



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Mobiliteitsbeeld 2025

Samenvatting



Samenvatting

Hoe heeft de mobiliteit van personen en goederen zich de afgelopen 10 jaar ontwikkeld en wat waren de effecten van mobiliteit op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving? Wat kunnen we op het gebied van mobiliteit de komende jaren verwachten?

In dit Mobiliteitsbeeld 2025 bespreken we de belangrijkste ontwikkelingen in de periode 2014-2024. Ook presenteren we ramingen voor het lopende jaar (2025) en de middellange termijn (2030). Hieronder vatten we de belangrijkste inzichten per thema samen.

Personenmobiliteit

Door een methodebreuk in de dataverzameling van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN) in 2024 zijn er (vooralsnog) geen betrouwbare ODiN-gegevens beschikbaar over 2024. We beperken ons in dit Mobiliteitsbeeld daarom tot ODiN-gegevens over 2023 (hieronder schuingedrukt aangegeven). Wel hebben we uit andere bronnen gegevens over 2024 voor trein, bus, tram en metro, de luchtvaart en de mate van thuiswerken.

- > De totale **afgelegde afstand** van inwoners van Nederland van 6 jaar en ouder op Nederlands grondgebied was in 2023 4% lager dan in 2014. Er werd in 2023 gemiddeld 11.300 km per persoon per jaar afgelegd (31 km per persoon per dag).
 - **Auto:** In 2023 lagen de afgelegde afstanden als autobestuurder en -passagier onder het niveau van 2014 (-3% respectievelijk -9%).
 - **Fiets:** De per fiets afgelegde afstand was in 2023 7% hoger dan in 2014. Er is de afgelopen jaren sprake van een duidelijke stijging van het aandeel van de e-fiets (van 8% in 2014 tot 38% in 2023; niet in de tabel).
 - **Lopen:** In 2023 was de te voet afgelegde afstand 37% hoger dan in 2014.
 - **Ov:** In 2024 nam de afgelegde afstand met de trein toe ten opzichte van 2023. De afgelegde afstand met bus, tram en metro nam ten opzichte van 2023 toe met 8%. In 2024 lag de afgelegde afstand met de trein onder het niveau van 2014; met bus, tram en metro werd in 2024 4% meer afstand afgelegd dan in 2014.
- > Het aandeel van de werkenden dat minimaal 1 uur per week **thuiswerkt** (niet in de tabel) was in 2024 ongeveer gelijk aan 2023 (42% respectievelijk 41%) en op een *hoger* niveau dan in de jaren vóór de COVID-19-pandemie (toen rond de 30%).
- > In 2024 reisden er 76,2 miljoen **passagiers per vliegtuig** van, naar of via een Nederlandse luchthaven. Dat is een toename van ongeveer 7% ten opzichte van 2023 (71,3 miljoen vliegpassagiers) en een kwart hoger dan in 2014, toen er 60,9 miljoen vliegpassagiers via Nederlandse luchthavens reisden.

Personenmobiliteit	Totaal	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Trein	Bus, tram, metro	Fiets	Lopen	Luchtvaart
	Afgelegde afstand op Nederlands grondgebied (mld km)							Aantal passagiers op NL luchthavens (mln)
2024	*	*	*	17,2	5,0	*	*	76,2
2023	187,0	94,1	35,2	16,5	4,7	17,9	6,8	71,3
2024 t.o.v. 2023 (%)	*	*	*	+**	+8%	*	*	+7%
2024 t.o.v. 2014 (%)	*	*	*	-**	+4%	*	*	+31%
2023 t.o.v. 2014 (%)	-4%	-3%	-9%	-**	-3%	+7%	+37%	+23%

* = Door een methodebreuk zijn niet alle gegevens over 2024 beschikbaar. Zie de inleiding van hoofdstuk 1 voor een verdere toelichting.

** De cijfers van het hoofdrailnet (>90% van de reizigerskilometers) bevatten een aantal trendbreuken. Zowel in 2020, 2022 als in 2024 is het meetsysteem van een deel van de reizigerskilometers gewijzigd. Daardoor zijn de cijfers niet goed vergelijkbaar voor opvolgende jaren (CROW, 2025). We verwachten dat de richting van de ontwikkeling op hoofdlijnen wel klopt.

Goederenvervoer

- > De totale **vervoersprestatie** (in tonkm), oftewel het vervoerd gewicht vermenigvuldigd met de afgelegde afstand, op Nederlands grondgebied nam in 2024 toe met 3,4% ten opzichte van 2023. Het niveau lag in 2024 lager dan in 2014 (-11,5%). Het **vervoerd gewicht** (in ton), inclusief de overslag op lucht- en zeehavens, nam in 2024 toe met 0,7% ten opzichte van 2023.
- > In 2024 werd het grootste deel van de vervoersprestatie op Nederlands grondgebied door het **goederenwegvervoer** geleverd. Tussen 2023 en 2024 is voor de binnenvaart en het wegvervoer een toename zichtbaar van de vervoersprestatie, namelijk met 1,6% en 4,0%. Ook het buisleidingvervoer is toegenomen (+8,1%), terwijl het goederenvervoer per spoor is afgenomen (-4,8%).
- > Sinds 2014 is van alle vervoerswijzen het vervoer per **weg** in tonkm het sterkst toegenomen, namelijk met 9,4%. Het vervoer per **spoor** in 2024 was nagenoeg even groot (+0,2%) als in 2014. De **binnenvaart** is met 12,2% afgenomen. Het **buisleidingvervoer** laat de sterkste afname zien, namelijk met 41,0% sinds 2014. Deze sterke afname komt omdat er minder aardgas wordt vervoerd als gevolg van een afname van de productie en consumptie van aardgas.

Goederenvervoer	Goederenvervoer op Nederlands grondgebied	Weg (excl. bestelauto's)	Binnenvaart	Spoor	Buisleiding
	Vervoersprestatie (mld tonkm)				
2024	125,1	55,0	42,3	6,2	21,7
2024 t.o.v. 2023 (%)	+3,4%	+4,0%	+1,6%	-4,8%	+8,1%
2024 t.o.v. 2014 (%)	-11,5%	+9,4%	-12,2%	+0,2%	-41,0%

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs en cursief

Bereikbaarheid

- > In de periode 2018 – 2024 is de **berekende¹ bereikbaarheid** van **banen** gemiddeld genomen gestegen in Nederland. Dat geldt voor alle vervoerwijzen: auto, ov, en fiets. De groei van het aantal banen in Nederland heeft bijgedragen aan de verbeterde bereikbaarheid van banen. Voor de auto geldt meer dan voor ov en fiets dat de toename van de bereikbaarheid in de Randstad het sterkst was.
- > De bereikbaarheid van **onderwijsinstellingen in het MBO, HBO en WO** is tussen 2018 en 2024 voor alle 3 de vervoerwijzen licht afgenomen, voor de auto iets sterker dan voor ov en fiets. Een krimp van het totaal aantal onderwijsinstellingen was daar debet aan. Er is voor ov en fiets geen duidelijk ruimtelijk patroon zichtbaar: voor ov en fiets geldt dat in het hele land sprake is van gebieden met een afname en van gebieden met een toename van de bereikbaarheid.
- > De berekende bereikbaarheid van **ziekenhuizen** in Nederland is tussen 2018 en 2024 gemiddeld gezien ook afgenomen voor alle 3 de vervoerwijzen. Voor auto en ov was dat vooral het geval in de noordelijke Randstad. De krimp van het aantal ziekenhuizen speelt hierin een voorname rol.

Bereikbaarheid		Banen binnen redelijke reistijd	Onderwijs binnen redelijke reistijd	Ziekenhuis binnen redelijke reistijd
		Geïndexeerd aantal (2018=100)		
2024 t.o.v. 2018 (%)	Auto	109	95	95
	Ov	112	99	96
	Fiets	113	99	97

- > Als we Nederlanders vragen hoe ze hun **bereikbaarheid ervaren** dan geeft het overgrote deel (ongeveer 95%) aan de werklocatie, onderwijslocatie en het ziekenhuis meestal of altijd goed te kunnen bereiken als ze er naartoe willen. Voor de overige ongeveer 5% geldt dat dus niet.
- > De afgelegde afstand (van voertuigen) en het reistijdverlies van het **wegverkeer** op het hoofdwegennet in Nederland waren in 2024 respectievelijk 2,7% en 5,1% hoger dan in 2023. Daarmee lag de afgelegde afstand op het hoofdwegennet in 2024 iets onder het niveau van vóór de COVID-19-pandemie (2019). De afgelegde afstand van het wegverkeer op het totale wegennet was in 2024 voor het eerst juist weer iets hoger dan in 2019 (respectievelijk 137,5 mld en 135,9 mld km).
- > De afgelegde afstand door het **treinverkeer** steeg met 5% tussen 2023 en 2024. De gemiddelde vertraging per treinreis bleef in 2024 met 2,2 minuten gelijk aan die van het jaar ervoor.

¹ We maken hier gebruik van de bereikbaarheidsindicator die is ontwikkeld voor de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA-21). Het is een modelgebaseerde indicator die het aantal banen, het aantal ziekenhuizen en het aantal MBO-/HBO-/WO-instellingen weergeeft dat 'binnen een redelijke reistijd met auto, ov of fiets vanuit een bepaald gebied bereikbaar is'. Er is een zogenaamde reistijdvervalfunctie toegepast, zodat bestemmingen die met korte reistijd te bereiken zijn zwaarder meewegen dan bestemmingen waarvoor een lange reistijd nodig is.

Bereikbaarheid	Wegverkeer totaal	Wegverkeer hoofdwegennet	Verliestijd hoofdwegennet	Treinverkeer totaal	Vertragingen op het spoor
	Afgelegde afstand (mld voertuigkm)		Tijd (mln uur)	Afgelegde afstand (mln treinkm)	Gemiddelde vertraging (minuten per treinreis)
2024	137,5	71,3	101,3	147	2,2
2024 t.o.v. 2023 (%)	+2,5%	+2,7%	+5,1%	+5,0%	0,0%
2024 t.o.v. 2014 (%)	+8,9%	+7,5%	+43,1%	+1,4%	NA

Verkeersveiligheid

- > In 2024 kwamen er 675 personen om door een verkeersongeval, 9 minder dan in 2023. Daarmee daalde het aantal **verkeersdoden** voor het tweede jaar op rij sinds 2022. Dat jaar telde de meeste verkeersdoden in de periode 2014-2024, namelijk 745. Het aantal verkeersdoden was in 2024 18% hoger dan in 2014.
- > De grootste daling in het aantal verkeersdoden tussen 2023 en 2024 vond plaats onder fietsers (-9%) en voetgangers (-17%) (niet in de tabel). Tussen 2023 en 2024 was er een relatief sterke stijging onder inzittenden van personenauto's (+13%) en motorrijders (+22%).
- > De afname van het aantal verkeersdoden tussen 2023 en 2024 is het grootst in de leeftijdsgroep van 70 tot 80 jaar (-28, van 143 naar 115) (niet in de tabel). Ook in de leeftijdsgroep jonger dan 15 jaar (-2) en 15 tot 20 jaar (-6) was er een afname. In de andere leeftijdsgroepen steeg het aantal verkeersdoden tussen 2023 en 2024 juist.
- > Fietsers vormen met 246 verkeersdoden de grootste groep verkeersslachtoffers (niet in de tabel). Het aantal verongelukte fietsers heeft in de afgelopen 10 jaar een trendmatige stijging laten zien. Auto-inzittenden waren met 220 verkeersdoden de op een na grootste groep verkeersdoden in 2024. De meeste slachtoffers vielen onder ouderen in de leeftijdsgroep 80-plus. Het aantal slachtoffers ligt in de oudere leeftijdsgroepen de afgelopen jaren ook hoger dan 10 jaar geleden.

Verkeersveiligheid	Verkeersdoden
	Aantal
2024	675
2024 t.o.v. 2023 (%)	-1%
2024 t.o.v. 2014 (%)	+18%

Leefomgeving

- > De **broeikasgasemissies** van de sector mobiliteit² waren in 2024 volgens een voorlopige schatting 29,2 Mt CO₂-equivalenten (volgens de IPCC-rekenmethode). Dat is een daling (-5%) ten opzichte van de emissies in 2023 (30,7 Mt). Ten opzichte van 1990 zijn ze 13% lager. Het beleidsdoel voor 2030 is 21 Mt CO₂-equivalenten. De IPCC-emissies van het wegverkeer (in tabel) waren in 2024 24,4 Mt CO₂-equivalenten. Daarmee waren ze 5% lager dan in 2023 en 14% lager dan in 2015.
- > De totale **luchtvervuilende emissies** van NO_x en PM10 van de sector mobiliteit zijn volgens voorlopige schattingen in 2024 gelijk aan die in 2023. Ten opzichte van 2015 zijn ze 18% (NO_x) en 25% (PM10) lager. Ook bij het wegverkeer (in tabel) zien we dat niveaus in 2024 vergelijkbaar waren met 2023. Ten opzichte van 2015 is met name de NO_x-missie voor deze sector gedaald (-35%); ook de emissie van PM10 liet in deze periode voor het wegverkeer een daling zien (-12%).
- > Eind 2024 bedroeg het aantal (**actieve**) **personenauto's** in Nederland 9,2 miljoen. Hiervan reed 74% op benzine, 7% op diesel, 1% op lpg; verder was 6% volledig elektrisch, 4% een plug-inhybride en 7% een gewone hybride auto (niet in tabel).
- > Ten opzichte van 2023 is het aantal personenauto's toegenomen met 2%. Het aantal plug-inhybride auto's in het wagenpark steeg het sterkst (+42%), gevolgd door de volledig elektrische auto's (+28%) (niet in tabel).

Leefomgeving	Broeikasgassen wegverkeer	NO _x wegverkeer	PM10 wegverkeer	Personenauto's
	Emissie (Mt CO ₂ -eq)	Emissie (mln kg)	Emissie (mln kg)	Aantal (duizenden)
2024	24,4	52,0	3,6	9.248
2024 t.o.v. 2023 (%)	-5%	0%	0%	+2%
2024 t.o.v. 2015 (%)	-14%	-35%	-12%	NA

NB: Voorlopige gegevens zijn in grijs en cursief

Toekomstbeeld

- > We schatten toekomstige mobiliteitsontwikkelingen in, zowel voor het lopende jaar (2025) als voor de middellange (2030) termijn. Het huidige, vastgestelde beleid is hierbij uitgangspunt. Voor het wegverkeer en ov werken we bovendien meerdere scenario's uit. Aannames die gunstig zijn voor een groei van mobiliteit (zoals economische groei en bevolkingsgroei) zijn hier gegroepeerd in het meer-scenario, de voor mobiliteitsgroei minder gunstige aannames in het minder-scenario. Het basis-scenario bevindt zich globaal in het midden. Voor luchtvaart, goederenvervoer en fiets werken we alleen met een basis-scenario. Onderstaande tabel presenteert de ramingen voor de middellange termijn.
 - **Wegverkeer:** In alle scenario's is de afgelegde afstand van het wegverkeer op Nederlands grondgebied in 2030 groter dan in 2024. In het minder-scenario is dit naar verwachting +7%, in het basis-scenario +9% en in het meer-scenario +11%. Voor zowel personen- als vrachtverkeer wordt een toename in afgelegde afstand verwacht.

² De emissies van de zeevaart tellen in de IPCC-systematiek niet mee; de binnenvaart- en luchtvaartemissies tellen alleen mee voor zover ze reizen met herkomst én bestemming binnen Nederland betreffen; bij luchtvaart gaat het bovendien alleen om de emissies tijdens stijgen en landen.

- **Ov:** Voor de trein wordt in 2 van de 3 scenario's een groei verwacht in 2030 ten opzichte van 2024. In het basis-scenario leggen reizigers in 2030 per trein naar verwachting 6% meer afstand af dan in 2024. In het meer-scenario zal deze afgelegde afstand naar verwachting 13% hoger zijn dan in 2024. Het minder-scenario komt echter op een lichte daling uit (-0,5% ten opzichte van 2024). Voor bus, tram en metro (btm) verwachten we in 2 van de 3 scenario's een daling van de door reizigers afgelegde afstand ten opzichte van 2024. In het basis- en het minder-scenario wordt een daling verwacht in 2030 van respectievelijk 1,5% en 8,5% ten opzichte van 2024. In het meer-scenario wordt wel een groei verwacht: 11,5% ten opzichte van 2024.
- **Fiets:** We verwachten dat het fietsgebruik (gemeten in de totaal per fiets afgelegde afstand) in 2030 8% hoger is dan in 2023³. Het gebruik van de elektrische fiets neemt in die periode naar verwachting toe met ongeveer 40%. Het gebruik van de gewone fiets neemt in die periode naar verwachting met ongeveer 11% af.
- **Luchtvaart:** Het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens stijgt in 2030 naar verwachting naar 91 miljoen, dit is 19% meer dan in 2024.
- **Goederenvervoer:** We verwachten dat de omvang van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied in de periode 2024-2030 met circa 5% daalt. De vervoersprestaties van het spoor-goederenvervoer, het wegvervoer en de binnenvaart dalen naar verwachting met respectievelijk 5%, 5% en 6%.

Toekomstbeeld 		Scenario's voor 2030 t.o.v. 2024		
		Minder	Basis	Meer
Wegverkeer NL grondgebied	Afgelegde afstand (voertuigkm)	+7%	+9%	+11%
Wegverkeer hoofdwegen	Afgelegde afstand (voertuigkm)	+9%	+11%	+13%
Trein	Afgelegde afstand (reizigerskm)	-0,5%	+6%	+12,5%
Bus, tram, metro	Afgelegde afstand (reizigerskm)	-8,5%	-1,5%	+11,5%
Fiets³	Afgelegde afstand (km)	NA	+8%	NA
Luchtvaart	Reizigersbewegingen (aantal)	NA	+19%	NA
Goederenvervoer	Vervoersprestatie op NL grondgebied (tonkm)	NA	-5%	NA

Meer informatie over deze thema's is te vinden in het hoofddocument
Mobiliteitsbeeld 2025

³ In tegenstelling tot de overige groeicijfers gaat het voor de fiets om de groei ten opzichte van 2023. Voor deze realisatiecijfers wordt gebruik gemaakt van het ODIN, en zoals eerder benoemd is er voor 2024 vooralsnog geen plausibel ODIN resultaat beschikbaar. Voor de overige vervoerwijzen hebben we realisatiecijfers uit andere bronnen gebruikt voor het jaar 2024.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid en in de samenleving. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM hoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

www.kimnet.nl

Samenvatting Mobiliteitsbeeld
November 2025