoende bewijslast in de vorm van data, onderzoeken en andere evaluaties. Daarnaast opereert de zeevaart in de context van een mondiale economie en internationale wetgeving. Deze factoren hebben invloed op de beleidsuitkomsten. Het zeevaartbeleid is hierdoor moeilijk te isoleren. In de bestudeerde landen lijkt geen discussie te zijn over het vaststellen van de causaliteit tussen zeevaartbeleid en de effecten.

Het KiM benadrukt dat informatie uit zeevaartevaluaties nuttig is en een functie heeft in het verbeteren van beleid en om in gesprek te gaan met de zeevaartsector en andere belanghebbenden op basis van feiten. Als belangrijkste verbetersuggestie stelt zij voor om bij de formulering van nieuw zeevaartbeleid te werken met een beleidstheorie.

**Lees het hele rapport hier:**

[Roeien met de riemen die je hebt | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

## Colofon

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

Februari 2025

**Vormgeving en opmaak:** IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

**Telefoon** 070 456 1965

**Website** [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

**E-mail** [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) of aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto: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: KiM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid Jaaroverzicht 2024, Publicatie. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Wilt u alle publicaties van het KiM zien? Kijk op: [Publicaties | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)