



Paper

Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) 2017

Plausibiliteitsrapportage

Juli 2018

Inhoud

- 1. Inleiding 3**

- 2. Ongewogen responsinformatie 4**
 - 2.1 Responsaantallen 4
 - 2.2 Responsverdeling naar mode 5
 - 2.3 Aandeel imputaties 5
 - 2.4 Uitval niet-buikbare responsen 6

- 3. Reizigerskilometers 6**

- 4. Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag 8**

- 5. Gemiddeld afgelegde afstand per verplaatsing 11**

- 6. Deelname aan het verkeer 12**
 - 6.1 Verkeersdeelname 12
 - 6.2 Deelname openbaar vervoer 14

- 7. Externe bronnen 14**

- 8. Samenvatting en conclusie 19**

- Referenties 21

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. Het onderzoeksjaar 2017 is het laatste jaar waarin het OVIN is uitgevoerd. Met ingang van 2018 is het onderzoek gewijzigd en gaat het verder onder de naam Onderweg in Nederland.

De cijfers van de OVIN onderzoeksjaren 2010 tot en met 2012 zijn gereviseerd¹⁾, 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 reguliere²⁾ verplaatsingen, beroepsmatige verplaatsingen (behalve die met de vrachtwagen) en uit een modelmatige bijstelling 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 (87,5 procent 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 vakantiecorrectiefactor 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

¹⁾ 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.

²⁾ 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.

verplaatsingen per persoon per dag worden in de plausibiliteitsanalyse apart geanalyseerd. Zij worden uitgesplitst naar vervoerwijze en verplaatsingsmotief.

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 2017 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. In hoofdstuk 7 worden externe bronnen aangehaald en hoofdstuk 8 ten slotte bevat de samenvatting en conclusie.

2. Ongewogen responsinformatie

2.1 Responsaantallen

In het landelijke bestand van OViN 2017 zijn 38 127 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 2017 is vergelijkbaar met de aantallen in 2016 en 2015.

2.1.1 Responsaantallen in opgeleverde landelijke OViN bestanden¹⁾

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	responsaantallen							
Totaal	44 165	42 338	43 307	42 350	42 600	37 350	37 229	38 127
<i>Steekproef</i>								
L	29 785	32 748	33 557	32 332	31 909	35 925	35 655	36 594
R	10 373	9 590	9 750	10 018	10 691	-	-	-
C	4 007	-	-	-	-	-	-	-
A	-	-	-	-	-	1 425	1 574	1 533

¹⁾ 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 bestanden¹⁾

	2010 (L + R + C)	2011 (L + R)	2012 (L + R)	2013 (L + R)	2014 (L + R)	2015 (L + A)	2016 (L + A)	2017 (L + A)
	%							
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
Responsmode								
CAWI	39	38	40	35	36	34	33	36
CATI	45	44	43	43	44	38	39	38
CAP I	16	18	17	21	20	28	28	26

¹⁾ Samenstelling van OViN bestand:
L: Landelijke steekproef met responsmodes CAWI-CATI-CAP I (einde 2012 inclusief extra cawi-steekproef)
R: Standaard Regionale Verdichting op doordeweekse dagen met responsmodes CAWI-CATI
C: Compensatie onderzoek met responsmodes CATI-CAP I bij aanvang OViN begin 2010
A: Meerwerk Noordvleugel (voorheen meerwerk Amsterdam)

Te zien is dat in OViN 2017 de aandelen per mode iets meer verschoven zijn in vergelijking met de verschuiving van OViN 2016 ten opzichte van OViN 2015.

2.3 Aandeel imputaties

Het ongewogen OViN bestand 2017 is vergeleken met het ongewogen OViN 2016 bestand wat betreft samenstelling.

De procentuele verdeling van de typen verplaatsingen komt vrijwel exact overeen: reguliere verplaatsingen, beroepsmatige verplaatsingen, buitenlandse verplaatsingen en vakantieplaatsingen 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 2017 uit 82 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	2017
	uitgevallen respondenten							
Totaal	274	168	370	201	90	152	169	82

Te zien is in tabel 2.4.1 dat in OViN 2017 het aantal niet gaaf te maken respondenten nog nooit zo laag is geweest. Dit is toeval en is niet veroorzaakt door wijzigingen of extra inspanningen in het verwerkingsproces.

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 2017. 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 2016 op 2017 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^{1,2)}

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	mld km								%
Totaal	193,6	198,5	193,0	199,5	201,0	192,5	194,9	194,2	-0,3
Vervoerwijze									
Auto als bestuurder	95,4	100,5	96,8	99,2	99,3	97,3	97,7	96,0	-1,7
Auto als passagier	48,8	43,9	42,9	46,2	45,7	42,2	43,2	42,7	-1,2
Trein	14,6	16,5	16,1	17,7	16,2	15,8	16,9	17,8	5,4
Bus/tram/metro	5,7	5,9	5,3	5,5	5,4	5,8	5,9	5,5	-6,3
Bromfiets/snorfiets	1,0	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	-7,8
Fiets	13,7	14,9	14,7	14,5	16,3	15,0	14,7	14,5	-1,3
Lopen	5,8	5,4	5,4	5,5	5,7	5,4	5,3	5,4	1,3
Overig	8,7	10,3	10,7	9,9	11,2	10,0	10,2	11,3	11,2

¹⁾ Reizigerskilometers van alle inwoners in particuliere huishoudens van Nederland binnen Nederland.

²⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Er zijn geen significante verschillen tussen 2016 en 2017 met betrekking tot de totale vervoersprestatie en de verdeling daarvan over de vervoerwijzen. De beroepsmatige kilometers (exclusief wegvervoer met vrachtwagens) in bovenstaand totaal zijn in OViN 2017 12,4 miljard. Dit zijn 0,6 miljard meer beroepsmatige kilometers dan in 2016 (in 2015 waren de beroepsmatige kilometers 10,3 miljard). De vakantiebijschatting is 0,5 miljard kilometer hoger in 2017 namelijk 11,9 miljard tegen 11,4 miljard in 2016. Het hogere aantal beroepsmatige kilometers en de hogere vakantiebijschatting dragen eraan bij dat het aandeel reguliere reizigerskilometers in de totale vervoersprestatie in 2017 dan ook 0,6 procentpunt lager is dan in 2016, namelijk 87,5 procent in 2017 tegen 88,1 procent.

De 194,2 miljard binnenlandse reizigerskilometers in 2017 uit bovenstaande tabel bestaan dus uit 169,9 miljard reguliere reizigerskilometers, 12,4 miljard beroepsmatige kilometers en een schatting van 11,9 miljard binnenlandse vakantiekilometers.

De totale reizigerskilometers zijn dus niet significant gewijzigd. Ook uitgesplitst naar (rit) vervoermiddel, zijn er in 2017 geen significante verschillen in de vervoersprestatie in vergelijking met OViN 2016.

Tabel 3.2 bevat de totale reguliere reizigerskilometers³⁾ weergegeven naar verplaatsingsmotief.

Uit analyse van de gegevens uit tabel 3.2 blijkt dat ook de reizigerskilometers naar motief niet significant gewijzigd zijn ten opzichte van 2016.

³⁾ 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.

3.2 Reguliere reizigerskilometers per jaar

Reguliere reizigerskilometers per jaar¹⁾²⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	mld km								%
Totaal	172,4	175,3	169,2	175,7	177,3	171,0	171,7	169,9	-1,0
Reismotief									
Van en naar het werk	49,3	50,0	48,4	49,5	50,2	50,1	51,2	50,8	-0,7
Zakelijk bezoek	9,3	9,7	8,4	7,7	7,8	7,6	6,9	7,3	6,1
Diensten en verzorging	5,4	5,1	4,5	5,2	4,9	5,2	4,4	4,3	-1,0
Winkelen en boodschappen doen	16,2	16,5	15,3	15,4	15,7	15,2	14,8	15,6	5,5
Onderwijs of cursus volgen	11,1	11,9	11,6	11,6	12,0	12,5	12,4	11,7	-5,8
Visite en logeren	31,0	31,1	31,9	34,0	35,2	32,8	32,2	31,6	-1,6
Sport, hobby, horecabezoek	30,2	29,6	29,5	31,8	33,4	31,7	33,0	32,5	-1,4
Toeren en wandelen	5,8	6,5	5,9	6,5	7,4	6,0	6,0	5,7	-4,4
Ander motief	14,1	15,0	13,7	14,1	10,6	9,8	10,8	10,2	-6,1

¹⁾ Reizigerskilometers van alle inwoners in particuliere huishoudens van Nederland binnen Nederland.

²⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

4. Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag

De totale reizigerskilometers zijn te ontleden in aantallen verplaatsingen en de verplaatsingsafstanden. Deze paragraaf richt zich op het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar vervoerwijze en naar motief. Voor betere leesbaarheid zijn in alle tabellen van dit hoofdstuk de cijfers weergegeven per 1 000 personen.

In tabel 4.1 wordt het gemiddeld aantal verplaatsingen per 1 000 personen per dag vermeld naar hoofdvervoermiddel van de verplaatsing. Het betreft reguliere verplaatsingen⁴⁾.

Uit tabel 4.1 blijkt dat in 2017 het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag significant is gedaald met -2,0 procent ten opzichte van 2016.

Uitgesplitst naar vervoermiddel zien we ook een significante daling bij het aantal verplaatsingen als autopassagier (-4,7 procent) en bij het aantal loopverplaatsingen (-4,2 procent). Daarentegen nam het aantal treinverplaatsingen significant toe met 11,6 procent.

⁴⁾ 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.

4.1 Aantal verplaatsingen per 1 000 personen per dag

Reguliere verplaatsingen per 1 000 personen per dag¹⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
aantal verplaatsingen									%
Totaal	2 771	2 669	2 682	2 680	2 693	2 601	2 548	2 497	-2,0
Vervoerwijze									
Auto als bestuurder	895	877	878	886	870	845	831	832	0,2
Auto als passagier	427	375	383	390	374	364	364	347	-4,7
Trein	56	62	61	65	61	62	60	67	11,6
Bus/tram/metro	74	75	68	70	67	72	70	68	-3,0
Bromfiets/snorfiets	28	31	26	29	31	28	28	26	-6,8
Fiets	700	720	737	703	755	716	692	675	-2,5
Lopen	546	486	489	499	488	473	463	443	-4,2
Overig	44	43	40	39	46	42	41	39	-4,9

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

De significante daling van het gemiddeld aantal verplaatsingen als passagier in een auto, past in een trend. Sinds 2010 is er sprake van een afname van het gemiddeld aantal verplaatsingen als autopassagier. Nadere analyse van de autopassagiersverplaatsingen met betrekking tot variabelen als 'autobeschikbaarheid', 'maatschappelijke participatie', 'leeftijd' en 'onderwijsniveau' laat een daling zien bij de volgende groepen (toe- of afname kan niet getoetst worden op significantie):

Een afname van het aantal autopassagierverplaatsingen is vooral te zien bij mensen die geen auto en wel een rijbewijs hebben en ook mensen die alleen van de auto uit het huishouden gebruik kunnen maken maar niet de eigenaar van de auto zijn maken gemiddeld minder verplaatsingen als autopassagier. Gelet op de maatschappelijke participatie is er met name een afname te zien binnen de groep kinderen jonger dan 6 jaar en bij mensen die 30 uur of meer werkzaam zijn per week. Gelet op leeftijdsgroepen zijn het met name 0 tot 12 jarigen en 18 tot 25-jarigen en personen vanaf 50 jaar. Met betrekking tot onderwijsniveau is met name het gemiddeld aantal verplaatsingen als autopassagier gedaald bij personen met een middelbaar onderwijsniveau.

Het aantal verplaatsingen te voet is ook significant gedaald in 2017. Op basis van OViN-cijfers uit tabel 4.1 is te zien dat het aantal loopverplaatsingen sinds 2012 terugloopt. In de periode 2012 tot en met 2017 is het aantal loopverplaatsingen van kinderen gedaald met 17 procent (in vergelijking met 2013 is de daling 14 procent). Dit ligt in lijn met bevindingen uit onderzoek van Jantje Beton (zie ook het hoofdstuk over externe bronnen). Uit dit onderzoek komt naar voren dat kinderen minder buiten komen en zich buiten minder bewegen. Dit sluit aan bij de daling van het aantal loopverplaatsingen van 0 tot 12-jarigen waargenomen in het OViN. Deze leeftijdsgroep heeft overigens een aandeel van 12,9 procent in de populatie en een aandeel van 19,4 procent in de loopverplaatsingen. Gelet op onderwijsniveau is het aantal loopverplaatsingen van personen met een laag onderwijsniveau (waaronder veel kinderen) sinds 2013 afgenomen met bijna 15 procent.

Ook de significante toename van het aantal verplaatsingen met de trein zijn nader geanalyseerd. (De resultaten hiervan zijn niet op significantie te toetsen). Uit de OViN gegevens van 2017 blijkt een significante toename van het gemiddeld aantal treinverplaatsingen van 2016 op 2017 van 11,6 procent. Een vergelijking van dit resultaat met gegevens de NS-jaarreportage uit 2017 geeft het volgende beeld:

De NS rapporteert over 2017 ook een toename van het aantal reizigers in 2017 van 0,8 procent (zie ook het hoofdstuk over externe bronnen). De NS rapporteert eveneens hogere opbrengsten in 2017 ten opzichte van 2016. Zij geven aan dat deze met name gerealiseerd zijn door meer losse reisopbrengsten in zowel de sociaal recreatieve als de forensenmarkt en door de OV-studentenkaart. Nadere analyse van OViN laat zien dat er in vergelijking met andere groepen in de samenleving met name een toename van het aantal treinverplaatsingen hebben plaatsgevonden bij personen die werkzaam zijn voor 30 uur of meer per week, en ook –zij het in iets mindere mate– bij personen die werkzaam zijn tussen 12 en 30 uur per week. Daarnaast laten de OViN-cijfers zien dat er sprake is van een toename van het aantal treinverplaatsingen bij met name studenten met een OV-weekkaart. De gevonden resultaten in OViN, liggen dus in lijn met de gerapporteerde resultaten op basis van de NS.

4.2 Aantal verplaatsingen per 1 000 personen per dag

Reguliere verplaatsingen per 1 000 personen per dag¹⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	aantal verplaatsingen								%
Totaal	2 771	2 669	2 682	2 680	2 693	2 601	2 548	2 497	-2,0
Reismotief									
Van en naar het werk	483	481	469	462	469	459	461	463	0,6
Zakelijk bezoek	50	47	39	40	38	32	31	33	6,2
Diensten en verzorging	106	93	99	98	94	91	85	84	-0,7
Winkelen en boodschappen doen	582	545	557	557	563	555	536	534	-0,4
Onderwijs of cursus volgen	302	297	283	273	274	276	273	257	-5,8
Visite en logeren	365	353	359	365	367	344	330	317	-4,1
Sport, hobby, horecabezoek	478	449	476	481	492	481	479	466	-2,7
Toeren en wandelen	155	157	156	158	162	153	155	151	-3,1
Ander motief	251	247	244	246	235	210	198	192	-3,1

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Tabel 4.2 bevat de verplaatsingen weergegeven naar reismotief.

Naar reismotief zijn er gemiddeld significant minder verplaatsingen afgelegd voor de motieven onderwijs/cursus volgen (-5,8 procent) en voor visite/logeren (-4,1 procent).

Uit nadere analyse van de kruising van reismotief en vervoerwijze blijkt voor het motief onderwijs/cursus volgen dat alleen de daling van het aantal verplaatsingen met de fiets (-6,0 procent) net significant is. Voor het motief visite/logeren zijn het gemiddeld aantal verplaatsingen per 1 000 personen per dag voor de vervoerwijzen autopassagier en te voet beide niet significant gedaald met respectievelijk (-7,8 procent) en (-13,4 procent). Voor de overige vervoerwijzen zijn voor beide motieven geen significante wijzigingen van 2016 op 2017 waargenomen.

5. Gemiddeld 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 verplaatsingen⁵⁾.

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

5.1 Gemiddelde afstand per verplaatsing

Reguliere verplaatsingen, afstand per verplaatsing¹⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	km								%
Totaal	10,94	11,50	10,96	11,38	11,41	11,32	11,53	11,66	1,1
Vervoerwijze									
Auto als bestuurder	17,13	18,26	17,40	17,65	17,89	18,10	18,23	17,92	-1,7
Auto als passagier	17,13	17,21	16,38	17,40	17,91	16,80	17,06	17,51	2,6
Trein	44,01	44,73	43,75	45,85	45,23	42,90	46,79	44,86	-4,1
Bus/tram/metro	12,49	12,78	12,86	12,59	13,33	12,76	13,03	13,21	1,4
Bromfiets/snorfiets	6,48	6,69	6,68	6,30	6,72	6,45	6,47	6,06	-6,3
Fiets	3,38	3,56	3,42	3,52	3,69	3,56	3,56	3,61	1,2
Lopen	1,62	1,69	1,68	1,65	1,77	1,71	1,71	1,81	5,6
Overig	18,72	21,05	19,60	19,29	20,73	22,33	21,12	21,10	-0,1

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

⁵⁾ 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.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de gemiddelde verplaatsingsafstand voor het totaal van de vervoerwijzen niet significant is gewijzigd in 2017 ten opzichte van 2016.

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

5.2 Gemiddelde afstand per verplaatsing

Reguliere verplaatsingen, afstand per verplaatsing¹⁾

	OVin 2010	OVin 2011	OVin 2012	OVin 2013	OVin 2014	OVin 2015	OVin 2016	OVin 2017	verschil 2017-2016
	aantal verplaatsingen								%
Totaal	10,94	11,50	10,96	11,38	11,41	11,32	11,53	11,66	1,1
Reismotief									
Van en naar het werk	17,95	18,20	17,96	18,59	18,57	18,80	19,03	18,80	-1,2
Zakelijk bezoek	32,90	36,11	37,39	33,50	35,99	41,11	38,22	38,21	0,0
Diensten en verzorging	8,91	9,53	7,87	9,08	9,06	9,94	8,82	8,80	-0,2
Winkelen en boodschappen doen	4,91	5,29	4,77	4,79	4,83	4,73	4,74	5,02	6,0
Onderwijs of cursus volgen	6,48	7,00	7,11	7,35	7,62	7,79	7,79	7,80	0,1
Visite en logeren	14,93	15,43	15,42	16,20	16,65	16,40	16,66	17,13	2,8
Sport, hobby, horecabezoek	11,09	11,53	10,77	11,49	11,79	11,36	11,78	11,95	1,4
Toeren en wandelen	6,63	7,27	6,58	7,11	7,90	6,70	6,60	6,52	-1,2
Ander motief	9,86	10,62	9,76	9,91	7,84	8,09	9,34	9,06	-3,0

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de gemiddelde afstand per verplaatsing naar motief in 2017 niet significant is gewijzigd.

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 verplaatsingen⁶⁾ per dag maakt, deel aan het verkeer; bij nul reguliere verplaatsingen neemt de persoon niet aan het verkeer deel. Merk op dat buitenlandse, beroepsmatige

⁶⁾ 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.

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.

6.1.1 Verkeersdeelname

Personen met minimaal één reguliere verplaatsing per dag¹⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	%								%-punt
Totaal	79,8	79,9	79,6	79,8	80,2	79,2	79,0	78,4	-0,6
Geslacht									
Mannen	80,2	80,2	79,9	80,0	80,8	79,5	79,3	78,9	-0,4
Vrouwen	79,4	79,6	79,2	79,5	79,7	78,9	78,6	77,8	-0,8

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

Uit tabel 6.1.1 blijkt geen significante daling in de deelname aan het verkeer van alle personen en tussen mannen of vrouwen.

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

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	OViN 2017	verschil 2017-2016
	%								%-punt
Totaal	79,8	79,9	79,6	79,8	80,2	79,2	79,0	78,4	-0,6
Maatschappelijke participatie									
Kinderen < 6 jaar	81,1	82,7	82,3	82,3	83,6	82,3	83,1	82,5	-0,5
Werkzaam 12-30 uur per week	85,6	86,0	84,7	85,7	86,0	85,6	85,3	84,0	-1,3
Werkzaam = 30 uur per week	85,0	84,5	84,7	84,7	84,7	84,2	84,2	83,2	-1,0
Scholier/student	83,8	84,5	83,5	83,6	84,6	82,8	83,2	82,1	-1,1
Werkloos	73,2	74,6	72,1	74,8	74,3	73,6	71,6	71,1	-0,5
Arbeidsongeschikt	69,7	69,7	67,6	70,2	67,8	69,7	67,5	68,0	0,5
Gepensioneerd/VUT	65,7	65,7	66,1	66,1	67,7	66,2	65,8	65,8	0,0
Overig	75,3	74,8	75,7	76,1	76,4	75,3	73,0	74,1	1,1

Er zijn geen steekproefmarges beschikbaar voor de verkeersdeelname naar maatschappelijke participatie. De grootste verschuivingen in verkeersdeelname tussen 2016 en 2017 is te zien bij werkenden (een daling van respectievelijk 1,3 procent en 1,0 procent), de groep scholieren/studenten (gedaald met 1,1 procent) en de groep 'overigen' (een toename van de verkeersdeelname met 1,1 procent).

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.

6.2.1 Deelname aan het openbaar vervoer

Personen met minimaal één reguliere verplaatsing met het openbaar vervoer per dag¹⁾

	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	OViN 2014	OViN 2015	OViN 2016	OViN 2017	verschil 2017-2016
	%								%-punt
Totaal	6,8	7,1	6,7	7,0	6,7	6,9	6,8	7,0	0,2
Geslacht									
Mannen	6,1	6,7	6,4	6,5	6,3	6,2	6,4	6,7	0,3
Vrouwen	7,4	7,6	7,0	7,5	7,1	7,6	7,2	7,3	0,1

¹⁾ Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil met het jaar ervoor aan.

De verschillen bij de deelname aan het openbaar vervoer naar geslacht vallen binnen de steekproefmarges en zijn daarom niet significant.

7. Externe bronnen

In dit hoofdstuk worden diverse externe bronnen gepresenteerd die als achtergrondinformatie kunnen dienen voor het interpreteren van de resultaten van het OViN 2017.

Het weer

Het weer kan een factor zijn die de mobiliteit en dus ook het de keuze voor het gebruik van een vervoerwijze kan beïnvloeden in positieve of negatieve zin. Bij de SWOV is onderzoek gedaan naar de relatie weer-verkeersveiligheid. Dit betrof vooral de situatie tijdens regenval. Maar veel meer weersomstandigheden zijn van invloed, zoals mist, sneeuw en

ijzel, laagstaande zon, harde wind en hitte. In het SWOV-factsheet wordt ook een relatie gelegd tussen de indirecte invloed van het weer en het aantal en de typen ongevallen door een verandering in de mobiliteit. Over de relatie tussen weer en mobiliteit meldt de SWOV: *'De invloed van het weer op het aantal voertuigkilometers is echter in het algemeen beperkt en richt zich met name op recreatieverkeer buiten de bebouwde kom. In het woon-werkverkeer treedt nauwelijks verandering op (Hogema, 1996; Bijleveld & Churchill, 2009; Kilpeläinen & Summala, 2007).*

Weersomstandigheden hebben ook invloed op de keuze van de vervoerswijze (Bos, 2001). Bij slecht weer zijn er bijvoorbeeld minder fietsers in het verkeer aanwezig. Dit is terug te zien in de ongevallenstatistieken: bij regen, sneeuw en mist blijkt het relatieve aandeel auto-fietsongevallen een stuk lager te zijn dan bij droog weer (Ellinghaus, 1983). Deze bevindingen worden ook ondersteund door recent SWOV-onderzoek naar de invloed van weersomstandigheden op de verkeersveiligheid. Bijleveld & Churchill (2009) zien bij neerslag een afname van het aantal ritten met weergevoelige vervoerswijzen zoals de fiets en de bromfiets.' (in: SWOV, 2012).

Voor het verschil in weer tussen 2016 en 2017 op hoofdlijnen is gekeken wat het KNMI hierover bericht. Daaruit volgen de cijfers in tabel 7.1.

7.1 Weersindicatoren kalenderjaren 2016 en 2017

	2016	2017
Ijsdagen (max. temp. lager dan 0,0 °C)	1	4
Vorst dagen (min. temp. lager dan 0,0 °C)	60	44
Warme dagen (max. temp. 20,0 °C of hoger)	108	105
Zomerse dagen (max. temp. 25,0 °C of hoger)	31	23
Tropische dagen (max. temp. 30,0 °C of hoger)	5	3
Zonuren	1 881	1 763
Neerslag (in mm)	757	862

Bron: KNMI.

De grootste verschillen ten opzichte van 2016 zien we bij het aantal vorstdagen (-16) en bij het aantal zomerse dagen (-8). Wat het aantal zonuren betreft classificeert het KNMI zowel 2016 als 2017 als 'zeer zonnig'. 2016 was een 'droog jaar', terwijl 2017 een 'nat jaar' wordt genoemd. Deze globale cijfers geven niet direct een eenduidige indicatie wat dit voor de mobiliteit in 2017 ten opzichte van 2016 zou kunnen betekenen. Ook detailinformatie over het weer is geen garantie voor meer houvast, zoals blijkt uit een extreme weersituatie in 2017:

Op 7 januari zorgde langdurige ijzel voor grootschalige gladheid waarvoor het KNMI code oranje uitgaf. Het KNMI-verslag over die dag laat zien dat het effect van de gladheid gedurende de dag veranderde en ook in diverse delen van het land op andere tijden hinder veroorzaakte hetgeen het moeilijk maakt om een generiek effect op toe- of afname van verandering in wijze van mobiliteitsgebruik van een ijsdag over het hele land te bepalen (zie KNMI, 2017).

Ook voor andere weersomstandigheden is de relatie tussen weer en mobiliteit vooral daar van belang is waar die weersomstandigheid zich voor doet. Daarnaast maakt het ook uit op welk tijdstip van de dag, en welke dag van de week een weersomstandigheid zoals bijvoorbeeld regen zich voordoet. Een regenbui 's nachts zal geringere aantallen fietsers en bromfietsers treffen dan een bui overdag.

Het is moeilijk om op grond van de geconstateerde weersverschillen te stellen dat er daarom bijvoorbeeld minder fietsverplaatsingen zijn te verwachten in 2017 dan in 2016. Gelet op de cijfers in tabel 4.1 dan zien we dat in 2016 (KNMI: droog en zonnig jaar) het aantal fietsverplaatsingen significant is gedaald ten opzichte van 2015 (KNMI: normale hoeveelheid neerslag, warm, zeer zonnig) en dat er van 2016 (KNMI: droog en zonnig) op 2017 (KNMI: aan de natte kant, zeer warm, zeer zonnig) geen significante daling is van het aantal verplaatsingen met de fiets. Wel is het aantal verplaatsingen te voet van 2016 op 2017 significant gedaald, het is natuurlijk mogelijk dat er een relatie is tussen het gedaalde aantal voetverplaatsingen in 2017 t.o.v. 2016 en de grotere hoeveelheid neerslag in 2017 maar op grond van bovenstaande KNMI-berichten zijn geen eenduidige aanknopingspunten te vinden die een daling van het aantal verplaatsingen als passagier van een auto of te voet van 2016 op 2017 kunnen verklaren. Dit geldt eveneens voor een toename van het aantal verplaatsingen met de trein.

Voertuigkilometers rijkswegennet

Rijkswaterstaat heeft een stijging gerapporteerd op het rijkswegennet van het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar met 1,6 procent tot 71,1 miljard. In de betreffende rapportage (Publieksrapportage Rijkswaterstaat, 2018) staat dat de groei van het aantal afgelegde kilometers zich met name manifesteert in het begin van de spitsen en overdag (Rijkswaterstaat (2018): Publieksrapportage Rijkswegennet Jaaroverzicht 2017 3e periode 2017). Op basis van de resultaten gebaseerd op het OViN (zie tabel 3.1) is een niet significante lichte afname waargenomen in het aantal autobestuurderskilometers van 2016 op 2017 door inwoners van Nederland. Beide uitkomsten zijn niet zonder meer tegenstrijdig. Niet alleen is er sprake van een andere onderzoeksmethodiek (m.n. enquête versus metingen middels verkeerslussen e.d.), maar er worden ook inhoudelijk verschillende fenomenen gemeten.

Een toename van het aantal voertuigkilometers op het Rijkswegennet kan een indicatie zijn voor een toename van het aantal voertuigkilometers met de auto als bestuurder in Nederland gemeten met OViN, maar dat hoeft niet zo te zijn. Allereerst wordt met de meetlussen al het verkeer op het Rijkswegennet gemeten. Met al het verkeer wordt hier bedoeld: al het gemotoriseerde verkeer (zoals ook vrachtwagens, trekkers voor opleggers speciale voertuigen, motorfietsen maar géén bromfietsen) dat van het Rijkswegennet gebruik mag maken en dit is zowel Nederlands als buitenlands wegverkeer. In OViN wordt het verkeer gemeten door enkel inwoners van Nederland (op Nederlands grondgebied) op zowel Rijkswegen als andere wegen in Nederland. Kilometers gemaakt ten behoeve van goederenvervoer met voertuigen zoals vrachtwagens en trekkers voor opleggers, behoren niet tot de scope van het OViN en worden in het OViN niet gemeten. In het OViN-onderzoek wordt geen onderscheid gemaakt naar wegtype. Daarom is het niet mogelijk om alleen op basis van OViN eenduidig aan te geven hoeveel voertuigkilometers worden afgelegd door inwoners van Nederland op het Rijkswegennet. Daarnaast is het op dit moment niet mogelijk om aan te geven hoeveel kilometers er worden gemaakt door mensen uit het buitenland op het Rijkswegennet.

Een toename van het verkeer op het Rijkswegennet kan meerdere oorzaken hebben zoals: een toename van het aantal kilometers gereden door buitenlandse voertuigen, een toename van het aantal kilometers gereden door binnenlandse voertuigen, of door beiden. Daarnaast kan uitbreiding van het aantal rijstroken, of uitbreiding van het aantal kilometers Rijkswegennet zorgen voor meer Rijkswegkilometers. In 2017 is er bijvoorbeeld 175 kilometer rijstrooklengte bij gekomen. Ook maatregelen zoals het weren van verkeer uit binnensteden, het instellen van milieuzones en dergelijke kunnen leiden tot een verschuiving van het verkeer op niet-Rijkswegen naar Rijkswegen. Daarnaast zijn er economische, demografische en andere factoren die van invloed zijn op de volumes van het wegverkeer.

Dit alles maakt het moeilijk om een toe-of afname van de autobestuurderskilometers uit OViN één op één te vertalen naar een toe-of afname van kilometers afgelegd op het Rijkswegennet en omgekeerd. Ondanks bovenstaande overwegingen is de ontwikkeling van de autobestuurder kilometers zoals die door OViN is waargenomen (niet significante, lichte afname) niet in tegenspraak is met de gerapporteerde lichte stijging van de voertuigkilometers op het hoofdwegennet.

Reizigerskilometers met de trein

Op het gebied van het personenvervoer op het spoor is de NS de bekendste en grootste, maar er zijn de afgelopen jaren diverse vervoersaanbieders bijgekomen, zoals Arriva, Connexion, Thalys en Breng. Ook buitenlandse vervoerders zijn actief in Nederland. Voorbeelden daarvan zijn Abellio Rail NRW, DB Regio NRW, NMBS en Eurobahn.

Van al deze aanbieders heeft enkel de NS iets gerapporteerd (in het jaarverslag van 2017) over de toe- of afname van 2016 op 2017 van het aantal reizigers, reizigers- en voertuigkilometers op het spoor in Nederland. Omdat de NS niet het totale spoorvervoer vertegenwoordigt is er geen compleet beeld te geven van het totale personenvervoer op het spoor in Nederland op grond van externe bronnen. Om die reden laat een vergelijking van OViN-gegevens en NS-gegevens (die weliswaar het grootste aandeel personenvervoer op het spoor heeft), ruimte voor interpretatie.

Het aantal reizigers van de NS groeide in 2017 met 0,8 procent. Opmerkelijk is dat exact dezelfde stijging door de NS in haar jaarverslag ook gerapporteerd voor het aantal reizigerskilometers. De NS rapporteert letterlijk *'De opbrengsten gerelateerd aan het vervoer per trein namen toe met 1,1% tot € 2.441 miljoen. Als rekening wordt gehouden met de concessies Limburg en Hoekse Lijn, die NS niet meer uitvoert, bedroeg de omzetstijging 1,7%. De jaarlijkse prijsindexatie (0,4%) en volumegroei/groei van het aantal reizigerskilometers (0,8%) droegen bij aan deze groei. NS realiseerde hogere opbrengsten door met name meer losse reisopbrengsten in zowel de sociaal-recreatieve als de forensenmarkt (2,2%) en door meer opbrengsten uit studenten met een OV-studentenkaart (3,2%). De stijging uit de OV-studentenkaart komt met name doordat deze sinds januari 2017 ook beschikbaar is voor mbo 18-. Daarnaast veranderde vanaf Q4 2017 de voorwaarden van de studiefinanciering waardoor (alle) studenten eerder recht hebben op de OV-studentenkaart. Het aantal reizigers groeide in 2017 met 0,8%, onder meer door de aantrekkende economie. Daardoor wordt het steeds drukker in de trein, zeker tijdens het traditioneel drukke najaar. Ook in de spits is vaak sprake van drukke treinen.'* (uit: NS (2018): NS jaarverslag 2017).

Daarnaast meldt de NS in de bijlage van het jaarverslag: 'Het belang van mobiliteit in Nederland is door het Kennis Instituut Mobiliteit gewaardeerd op € 76 miljard, met € 0,40 per reizigerskilometer. Hiervan is € 7.652 miljoen aan NS toe te schrijven (€ 7.553 miljoen in 2016, herberekend).' Onder de aanname dat de reizigerskilometers van de NS hierin verwerkt zijn zou een groei van de reizigerskilometers van circa 1,3% gerealiseerd zijn.

Naast de NS en andere spoorvervoeraanbieders is ook nagegaan of er op basis van rapportages van Trans Link Systems dat de OV-chipkaart faciliteert of van ProRail (spoorwettelijke beheerder) gegevens te verkrijgen zijn waarmee de OViN resultaten over de spoorreizigerskilometers kunnen worden vergeleken. Dat bleek helaas niet mogelijk. Trans Link Systems rapporteert enkel in grootheden als aantal malen klantcontact e.d. en van ProRail is nog geen jaarverslag over 2017 bekend. In het jaarverslag van 2016 rapporteerden zij het aantal treinkilometers met personen (incl. HSL-zuid). Maar ook dat gegeven kan niet worden vertaald naar het aantal reizigerskilometers.

Onderzoek van Jantje Beton

Jantje Beton heeft onderzoek laten doen door Kantar Public (TNS NIPO) naar het buitenspeelgedrag van kinderen. De resultaten zijn uitgebracht met als titel: Kinderen spelen dramatisch minder buiten!

In het persbulletin staat: 'Uit onderzoek onder (groot)ouders en kinderen blijkt dat er dramatisch minder buiten wordt gespeeld. Grote generatieverschillen in spelen worden duidelijk zichtbaar. Daar waar (groot)ouders vroeger massaal naar buiten gingen, spelen kinderen nu binnen. In vergelijking met 2013 is het aantal kinderen dat elke dag buiten speelt in de buurt gedaald van 20% naar 14%!

Van de 1,2 miljoen kinderen op de basisschool zijn er dus meer dan 1 miljoen kinderen die niet meer dagelijks buiten spelen. De belangrijkste barrières om buiten te spelen zijn voor kinderen 'saaiheid van de speelplekken' en 'liever binnen willen blijven om te spelen'. Bij binnen spelen zijn TV kijken en gamen favoriet bij kinderen. Buiten zijn dat fietsen en klimmen en klauteren. Een op de zeven kinderen geeft aan te druk te zijn met school en hobby's om buiten te spelen.' Resultaten onderzoek Jantje Beton / Kantar Public (TNS NIPO), Utrecht, 17 april 2018.

In OViN is ook sprake van een mogelijke daling (niet op significantie getoetst) van de verkeersdeelname bij onder andere kinderen < 6 jaar en bij scholieren/studenten (zie tabel 6.1.2) De lagere verkeersdeelname van kinderen, lijkt erop te wijzen dat zij van 2016 op 2017 minder de deur uit zijn gegaan. De lagere verkeersdeelname, in combinatie met de daling van het aantal loopverplaatsingen van 0 tot 12-jarigen waargenomen in het OViN en de afname van aantal loopverplaatsingen van personen met een laag onderwijsniveau (waaronder veel kinderen) met bijna 15 procent sinds 2013, lijkt in dezelfde richting te wijzen als de uitkomst van het Jantje Beton onderzoek. Echter gericht en langduriger onderzoek naar dit fenomeen, is nodig om te kunnen concluderen of dit inderdaad zo is .

8. Samenvatting en conclusie

Het aantal reizigerskilometers is in OViN 2017 niet significant toegenomen ten opzichte van OViN 2016. De deelname aan het verkeer is ook niet significant gewijzigd. Die deelname bedroeg 79,0 procent in 2016 en 78,4 procent in 2017.

De reguliere verplaatsingen omvatten in 2017 87,5 procent van het totale aantal reizigerskilometers.

De beroepsmatige kilometers (exclusief wegvervoer met vrachtwagens) zijn in OViN 2017 toegenomen met 0,6 miljard ten opzichte van 2016. De vakantiebijschatting is in 2017 ook hoger namelijk +0,5 miljard kilometer. De bijschatting komt daarmee op 11,9 miljard tegen 11,4 miljard in 2016. Het hogere aantal beroepsmatige kilometers en de hogere vakantiebijschatting dragen eraan bij dat het aandeel reguliere reizigerskilometers in de totale vervoersprestatie in 2017 dan ook 0,6 procentpunt lager is dan in 2016, namelijk 87,5 procent in 2017 tegen 88,1 procent.

Het aantal verplaatsingen per persoon per dag is in OViN 2017 significant gedaald met 2,0 procent ten opzichte van OViN 2016. 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 de verplaatsingen als autopassagier en bij het aantal verplaatsingen te voet. Het aantal treinverplaatsingen is daarentegen toegenomen. Het aantal verplaatsingen als autopassagier en te voet namen significant af met respectievelijk 4,7 procent en 4,2 procent. Het aantal treinverplaatsingen nam significant toe met 11,6 procent.

De significante daling van het gemiddeld aantal verplaatsingen als passagier in een auto, past in een trend. Sinds 2010 is er sprake van een afname van het gemiddeld aantal verplaatsingen als autopassagier. Nadere analyse van de autopassagiersverplaatsingen met betrekking tot variabelen als 'autobeschikbaarheid', 'maatschappelijke participatie', 'leeftijd' en 'onderwijsniveau' laat een daling zien bij de volgende groepen (toe- of afname kan niet getoetst worden op significantie):

Een afname van het aantal autopassagierverplaatsingen is vooral te zien bij mensen die geen auto en wel een rijbewijs hebben en ook mensen die alleen van de auto uit het huishouden gebruik kunnen maken maar niet de eigenaar van de auto zijn maken gemiddeld minder verplaatsingen als autopassagier. Gelet op de maatschappelijke participatie is er met name een afname te zien binnen de groep kinderen jonger dan 6 jaar en bij mensen die 30 uur of meer werkzaam zijn per week. Gelet op leeftijdsgroepen zijn het met name 0 tot 12 jarigen en 18 tot 25-jarigen en personen vanaf 50 jaar. Met betrekking tot onderwijsniveau is met name het gemiddeld aantal verplaatsingen als autopassagier gedaald bij personen met een middelbaar onderwijsniveau.

Het aantal verplaatsingen te voet is ook significant gedaald in 2017. Op basis van OViN-cijfers uit tabel 4.1 is te zien dat het aantal loopverplaatsingen sinds 2012 terugloopt. In de periode 2012 tot en met 2017 is het aantal loopverplaatsingen van kinderen gedaald met 17 procent (in vergelijking met 2013 is de daling 14 procent). Dat lijkt in overeenstemming met onderzoek van Jantje Beton (zie ook het hoofdstuk over externe bronnen).

Ook de significante toename van het aantal verplaatsingen met de trein zijn nader geanalyseerd. (De resultaten hiervan zijn niet op significantie te toetsen). Uit de OViN gegevens van 2017 blijkt een significante toename van het gemiddeld aantal treinverplaatsingen van 2016 op 2017 van 11,6 procent. Een vergelijking van dit resultaat met gegevens de NS-jaarreportage uit 2017 geeft het volgende beeld:

De NS rapporteert over 2017 ook een toename van het aantal reizigers in 2017 van 0,8 procent (zie ook het hoofdstuk over externe bronnen). De NS rapporteert eveneens hogere opbrengsten in 2017 ten opzichte van 2016. Zij geven aan dat deze met name gerealiseerd zijn door meer losse reisopbrengsten in zowel de sociaal recreatieve als de forensenmarkt en door de OV-studentenkaart. Nadere analyse van OViN laat zien dat er in vergelijking met andere groepen in de samenleving met name een toename van het aantal treinverplaatsingen hebben plaatsgevonden bij personen die werkzaam zijn voor 30 uur of meer per week, en ook –zij het in iets mindere mate– bij personen die werkzaam zijn tussen 12 en 30 uur per week. Daarnaast laten de OViN-cijfers zien dat er sprake is van een toename van het aantal treinverplaatsingen bij met name studenten met een OV-weekkaart. De gevonden resultaten in OViN, kunnen niet één op één worden vergeleken met de NS-resultaten omdat met enkele (grote) NS-gegevens de gegevens niet compleet zijn voor heel Nederland en er op dit punt nog ruimte is voor interpretatie. Maar hetgeen de NS rapporteert (toename van het aantal reizigers) lijkt in dezelfde richting te wijzen en zich ook bij dezelfde groepen voor te doen als de gerapporteerde resultaten op basis van OViN.

De gemiddelde verplaatsingsafstand per persoon per dag is voor geen enkele vervoerwijze significant toe- of afgenomen. Naar motief is het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag wel significant gewijzigd: een daling bij de motieven onderwijs/cursus volgen (-5,8 procent) en visite/logeren (-4,2 procent). Uit nadere analyse van de kruising van reismotief en vervoerwijze blijkt voor het motief onderwijs/cursus volgen dat alleen de daling van het aantal verplaatsingen met de fiets (-6,0 procent) net significant is. Voor het motief visite/logeren zijn het gemiddeld aantal verplaatsingen per 1 000 personen per dag voor de vervoerwijzen autopassagier en te voet beide niet significant gedaald met respectievelijk (-7,8 procent) en (-13,4 procent). Voor de overige vervoerwijzen zijn voor beide motieven geen significante wijzigingen van 2016 op 2017.

De verdeling van het aantal ongewogen responsen over de modes cawi, cati en capi is in OViN 2017 vrijwel gelijk gebleven aan de verdeling in OViN 2016.

Het verwerkingsproces van OViN 2017 is zonder onregelmatigheden uitgevoerd. Uit de plausibiliteitsanalyse blijken geen opzienbarende verschuivingen.

Referenties

KNMI (2018): [Jaar 2017](#)

KNMI (2017): [IJzel op 7 januari 2017](#)

Rijkswaterstaat (2018): Rijkswaterstaat (2018): [Publieksrapportage Rijkswegennet
Jaaroverzicht 2017 3e periode 2017](#)

NS (2018): [NS jaarverslag 2017](#)

ProRail (2017); [Jaarverslag 2016](#)

Translink Systems (2018): [Jaarverslag 2017](#)

[Jantje Beton Buitenspelen onderzoek \(2018\)](#)

SWOV (2012): [de invloed van het weer op de verkeersveiligheid](#)

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
2017-2018	2017 tot en met 2018
2017/2018	Het gemiddelde over de jaren 2017 tot en met 2018
2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2017 en eindigend in 2018
2015/'16-2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2015/'16 tot en met 2017/'18

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

Prepress

CCN Creatie en visualisatie, Den Haag

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

Tel. 088 570 70 70
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Vereenvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.