



Paper

# Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) 2016

Plausibiliteitsrapportage

Augustus 2017

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Ongewogen responsinformatie</b>	<b>4</b>
2.1 Responsaantallen	4
2.2 Responsverdeling naar mode	4
2.3 Aandeel imputaties	5
2.4 Uitval niet-buikbare responsen	5
<b>3. Reizigerskilometers</b>	<b>6</b>
<b>4. Aantal verplaatsingen per persoon per dag</b>	<b>8</b>
<b>5. Afgelegde afstand per verplaatsing</b>	<b>9</b>
<b>6. Deelname aan het verkeer</b>	<b>11</b>
6.1 Verkeersdeelname	11
6.2 Deelname openbaar vervoer	12
<b>7. Aanvullende analyses</b>	<b>13</b>
<b>8. Externe bronnen</b>	<b>15</b>
<b>9. Samenvatting en conclusie</b>	<b>21</b>
Referenties	23

# 1. Inleiding

Vanaf 1978 tot en met 2003 is het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van veldwerk tot en met analyse uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In 2003 besloot AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, onderdeel van Rijkswaterstaat) het mobiliteitsonderzoek voor 2004 zelf te laten uitvoeren. Eind 2003 startte het bureau SocialData met het veldwerk voor de opvolger van het OVG genaamd Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Vanaf 2010 voert het CBS het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) uit.

De cijfers van de OVIN onderzoeksjaren 2010 tot en met 2012 zijn gereviseerd<sup>1)</sup>, vanwege een aantal wijzigingen die met ingang van OVIN 2013 in met name het verwerkingsproces zijn doorgevoerd. Alle cijfers in deze rapportage over OVIN 2010 tot en met OVIN 2012 hebben betrekking op uitkomsten op basis van deze gereviseerde bestanden, zodat een goede vergelijking met de OVIN-cijfers van 2013 en daarna mogelijk is. Met ingang van OVIN 2015 zijn ook wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen waren het vervallen van de standaard regionale verdichting, de daling van het aantal respondenten voor het landelijk onderzoek en het toevoegen van het meerwerk van de stadsregio Amsterdam in het OVIN databestand.

De belangrijkste indicator van OVIN is de totale vervoersprestatie (reizigerskilometers) van de Nederlanders in Nederland per jaar per vervoerwijze. De totale reizigerskilometers bestaan uit reguliere<sup>2)</sup> verplaatsingen, beroepsmatige verplaatsingen (behalve die met de vrachtwagen) en uit een modelmatige bijschatting van de binnenlandse vakantiemobiliteit. Het aantal reizigerskilometers wordt uitgesplitst naar type vervoermiddel. In de analyse wordt bepaald of de reizigerskilometers naar vervoermiddel significant zijn gewijzigd t.o.v. het voorgaande jaar op basis van berekende steekproefmarges. Significante wijzigingen worden nader geanalyseerd. Ook worden waar mogelijk externe bronnen betrokken bij de plausibiliteitscheck.

De plausibiliteitsanalyse richt zich vooral op het belangrijkste bestanddeel van de vervoersprestatie: de reguliere verplaatsingen (88% van het totale aantal reizigerskilometers). De totale reguliere reizigerskilometers kunnen gezien worden als de bevolking van Nederland maal de afstand per verplaatsing maal het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag maal het aantal dagen in het jaar met reguliere mobiliteit. Het aantal dagen van het jaar met reguliere mobiliteit wordt geschat met de vakantiec correctiefactor uit het Continu Vakantie Onderzoek (CVO). De bevolking van Nederland is bekend uit het GBA. De afstand per verplaatsing en het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag zijn dus de bepalende variabelen uit OVIN voor het totale aantal reizigerskilometers. De totale reizigerskilometers, de reguliere reizigerskilometers, de gemiddelde afstand per verplaatsing en het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag worden in de plausibiliteitsanalyse apart geanalyseerd. Zij worden uitgesplitst naar vervoerwijze en verplaatsingsmotief.

<sup>1)</sup> De resultaten van de revisie zijn geanalyseerd in het rapport 'Plausibiliteitsanalyse gereviseerde OVIN bestanden 2011 en 2012' van 15 april 2014 en de memo 'Plausibiliteitsanalyse 2010' van 17 juli 2014. De gewijzigde methodes in de revisie zijn beschreven in een bijlage van de onderzoeksbeschrijvingen.

<sup>2)</sup> Reguliere verplaatsingen zijn binnenlands, niet beroepsmatig en niet gerelateerd aan een vakantie. Ze zijn in de OVIN bestanden te selecteren met de variabele Verpl met waarde 1.

De verkeersdeelname en het openbaarvervoergebruik zijn eveneens belangrijke indicatoren. Zij worden uitgesplitst naar geslacht en persoonskenmerken zoals leeftijd en sociale groep.

De opbouw van het rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een indruk gegeven van de ongewogen respons in OViN 2016 ten opzichte van voorgaande jaren. Daarna komen in hoofdstukken 3, 4 en 5 de resultaten aangaande de totale reizigerskilometers, het aantal verplaatsingen en de afstand per verplaatsing aan bod. In hoofdstuk 6 wordt de verkeersdeelname besproken. Hoofdstuk 7 bevat de resultaten van aanvullende analyses en in hoofdstuk 8 worden externe bronnen aangehaald. Hoofdstuk 9 ten slotte bevat de samenvatting en conclusie.

## 2. Ongewogen responsinformatie

### 2.1 Responsaantallen

In het landelijke bestand van OViN 2016 zijn 37 229 responsen aanwezig. In Tabel 2.1.1 is te zien hoe deze verdeeld zijn over de twee gebruikte steekproeven en is de vergelijking met de responsen in de landelijke OViN-bestanden uit voorgaande jaren te zien. Het aantal responsen in 2016 is vergelijkbaar met het aantal in 2015.

#### 2.1.1 Responsaantallen in opgeleverde landelijke OViN bestanden<sup>1)</sup>

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>responsaantallen</b>						
<b>Totaal</b>	44 165	42 338	43 307	42 350	42 600	37 350	37 229
<i>Steekproef</i>							
L	29 785	32 748	33 557	32 332	31 909	35 925	35 655
R	10 373	9 590	9 750	10 018	10 691	–	–
C	4 007	–	–	–	–	–	–
A	–	–	–	–	–	1 425	1 574

<sup>1)</sup> Samenstelling van OViN bestand:

L: Landelijke steekproef met responsmodes CAWI-CATI-CAPI (einde 2012 inclusief extra cawi-steekproef)

R: Standaard Regionale Verdichting op doordeweekse dagen met responsmodes CAWI-CATI

C: Compensatie onderzoek met responsmodes CATI-CAPI bij aanvang OViN begin 2010

A: Meerwerk Noordvleugel (voorheen meerwerk Amsterdam)

### 2.2 Responsverdeling naar mode

In OViN 2015 hadden we nog te maken met sterk gewijzigde responsmode verhoudingen door onder andere het wegvallen van de standaard regionale verdichting en de opname van de verdichting in het meerwerkgebied Noordvleugel in het landelijke bestand. Tabel 2.2.1 geeft de ongewogen verdeling weer van de responsen naar responsmode in de OViN bestanden.

## 2.2.1 Responsverdeling in opgeleverde landelijke OViN bestanden<sup>1)</sup>

	2010 (L + R + C)	2011 (L + R)	2012 (L + R)	2013 (L + R)	2014 (L + R)	2015 (L + A)	2016 (L + A)
	%						
<b>Totaal</b>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Responsmode</i>							
CAWI	39	38	40	35	36	34	33
CATI	45	44	43	43	44	38	39
CAPI	16	18	17	21	20	28	28

<sup>1)</sup> Samenstelling van OViN bestand:

L: Landelijke steekproef met responsmodes CAWI-CATI-CAPI (einde 2012 inclusief extra cawi-steekproef)

R: Standaard Regionale Verdichting op doordeweekse dagen met responsmodes CAWI-CATI

C: Compensatie onderzoek met responsmodes CATI-CAPI bij aanvang OViN begin 2010

A: Meerwerk Noordvleugel (voorheen meerwerk Amsterdam)

Te zien is dat in OViN 2016 de aandelen per mode vrijwel gelijk zijn aan de aandelen in het voorgaande jaar.

## 2.3 Aandeel imputaties

Het ongewogen OViN bestand 2016 is vergeleken met het ongewogen OViN 2015 bestand wat betreft samenstelling.

De procentuele verdeling van de typen verplaatsingen komt vrijwel exact overeen: reguliere verplaatsingen, beroepsmatige verplaatsingen, buitenlandse verplaatsingen en vakantie-verplaatsingen hebben eenzelfde verdeling in beide bestanden.

Ook de imputaties voor naar huis verplaatsingen komen in verhouding vrijwel even vaak voor. Dit geldt ook voor de imputatie van niet gerespondeerde afstanden.

De correctie van ritten naar verplaatsingen komt in verhouding eveneens vrijwel even vaak voor.

## 2.4 Uitval niet-buikbare responsen

De uitval van niet-buikbare responsen in het verwerkingsproces (inclusief weegproces) bestond in 2016 uit 169 respondenten. Dit werd vrijwel uitsluitend veroorzaakt doordat de verplaatsingen (en ritten) van de respondent niet consistent te maken waren.

### 2.4.1 Totale uitval van respondenten in het verwerkingsproces van OViN inclusief de weging

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	uitgevalen respondenten						
<b>Totaal</b>	274	168	370	201	90	152	169

Te zien is in tabel 2.4.1 dat in OViN 2016 het aantal niet gaaf te maken respondenten iets groter is dan in het voorgaande jaar.

De respondenten waarvan de responsen gaaf gemaakt zijn worden opgehoogd naar het aantal van de populatie. Dit kan echter het wegvallen van een aantal respondenten met niet-gave verplaatsingen niet geheel compenseren omdat de verhouding in de gave respons van respondenten die zijn weggeweest iets lager wordt door de uitval. Ook hangt de invloed af van de ophoogfactor van de respondent: als de respondent komt uit een deel van de bevolking dat relatief weinig respondeert (zoals jongeren of personen met een niet-westerse migratieachtergrond), dan kan het effect groter zijn.

## 3. Reizigerskilometers

In tabel 3.1 worden de totale reizigerskilometers (vervoersprestatie) per jaar gepresenteerd van de OViN bestanden 2010 tot en met 2016. De totale reizigerskilometers betreffen alle reizigerskilometers van Nederlanders in Nederland inclusief binnenlandse vakanties en beroepsmatige kilometers maar exclusief wegvervoer met vrachtwagens. De reizigerskilometers zijn uitgesplitst naar vervoermiddel. Zoals gebruikelijk voor de reizigerskilometers in OViN zijn de afstanden gebaseerd op ritinformatie. De mutatie in reizigerskilometers van 2015 op 2016 is weergegeven. De vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het voorgaande jaar aan.

### 3.1 Totale vervoersprestatie (reizigerskilometers) per jaar

Reizigerskilometers totaal per jaar<sup>1)2)</sup>

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	verschil 2016–2015
	miljard km							%
<b>Totaal</b>	193,6	198,5	<b>193,0</b>	<b>199,5</b>	201,0	<b>192,5</b>	194,9	1,2
<i>Vervoerwijze</i>								
Auto als bestuurder	95,4	<b>100,5</b>	96,8	99,2	99,3	97,3	97,7	0,4
Auto als passagier	48,8	<b>43,9</b>	42,9	<b>46,2</b>	45,7	<b>42,2</b>	43,2	2,2
Trein	14,6	<b>16,5</b>	16,1	17,7	16,2	15,8	16,9	6,5
Bus/tram/metro	5,7	5,9	<b>5,3</b>	5,5	5,4	5,8	5,9	1,4
Bromfiets/snorfiets	1,0	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	2,4
Fiets	13,7	<b>14,9</b>	14,7	14,5	<b>16,3</b>	<b>15,0</b>	14,7	-2,4
Lopen	5,8	<b>5,4</b>	5,4	5,5	5,7	<b>5,4</b>	5,3	-1,4
Overig	8,7	10,3	10,7	9,9	11,2	10,0	10,2	1,8

<sup>1)</sup> Reizigerskilometers van alle inwoners in particuliere huishoudens van Nederland binnen Nederland.

<sup>2)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

De beroepsmatige kilometers (exclusief wegvervoer met vrachtwagens) in bovenstaand totaal zijn in OViN 2016 11,8 miljard. Dit is 1,4 miljard meer beroepsmatige kilometers dan in 2015 (in 2014 waren de beroepsmatige km 12,0 miljard). De vakantiebijschatting is ook verwerkt in tabel 3.1. Deze is een fractie hoger in 2016, namelijk 11,4 miljard tegen 11,1 miljard in 2015.

De 194,9 miljard binnenlandse reizigerskilometers in 2016 uit bovenstaande tabel bestaan dus uit 171,7 miljard reguliere reizigerskilometers, 11,8 miljard beroepsmatige kilometers en een schatting van 11,4 miljard binnenlandse vakantiekilometers.

Verder blijkt dat de totale reizigerskilometers licht zijn gestegen, maar de toename is niet significant. Uitgesplitst naar (rit)vervoermiddel, zijn m.b.t. de voorlopige cijfers van de vervoersprestaties in 2016 geen significante verschillen te zien in vergelijking met OViN 2015.

Tabel 3.2 bevat de totale reguliere reizigerskilometers<sup>3)</sup> weergegeven naar verplaatsingsmotief.

### 3.2 Reguliere reizigerskilometers per jaar

Reguliere reizigerskilometers per jaar<sup>1) 2)</sup>

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	verschil 2016–2015
	miljard km							%
<b>Totaal</b>	172,4	175,3	<b>169,2</b>	<b>175,7</b>	177,3	171,0	171,7	-3,6
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	49,3	50,0	48,4	49,5	50,2	50,1	51,2	2,3
Zakelijk bezoek	9,3	9,7	8,4	7,7	7,8	7,6	6,9	-10,1
Diensten en verzorging	5,4	5,1	4,5	<b>5,2</b>	4,9	5,2	<b>4,4</b>	<b>-16,6</b>
Winkelen en boodschappen doen	16,2	16,5	<b>15,3</b>	15,4	15,7	15,2	14,8	-2,8
Onderwijs of cursus volgen	11,1	11,9	11,6	11,6	12,0	12,5	12,4	-0,5
Visite en logeren	31,0	31,1	31,9	34,0	35,2	<b>32,8</b>	32,2	-1,9
Sport, hobby, horecabezoek	30,2	29,6	29,5	<b>31,8</b>	33,4	31,7	33,0	4,1
Toeren en wandelen	5,8	<b>6,5</b>	5,9	6,5	<b>7,4</b>	6,0	6,0	0,6
Ander motief	14,1	15,0	13,7	14,1	<b>10,6</b>	9,8	10,8	9,9

<sup>1)</sup> Reizigerskilometers van alle inwoners in particuliere huishoudens van Nederland binnen Nederland.

<sup>2)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Uit tabel 3.2 blijkt dat de totale reguliere reizigerskilometers licht gestegen zijn ten opzichte van 2015, maar niet significant. De enige significante wijziging is te zien bij het motief diensten/persoonlijke verzorging.

<sup>3)</sup> Reguliere verplaatsingen en ritten zijn binnenlands, niet beroepsmatig en niet vakantie gerelateerd. Ze zijn in de OViN bestanden aangegeven voor de ritten met de variabele *rit* met waarde 1 en de verplaatsingen met de variabele *Verpl* met waarde 1.

## 4. Aantal verplaatsingen per persoon per dag

De totale reizigerskilometers zijn te ontleden in aantallen verplaatsingen en de verplaatsingsafstanden. Deze paragraaf richt zich op het aantal verplaatsingen per persoon per dag naar vervoerwijze en naar motief. In alle tabellen van dit hoofdstuk zijn de aantallen met 1 000 vermenigvuldigd voor betere leesbaarheid.

In tabel 4.1 wordt het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag vermeld naar hoofdvervoermiddel van de verplaatsing. Het betreft reguliere verplaatsingen<sup>4)</sup>.

### 4.1 Aantal verplaatsingen per persoon per dag

Reguliere verplaatsingen per persoon per dag<sup>1)</sup>

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	verschil 2016–2015
	aantal verplaatsingen x 1 000							%
<b>Totaal</b>	2 771	<b>2 669</b>	2 682	2 680	2 693	<b>2 601</b>	<b>2 548</b>	<b>-2,0</b>
<i>Vervoerwijze</i>								
Auto als bestuurder	895	877	878	886	870	<b>845</b>	831	-1,7
Auto als passagier	427	<b>375</b>	383	390	<b>374</b>	<b>364</b>	364	0,0
Trein	56	<b>62</b>	61	65	61	62	60	-3,3
Bus/tram/metro	74	75	<b>68</b>	70	67	<b>72</b>	70	-3,3
Bromfiets/snorfiets	28	31	26	29	31	28	28	-0,1
Fiets	700	<b>720</b>	<b>737</b>	<b>703</b>	<b>755</b>	<b>716</b>	<b>692</b>	<b>-3,4</b>
Lopen	546	<b>486</b>	489	499	488	<b>473</b>	463	-2,2
Overig	44	43	40	39	<b>46</b>	42	41	-1,5

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Uit tabel 4.1 blijkt dat het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag significant is gedaald met -2,0%.

De enige andere significante wijziging is het aantal fietsverplaatsingen: -3,4%. Dat er wijzigingen zijn in het aantal fietsverplaatsingen is geen bijzonderheid: in alle OViN jaren zijn de fietsverplaatsingen significant gewijzigd. Blijkbaar is het aantal fietsverplaatsingen erg veranderlijk per jaar. Een van de mogelijke oorzaken hiervoor is het weer zoals weergegeven in de plausibiliteitsanalyse van OViN 2014 en 2015. De wijziging dit jaar leidt echter wel tot het laagste aantal fietsverplaatsingen tot nu toe. Om de reden(en) hiervan te onderzoeken, zijn aanvullende analyses uitgevoerd. Zie hiervoor hoofdstuk 7.

<sup>4)</sup> Reguliere verplaatsingen zijn binnenlands, niet beroepsmatig en niet vakantie gerelateerd. Ze zijn in de OViN bestanden te selecteren met de variabele Verpl met waarde 1.



Tabel 4.2 bevat de verplaatsingen weergegeven naar reismotief.

## 4.2 Aantal verplaatsingen per persoon per dag

Reguliere verplaatsingen per persoon per dag<sup>1)</sup>

	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	OVIN 2014	OVIN 2015	OVIN 2016	verschil 2016–2015
	aantal verplaatsingen × 1 000							%
<b>Totaal</b>	2 771	<b>2 669</b>	2 682	2 680	2 693	<b>2 601</b>	<b>2 548</b>	<b>-2,0</b>
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	483	481	<b>469</b>	462	469	459	461	0,4
Zakelijk bezoek	50	47	<b>39</b>	40	38	<b>32</b>	31	-3,9
Diensten en verzorging	106	<b>93</b>	99	98	94	91	<b>85</b>	<b>-6,7</b>
Winkelen en boodschappen doen	582	<b>545</b>	557	557	563	555	<b>536</b>	<b>-3,5</b>
Onderwijs of cursus volgen	302	297	<b>283</b>	<b>273</b>	274	276	273	-1,2
Visite en logeren	365	353	359	365	367	<b>344</b>	<b>330</b>	<b>-4,0</b>
Sport, hobby, horecabezoek	478	<b>449</b>	<b>476</b>	481	492	481	479	-0,4
Toeren en wandelen	155	157	156	158	162	<b>153</b>	155	1,6
Ander motief	251	247	244	246	235	<b>210</b>	<b>198</b>	<b>-5,6</b>

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Naar reismotief zijn er significant minder verplaatsingen voor diensten/persoonlijke verzorging, winkelen/boodschappen doen, visite/logeren en de overige motieven. Voor visite/logeren en de overige motieven is dat het 2<sup>e</sup> jaar op rij.

## 5. Afgelegde afstand per verplaatsing

De totale reizigerskilometers zijn te ontleden in aantallen verplaatsingen en verplaatsingsafstanden. Deze paragraaf richt zich op de gemiddeld afgelegde afstand per verplaatsing naar vervoerwijze en naar motief. Evenals bij het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in het voorgaande hoofdstuk wordt bij de afgelegde afstand per verplaatsing alleen gerekend met reguliere verplaatsingen<sup>5)</sup>.

In tabel 5.1 wordt de afstand per verplaatsing weergegeven naar vervoermiddel.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de gemiddelde verplaatsingsafstand voor het totaal van de vervoerwijzen niet significant is gewijzigd.

<sup>5)</sup> Reguliere verplaatsingen zijn binnenlands, niet beroepsmatig en niet vakantie gerelateerd. Ze zijn in de OViN bestanden te selecteren met de variabele Verpl met waarde 1.

## 5.1 Gemiddelde afstand per verplaatsing

Reguliere verplaatsingen, afstand per verplaatsing<sup>1)</sup>

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	verschil 2016–2015
	km							%
<b>Totaal</b>	10,94	<b>11,5</b>	<b>10,96</b>	<b>11,38</b>	11,41	11,32	11,53	1,9
<i>Vervoerwijze</i>								
Auto als bestuurder	17,13	<b>18,26</b>	<b>17,4</b>	17,65	17,89	18,1	18,23	0,7
Auto als passagier	17,13	17,21	16,38	<b>17,4</b>	17,91	<b>16,8</b>	17,06	1,6
Trein	44,01	44,73	43,75	45,85	45,23	42,9	<b>46,79</b>	<b>9,1</b>
Bus/tram/metro	12,49	12,78	12,86	12,59	13,33	12,76	13,03	2,1
Bromfiets/snorfiets	6,48	6,69	6,68	6,3	6,72	6,45	6,47	0,3
Fiets	3,38	<b>3,56</b>	3,42	3,52	<b>3,69</b>	<b>3,56</b>	3,56	0,1
Lopen	1,62	1,69	1,68	1,65	<b>1,77</b>	1,71	1,71	0,2
Overig	18,72	21,05	19,6	19,29	20,73	22,33	21,12	-5,4

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Uit tabel 4.1 bleek dat voor het totaal van de vervoerwijzen het aantal verplaatsingen significant is gedaald. Op totaalniveau zijn er dus minder verplaatsingen gemaakt, maar de verplaatsingen die gemaakt zijn, hebben gemiddeld een iets langere (maar niet significante) afstand. Dit gezamenlijke effect en de groei van de bevolking heeft ertoe geleid dat de totale vervoersprestatie iets gestegen is, maar de toename is niet voldoende om significant te zijn.

De gemiddelde verplaatsingsafstand per trein is significant toegenomen in 2016 ten opzichte van 2015 toen de verplaatsingsafstand met de trein relatief laag was. In 2016 is het aantal treinverplaatsingen (niet significant) gedaald ten opzichte van 2015, mogelijk zijn er in 2016 iets minder, maar wel langere treinverplaatsingen gemaakt. De gemiddeld afgelegde afstand per persoon per dag met de trein is in 2016 niet significant toegenomen.

In tabel 5.2 is de gemiddelde afstand per verplaatsing naar reismotief weergegeven.

Uit tabel 5.2 blijkt dat in 2016 alleen de gemiddelde afstand per verplaatsing voor de overige motieven significant is gewijzigd ten opzichte van 2015. Het aantal verplaatsingen voor dit motief was significant minder. Het aantal reizigerskilometers voor de overige motieven is niet significant toegenomen. De toegenomen verplaatsingsafstand compenseert hier mogelijk de afname van het aantal verplaatsingen.

In 2016 ging men gemiddeld minder vaak de deur uit voor het motief diensten/persoonlijke verzorging. Hieronder valt onder andere bezoek aan kapper, pedicure, bank, postkantoor en gemeentehuis. De gemiddelde verplaatsingsafstand van het motief diensten/persoonlijke verzorging is daarentegen niet significant gedaald. De significante daling van het aantal reizigerskilometers voor diensten/persoonlijke verzorging, is vooral toe te schrijven aan de significante daling van het aantal verplaatsingen voor dit motief.

## 5.2 Gemiddelde afstand per verplaatsing

### Reguliere verplaatsingen, afstand per verplaatsing<sup>1)</sup>

	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	OVIN 2014	OVIN 2015	OVIN 2016	verschil 2016–2015
	km							%
<b>Totaal</b>	10,94	<b>11,5</b>	<b>10,96</b>	<b>11,38</b>	11,41	11,32	11,53	1,9
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	17,95	18,20	17,96	18,59	18,57	18,80	19,03	1,2
Zakelijk bezoek	32,90	36,11	37,39	33,50	35,99	<b>41,11</b>	38,22	-7,0
Diensten en verzorging	8,91	9,53	<b>7,87</b>	<b>9,08</b>	9,06	9,94	8,82	-11,3
Winkelen en boodschappen doen	4,91	<b>5,29</b>	<b>4,77</b>	4,79	4,83	4,73	4,74	0,1
Onderwijs of cursus volgen	6,48	7,00	7,11	7,35	7,62	7,79	7,79	0,1
Visite en logeren	14,93	15,43	15,42	16,20	16,65	16,40	16,66	1,6
Sport, hobby, horecabezoek	11,09	11,53	<b>10,77</b>	<b>11,49</b>	11,79	11,36	11,78	3,7
Toeren en wandelen	6,63	7,27	6,58	7,11	7,90	<b>6,70</b>	6,60	-1,5
Ander motief	9,86	10,62	9,76	9,91	<b>7,84</b>	8,09	<b>9,34</b>	<b>15,5</b>

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

## 6. Deelname aan het verkeer

Andere belangrijke indicatoren die op StatLine gepubliceerd worden zijn de verkeersdeelname in het algemeen en de deelname aan het openbaar vervoer in het bijzonder.

### 6.1 Verkeersdeelname

Volgens de gehanteerde definitie neemt een persoon die één of meerdere reguliere verplaatsingen<sup>6)</sup> per dag maakt, deel aan het verkeer; bij nul reguliere verplaatsingen neemt de persoon niet aan het verkeer deel. Merk op dat buitenlandse, beroepsmatige en vakantie gerelateerde verplaatsingen niet meetellen bij deze definitie van de verkeersdeelname.

Tabel 6.1.1 geeft de percentages weer van de personen die per dag deelnemen aan het verkeer. Dit is onderverdeeld naar mannen en vrouwen.

Uit tabel 6.1.1 blijkt een kleine, maar niet-significante daling, van de verkeersdeelname. Dit geldt zowel voor het totaal als voor mannen en voor vrouwen afzonderlijk. Mogelijk is hier een relatie met de significante daling van het aantal verplaatsingen.

Tabel 6.1.2 geeft de percentages weer van de personen die per dag deelnemen aan het verkeer onderverdeeld naar maatschappelijke participatie.

<sup>6)</sup> Reguliere verplaatsingen en ritten zijn binnenlands, niet beroepsmatig en niet vakantie gerelateerd. Ze zijn in de OViN bestanden te selecteren met de variabele Verpl met waarde 1.

## 6.1.1 Verkeersdeelname

### Personen met minimaal één reguliere verplaatsing per dag<sup>1)</sup>

	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	OVIN 2014	OVIN 2015	OVIN 2016	verschil 2016–2015
	%							%-punt
<b>Totaal</b>	79,8	79,9	79,6	79,8	80,2	<b>79,2</b>	79,0	-0,2
<i>Geslacht</i>								
Mannen	80,2	80,2	79,9	80,0	<b>80,8</b>	<b>79,5</b>	79,3	-0,2
Vrouwen	79,4	79,6	79,2	79,5	79,7	78,9	78,6	-0,3

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

## 6.1.2 Verkeersdeelname

### Personen met minimaal één reguliere verplaatsing per dag

	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	OVIN 2014	OVIN 2015	OVIN 2016	verschil 2016–2015
	%							%-punt
<i>Maatschappelijke participatie</i>								
Kinderen < 6 jaar	81,1	82,7	82,3	82,3	83,6	82,3	83,1	0,7
Werkzaam 12–30 uur per week	85,6	86,0	84,7	85,7	86,0	85,6	85,3	-0,3
Werkzaam = 30 uur per week	85,0	84,5	84,7	84,7	84,7	84,2	84,2	-0,1
Scholier/student	83,8	84,5	83,5	83,6	84,6	82,8	83,2	0,4
Werkloos	73,2	74,6	72,1	74,8	74,3	73,6	71,6	-2,0
Arbeidsongeschikt	69,7	69,7	67,6	70,2	67,8	69,7	67,5	-2,2
Gepensioneerd/VUT	65,7	65,7	66,1	66,1	67,7	66,2	65,8	-0,3
Overig	75,3	74,8	75,7	76,1	76,4	75,3	73,0	-2,3

Er zijn geen steekproefmarges beschikbaar voor de groepen van maatschappelijke participatie. De meest opvallende verschillen met 2015 zijn de dalingen in verkeersdeelname van 2% of meer bij werklozen, arbeidsongeschikten en 'overigen'.

## 6.2 Deelname openbaar vervoer

In tabel 6.2.1 is het aandeel deelname aan het openbaar vervoer weergegeven. De deelname aan het openbaar vervoer houdt in dat er door een persoon minstens één reguliere rit is gemaakt met het openbare vervoer op de invuldag. Een reguliere rit betekent dat het een binnenlandse rit was en niet beroepsmatig of op vakantie.

De deelname aan het openbaar vervoer is, zowel voor het totaal als voor mannen en vrouwen afzonderlijk, niet significant gewijzigd.

## 6.2.1 Deelname aan het openbaar vervoer

Personen met minimaal één reguliere verplaatsing met het openbaar vervoer per dag<sup>1)</sup>

	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	OVIN 2014	OVIN 2015	OVIN 2016	verschil 2016–2015
	%							%-punt
<b>Totaal</b>	6,8	7,1	<b>6,7</b>	7,0	6,7	6,9	6,8	-0,1
<i>Geslacht</i>								
Mannen	6,1	<b>6,7</b>	6,4	6,5	6,3	6,2	6,4	0,2
Vrouwen	7,4	7,6	<b>7,0</b>	<b>7,5</b>	7,1	<b>7,6</b>	7,2	-0,4

<sup>1)</sup> Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

# 7. Aanvullende analyses

Naar aanleiding van de significante daling van het totaal aantal verplaatsingen en met name de significante daling van het aantal verplaatsingen met de fiets, is nader onderzoek gedaan. Het verwerkingsproces is gecontroleerd op mogelijke onregelmatigheden en er zijn aanvullende analyses uitgevoerd. Voor dit laatste zijn een aantal tabellen gemaakt om de significante daling van het aantal fietsverplaatsingen nader te onderzoeken.

## Verwerkingsproces

De verwerking van de responsen is gecontroleerd om er zeker van te zijn dat de significante verschillen bij het aantal verplaatsingen per persoon per dag niet veroorzaakt zijn door onregelmatigheden in het verwerkingsproces. De extra controles richtten zich zowel op de daling van het totaal aantal verplaatsingen als die van het aantal verplaatsingen met de fiets in het bijzonder. Daarbij is onder andere gekeken naar de aantallen aangeboden ritten en verplaatsingen ten behoeve van de verwerking en de ongewogen aantallen in het eindbestand. De typering van 'andere vervoermiddelen' is nogmaals nagelopen. Ook is gecontroleerd of in de vragenlijst de door de respondent opgegeven vervoermiddelen bij de verplaatsing ook uiteindelijk zijn terug te vinden als ritvervoermiddel. Bij alle uitgevoerde controles op het verwerkingsproces is geen onregelmatigheid geconstateerd die invloed had op de geconstateerde verschillen.

## Aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag

Tabel 7.1 is gemaakt om nader te onderzoeken waardoor het aantal fietsverplaatsingen significant is gedaald, is een uitsplitsing van de fietsverplaatsingen naar motief.

Uit tabel 7.1 volgt dat het aantal verplaatsingen met de fiets significant is gedaald voor de motieven diensten/ persoonlijke verzorging en visite/logeren. Ook de gemiddelde afstand per persoon per dag met de fiets voor de motieven diensten/persoonlijke verzorging en visite/logeren is significant gedaald. Dit is te zien in tabel 7.2. De daling van de afstand afgelegd

voor deze twee motieven heeft niet geresulteerd in een daling van de totaal afgelegde afstand met de fiets per persoon per dag.

## 7.1 Aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag

Fietsverplaatsingen per persoon per dag							
	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016
<b>aantal fietsverplaatsingen</b>							
<b>Fiets totaal</b>	0,70	0,72	0,74	0,70	0,76	0,72	<b>0,69</b>
<i>Reismotief</i>							
Van en naar het werk	0,11	0,12	0,12	0,11	0,12	0,11	0,12
Zakelijk bezoek	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diensten en verzorging	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	<b>0,02</b>
Winkelen en boodschappen doen	0,16	0,16	0,17	0,16	0,17	0,16	0,16
Onderwijs of cursus volgen	0,13	0,14	0,13	0,12	0,13	0,13	0,13
Visite en logeren	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	<b>0,07</b>
Sport, hobby, horecabezoek	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,14
Toeren en wandelen	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Ander motief	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04

<sup>1)</sup> Alleen voor 2016 zijn significante verschillen weergegeven en wel met vetgedrukte cijfers.

## 7.2 Gemiddelde fietsafstand per verplaatsing

Gemiddelde fietsafstanden per verplaatsing							
	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016
<b>km</b>							
<b>Fiets totaal</b>	2,37	2,57	2,52	2,47	2,79	2,55	2,47
<i>Reismotief</i>							
Van en naar het werk	0,51	0,54	0,52	0,52	0,57	0,54	0,54
Zakelijk bezoek	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01
Diensten en verzorging	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	0,06	<b>0,04</b>
Winkelen en boodschappen doen	0,34	0,34	0,36	0,34	0,38	0,35	0,33
Onderwijs of cursus volgen	0,43	0,44	0,44	0,41	0,47	0,45	0,47
Visite en logeren	0,21	0,22	0,25	0,26	0,28	0,25	<b>0,22</b>
Sport, hobby, horecabezoek	0,49	0,56	0,51	0,52	0,57	0,56	0,55
Toeren en wandelen	0,20	0,27	0,25	0,24	0,33	0,23	0,22
Ander motief	0,11	0,13	0,12	0,12	0,11	0,09	0,08

<sup>1)</sup> Alleen voor 2016 zijn significante verschillen weergegeven en wel met vetgedrukte cijfers.

Uit nadere analyse met 12 leeftijdsklassen blijkt dat alleen bij personen van 30 tot 40 jaar het aantal verplaatsingen op de fiets significant is gedaald. Verder vonden de meest opvallende dalingen in het aantal fietsverplaatsingen plaats in de maanden februari, maart en augustus. Omdat er voor deze analyse geen marges beschikbaar zijn, is niet bekend of deze dalingen significant zijn. Regionaal bekeken zijn in de provincies Groningen, Zeeland en Limburg het aantal fietsverplaatsingen het meest gedaald. Ook hiervan is onbekend of de daling significant is. Dit is eveneens het geval voor de gevonden dalingen van het aantal verplaatsingen met de fiets in weinig stedelijke en niet-stedelijke gebieden.

Opvallend is dat in alle OVIN-jaren het aantal fietsverplaatsingen niet stabiel is maar elk jaar significant is gewijzigd naar boven of naar beneden (zie tabel 4.1). De puntschatting van het totaal aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2016 is ongeveer even hoog als in 2010 en 2013.

### Totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag

Bij de aanvullende analyses is niet alleen gekeken naar de fietsverplaatsingen, maar ook naar de significante daling van het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag. De opvallendste constatering hebben betrekking op de uitsplitsing naar leeftijdsklasse. Uit de analyse van het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag naar leeftijd, komt naar voren dat het aantal verplaatsingen van 30 tot 40 jarigen en van 40 tot 50 jarigen in 2016 significant gedaald is ten opzichte van 2015. Vooral de 30 tot 40 jarigen hebben minder verplaatsingen op de fiets gemaakt. Voor 40 tot 50 jarigen kan geen specifieke vervoerwijze worden genoemd waarmee minder verplaatsingen zijn gemaakt. Wel blijkt dat zij significant minder verplaatsingen hebben gemaakt voor de motieven diensten/persoonlijke verzorging en winkelen boodschappen doen. Hoewel 50 tot 60 jarigen in totaal niet minder verplaatsingen hebben gemaakt, hebben zij dat wel gedaan voor het motief visite/logeren.

## 8. Externe bronnen

In dit hoofdstuk worden diverse externe bronnen gepresenteerd die als achtergrondinformatie kunnen dienen voor het interpreteren van de resultaten van het OVIN 2016.

### Uitkomsten buitenlandse mobiliteitsonderzoeken

Uit tabel 4.1 blijkt dat sinds het begin van OVIN in 2010, jaar op jaar het totaal aantal verplaatsingen is gedaald. Is dat een Nederlands fenomeen? Hoe is dat in andere landen?

Daarom hebben we kort gekeken naar de uitkomsten van het aantal verplaatsingen per persoon per dag van het OVG in Vlaanderen en naar die van de National Travel Survey in het Verenigd Koninkrijk.

### 8.1 OVG Vlaanderen: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag

Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in Vlaanderen

	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1
<b>aantal verplaatsingen</b>							
Respondentenniveau	3,14	2,84	2,88	2,78	2,72	2,76	2,74
Participantenniveau	3,83	3,63	3,63	3,66	3,58	3,63	3,59

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen

Ook in Vlaanderen lijkt sprake van een lichte daling van het aantal verplaatsingen per persoon per dag. Deze daling is volgens de onderzoekers echter niet significant.

Ook bij de National Travel Survey (UK) is sprake van een daling van het aantal verplaatsingen door de jaren heen. De onderzoekers rapporteren: *“In recent years there has been a steadily falling trend in trip rates. In 2015, the average number of trips was the lowest recorded –13% lower than in 2002”*. De cijfers staan in tabel 8.2.

## 8.2 NTS UK: Number of trips per person per year (Aantal verplaatsingen per persoon per jaar in het Verenigd Koninkrijk)

year	annual number of trips
1995/97	1 094
1996/98	1 097
1997/99	1 087
1998/00	1 074
1999/01	1 061
2000/02	1 051
2002	1 051
2003	1 036
2004	1 029
2005	1 045
2006	1 042
2007	976
2008	993
2009	974
2010	961
2011	950
2012	950
2013	923
2014	921
2015	914

<sup>1)</sup> There is an apparent under-recording of short walks in 2002 and 2003 and short trips in 2007 and 2008 compared to other years.  
Bron: National Travel Survey UK

De cijfers van het Vlaamse OVG en de National Travel Survey van het Verenigd Koninkrijk laten zien dat in deze twee buurlanden ook sprake is van een daling (al dan niet significant) van het aantal verplaatsingen per persoon door de jaren heen.

## Verkoop nieuwe fietsen

In tabel 8.3 zijn de verkopen van nieuwe fietsen weergegeven.

In 2016 werden in totaal 928 duizend nieuwe fietsen verkocht. Een daling van 5,7 procent ten opzichte van een jaar eerder (983 000 stuks). De verkoop van nieuwe fietsen daalt al jaren maar in 2014 was er weer een stijging. Deze stijging heeft zich niet doorgezet. In de afgelopen 30 jaar werden niet zo weinig nieuwe fietsen verkocht als in 2016. De verkoop van het aantal elektrische fietsen is in 2016 ook gedaald, namelijk met circa 1,5 procent. Bijna 30 procent van alle nieuwe fietsen was vorig jaar een elektrische fiets. Of er wel of geen relatie is tussen de daling van het aantal verkochte fietsen en een daling van het aantal verplaatsingen met de fiets kan niet worden aangetoond. Volgens de Bovag is de gemiddelde levensduur van een fiets circa 13 jaar.



### 8.3 Verkoop van nieuwe fietsen

Aantal verkochte nieuwe fietsen

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	verschil 2016–2015	
	× 1 000							%	
<b>Totaal</b>	1 215	1 198	1 035	1 008	1 051	983	928	-5,6	
<i>Type</i>									
Elektrische fiets	170	180	176	192	221	275	271	-1,5	
Niet-elektrische fietsen	1 045	1 018	859	816	830	708	657	-7,2	

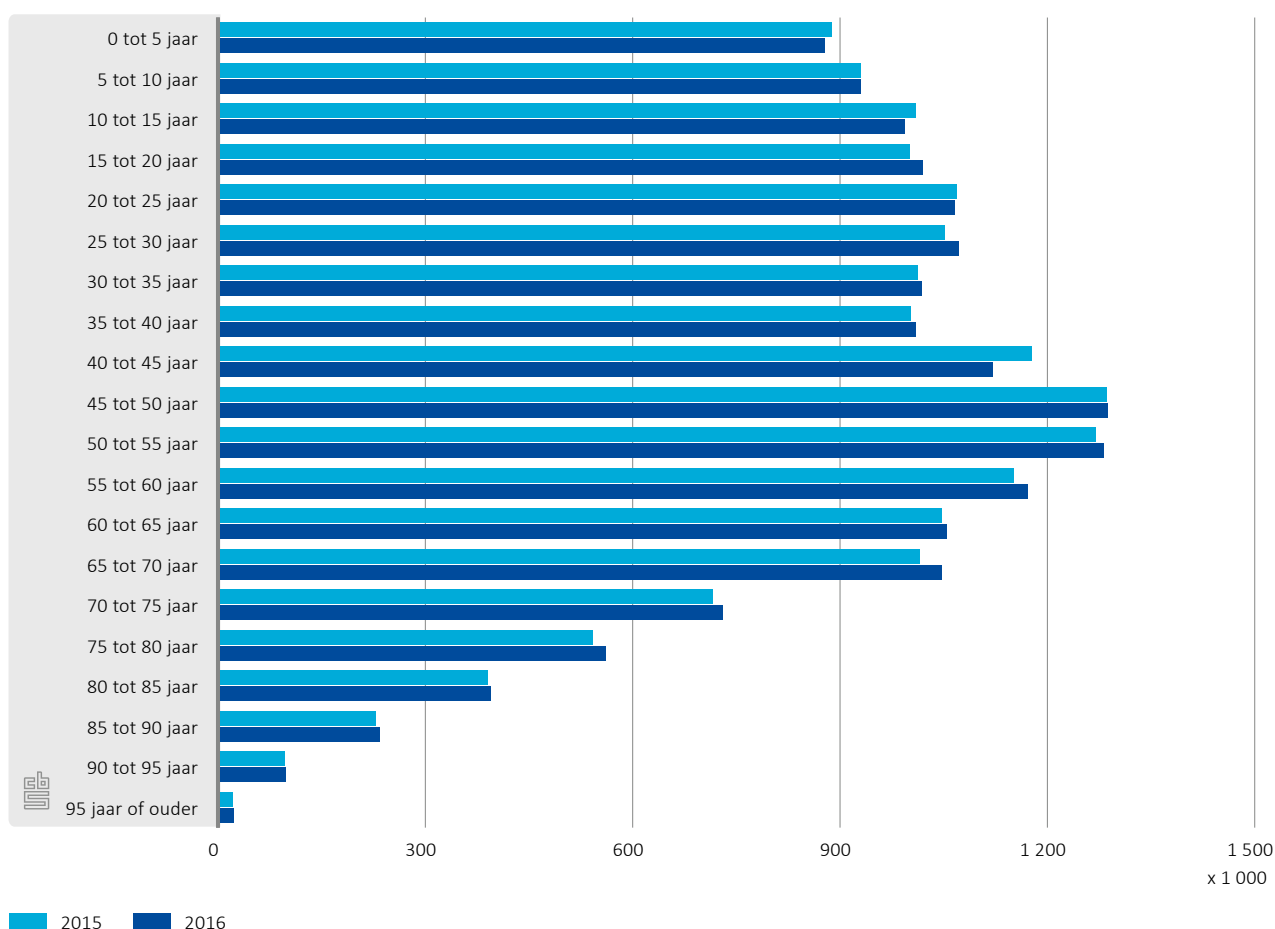
Bron: RAI/BOVAG/GfK

### Demografische wijzigingen

In 2016 is de bevolking relatief sterk gegroeid. Hoewel nog niet alle gegevens voor het jaar 2016 zijn verwerkt, gaat het CBS ervan uit dat er per saldo bijna 111 duizend mensen bij zijn gekomen. In 2015 waren dat er ruim 78 duizend. Het groeitempo is sinds het begin van deze eeuw niet meer zo hoog geweest. In 2001 kwamen er voor het laatst meer dan 100 duizend mensen bij. Toen bestond de groei nog voor een belangrijk deel uit natuurlijke aanwas (geboorte minus sterfte). Nu draagt buitenlandse migratie het meest bij aan de groei. In 2016 kwamen er ongeveer 87 duizend mensen bij doordat er zich meer mensen in Nederland vestigden dan er vertrokken. De groei door natuurlijke aanwas blijft in 2016 wederom beperkt. Het aantal geboorten nam iets toe, maar het aantal sterfgevallen ook. Per saldo komt het geboorteoverschot uit op bijna 24 duizend, bijna net zoveel als in 2015. In grafiek 8.4 staan de bevolkingsaantallen naar leeftijdsklasse.

Nederland verandert qua bevolkingsopbouw. En dit kan per regio verschillen. Delen van ons land vergrijzen, in andere delen wonen relatief veel jongeren. In de afgelopen twee decennia is Nederland het sterkst vergrijsd aan de randen van het land. In Zeeuws-Vlaanderen wonen naar verhouding de meeste 65-plussers, maar de toename van deze groep was het sterkst in Limburg. Stedelijke regio's en Flevoland zijn relatief jong gebleven. Op 1 januari 2016 was ruim 18 procent van de Nederlandse bevolking 65 jaar of ouder. De regio met het grootste aandeel 65-plussers is Zeeuws-Vlaanderen, met ruim 24 procent. Ook in andere regio's aan de randen van het land is de bevolking relatief sterk vergrijsd: in grote delen van Groningen, Drenthe, de Achterhoek, Limburg en Zeeland is meer dan 21 procent van de bevolking 65 jaar of ouder.

## 8.4 Bevolkingsaantallen in 2015 en 2016



### Het weer

Het weer kan een factor zijn die de mobiliteit en dus ook het fietsgebruik kan beïnvloeden in positieve of negatieve zin. Nagegaan is wat het KNMI bericht over 2016.

Volgens het KNMI was het Jaar 2016:

*“2016 was een zeer warm jaar. Met een gemiddelde temperatuur van 10,7 °C komt 2016 net in de top-10 van warmste jaren sinds het begin van de waarnemingen. Dit past in de trend van een opwarmend klimaat.*

*De wintermaanden januari en februari waren beiden zacht. Zeer zacht weer werd afgewisseld door koudere perioden. Uitzonderlijk was de langdurige ijzel begin januari in het noorden van Nederland. De ijzelperiode duurde van 4 tot en met 7 januari waar het KNMI code rood voor uitgaf. De landelijk laagste temperatuur van min 12,3 °C werd gemeten in Nieuw Beerta op 21 januari. De lente begon laat. Zowel maart als april kenmerkten zich door perioden met een noordelijke stroming waardoor het soms koud weer was met tot ver in april ook winterse buien. In mei daarentegen overheerste de warmte. De zomer was zeer warm en kwam op de 10e plaats in de rij van warme zomers sinds 1901. Het was zonniger dan normaal, maar ook natter. De warmte manifesteerde zich vooral in de nachten. De hoogste temperatuur werd op 20 juli in Eindhoven gemeten, 35,2 °C. Augustus eindigde zeer warm en deze warmte zette zich voort in september, die volop zomers was. Met 17,3 °C was het in De Bilt de op twee na*

warmste september sinds het begin van de waarnemingen. Oktober en november verliepen juist kouder dan normaal. Eind november en begin december waren er koude nachten onder invloed van hogedrukgebieden. December verliep verder meest zacht maar eindigde koud met mist.

*In De Bilt kwamen 1 (8) ijsdagen, 60 (58) vorstdagen, 108 (85) warme dagen, 31 (26) zomerse dagen en 5 (4) tropische dagen voor. Tussen haakjes het langjarige gemiddelde 1981–2010.*

*Met landelijk gemiddeld 1881 uur zon was 2016 zeer zonnig. Normaal is 1643 uur. In De Bilt komt 2016 met 1812 uur op de negende plaats van zonnigste jaren sinds 1901. Vrijwel alle maanden waren zonniger dan normaal met als uitschieters september, december en in iets mindere mate november. Juni was de enige sombere maand.*

*Aan de kust scheen de zon het meest. De zonnigste plaats was De Kooy met 2046 zonuren wat bijna 300 uur meer dan normaal is. Het minst zonnig was het met 1718 uur in het zuiden van Limburg. Toch is dit nog altijd 150 uur meer dan normaal.*

*Met landelijk gemiddeld ongeveer 757 mm neerslag was 2016 een vrij droog jaar. Normaal valt gemiddeld over het land 849 mm. Het noorden was het droogst. Daar viel ongeveer 150 mm minder dan normaal. Het droogste KNMI station was Stavoren, daar viel slechts 587 mm.*

*In het westen en zuiden was het wat natter dan normaal. Het natste KNMI-meetpunt was Rotterdam met 871 mm. De maand juni was zeer nat met in het zuidoosten recordhoge neerslagsommen, tot 277 mm in Ysselstein (Limburg)*

*In het zuiden en oosten van het land waren er in 2016 herhaaldelijk zware onweersbuien die zich vaak langzaam verplaatsten waarbij lokaal veel neerslag viel. In de avond van 23 juni zorgden hagelstenen van 5 tot 10 cm in het zuidoosten op enkele plaatsen voor grote schade. Januari en februari waren ook natte maanden. September en december waren daarentegen zeer droge maanden. Sneeuw kwam weinig voor. In het noordoosten lagen tijdens de koude periode van 3 tot en met 7 januari plaatselijk enkele centimeters sneeuw en van ongeveer 16 tot en met 22 januari lag daar een sneeuwlaag van circa 5 tot 10 cm.”*

Uit bovenstaand KNMI-bericht (KNMI, 2017) zijn geen eenduidige aanknopingspunten te vinden die een daling van het aantal fietsverplaatsingen van 2015 op 2016 kunnen verklaren.

### Voertuigkilometers rijkswegennet

Rijkswaterstaat heeft een stijging gerapporteerd op het rijkswegennet van het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar met 3,1 procent tot 69,9 miljard. In de betreffende rapportage (Rijkswaterstaat, 2017) staat dat de groei van het aantal afgelegde kilometers zich met name manifesteert in het begin van de spitsen en overdag. In 2016 zijn in totaal 15 nieuwe weggedeelten opengesteld, waarvan 7 sinds de rapportage van september. De meest prominente openingen waren de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht, de extra rijstrook op de A12 tussen Veenendaal en Arnhem en delen van de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere.

### Reizigerskilometers met de trein

De NS heeft een stijging gerapporteerd van het aantal reizigerskilometers met de trein van 2015 op 2016. Volgens het NS-jaarverslag zijn de reizigerskilometers toegenomen met 2%. De reizigerskilometers met de trein zijn in OVIN van 2015 op 2016 ook toegenomen (6,5 procent). Echter door de steekproefmarges is deze stijging niet significant. De stijging van

de verplaatsingsafstand per persoon per dag met de trein is in OViN 2016 ten opzichte van 2015 overigens wel significant gestegen.

## Gebruik internet en sociale media

Toenemend gebruik van internet en sociale media kan invloed hebben op de mobiliteit. Tabellen 8.5, 8.6 en 8.6 laten enkele ontwikkelingen in de afgelopen jaren zien. De gegevens zijn afkomstig van CBS StatLine.

### 8.5 Gebruik sociale netwerken via internet (tekstberichten uitwisselen, sociaal netwerk, professioneel netwerk)

Personen van 12 jaar en ouder				
	2014	2015	2016	verschil 2016-2015
	%		%punt	
<i>Leeftijd</i>				
Leeftijd: 18 tot 25 jaar	98,5	95,6	95,4	-0,2
Leeftijd: 25 tot 35 jaar	94,0	94,6	93,7	-0,9
Leeftijd: 35 tot 45 jaar	88,3	90,3	93,1	2,8
Leeftijd: 45 tot 55 jaar	79,3	84,0	88,8	4,8
Leeftijd: 55 tot 65 jaar	64,3	70,0	78,9	8,9
Leeftijd: 65 tot 75 jaar	39,8	48,8	54,7	5,9
Leeftijd: 75 jaar of ouder	13,0	18,1	22,0	3,9

Bron: CBS StatLine

Een aantal van de activiteiten die onder het motief diensten/persoonlijke verzorging vallen, zoals bankzaken en bezoek aan gemeentehuis gebeuren meer en meer via internet. Mogelijk is er een relatie tussen dit internetgebruik en de afname van het aantal verplaatsingen per persoon per dag voor dit motief. Ook voor de motieven winkelen/boodschappen doen, visite/logeren en de overige motieven is er mogelijk een relatie met toenemend gebruik en toenemende mogelijkheden van internet en sociale media.

### 8.6 Gebruik dienstverlening overheids- en publieke instanties via internet (ingevulde documenten versturen)

Personen van 12 jaar en ouder				
	2014	2015	2016	verschil 2016-2015
	%		%punt	
<i>Leeftijd</i>				
Leeftijd: 18 tot 25 jaar	58,9	49,2	49,1	-0,1
Leeftijd: 25 tot 35 jaar	70,4	62,8	66,1	3,3
Leeftijd: 35 tot 45 jaar	61,4	55,8	60,2	4,4
Leeftijd: 45 tot 55 jaar	61,3	59,4	59,5	0,1
Leeftijd: 55 tot 65 jaar	54,5	52,2	54,7	2,5
Leeftijd: 65 tot 75 jaar	40,9	41,5	42,1	0,6
Leeftijd: 75 jaar of ouder	15,4	17,6	17,5	-0,1

Bron: CBS StatLine

## 8.7 Gebruik financiële dienstverlening via internet (telebankieren)

Personen van 12 jaar en ouder				
	2014	2015	2016	verschil 2016–2015
	%		%-punt	
<i>Leeftijd</i>				
Leeftijd: 18 tot 25 jaar	94,6	92,3	90,5	-1,8
Leeftijd: 25 tot 35 jaar	93,6	96,2	94,6	-1,6
Leeftijd: 35 tot 45 jaar	89,4	90,5	90,1	-0,4
Leeftijd: 45 tot 55 jaar	86,6	87,5	87,8	0,3
Leeftijd: 55 tot 65 jaar	79,9	81,1	82,2	1,1
Leeftijd: 65 tot 75 jaar	61,4	63,9	67,1	3,2
Leeftijd: 75 jaar of ouder	25,1	31,5	31,7	0,2

Bron: CBS StatLine

## 9. Samenvatting en conclusie

Het aantal reizigerskilometers is in OViN 2016 niet significant toegenomen ten opzichte van OViN 2015. De deelname aan het verkeer is ook niet significant gewijzigd. Die deelname bedroeg 79,2% in 2015 en 79,0% in 2016.

Het aantal verplaatsingen per persoon per dag is in OViN 2016 significant gedaald met 2,0% ten opzichte van OViN 2015. Het aantal reizigerskilometers en de afgelegde afstand per verplaatsing zijn niet-significant gestegen.

De daling van het aantal verplaatsingen per persoon per dag is vooral terug te zien bij het vervoermiddel fiets. Het aantal fietsverplaatsingen nam significant af met 3,4%. Voor de fiets geldt dat deze ieder jaar nog significant gewijzigd is. Mogelijk komt dat doordat het gebruik van de fiets sterk afhankelijk is van factoren zoals het weer.

Het aantal verplaatsingen per persoon per dag nam significant af bij de motieven diensten/ persoonlijke verzorging, winkelen/boodschappen doen, visite/logeren en de overige motieven.

In 2016 ging men gemiddeld minder vaak de deur uit voor het motief diensten/persoonlijke verzorging. Hieronder valt onder andere bezoek aan kapper, pedicure, bank, postkantoor en gemeentehuis. De gemiddelde verplaatsingsafstand van het motief diensten/persoonlijke verzorging is daarentegen niet significant gedaald. Samen met de significante daling van het aantal verplaatsingen voor dit motief zorgt dit voor de significante daling van het aantal reizigerskilometers voor diensten/persoonlijke verzorging. Een aantal van de activiteiten die onder het motief diensten/persoonlijke verzorging vallen, zoals bankzaken en bezoek aan gemeentehuis gebeuren meer en meer via internet. Mogelijk is er een relatie tussen dit internetgebruik en de afname van het aantal verplaatsingen voor dit motief. Ook voor de motieven winkelen/boodschappen doen, visite/logeren en de overige motieven is er mogelijk een relatie met toenemend gebruik en toenemende mogelijkheden van internet en sociale media.

De verplaatsingsafstand is significant toegenomen voor het vervoermiddel trein. Dat betekent dat de mensen die een reis met de trein maakten dat gemiddeld genomen over een langere afstand hebben gedaan.

Uit nader onderzoek naar de significante daling van het aantal verplaatsingen met de fiets blijkt dat de fietsverplaatsingen significant zijn gedaald voor de motieven: diensten/ persoonlijke verzorging en visite/logeren. Ook de gemiddelde afstand per persoon per dag met de fiets voor de motieven diensten/persoonlijke verzorging en visite/logeren is significant gedaald. De daling van de afstand afgelegd voor deze twee motieven heeft niet geresulteerd in een daling van de totaal afgelegde afstand met de fiets per persoon per dag. Uit een analyse naar leeftijdsklasse blijkt dat alleen bij personen van 30 tot 40 jaar het aantal verplaatsingen op de fiets significant is gedaald.

Van een aantal van de onderzochte variabelen in relatie met fietsverplaatsingen kon door het ontbreken van marges niet worden aangegeven of de gevonden verschillen van 2015 op 2016 significant zijn. We noemen daarom alleen de meest opvallende resultaten: De meest opvallende dalingen in het aantal fietsverplaatsingen vond plaats in de maanden februari, maart en augustus. Verder zijn in de provincies Groningen, Zeeland en Limburg het aantal fietsverplaatsingen het meest gedaald en in weinig stedelijke en niet-stedelijke gebieden. Groningen, Zeeland en Limburg zijn gebieden waar een sterke mate van vergrijzing plaatsvindt.

Naast de analyse naar fiets is ook een extra analyse gedaan naar het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag naar leeftijd. Hieruit blijkt dat het aantal verplaatsingen van 30 tot 40 jarigen en van 40 tot 50 jarigen in 2016 significant gedaald is ten opzichte van 2015. De 30 tot 40 jarigen hebben minder verplaatsingen op de fiets gemaakt. Voor 40 tot 50 jarigen kan geen specifieke vervoerwijze worden genoemd waarmee minder verplaatsingen zijn gemaakt. Wel blijkt dat zij significant minder verplaatsingen hebben gemaakt voor de motieven diensten/persoonlijke verzorging en winkelen boodschappen doen. Hoewel 50 tot 60 jarigen in totaal niet minder verplaatsingen hebben gemaakt, hebben zij dat wel gedaan voor het motief visite/logeren.

De verdeling van het aantal ongewogen responsen over de modes cawi, cati en capi is in OViN 2016 vrijwel gelijk gebleven aan de verdeling in OViN 2015.

Het verwerkingsproces van OViN 2016 is zonder onregelmatigheden uitgevoerd en de aanvullende analyses die zijn uitgevoerd voor de plausibiliteitsanalyse leiden niet tot een eenduidige verklaring voor het significant gedaalde aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag in OViN 2016 ten opzichte van OViN 2015. Waarschijnlijk heeft een combinatie van verschillende factoren tot de significante daling geleid. Daarbij is het niet uit te sluiten dat het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag gezien de jaarlijks terugkerende significante verschillen extra gevoelig is ten opzichte van de verplaatsingen met andere vervoermiddelen.

# Referenties

OVG Vlaanderen

<http://www.mobielvlaanderen.be>

National Travel Survey UK (UK-NTS)

<http://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics>

RAI/BOVAG/GfK (2017): Fietsen in de statistiek 2007–2016

<https://www.bovag.nl/BovagWebsite/media/BovagMediaFiles/Cijfers/2017/Totaalrapportage-marktcijfers-fietsen-2007-2016.pdf?ext=.pdf>

KNMI (2017): Jaar 2016

<https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/maand-en-seizoensoverzichten/2016/jaar>

Rijkswaterstaat (2017): Publieksrapportage Rijkswegennet Jaaroverzicht 2016 3<sup>e</sup> periode 2016

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/14/publieksrapportage-rijkswegennet-jaaroverzicht-2016>

NS (2017): NS jaarverslag 2016

[http://www.nsjaarverslag.nl/FbContent.ashx/pub\\_1000/Downloads/NS-jaarverslag-2016.pdf](http://www.nsjaarverslag.nl/FbContent.ashx/pub_1000/Downloads/NS-jaarverslag-2016.pdf)

## Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopige cijfers
**	Nader voorlopige cijfers
2016–2017	2016 tot en met 2017
2016/2017	Het gemiddelde over de jaren 2016 tot en met 2017
2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2016 en eindigend in 2017
2014/'15–2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2014/'15 tot en met 2016/'17

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

## Colofon

*Uitgever*  
Centraal Bureau voor de Statistiek  
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag  
[www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)

*Prepress*  
CCN Creatie, Den Haag

*Ontwerp*  
Edenspiekermann

*Inlichtingen*  
Tel. 088 570 7070  
Via contactformulier: [www.cbs.nl/infoservice](http://www.cbs.nl/infoservice)

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2017.  
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.