

Verplaatsingen in de gemeente Utrecht naar vervoerwijze, 2019

Februari, 2021

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, 2019
Tabel 2	Verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 3	Verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 4	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 0 tot 7,5 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 5	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 7,5 tot 15 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 6	Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 15 kilometer of meer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 7	Ritafstand van verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019
Tabel 8	Ritafstand van verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

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

2018 - 2019 = 2018 tot en met 2019

2018/2019 = het gemiddelde over de jaren 2018 tot en met 2019

2018/'19 = oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2018 en eindigend in 2019

2016/'17–2018/'19 = oogstjaar, boekjaar enz., 2016/'17 tot en met 2018/'19

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 2019. 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 2015-2016, 2016-2017 en 2018. 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>
- <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2020/14/verplaatsingen-in-de-gemeente-utrecht-2018>

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.

Variabelen

De tabellen en doelvariabelen zijn samengesteld op basis van het onderzoek Onderweg In Nederland (ODiN). Voor dit onderzoek is het jaarbestand 2019 gebruikt.

Het tabblad 'Bronbestanden' bevat een uitgebreide beschrijving van het genoemde bestand.

Aandachtspunten bij de cijfers

Weging en ophoging van steekproefuitkomsten

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van steekproefgegevens. Een steekproef is nooit helemaal representatief voor de populatie. 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. Dit is geoperationaliseerd door cellen die zijn gebaseerd zijn op minder dan 50 unieke respondenten of een relatieve marge hebben van meer dan 50 procent te 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.

Neem bijvoorbeeld de modal split van de verplaatsingen met het openbaar vervoer in tabel 1. Dit cijfer heeft een (absolute) marge van 1,9%. Dat betekent dat de werkelijke waarde met een waarschijnlijkheid van 95% ligt tussen de berekende waarde minus 1,9% en de berekende waarde plus 1,9%. Nemen we nu de modal split van de verplaatsingen met een overige vervoerwijze uit deze tabel, dan zien we dat de marge 1,2% bedraagt. Hoewel de absolute marge van deze schatting kleiner is, is de relatieve marge van deze schatting groter. Dit komt doordat minder mensen verplaatsingen met een ander vervoermiddel hebben gemaakt. Dit blijkt uit de kleinere modal split. Daarnaast is de categorie 'overige vervoerwijze' samengesteld uit verschillende, heterogene vervoerwijzen, waardoor de relatieve marge mogelijk ook hoger uitvalt.

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.

Privacy

Privacy is een groot goed. Ook als je niks te verbergen hebt, heb je heel wat te beschermen. Het CBS is het Statistisch Bureau van Nederland dat onafhankelijk onderzoek uitvoert. Het CBS werkt bij elk onderzoek met strenge eisen om data op een veilige manier te verwerven, te verwerken en te publiceren en is transparant over de manier van werken en de methodieken.

Het CBS verzamelt gegevens van natuurlijke personen, bedrijven en instellingen. Dit is wettelijk vastgelegd in de CBS-wet en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Identificerende persoonskenmerken worden na ontvangst direct gepseudonimiseerd. Hierdoor kan het onderzoek alleen worden uitgevoerd op gegevens met een pseudosleutel. Bij publicatie zorgt het CBS er bovendien voor dat natuurlijke personen of bedrijven niet herkenbaar of herleidbaar zijn. Ook hanteert het CBS diverse maatregelen tegen diefstal, verlies of misbruik van persoonsgegevens. Het CBS levert geen herkenbare gegevens aan derden, ook niet aan andere overheidsinstellingen. Wel kunnen sommige (wetenschappelijke) instellingen onder strenge voorwaarden toegang krijgen tot gegevens met pseudosleutel op persoons- of bedrijfsniveau. Dit noemen we microdata.

Voor meer informatie, zie onze website: www.cbs.nl/privacy.

Begrippen

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 duizend personen per dag - Het gemiddelde aantal verplaatsingen van duizend inwoners in een regio op een dag binnen Nederland. De verplaatsingen naar vervoerwijze betreffen de hoofdvervoerwijze van een verplaatsing.

Afstand per duizend personen per dag - De gemiddelde afgelegde afstand van duizend inwoners in een regio op een dag binnen Nederland. De afstand naar vervoerwijze wordt berekend aan de hand van de vervoerwijze van de verplaatsingsritten (zie ritvervoerwijze).

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 - 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 vervoerwijzen die in deze tabellenset worden onderscheiden zijn: personenauto, openbaar vervoer, fiets, lopen en overige vervoerwijze. Indien mogelijk wordt bij de vervoerwijze 'personenauto' het onderscheid tussen de rol bestuurder en de rol passagier gemaakt. Bij de vervoerwijze 'openbaar vervoer' wordt een onderscheid gemaakt naar trein en bus, tram of metro, mits het aantal respondenten toereikend is.

Afkortingen

AVG - Algemene Verordening Gegevensbescherming

CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

ODiN - Onderweg in Nederland

Bronbestanden

Bron	Onderweg in Nederland (ODiN)
<i>Algemene beschrijving</i>	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.
<i>Leverancier</i>	CBS
<i>Integraal of steekproef</i>	Steekproef. Per jaar worden er ruim 200 duizend personen in particuliere huishoudens benaderd. Circa 45 duizend personen responderen volledig.
<i>Periodiciteit</i>	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).
<i>Bijzonderheden</i>	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.

Tabel 1
Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	79,7	74,8	84,6	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	29,2	26,7	31,8	36,7	34,1	39,3
waarvan						
bestuurder	22,2	20,0	24,4	27,9	25,5	30,3
passagier	7,0	5,8	8,2	8,8	7,4	10,3
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	15,5	13,9	17,2	19,5	17,6	21,4
waarvan						
trein	12,8	11,4	14,3	16,1	14,4	17,8
bus/tram/metro	2,7	2,0	3,4	3,4	2,5	4,2
Fiets	22,0	19,5	24,4	27,6	25,2	29,9
Lopen	10,5	8,8	12,1	13,1	11,3	14,9
Overige vervoerwijze	2,5	1,5	3,5	3,1	1,9	4,4

Bron: CBS

Tabel 2
Verplaatsingen van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
ondergrens		bovengrens	ondergrens		bovengrens	
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	41,4	38,6	44,3	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	22,5	20,4	24,6	54,3	51,0	57,7
waarvan						
bestuurder	17,7	15,9	19,6	42,8	39,5	46,1
passagier	4,8	3,9	5,7	11,5	9,5	13,5
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	13,7	12,2	15,2	33,1	30,0	36,2
waarvan						
trein	12,5	11,0	13,9	30,1	27,1	33,1
bus/tram/metro	.	.	.	.	.	.
Fiets	3,4	2,6	4,2	8,3	6,4	10,1
Lopen	.	.	.	.	.	.
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS

Tabel 3
Verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	38,3	34,8	41,8	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	6,7	5,4	8,0	17,6	14,6	20,6
waarvan						
bestuurder	4,5	3,4	5,5	11,7	9,2	14,2
passagier	2,3	1,5	3,0	5,9	4,0	7,8
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	1,8	1,3	2,4	4,8	3,4	6,1
Fiets	18,5	16,3	20,7	48,5	44,7	52,3
Lopen	10,3	8,7	12,0	26,9	23,6	30,3
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS

Tabel 4

Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 0 tot 7,5 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
ondergrens		bovengrens	ondergrens		bovengrens	
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	38,3	34,8	41,9	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	6,5	5,2	7,8	16,8	13,8	19,9
waarvan						
bestuurder	4,6	3,5	5,8	12,1	9,4	14,8
passagier	.	.	.	.	.	.
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	1,6	1,1	2,1	4,1	2,8	5,3
Fiets	19,3	17,0	21,5	50,3	46,4	54,1
Lopen	10,2	8,6	11,9	26,7	23,4	30,1
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS

Tabel 5

Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 7,5 tot 15 kilometer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	8,3	7,0	9,6	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	4,3	3,4	5,3	52,0	44,7	59,4
waarvan						
bestuurder	2,9	2,2	3,7	35,1	27,8	42,5
passagier	.	.	.	.	.	.
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	.	.	.	.	.	.
Fiets	2,1	1,6	2,7	25,6	19,5	31,7
Lopen	.	.	.	.	.	.
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS

Tabel 6

Verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht met afstand van 15 kilometer of meer, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Verplaatsingen per duizend personen per dag			Modal split van verplaatsingen		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	33,1	30,7	35,5	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	18,5	16,7	20,3	55,8	52,2	59,4
waarvan						
bestuurder	14,6	13,0	16,3	44,3	40,7	47,9
passagier	3,8	3,0	4,6	11,5	9,3	13,7
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	12,8	11,3	14,3	38,7	35,2	42,2
waarvan						
trein	12,2	10,8	13,6	36,8	33,3	40,2
bus/tram/metro	.	.	.	.	.	.
Fiets	.	.	.	.	.	.
Lopen	.	.	.	.	.	.
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS

Tabel 7

Ritafstand van verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Afstand per duizend personen per dag (in km)			Modal split van afstand		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	1 924,6	1 767,8	2 081,4	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	1 002,7	891,3	1 114,1	52,1	48,2	56,0
waarvan						
bestuurder	744,4	652,2	836,6	38,7	34,9	42,5
passagier	258,3	197,8	318,8	13,4	10,6	16,3
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	712,2	617,3	807,0	37,0	33,2	40,8
waarvan						
trein	654,3	563,2	745,4	34,0	30,3	37,7
bus/tram/metro	57,9	44,8	71,0	3,0	2,3	3,7
Fiets	105,2	93,2	117,2	5,5	4,8	6,2
Lopen	24,5	21,3	27,7	1,3	1,1	1,4
Overige vervoerwijze	80,0	41,4	118,6	4,2	2,2	6,1

Bron: CBS

Tabel 8

Ritafstand van verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze, 2019

	Afstand per duizend personen per dag (in km)			Modal split van afstand		
	waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval		waarde	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens		ondergrens	bovengrens
	<i>aantal</i>			<i>%</i>		
Totaal	141,1	120,7	161,4	100,0	nvt	nvt
Vervoerwijze						
Personenauto	42,7	30,5	54,9	30,3	23,5	37,0
waarvan						
bestuurder	24,2	17,9	30,5	17,2	12,9	21,4
passagier	.	.	.	.	.	.
Openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro)	.	.	.	.	.	.
Fiets	57,5	49,5	65,5	40,8	34,8	46,8
Lopen	14,6	11,9	17,4	10,4	8,3	12,4
Overige vervoerwijze	.	.	.	.	.	.

Bron: CBS