

Verplaatsingen in de gemeente Utrecht naar vervoerwijze, 2018

Maart, 2020

Inhoud

<i>Werkblad</i>	<i>Inhoud</i>
Toelichting	Toelichting bij de tabellen
Bronbestanden	Beschrijving van het gebruikte bronbestand
Tabel 1	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 2	Verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 3	Verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 4	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 0 tot 7,5 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 5	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 7,5 tot 15 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 6	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 15 kilometer of meer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 7	Ritafstand van verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018
Tabel 8	Ritafstand van verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018

Verklaring van tekens

niets (blanco) = het 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.

Vragen over deze publicatie kunnen gestuurd worden aan team Arbeid, dynamiek en mobiliteit.

Ons e-mailadres is maatwerk@cbs.nl.

Toelichting bij de tabellen

Inleiding

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft team Arbeid, dynamiek en mobiliteit maatwerktabellen samengesteld over verplaatsingen in de gemeente Utrecht in 2018. In de tabellen is te zien hoe de verplaatsingen en de reisafstand zijn verdeeld naar vervoerwijze (modal split). Het betreft een herhaalonderzoek. De tabellen zijn een aanvulling op eerder geleverd maatwerk over verplaatsingen in de gemeente Utrecht voor de jaren 2011-2012 t/m 2016-2017. Dit maatwerk is hier te vinden:

- <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2017/33/verplaatsingen-in-utrecht-2011-2012-t-m-2015-2016>

- <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2018/31/verplaatsingen-in-utrecht-2016-2017>.

Over de tabellen

Deze tabellenset bestaat uit acht tabellen. De eerste zes tabellen gaan over de verdeling van het aantal verplaatsingen naar vervoerwijze, de laatste twee over de verdeling van de afgelegde afstand naar vervoerwijze. In tabellen 1 en 7 wordt gekeken naar alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in de gemeente Utrecht. In de andere tabellen wordt ingegaan op een specifiek deel van deze verplaatsingen. In tabel 2 wordt alleen gekeken naar verplaatsingen die de gemeentegrens van Utrecht overschrijden, tabellen 3 en 8 gaan over verplaatsingen met zowel herkomst als bestemming binnen de gemeente Utrecht en in de tabellen 4, 5 en 6 zijn de verplaatsingen uitgesplitst naar afstandsklasse.

Populatie

De onderzoekspopulatie is de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder exclusief bewoners van tehuizen en instellingen.

Definities en methode

De tabellen zijn samengesteld op basis van het onderzoek Onderweg In Nederland (ODiN). Voor dit onderzoek is het jaarbestand 2018 gebruikt. Het tabblad 'Bronbestanden' bevat een uitgebreide beschrijving van het ODiN-bestand.

Verplaatsing

Een verplaatsing is een reis of een gedeelte van een reis die is afgelegd met één motief. Bijvoorbeeld de afgelegde afstand van huis naar werk is één verplaatsing, ongeacht of hierbij één of meerdere vervoermiddelen worden gebruikt.

Rit

Een rit is een verplaatsing of een onderdeel van een verplaatsing die met één vervoerwijze plaatsvindt. Bijvoorbeeld een verplaatsing van huis naar het werk met achtereenvolgens de fiets naar het station, de trein en te voet naar kantoor bestaat uit drie ritten.

Verplaatsingen per persoon per dag

Dit betreft het gemiddelde aantal verplaatsingen van een inwoner in een regio op een dag binnen Nederland. De verplaatsingen naar vervoerwijze betreffen de hoofdvervoerwijze van een verplaatsing.

Hoofdvervoerwijze

De hoofdvervoerwijze is de vervoerwijze waarmee de grootste afstand binnen een verplaatsing wordt afgelegd.

Ritvervoerwijze

De ritvervoerwijze is de vervoerwijze van een verplaatsingsrit.

Modal split

Onder modal split wordt verstaan de verdeling van verplaatsingen, ritten, afstanden of reisduren naar de verschillende vervoerwijzen. De modal splits in tabellen 1 t/m 6 zijn berekend door het aantal verplaatsingen met een specifieke vervoerwijze te delen door het totaal aantal verplaatsingen. Per verplaatsing wordt maar één vervoerwijze toegekend, de zogenoemde hoofdvervoerwijze. In de tabellen 7 en 8 is het aantal afgelegde kilometers met een specifieke vervoerwijze gedeeld door het totaal aantal afgelegde kilometers, aan de hand van de ritvervoerwijze. De verschillende vervoerwijzen die in deze tabellenset worden onderscheiden zijn de auto, trein, bus/tram/metro, fiets, lopen en overige vervoerwijze. In tabellen 3, 4 en 8, waar het gaat om enkel (relatief) korte verplaatsingen, zijn de vervoerwijzen trein en bus/tram/metro samengevoegd tot 'openbaar vervoer'. In de overige tabellen, waarin alleen (relatief) lange verplaatsingen zijn opgenomen, is de vervoerwijze lopen ondergebracht bij de categorie 'overig'.

Aandachtspunten bij de cijfers

Weging van steekproefuitkomsten

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van steekproefgegevens. Een steekproef is nooit helemaal representatief voor de populatie. Dit komt doordat niet iedereen dezelfde kans heeft om in de steekproef terecht te komen en doordat sommige personen minder goed responderen dan andere. Om hiervoor te corrigeren en om aantallen te kunnen geven die overeenkomen met de populatie (de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder, exclusief bewoners van instellingen en tehuizen), is gebruik gemaakt van ophooggewichten.

Marges op steekproefuitkomsten

Doordat steekproefgegevens zijn gebruikt, hebben de uitkomsten een bepaalde onzekerheidsmarge. Uitkomsten met een te grote marge zijn niet gepubliceerd maar vervangen door een punt. Hoe groot de marge is van de gepubliceerde uitkomsten verschilt per cijfer. Hoe kleiner de (sub)populatie is en hoe groter de spreiding van de betreffende variabele, hoe groter de marge zal zijn. Een deel van de onzekerheid is ondervangen doordat de cijfers zijn afgerond op 1 decimaal, maar niet alles. De modal split van de verplaatsingen met een personenauto in tabel 1 heeft bijvoorbeeld een (absolute) marge van 2,3%. Dat betekent dat de werkelijke waarde met een waarschijnlijkheid van 95% ligt tussen de berekende waarde minus 2,3% en de berekende waarde plus 2,3%. Ook bij het vergelijken van groepen en jaren spelen deze marges een rol. Doordat beide cijfers marges hebben, kan het zijn dat een ogenschijnlijk verschil niet significant is. Hiermee dient rekening te worden gehouden bij het interpreteren van de uitkomsten.

Geselecteerde verplaatsingen

In ODIN wordt aan de respondenten gevraagd naar alle verplaatsingen die ze op een vooraf aan hun toegewezen dag van de week gemaakt hebben. Voor de meeste analyses, zo ook voor deze, wordt alleen gebruik gemaakt van de reguliere verplaatsingen van de respondenten. Hiertoe behoren niet serieverplaatsingen (dit zijn werkgerelateerde veelvuldige verplaatsingen zoals van pakketbezorgers en taxichauffeurs), (beroepsmatig) wegvervoer met een zwaar vrachtvoertuig en verplaatsingen geheel in het buitenland. Verplaatsingen in verband met vakantie en grensoverschrijdende verplaatsingen worden wel tot de reguliere verplaatsingen gerekend. Daarbij geldt altijd dat er alleen met het deel van de verplaatsing gerekend wordt dat op Nederlands grondgebied heeft plaats gevonden. Ritten met het vliegtuig zijn in het onderzoek niet meegenomen.

Bronbestanden

Bron	Onderweg in Nederland (ODiN)
<i>Algemene beschrijving</i>	<p>Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) is een continu dagelijks onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder, met uitzondering van personen in inrichtingen, instellingen en tehuizen (de institutionele bevolking). Aan de respondenten wordt gevraagd om voor één bepaalde dag van het jaar bij te houden waar ze die dag naartoe gaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoe lang het duurt om er te komen. Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen door Nederlanders op Nederlands grondgebied.</p>
<i>Leverancier</i>	CBS
<i>Integraal of steekproef</i>	<p>Steekproef. Per jaar worden er ruim 200 duizend personen in particuliere huishoudens benaderd. Circa 45 duizend personen responderen volledig.</p>
<i>Periodiciteit</i>	<p>Sinds 1978 wordt door het CBS onderzoek gedaan naar mobiliteit van personen in Nederland. Tussen 1978 en 2004 gebeurde dit onder de naam Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). In 2004 werd de uitvoering van het onderzoek overgenomen door Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart. De naam van het onderzoek veranderde toen in Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Met ingang van 2010 is de uitvoering van het mobiliteitsonderzoek weer terug bij het CBS. De naam van het onderzoek veranderde toen in Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Met ingang van 2018 is het personenmobiliteitsonderzoek op veel punten gewijzigd, zowel in de waarneming als inhoudelijk (doelpopulatie, vraagstelling, definities, etc.). Dit heeft ook tot een naamswijziging van het onderzoek geleid, namelijk Onderweg in Nederland (ODiN).</p>
<i>Bijzonderheden</i>	<p>Om uitkomsten te berekenen die representatief zijn voor de doelpopulatie moeten de resultaten worden opgehoogd. Hiervoor zijn in ODiN vaste ophooggewichten beschikbaar die ervoor zorgen dat de opgehoogde populatie van de steekproef overeenkomt met de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder, exclusief bewoners van tehuizen en instellingen. Deze ophooggewichten corrigeren voor ongelijke trekkingskansen in de steekproef en voor een minder goede respons van bepaalde groepen. De cijfers zijn dus gebaseerd op steekproeven met een beperkte omvang. Bij het interpreteren van de cijfers dient met een onzekerheidsmarge rekening gehouden te worden.</p>

Tabel 1**Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	%		
Vervoerwijze				
Personenauto	29,6	35,8	33,5	38,2
Trein	12,3	14,9	13,3	16,4
Bus/tram/metro	3,9	4,7	3,8	5,6
Fiets	23,7	28,7	26,5	30,9
Lopen	10,7	13,0	11,5	14,5
Overige vervoerwijze	2,3	2,8	2,2	3,5
Totaal	82,5	100,0		

Bron: CBS

Tabel 2**Verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	21,8	53,0	50,0	56,0
Trein	12,0	29,1	26,3	31,8
Bus/tram/metro	1,9	4,7	3,5	5,9
Fiets	3,7	9,0	7,2	10,7
Lopen	.	.	.	.
Overige vervoerwijze	.	.	.	.
Totaal	41,2	100,0		

Bron: CBS

Tabel 3**Verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
<i>aantal</i>		<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	7,7	18,7	16,1	21,4
Openbaar vervoer	2,2	5,4	4,1	6,7
Fiets	20,0	48,4	45,1	51,7
Lopen	10,4	25,3	22,6	28,0
Overige vervoerwijze	.	.	.	.
Totaal	41,3	100,0		

Bron: CBS

Tabel 4**Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 0 tot 7,5 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	7,4	18,0	15,4	20,6
Openbaar vervoer	1,8	4,3	3,1	5,4
Fiets	20,4	49,8	46,5	53,1
Lopen	10,5	25,5	22,8	28,3
Overige vervoerwijze	.	.	.	.
Totaal	41,0	100,0		

Bron: CBS

Tabel 5
Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 7,5 tot 15 kilometer,
uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	%		
Vervoerwijze				
Personenauto	4,9	48,1	42,5	53,8
Trein	.	.	.	.
Bus/tram/metro	.	.	.	.
Fiets	2,6	25,7	20,6	30,7
Overig (incl. lopen)	.	.	.	.
Totaal	10,1	100,0		

Bron: CBS

Tabel 6**Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 15 kilometer of meer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	verplaatsingen per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	17,3	55,3	51,8	58,7
Trein	11,2	35,6	32,3	38,9
Bus/tram/metro	.	.	.	.
Fiets	.	.	.	.
Overig (incl. lopen)	.	.	.	.
Totaal	31,3	100,0		

Bron: CBS

Tabel 7**Ritafstand van verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht,
uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	afgelegde afstand per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>	<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	921,4	51,7	48,2	55,2
Trein	573,8	32,2	29,0	35,4
Bus/tram/metro	73,9	4,1	3,3	5,0
Fiets	117,1	6,6	5,8	7,4
Lopen	27,1	1,5	1,3	1,7
Overige vervoerwijze	69,9	3,9	2,6	5,2
Totaal	1783,3	100,0		

Bron: CBS

Tabel 8**Ritafstand van verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2018**

	ODiN 2018			
	afgelegde afstand per 1.000 personen per dag	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
			ondergrens	bovengrens
<i>aantal</i>		<i>%</i>		
Vervoerwijze				
Personenauto	49,5	32,9	27,5	38,3
Openbaar vervoer	19,3	12,8	8,7	16,9
Fiets	59,9	39,8	35,1	44,5
Lopen	16,6	11,0	9,3	12,7
Overige vervoerwijze	.	.	.	.
Totaal	150,5	100,0		

Bron: CBS