

Onderzoek verplaatsingen in Nederland 2010

Onderzoeksbeschrijving



Publicatiedatum CBS-website: 14 september 2011



Verklaring van tekens

.	=	gegevens ontbreken
*	=	voorlopig cijfer
**	=	nader voorlopig cijfer
x	=	geheim
–	=	nihil
–	=	(indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
o (o,o)	=	het getal is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
niets (blank)	=	een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2010–2011	=	2010 tot en met 2011
2010/2011	=	het gemiddelde over de jaren 2010 tot en met 2011
2010/'11	=	oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2010 en eindigend in 2011
2008/'09–		
2010/'11	=	oogstjaar, boekjaar enz., 2008/'09 tot en met 2010/'11

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

Prepress

Centraal Bureau voor de Statistiek
Grafimedia

Omslag

TelDesign, Rotterdam

Inlichtingen

Tel. (088) 570 70 70
Fax (070) 337 59 94
Via contactformulier:
www.cbs.nl/infoservice

Bestellingen

E-mail: verkoop@cbs.nl
Fax (045) 570 62 68

Internet

www.cbs.nl

© Centraal Bureau voor de Statistiek,
Den Haag/Heerlen, 2011.
Verveelvoudiging is toegestaan,
mits het CBS als bron wordt vermeld.

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Leeswijzer	3
1.2 Meer informatie	3
2 OViN	4
2.1 Doel van het onderzoek	4
2.2 Onderzoeksprocessen	4
2.3 Meer- en maatwerk	5
3 Verschillen met OVG en MON	7
3.1 Benaderingsstrategie	7
3.2 Vragenlijst	7
3.3 Verwerking	8
3.4 Weging	8
4 Onderzoeksdesign	10
4.1 Basisonderzoek	10
4.2 Compensatie-onderzoek inschakeleffect (2010)	11
4.3 Standaard Regionale Verdichting	12
5 Steekproef	13
5.1 Steekproefontwerp OViN	13
5.2 Steekproef 2010	14
6 Verwerkingsstraat	15
6.1 Afsplitsing onbruikbare respons	15
6.2 Verrijking	15
6.3 Codering	15
6.4. Controle en correctie	16
6.4.1 Gaafmaken	16
6.4.2 Imputeren	16
6.5 Afleidingen	17
6.6 Hercoderingen	18
7 Weging en ophoging	19
7.1 Insluitgewichten	19
7.2 Persoonsgewichten	19
7.3 Verplaatsingsgewichten	20
7.4 Huishoudgewichten	20
8 Respons	21
9 Plausibiliteit van resultaten OViN 2010	23
9.1 Aantal verplaatsingen per persoon per dag	23
9.2 Lagere raming totale vervoersprestatie voor OViN 2010	24
9.3 Plausibiliteit van de resultaten van OViN 2010	25
9.4 Methodebreuk OViN 2010	26

<i>Bijlage A</i>	<i>Gebruik van OViN-data</i>	27
<i>Bijlage B</i>	<i>Kerntabellen</i>	31
<i>Bijlage C</i>	<i>Gebruik van StatLine</i>	36

1 Inleiding

Dit document geeft een globale beschrijving van de uitvoering van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) in 2010.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de belangrijkste kenmerken van het OViN (het doel, de structuur, de verschillende fasen van het onderzoek en de mogelijkheid van meer- en maatwerk) beschreven. Het OViN is een vervolg op het vroegere Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) en Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). De belangrijkste verschillen van het OViN ten opzichte van de voorgaande onderzoeken zijn uiteengezet in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 tot en met 7 beschrijven in meer detail de verschillende fasen van het onderzoek; respectievelijk het onderzoeksdesign, de steekproeftrekking, het verwerkingsproces en de weging. In hoofdstuk 8 is informatie te vinden over de respons. Hoofdstuk 9 tenslotte bevat de belangrijkste bevindingen van de plausibiliteitsanalyse op de resultaten van OViN 2010.

Enkele kerncijfers uit OViN 2010 zijn te vinden in bijlage B. Meer gedetailleerde resultaten zullen naar verwachting in het najaar van 2011 worden gepubliceerd op StatLine, de elektronische databank van het CBS. Een handleiding voor het gebruik van StatLine is opgenomen in bijlage C. In bijlage A wordt een aantal zaken toegelicht die van belang zijn bij het gebruik van het OViN-databestand en de interpretatie van de resultaten in bijlage B en op StatLine.

1.2 Meer informatie

Het databestand van OViN 2010 kan rechtstreeks gedownload worden via DANS (Data Archiving and Networked Services):
<http://easy.dans.knaw.nl>

Voor meer achtergrondinformatie over het OViN, waaronder een codeboek met een gedetailleerde beschrijving van alle variabelen in het bestand, kunt u de internetsite van het CBS raadplegen:
<http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer>

Als u vragen heeft naar aanleiding van de documentatie, dan kunt u via onderstaand e-mailadres terecht bij de infoservice van het CBS:
infoservice@cbs.nl

2 OViN

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, nu als Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN). In dit hoofdstuk wordt het OViN kort beschreven. In de eerste plaats komt het doel van het onderzoek aan bod. Daarna volgt een beschrijving van de onderzoeksprocessen.

2.1 Doel van het onderzoek

Het doel van het OViN is om adequate informatie te verschaffen over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking ten behoeve van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere beleids- en onderzoeksinstanties. De informatie wordt onder andere gebruikt bij het ontwikkelen en toetsen van het verkeer- en vervoerbeleid in Nederland.

Het OViN bestaat uit een basisonderzoek op landelijk niveau en eventuele vervolgonderzoeken. Het basisonderzoek is een continu dagelijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. 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. Daarnaast wordt gevraagd naar enkele algemene persoons- en huishoudenkenmerken en naar zaken zoals rijbewijs- en vervoermiddelenbezit. Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen door Nederlanders op Nederlands grondgebied.

2.2 Onderzoeksprocessen

Het onderzoek wordt in vijf fases uitgevoerd, te weten:

1. Steekproeftrekking
2. Veldwerk
3. Verwerking van de data
4. Weging en ophoging
5. Analyse

Tijdens de steekproeftrekking wordt bepaald welke personen een uitnodiging krijgen om mee te doen aan het onderzoek. Bovendien wordt voor elke mogelijke respondent een dag en datum vastgesteld waarop deze persoon zijn/haar gegevens dient bij te houden. Na de steekproeftrekking volgt het veldwerk. Dit omvat het samenstellen en verzenden van het enquêtemateriaal, het interviewen en het verzamelen van de respons. De verzamelde gegevens worden vervolgens gecodeerd en opgenomen in een responsbestand. De data uit het responsbestand wordt gecontroleerd, aangevuld en bewerkt. Als laatste vindt de weging en ophoging van het bestand plaats, waarmee de gegevens zo representatief mogelijk worden

gemaakt voor de hele Nederlandse bevolking. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 wordt elk van deze fases nader toegelicht.

Op het uiteindelijke databestand kunnen analyses worden verricht. Enkele resultaten zijn te vinden in de kerntabellen in bijlage B. Meer gedetailleerde resultaten zullen naar verwachting in het najaar van 2011 worden gepubliceerd op StatLine, de elektronische databank van het CBS. Een handleiding voor het gebruik van StatLine is in dit document opgenomen in bijlage C.

2.3 Meer- en maatwerk

Het OViN basisonderzoek levert op nationaal niveau informatie over het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. OViN-gebruikers kunnen echter behoefte hebben aan aanvullende informatie. Deze aanvullende informatiebehoefte kent twee vormen. In de eerste plaats kan er behoefte zijn aan een vergroting van de responsaantallen op regionaal niveau. Daarnaast kan er gevraagd worden naar aanvullende informatie over een specifiek (beleids)thema. In het eerste geval spreken we van *meerwerk*, in het tweede geval van *maatwerk*.

Meerwerk is een optie wanneer de steekproef en de respons van het basisonderzoek onvoldoende groot zijn om op een lager aggregatieniveau betrouwbare uitspraken te doen. Het basisonderzoek kan wel worden gebruikt om uitspraken te doen over het verplaatsingsgedrag in heel Nederland, maar bijvoorbeeld niet over het verplaatsingsgedrag in de regio Rotterdam-Rijnmond. Wanneer in zo'n regio meer respondenten voor het OViN worden benaderd, kan verdieping op regionaal niveau wél plaatsvinden. Deze extra respondenten krijgen dezelfde vragen als in het basisonderzoek

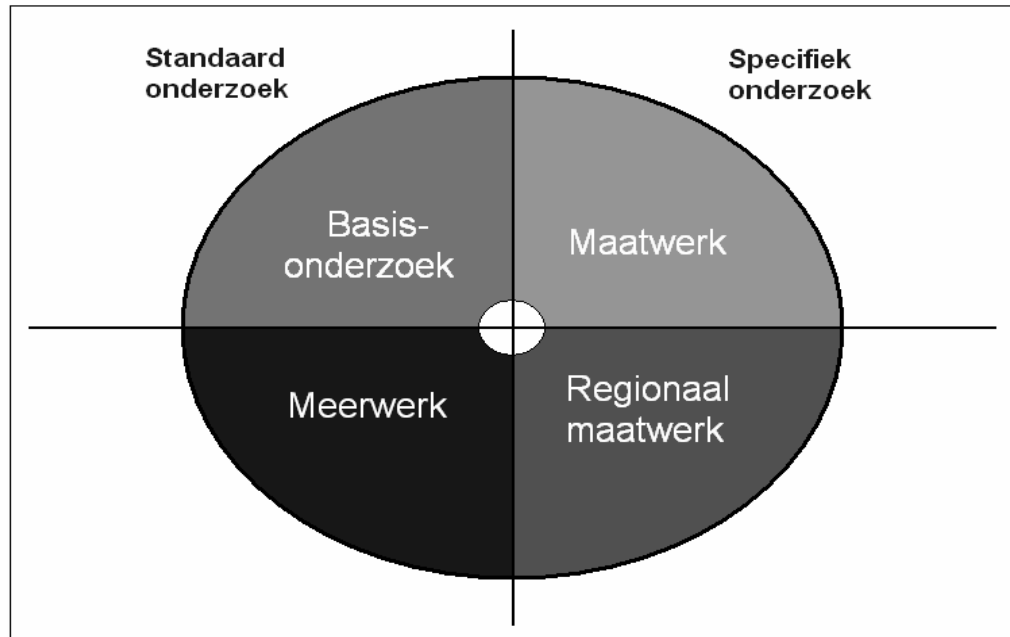
Men spreekt van maatwerk wanneer als aanvulling op het basisonderzoek wordt ingespeeld op actuele beleidsthema's of andere specifieke onderzoeksvragen. In dat geval krijgen de respondenten van het basisonderzoek een extra vragenlijst voorgelegd met meer specifieke vragen. In de MON-periode zijn er onder andere maatwerkopdrachten uitgevoerd naar gebruik van en tevredenheid over taxivervoer en de beleving van de bereikbaarheid van binnensteden. Ook kan het maatwerk op regionaal niveau worden uitgevoerd. In dat geval spreken we van 'regionaal maatwerk'. In figuur 1 is de structuur van het OViN afgebeeld.

Wanneer gebruikers behoefte hebben aan meer- of maatwerk, of een combinatie van beide, dan kunnen zij daarvoor een verzoek indienen bij het CBS. Om door het CBS te kunnen worden uitgevoerd, moet een dergelijk verzoek aan een aantal criteria voldoen. Deze criteria zijn onder andere:

- *Verzoeken om meer- of maatwerk dienen tijdig te worden ingediend.*
- *De kwaliteit van het OViN-basisonderzoek mag niet worden beïnvloed door het meer- of maatwerk.*
- *De opdrachtgever van een verzoek om meer- of maatwerk stemt ermee in dat de verzamelde informatie openbaar wordt gemaakt.*

maatwerk In 2010 is buiten de Standaard Regionale Verdichting geen meer- of uitgevoerd.

Figuur 1 Structuur OViN



3 Verschillen met OVG en MON

Het nieuwe OViN kijkt op een aantal belangrijke punten af van het vroegere OVG en MON. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste verschillen op een rij gezet. Eerst wordt de nieuwe benaderingsstrategie besproken. Vervolgens wordt ingegaan op veranderingen in de vragenlijst. Daarna volgen de consequenties van keuzes in de verwerking. Tenslotte komen de verbeteringen in de weging aan bod.

3.1 Benaderingsstrategie

Gedurende de gehele OVG/MON periode is de benaderingsstrategie van het mobiliteitsonderzoek vrijwel ongewijzigd gebleven. Hoewel de doelstelling van het onderzoek, het in beeld brengen van de dagelijkse mobiliteit van Nederlanders, niet is veranderd, heeft het CBS ervoor gekozen om vanaf 2010 het onderzoek op een volledig nieuwe en toekomstbestendige manier uit te voeren. In plaats van de vroegere papieren vragenlijsten wordt nu een mixed-mode benaderingsstrategie ingezet om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van het verplaatsingsgedrag in Nederland.

De eerste wijziging in de benaderingsstrategie betreft de wijze van uitvragen. Voor 2010 bestond het onderzoek uit papieren vragenlijsten met telefonische motivatie en completering. In de mixed-mode benaderingsstrategie vanaf 2010 wordt gestart met internetwaarneming (cawi). In het geval dat dit niet lukt worden personen van wie het telefoonnummer bij het CBS bekend is telefonisch herbenaderd (cati). Personen van wie geen telefoonnummer bekend is worden face-to-face (capi) herbenaderd.

Ten tweede is er sprake van een overgang van huishoudwaarneming naar persoonswaarneming. In het verleden werd naar gegevens van alle leden van een huishouden gevraagd. In het OViN worden daarentegen alleen individuele personen benaderd.

3.2 Vragenlijst

Om de mixed-mode benaderingsstrategie voor het OViN mogelijk te maken moest de vragenlijst worden aangepast. De verschillen met betrekking tot de opbouw van de vragenlijst zitten met name in de lay-out en de aanwijzingen voor de interviewer (capi, cati) of respondent (cawi). Gedurende de vragenlijstontwikkeling is allereerst een internetvragenlijst gebouwd die als basis diende voor de vragenlijsten van de andere twee modes.

In tegenstelling tot het OVG/MON waarbij een korte vraagstelling vereist was om de lijst overzichtelijk en kort te kunnen houden is voor het OViN juist een volwaardige vraagstelling van belang die voor zover mogelijk voor alle drie de modes bruikbaar is. Ook de antwoordcategorieën zijn op die manier aangepast. Ten opzichte van OVG/MON worden er meer gesloten antwoordcategorieën beschikbaar gesteld, zodat het aantal malen dat de respondent/interviewer een tekst onder de categorie 'anders' moet opgeven beperkt is. Ook is de OViN-vragenlijst voorzien van een routing, zodat alleen (op basis van leeftijd en/of eerdere antwoorden) relevante vragen worden gesteld. Tot slot zijn een aantal controles ingebouwd om een zo goed mogelijk bruikbare respons binnen te halen.

Inhoudelijk zijn ook een aantal keuzes gemaakt met betrekking tot de vragenlijst. Allereerst wordt in de vragenlijst de uitvraag van persoonsinformatie, verplaatsingen en OV-ritten gecombineerd. Voorheen werd er als aanvulling op het basisonderzoek een openbaar vervoer na-enquête en een ritten na-enquête uitgevoerd. De vragen over het openbaar vervoer worden gesteld aan alle personen van 14 jaar of ouder die bij een verplaatsing gebruik hebben gemaakt van het openbaar vervoer. Ritinformatie over niet-OV verplaatsingen wordt evenals in MON 2009 geïmputeerd (zie paragraaf 6.4.2).

Ten tweede wordt in OViN extra informatie verzameld over gedeeld autogebruik (carpoolen) en begeleiding in het reizen van kinderen en 65-plussers. Deze informatie kon voorheen grotendeels worden afgeleid aangezien in de OVG/MON periode informatie over het verplaatsingsgedrag van het gehele huishouden verzameld werd.

Ten derde was het in OVG en MON moeilijk om beroepsmatige verplaatsingen goed in kaart te brengen. Deze verplaatsingen waren ondervertegenwoordigd doordat respondenten deze vergaten op te geven of ze niet belangrijk genoeg vonden om te rapporteren. In het OViN is getracht deze beroepsmatige verplaatsingen beter in kaart te brengen. Op het moment dat respondenten aangeven dat ze een beroepsmatige verplaatsing hebben gemaakt, wordt deze beroepsmatige mobiliteit via een apart vragenblok in kaart gebracht. In dit vragenblok wordt niet naar alle gemaakte verplaatsingen gevraagd, maar in plaats daarvan alleen naar het begin- en eindtijdstip van het werk, de afstand die gedurende deze tijd is afgelegd en het vervoermiddel of de vervoermiddelen die hierbij zijn gebruikt. De mobiliteit met betrekking tot beroepsmatige verplaatsingen is alleen in de tabellen over de totale vervoersprestatie naar vervoerwijze en regio meegenomen. In de overige kerntabellen komen geen beroepsmatige verplaatsingen voor.

Tot slot wordt voor het OViN zo veel mogelijk gebruik gemaakt van registervariabelen. Door informatie uit registers te halen kan de enquêtedruk worden verlaagd. Het gaat hierbij met name om inkomensgegevens uit de polisadministratie en achtergrondkenmerken uit de Gemeentelijk Basisadministratie (GBA).

3.3 Verwerking

De belangrijkste wijziging in de verwerking betreft de behandeling van verplaatsingen waarvan de herkomstpostcode gelijk is aan de bestemmingspostcode, en er dus sprake is van een 'rondje'. Voorheen werden deze 'rondjes' opgesplitst in een heenverplaatsing en een terugverplaatsing. In OViN worden deze rondjes niet opgesplitst maar worden ze gezien als één verplaatsing met hetzelfde herkomst- en bestemmingsadres (bij deze verplaatsingen is de waarde van de variabele 'Toer' gelijk aan 1). Voor vergelijkbare resultaten ten opzichte van de eerdere OVG / MON jaren zou dus het aantal gevonden verplaatsingen met als motief 'toeren/wandelen' moeten worden verdubbeld.

3.4 Weging

Een aantal ontwikkelingen op gebied van registerinformatie maakte het mogelijk om de weging te verbeteren. Het betreffen inhoudelijke verbeteringen die leiden tot betere resultaten. In hoofdstuk 9 waarin de plausibiliteit van de

OViN resultaten wordt besproken wordt een globale indicatie gegeven in welke orde van grootte de nieuwe weging de resultaten beïnvloedt.

Ten eerste maken nieuwe koppelmogelijkheden het mogelijk om in plaats van naar het totale Nederlandse wagenpark inclusief bedrijfsauto's nu te wegen naar particulier autobezit volgens het RDW. Om rekening te houden met gebruik van bedrijfsauto's is tevens gewogen naar bijtellingen voor privégebruik van de leaseauto zoals die blijkt uit de informatie van de Belastingdienst. Deze wijziging biedt twee belangrijke voordelen:

- In de oude weging werden alle bedrijfsauto's toegewezen aan alle huishoudens. In de praktijk worden echter niet alle bedrijfsauto's gebruikt door particulieren. Bovendien gebruikt slechts een specifieke groep Nederlanders een bedrijfsauto. Wegen naar particulier autobezit volgens het RDW komt tegemoet aan deze problemen. Tevens is rekening gehouden met gebruik van bedrijfsauto's door te wegen naar bijtellingen voor privégebruik van de leaseauto zoals die blijkt uit het belastingregister.
- De nieuwe aanpak maakt het mogelijk om aan zowel de totale bevolking als aan de steekproefpersonen dezelfde informatie over autobezit te koppelen wat de weging zuiverder maakt.

Ten tweede is er ook andere registerinformatie aan zowel steekproefpersonen als aan de doelpopulatie gekoppeld waardoor in de weging rekening wordt gehouden met huishoudinkomen, etniciteit en maatschappelijke participatie.

De laatste wijziging heeft betrekking op de vakantiec correctiefactoren die bij de bepaling van de weefactoren voor verplaatsingen worden meegenomen. Deze factoren zijn nodig aangezien het OViN geen vakantiemobiliteit meet maar een wisselend deel van de bevolking gedurende het jaar wel op vakantie is. Bij het ophogen van de verplaatsingsvariabelen naar de totale bevolking wordt hier rekening mee gehouden. Voor het OViN zijn de vakantiec correctiefactoren gebaseerd op gegevens uit het corresponderende onderzoekjaar van het Continu Vakantieonderzoek (CVO). Voor het OViN zullen dus jaarlijks opnieuw de vakantiec correctiefactoren bepaald worden. Dit is anders dan voorheen. In OVG en MON zijn deze vakantiec correctiefactoren sinds 2002 niet meer gewijzigd en gebaseerd op gedateerde CVO gegevens.

4 Onderzoeksdesign

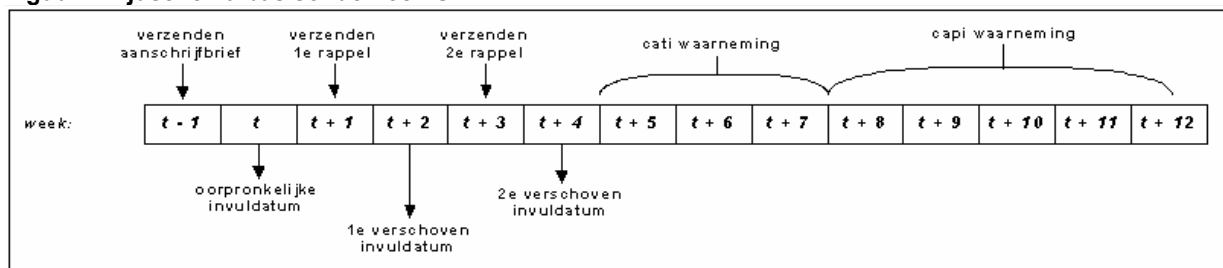
In een steekproefonderzoek als het OViN bestaat het veldwerkproces uit het opstellen, verspreiden en verzamelen van enquête-materiaal. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het onderzoeksdesign van het veldwerk: hoe de steekproefpersonen worden benaderd en wat het tijdspad is waarop dit gebeurt. Naast het basisonderzoek van het OViN wordt ook standaard een vorm van meerwerk uitgevoerd in de provincies waarvoor het basisonderzoek in onvoldoende respons voorziet. Het basisonderzoek en deze Standaard Regionale Verdichting (SRV) kennen een verschillend design en worden daarom apart besproken. Verder ging de nieuwe benaderingsstrategie in 2010 gepaard met een inschakeleffect. In verband met dit inschakeleffect is een extra compensatie-onderzoek uitgevoerd. Ook het design van dit onderzoek wordt apart toegelicht.

4.1 Basisonderzoek

De benadering van steekproefpersonen voor het basisonderzoek start met internetwaarneming (cawi¹). Wanneer zij daar niet op reageren, volgt een telefonische (cati²) herbenadering voor personen waarvan het telefoonnummer bekend is. Als er geen telefoonnummer bekend is, volgt een face-to-face (capi³) herbenadering. De duur van de vragenlijst bedraagt gemiddeld 15 minuten voor de internet en telefonische waarnemingen en 20 minuten voor de face-to-face waarneming. Het tijdspad van de benaderingsstrategie is weergegeven in figuur 2.

Door middel van een aanschrijfbrief worden steekproefpersonen verzocht om via internet deel te nemen aan het OViN. Iedere kandidaat krijgt een specifieke invuldag en –datum toegewezen in week t , welke in de brief staat vermeld. Personen van wie geen respons via internet wordt ontvangen, krijgen na ongeveer een week een eerste rappelbrief waarin nogmaals wordt verzocht om via internet deel te nemen aan het onderzoek. De invuldag blijft daarbij gelijk aan de invuldag in week t , de invuldatum is echter twee weken later. Degenen van wie na het eerste rappel nog geen respons via internet is ontvangen, worden een week later opnieuw gerappelleerd. De invuldatum is dan vier weken later dan de invuldatum in week t , de invuldag is nog steeds hetzelfde.

Figuur 2 Tijdschema basisonderzoek OViN



¹ Computer Assisted Web Interviewing

² Computer Assisted Telephone Interviewing

³ Computer Assisted Personal Interviewing

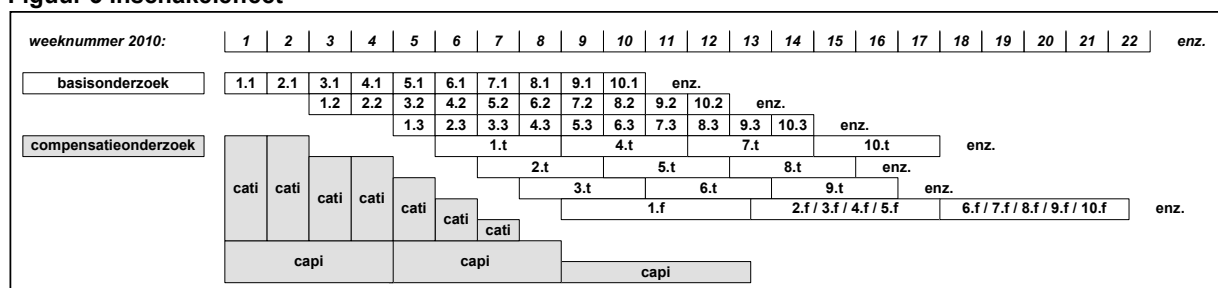
Steekproefpersonen die ongeveer vijf weken na het ontvangen van de aanschrijfbrief nog niet hebben gerespondeerd, en niet aan het CBS hebben doorgegeven deelname aan het onderzoek te weigeren, worden telefonisch of face-to-face herbenaderd. Op dat moment wordt voor respondenten de mogelijkheid afgesloten om de vragenlijst via internet in te vullen. Hiermee wordt voorkomen dat respondenten op twee verschillende manieren kunnen responderen. De personen van wie het telefoonnummer bij het CBS bekend is, worden telefonisch benaderd in de weken vijf tot en met zeven na week *t*. De overige respondenten worden persoonlijk thuis benaderd. Dit gebeurt in de eerstvolgende maand waarin face-to-face interviewers het veld in gaan: acht tot twaalf weken na week *t*.

Bij de telefonische benaderingen worden drie contactpogingen gedaan, verspreid over de periode van waarneming. Per contactpoging worden drie belpogingen gedaan: één in de ochtend, één in de middag en één in de avond. Voor de face-to-facebenadering vindt voor iedere steekproefpersoon maximaal zeven keer een bezoek aan huis plaats.

4.2 Compensatie-onderzoek inschakeleffect (2010)

Met het OViN worden voor iedere dag van het jaar gegevens verzameld. Het is daarom belangrijk dat het aantal responsen ongeveer gelijk verdeeld is over de dagen van het jaar. Met een mixed-mode benaderingsstrategie is het daarnaast van belang dat er voor elke dag responsen uit iedere mode (cawi, cati en capi) binnen komen. In figuur 2 is te zien dat de eerste telefonische interviews vijf weken na de start van het veldwerk afgenomen worden en de eerste face-to-face interviews pas na acht weken. Bij de opstart van het OViN in 2010 was dus sprake van een eenmalig inschakeleffect. Pas in week 9 zouden via iedere mode responsen worden gerealiseerd, en bovendien zouden de responsaantallen in de eerste weken lager zijn dan in de rest van het jaar (zie figuur 3, waarbij *x.1* staat voor de aanschrijfbrief, *x.2* voor de eerste rappelbrief, *x.3* voor de tweede rappelbrief, *x.t* voor de telefonische waarneming en *x.f* voor de face-to-face waarneming).

Figuur 3 Inschakeleffect



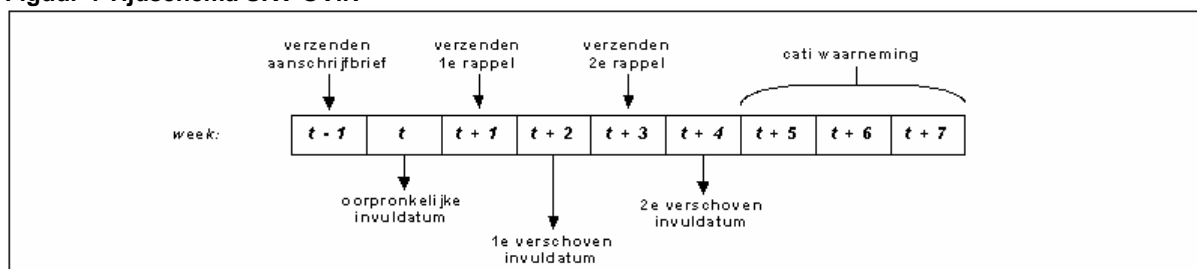
Om hiervoor te compenseren in er in de maanden januari tot en met maart naast het basisonderzoek een extra onderzoek gehouden waarbij de respondenten alleen telefonisch of face-to-face zijn benaderd. Hierdoor werd het oorspronkelijke tekort aan responsen in de eerste drie maanden van het jaar aangevuld, en werd er voor gezorgd dat via alle modes voldoende responsen zijn gerealiseerd.

4.3 Standaard Regionale Verdichting

De Standaard Regionale Verdichting (SRV) is een vorm van meerwerk. Voor de SRV worden extra personen benaderd uit alle provincies waarvan de responsaantallen in het basisonderzoek lager zijn dan het gemiddeld aantal responsen per provincie (dit geldt voor Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Flevoland, Utrecht, Zeeland en Limburg). Het onderzoeksdesign van dit meerwerk wijkt slechts op een aantal punten af van het onderzoeksdesign voor het basisonderzoek. Hieronder worden alleen de afwijkende punten beschreven.

Voor de benadering van de steekproefpersonen van de Standaard Regionale Verdichting wordt gestart met internetwaarneming (cawi). Wanneer hier niet op gereageerd wordt, volgt een telefonische herbenadering. Steekproefpersonen waarvan geen telefoonnummer bij het CBS bekend is, worden voor de SRV niet herbenaderd. De benaderingsstrategie is verder hetzelfde als de benadering van het cawi-cati gedeelte van het basisonderzoek, behalve dat de invuldag alleen doordeweekse dagen betreft. Het tijdschema is te zien in figuur 4.

Figuur 4 Tijdschema SRV OVIN



5 Steekproef

In dit hoofdstuk wordt de steekproef beschreven die voor het OViN wordt gebruikt. Vermeld wordt welke personen worden uitgenodigd voor deelname aan het OViN en de wijze waarop deze responskandidaten worden verspreid over de dagen van het jaar.

5.1 Steekproefontwerp OViN

Het OViN is een personensteekproef. Dat wil zeggen dat de trekkingseenheid in tegenstelling tot het OVG en MON niet uit huishoudens, maar uit individuele personen bestaat. De steekproef wordt getrokken uit het steekproefkader van het CBS dat is afgeleid van de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA). Ieder jaar wordt een nieuw steekproefkader aangemaakt. Op die manier wordt voorkomen dat personen te vaak achter elkaar door het CBS benaderd worden. De doelpopulatie van het OViN bestaat uit alle in Nederland woonachtige personen van 0 jaar en ouder die deel uitmaken van particuliere huishoudens en ingeschreven zijn bij de GBA. Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen (IIT) worden buiten beschouwing gelaten.

Voor het basisonderzoek is er sprake van een tweetrapssteekproef. De eerste trap bestaat uit een gestratificeerde steekproef van deelgemeenten, waarbij gestratificeerd wordt naar provincie x interviewregio. De deelgemeenten worden getrokken met kansen evenredig aan het aantal inwoners. De tweede trap omvat een enkelvoudige aselechte steekproef van personen uit de in de eerste trap geselecteerde deelgemeenten. Binnen elke provincie heeft iedere persoon een even grote kans om in de steekproef terecht te komen. Het resultaat is een optimale landelijke spreiding van de steekproef, waarbij het aantal steekproefpersonen per provincie evenredig is met de populatieomvang per provincie.

De Standaard Regionale Verdichting (SRV) wordt zoals gezegd alleen uitgevoerd in een provincie als het basisonderzoek in die provincie minder respondenten oplevert dan het gemiddeld aantal responsen per provincie in het basisonderzoek. Concreet betekent dit dat de vier grootste provincies (Zuid-Holland, Noord-Holland, Noord Brabant en Gelderland) niet worden meegenomen in de steekproeftrekking voor de SRV. Over de acht overige provincies wordt de SRV-steekproef zo verdeeld dat de totale respons (basisonderzoek + SRV) in al deze provincies gelijk is.

De waarneemperiode van het OViN loopt van januari tot en met december. Over elke dag van het jaar worden verplaatsingsgegevens verzameld. Om te zorgen dat er voor iedere dag van het jaar voldoende respons is, krijgt iedere steekproefpersoon een specifieke invuldag en –datum toegewezen waarvoor zijn/haar verplaatsingen moeten worden vastgelegd. Dit gebeurt als volgt:

1. De steekproef wordt per maand op postcode en huisnummer gesorteerd.
2. De eerste steekproefpersoon krijgt een willekeurige datum van de betreffende maand als invuldatum toegekend.
3. Voor elke volgende steekproefpersoon is de invuldatum een dag later dan de invuldatum van de vorige steekproefpersoon. Mocht die invuldatum niet meer in de betreffende maand vallen, dan wordt de invuldatum de eerste dag van de maand.

5.2 Steekproef 2010

In 2010 is parallel aan de steekproef van het basisonderzoek een steekproef getrokken voor het compensatie-onderzoek in verband met het inschakeleffect (zie paragraaf 4.2.). Deze steekproef is op dezelfde manier getrokken als bij het basisonderzoek, met als enige verschil dat in deze extra steekproef de personen van 65 jaar en ouder en de niet-Westerse allochtonen met een factor twee werden oververtegenwoordigd. Dit omdat de normale steekproef in de eerste weken alleen cawi-respons opleverde. De cawi-responskans van de genoemde groepen is twee keer zo klein als bij de rest van de bevolking.

De bruto steekproef voor het basisonderzoek OViN 2010, inclusief het compensatie-onderzoek inschakeleffect, bestond uit 62.154 personen. Voor de Standaard Regionale Verdichting zijn 22.002 personen benaderd. Hoeveel steekproefkandidaten daadwerkelijk hebben gerepsondeerd, is te vinden in hoofdstuk 8.

6 Verwerkingsstraat

De gegevens die via het veldwerk bij het CBS binnenkomen zijn niet direct geschikt voor analysedoeleinden. Om tot een bruikbaar analysebestand te komen worden eerst een aantal bewerkingsslagen op de data uitgevoerd. In de eerste plaats wordt de onbruikbare respons van de bruikbare respons gescheiden. De bruikbare respons wordt vervolgens opgenomen in een responsbestand en aangevuld met registervariabelen. Daarna worden, waar nodig, gegevens geïmputeerd of gecorrigeerd en worden er nieuwe variabelen afgeleid. Het resultaat van het verwerkingsproces is een analysebestand dat, na weging en ophoging (zie hoofdstuk 7), gebruikt kan worden voor het analyseren van de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Hieronder worden de verschillende onderdelen van de verwerkingsstraat kort beschreven en aan de hand van enkele voorbeelden verduidelijkt.

6.1 Afsplitsing onbruikbare respons

Het verwerkingsproces start met het verwijderen van onbruikbare responsen. Een respons is onbruikbaar als deze teveel ontbrekende informatie bevat of als uit de antwoorden blijkt dat de respondent de vragenlijst niet serieus heeft ingevuld.

In de vragenlijst van het OVIN zijn een aantal vragen opgenomen waarbij respondenten de mogelijkheid hebben om met “weet niet” of “weigert” te antwoorden. Indien een respondent meer dan 75 procent van dergelijke vragen met “weet niet” of “weigert” heeft beantwoord en als de antwoorden niet op basis van andere variabelen kunnen worden geïmputeerd, dan wordt zijn/haar respons als onbruikbaar gezien. Ongeloofwaardige antwoorden, zoals het bezit van een zeer groot aantal vervoermiddelen, of antwoorden als “wat een onzin” bij open vraagstellingen, kunnen er op wijzen dat de vragenlijst niet serieus is ingevuld. Ook dit kan een reden zijn om de respons niet mee te nemen in het analysebestand. Hierbij moet worden opgemerkt dat het CBS uiterst voorzichtig is met het elimineren van responsen: de uiteindelijke beslissing om een respondent te verwijderen wordt veelal na visuele controle genomen.

6.2 Verrijking

Alle bruikbare respons wordt samengevoegd in één bestand. Dit bestand wordt vervolgens aangevuld, ofwel verrijkt, met registervariabelen. Het gaat hierbij om achtergrondvariabelen uit de Gemeentelijke Basisadministratie (bijvoorbeeld woongemeente en herkomst) en om inkomensvariabelen uit de polisadministratie (onder andere het besteedbaar huishoudensinkomen en de afwijking van het sociaal minimum). Het gebruik van registervariabelen maakt rijke analyses mogelijk zonder dat dit leidt tot een langere vragenlijstduur.

6.3 Codering

Coderen heeft onder andere betrekking op het classificeren van antwoorden op open vragen. Voorbeelden hiervan zijn het doel van een verplaatsing en de gebruikte vervoermiddelen. In beide gevallen wordt in de vragenlijst een aantal keuzemogelijkheden gegeven, maar als de respondent daar geen geschikt antwoord tussen kan vinden heeft hij/zij ook de mogelijkheid om zelf een ander doel of vervoermiddel te noemen. Achteraf wordt bepaald bij welke categorie dit antwoord thuishoort.

Daarnaast krijgt niet elke respondent alle vragen uit de vragenlijst voorgelegd. De vragenlijst is voorzien van een routingsysteem, zodat aan een respondent alleen die vragen worden gesteld die voor hem/haar van toepassing zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij vragen over het openbaar vervoer (OV). OV-vragen worden alleen gesteld aan personen van 14 jaar of ouder die tijdens een verplaatsing minimaal twee vervoermiddelen hebben gebruikt en waarbij minimaal één van die vervoermiddelen een OV-vervoermiddel betrof. Het gevolg is dat voor alle andere personen geen antwoorden op deze vragen bekend zijn en er dus lege cellen in het bestand zitten. Deze lege cellen worden naderhand gevuld door er een antwoordcategorie "niet gevraagd" aan toe te wijzen. Ook dit is een vorm van coderen.

6.4 Controle en correctie

Nadat het responsbestand verrijkt en gecodeerd is, worden er controles op het bestand uitgevoerd. Tijdens deze controles wordt gekeken of de gegeven antwoorden volledig, plausibel en consistent zijn. Wanneer dit niet het geval is, worden de antwoorden waar mogelijk aangevuld of gecorrigeerd. In het eerste geval spreken we van imputeren, in het tweede geval van gaafmaken.

6.4.1 Gaafmaken

Tijdens de controle kunnen onlogische of inconsistente antwoorden naar voren komen. Gaafmaken is het proces waarbij deze fout geachte waarden worden gecorrigeerd. Onlogische antwoorden zijn bijvoorbeeld verplaatsingen te voet met een afstand van meer dan 44 kilometer of verplaatsingen per fiets met een gemiddelde snelheid van meer dan 30 kilometer per uur. Het zou kunnen dat de respondent in zo'n geval een tyfout heeft gemaakt (een nul teveel) of dat er een verkeerde maateenheid is gebruikt (meter in plaats van kilometer). Dit wordt dan gecorrigeerd. Als het niet duidelijk is wat er is foutgegaan, wordt bijvoorbeeld de verplaatsingsafstand opnieuw berekend op basis van de vertrek- en aankomstlocaties.

Er wordt ook gecontroleerd op inconsistentie tussen antwoorden, zoals een bestuurder van een auto zonder rijbewijs of iemand die eerder op zijn bestemming is aangekomen dan dat hij is vertrokken.

6.4.2 Imputeren

Het komt ook voor dat er gegevens ontbreken doordat een respondent op een bepaalde vraag geen antwoord kon of wilde geven. Imputeren is het achteraf invullen van deze ontbrekende gegevens. Imputatie is alleen mogelijk als aan de hand van andere variabelen kan worden afgeleid wat het antwoord van de respondent eigenlijk had moeten zijn. Postcode en verplaatsingsafstand zijn voorbeelden van variabelen die vaak worden geïmputeerd. De postcode wordt bijvoorbeeld achterhaald aan de hand van het opgegeven adres of de omschrijving van het vertrekpunt of de bestemming. De verplaatsingsafstand kan worden berekend op basis van het vertrek- en aankomstadres of door de verplaatsingsduur te delen door de gemiddelde snelheid van het gebruikte vervoermiddel.

Een bijzondere vermelding verdient de rittenimputatie. Indien respondenten bij een verplaatsing gebruik hebben gemaakt van meerdere vervoermiddelen waaronder het openbaar vervoer dan wordt per rit de afgelegde afstand, het vertrektijdstip en het aankomsttijdstip uitgevraagd. In OViN 2010 is dit alleen

gebeurd voor onderzoekspersonen van 14 jaar en ouder. Voor verplaatsingen met meerdere vervoermiddelen maar zonder openbaar vervoer, en voor OV-verplaatsingen van personen jongeren dan 14 jaar, is dus geen ritinformatie uitgevraagd. De ritafstanden van deze verplaatsingen worden achteraf geïmputeerd volgens van tevoren vastgelegde verdeelsleutels gebaseerd op de ritteninformatie uit de na-enquetes van de MON jaren 2004 tot en met 2007. Het aantal ritten dat uit de imputatie volgt is gelijk aan het aantal verschillende vervoermiddelen dat door de respondent is opgegeven.

6.5 Afleidingen

Het uiteindelijke analysebestand bevat (beleidsrelevante) variabelen die niet rechtstreeks uit de vragenlijst of uit registers komen. Deze nieuwe variabelen worden afgeleid van de gegevens in het verrijkte en gaafgemaakte responsbestand. Enkele afgeleide variabelen zijn huishoudsamenstelling en hoofdvervoermiddel. De variabele huishoudsamenstelling geeft aan hoe het huishouden is samengesteld uit partners, kinderen en eventuele andere personen. Voor de afleiding van deze variabele wordt gebruik gemaakt van gegevens die worden uitgevraagd over alle leden van het huishouden waar de respondent toe behoort: plaats van het lid ten opzichte van het hoofd van het huishouden, de leeftijd van het lid van het huishouden en zijn/haar burgerlijke staat. De gegevens van de huishoudleden worden gecombineerd om tot de classificatie van huishoudsamenstelling te komen zoals die in het bestand is opgenomen.

Tabel 1 Afleiding hoofdvervoermiddel

Prioriteitenvolgorde vervoermiddel	Hoofdvervoermiddel
Trein	Trein
Touringcar/bus (alleen besloten busvervoer)	Overig
Metro	Bus/tram/metro
Tram	Bus/tram/metro
Bus (alleen openbaar vervoer)	Bus/tram/metro
Bestuurder auto	Bestuurder auto
Bestelauto	Overig
Vrachtwagen	Overig
Camper	Overig
Passagier auto	Passagier auto
Taxi	Overig
Motor	Overig
Bromfiets	Bromfiets/snorfiets
Snorfiets	Bromfiets/snorfiets
Fiets	Fiets
Fiets als passagier	Fiets
Landbouwvoertuig	Overig
Boot (lijndienst, veerdienst)	Overig
Vliegtuig	Overig
Skates/skeelers/step	Overig
Gehandicaptenvervoermiddel	Overig
Te voet	Lopen
Kinderwagen	Lopen
Anders	Overig

De variabele hoofdvervoermiddel geeft aan wat het voornaamste vervoermiddel is waarmee een verplaatsing is gemaakt. Als een verplaatsing met slechts één vervoermiddel is gemaakt, is het hoofdvervoermiddel eenvoudig te bepalen. Voor een verplaatsing met meerdere vervoerwijzen wordt het hoofdvervoermiddel bepaald volgens een vooraf vastgestelde prioriteitenvolgorde. De gehanteerde prioriteitenvolgorde staat in de linkerkolom van tabel 1. De rechterkolom bevat de bijbehorende hoofdvervoermiddelen.

Voor een verplaatsing met de fiets, de tram en te voet is de tram dus het vervoermiddel met de hoogste prioriteit en wordt bus/tram/metro het hoofdvervoermiddel van de verplaatsing.

6.6 Hercoderingen

Naast afleidingen van geheel nieuwe variabelen, vinden er ook hercoderingen van bestaande variabelen plaats. De verschillende antwoordcategorieën worden daarmee in klassen ingedeeld. Een voorbeeld hiervan is de variabele leeftijdsklasse. Dit is een hercodering van de variabele leeftijd waarbij alle mogelijke antwoorden in 18 verschillende 5-jaarsklassen zijn ingedeeld. Enkele andere hercoderingen zijn bouwjaarklasse auto, klassenindeling motief en verplaatsingsafstandklasse.

7 Weging en ophoging

De OViN-steekproef bestaat uit ongeveer 0,3 procent van de totale bevolking. Van alle respondenten wordt informatie verzameld over het verplaatsingsgedrag op één bepaalde dag van het jaar. Om op basis van het OViN toch uitspraken te kunnen doen over het hele jaar en over de hele Nederlandse bevolking (exclusief personen in instellingen, inrichtingen en tehuizen) moeten de steekproefresultaten worden opgehoogd.

Daarnaast is een steekproef nooit perfect representatief voor de werkelijke populatie. Voor een deel komt dit door de steekproeftrekking, maar een belangrijkere oorzaak is selectieve non-respons. Sommige groepen zijn meer geneigd om aan enquêtes mee te doen dan andere. Door middel van een weging naar achtergrondkenmerken wordt voor de selectiviteit in de steekproef gecorrigeerd. Achtergrondkenmerken die in de weging worden meegenomen zijn variabelen die van belang zijn voor het verplaatsingsgedrag, zoals leeftijd, geslacht, inkomen, stedelijkheidsgraad en voertuigbezit.

Het hele proces van weging en ophoging leidt uiteindelijk tot drie verschillende weegfactoren: één voor personen, één voor verplaatsingen en één voor huishoudens.

7.1 Insluitgewichten

In eerste instantie wordt per respondent een zogenaamd insluitgewicht bepaald. De insluitgewichten worden bepaald aan de hand van de insluitkansen die gehanteerd zijn bij de steekproeftrekking. De insluitkansen zijn afhankelijk van:

- de provincie waar de respondent woont,
- de maand waarin de invuldatum van de respondent valt,
- of de invuldag een doordeweekse- of een weekenddag is, en
- of de respondent in het basisonderzoek of in de Standaard Regionale Verdichting (SRV) zit.

Hierbij geldt: hoe kleiner de insluitkans, hoe hoger het insluitgewicht. De SRV wordt bijvoorbeeld alleen op doordeweekse dagen uitgevoerd. Dit betekent dat weekendresponsen in de totale steekproef zijn ondervertegenwoordigd. Door deze weekendresponsen een hoger insluitgewicht te geven, wordt voor deze ondervertegenwoordiging gecorrigeerd. Bij de bepaling van de insluitgewichten wordt nog geen rekening gehouden met de selectiviteit die is veroorzaakt door de non-respons.

7.2 Persoonsgewichten

Na het bepalen van de insluitgewichten wordt op persoonsniveau gecorrigeerd voor selectieve non-respons, voor zover deze selectiviteit betrekking heeft op bekende achtergrondkenmerken. Met de persoonsgewichten die hieruit volgen kan de steekproef worden opgehoogd naar de Nederlandse bevolking.

De achtergrondkenmerken waarnaar wordt gewogen zijn enerzijds de gebruikelijke sociaalgeografische kenmerken: leeftijd, geslacht, huishoudgrootte, herkomst, stedelijkheid, besteedbaar huishoudensinkomen en sociale groep. Inkomen en sociale groep komen uit de inkomenstatistieken, de overige variabelen zijn ontleend uit de Gemeentelijke Basisadministratie en het huishoudenbestand. Deze registerinformatie is gekoppeld aan zowel de steekproefpersonen als aan de populatie ten behoeve van de randtotalen.

Anderzijds wordt ook gewogen naar kenmerken over voertuigbezit van zowel personen als huishoudens. Deze informatie is verkregen door te het RDW register te koppelen met het GBA en het huishoudenbestand en hiermee zowel het vervoermiddelbezit van de persoon als van het huishouden waar de persoon toe behoort vast te stellen. Bij voertuigbezit gaat het om particulier autobezit (uitgesplitst naar bouwjaarklasse en brandstofsoort), bijtellingen voor privégebruik van bedrijfsauto's, motorfietsbezit en bromfietsbezit. Ook hiertoe is de registerinformatie gekoppeld aan zowel de steekproefpersonen als aan de populatie.

7.3 Verplaatsingsgewichten

Op basis van het OViN worden uiteindelijk ook gegevens over verplaatsingen geschat. Iedere persoon respondeert over slecht één dag. In principe zou het persoonsgewicht dus met 365 vermenigvuldigd kunnen worden om tot een verplaatsingsgewicht te komen. Op deze manier wordt echter geen rekening gehouden met het feit dat de meeste Nederlanders een deel van het jaar op vakantie zijn. Om hiervoor te corrigeren wordt met behulp van het Continu Vakantieonderzoek (CVO) een vakantiecorrectiefactor berekend. Het aantal dagen waarop mensen met vakantie zijn wordt voor een groot deel bepaald door hun leeftijd en de maand van het jaar. De vakantiecorrectiefactor wordt daarom per maand per leeftijdsklasse berekend en is gelijk aan het aandeel dagen dat personen in een bepaalde leeftijdsklasse in een bepaalde maand met vakantie waren.

7.4 Huishoudgewichten

Met het OViN kunnen ook enkele uitspraken over huishoudens worden gedaan (bijvoorbeeld over het voertuigbezit op huishoudniveau). De huishoudgewichten worden berekend door de persoonsgewichten te delen door de huishoudgrootte.

8 Respons

Responsen voor het OViN 2010 zijn vanaf 1 januari 2010 tot en met januari 2011 binnengekomen. Het gaat daarbij om responsen die betrekking hebben op een datum in 2010. De organisatie en voortgangsbewaking van het veldwerk is primair gericht op de werkzaamheden per steekproefportie. Deze porties starten en eindigen niet noodzakelijkerwijs bij de wisseling van de maand. Er is dus een verschil tussen de datum waarover de respons gaat (de zogenaamde invuldatum) en de periode (van de portie) waarin de respons wordt behaald. Dit verschil zorgt ervoor dat de responsresultaten van het veldwerk niet direct gerelateerd zijn aan de responsresultaten naar invuldatum.

In tabel 2 staan de resultaten van het veldwerk van de steekproefporties van OViN die in het jaar 2010 zijn afgesloten.

Tabel 2 Respons veldwerk (steekproefporties die in 2010 zijn afgesloten)

	Basisonderzoek	Standaard Regionale Verdichting	Compensatie-onderzoek inschakeleffect	Totaal
CAWI				
Uitgezette steekproef	52 127	20 420	<i>nvt</i>	72 547
Volledige respons	11 794	4 859	<i>nvt</i>	16 653
Responspercentage ⁴	22,6%	23,8%	<i>nvt</i>	23,0%
CATI				
Uitgezet	23 542	9 619	3 133	36 294
Volledige respons	12 346	5 196	2 116	19 658
Responspercentage ⁴	52,4%	54,0%	67,5%	54,2%
CAPI				
Uitgezet	11 528	<i>nvt</i>	3 014	14 542
Volledige respons	5 053	<i>nvt</i>	1 915	6 968
Responspercentage ⁴	43,8%	<i>nvt</i>	63,5%	47,9%
Verhuizers⁵				
Uitgezet	277	65	<i>nvt</i>	342
Volledige respons	108	13	<i>nvt</i>	121
Responspercentage ⁴	39,0%	20,0%	<i>nvt</i>	35,4%
Totaal veldwerk				
Totaal volledige responsen	29 301	10 068	4 031	43 400
Totaal uitgezet	52 127	20 420	6 147	78 694
Totaal responspercentage ⁴	56,2%	49,3%	65,6%	55,2%

⁴ Het betreft hier het strenge responspercentage. Dit betekent dat wordt gerekend met de oorspronkelijke uitzet inclusief kaderfouten, administratieve non-respons, interviewer non-respons en afgebroken responsen.

⁵ Van steekproefpersonen waarvan tijdens het veldwerk blijkt dat ze binnen Nederland verhuisd zijn, worden de adresgegevens opnieuw uit de GBA gehaald. Vervolgens worden ze op hun nieuwe adres benaderd.

De responsen die voor het OViN 2010 in aanmerking komen hebben een invuldatum in 2010, maar behoren niet noodzakelijkerwijs tot een steekproefportie die in 2010 is afgesloten. Het kan zijn dat ze behoren tot een portie die pas in 2011 eindigt. De cijfers in onderstaande tabel kunnen daardoor verschillen van die in de voorgaande tabel, omdat er ook responsen uit januari 2011 in zitten. In tabel 3 staan de responsen uit het veldwerk met een invuldatum in 2010 die voor het verwerkingsproces gebruikt zijn.

Tabel 3 Respons veldwerk (invuldatum in 2010)

	Basisonderzoek	Standaard Regionale Verdichting	Compensatie-onderzoek inschakeleffect	Totaal
Responsen over 2010 t.b.v. verwerking				
CAWI	12 297	5 065	<i>nvt</i>	17 362
CATI	12 559	5 390	2 113	20 062
CAPI	5 134	<i>nvt</i>	1 915	7 049
Totaal	29 990	10 455	4 028	44 473

De responsen uit het veldwerk die voor de verwerking van OViN 2010 zijn gebruikt worden gecontroleerd en gecorrigeerd. Daarbij wordt soms de conclusie getrokken dat de respons van onvoldoende kwaliteit is om deze uiteindelijk in het databestand te kunnen opnemen. Hierdoor is het aantal responsen in het databestand lager dan het aantal dat aanvankelijk het verwerkingsproces is ingegaan. In tabel 4 staan de responsen die zijn opgenomen in het databestand.

Tabel 4 Respons in databestand

	Basisonderzoek	Standaard Regionale Verdichting	Compensatie-onderzoek inschakeleffect	Totaal
Responsen in het databestand van 2010				
CAWI	11 800	4 931	<i>nvt</i>	16 731
CATI	12 254	5 267	2 088	19 609
CAPI	4 991	<i>nvt</i>	1 860	6 851
Totaal	29 045	10 198	3 948	43 191

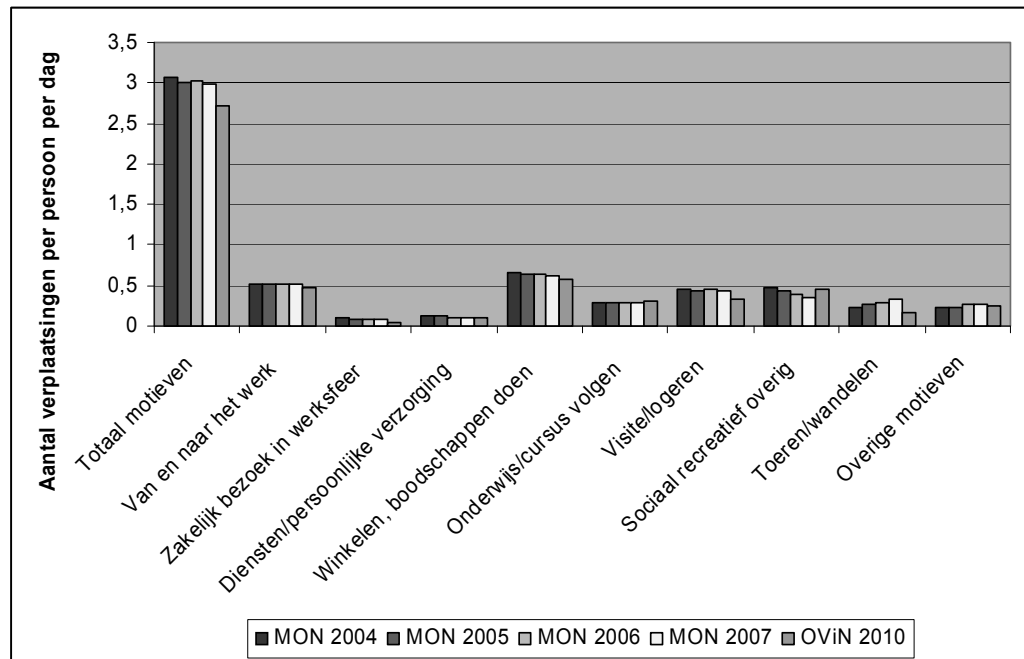
9 Plausibiliteit van resultaten OViN 2010

Zoals in hoofdstuk 3 beschreven wijkt het nieuwe OViN op een aantal belangrijke punten af van het vroegere OVG en MON. Deze wijzigingen hebben vooral betrekking op de onderzoeksmethodiek en de weging en ophoging. Op deze manier heeft het CBS ervoor gezorgd dat het onderzoek optimaal gebruik maakt van nieuwe ontwikkelingen en daarmee klaar is voor de toekomst. Sommige van deze verandering hebben invloed op de resultaten. Daarom voert het CBS een plausibiliteitsanalyse uit. In de analyses is uitgegaan van MON 2007 als referentie maar zijn ook eerdere onderzoeksjaren betrokken. Dit omdat MON 2007 het best vergelijkbare onderzoekjaar is. MON 2008 kent een opvallend lage vervoersprestatie in vergelijking met eerdere jaren. Gedurende MON 2009 zijn de laatste twee maanden van het jaar niet waargenomen.

9.1 Aantal verplaatsingen per persoon per dag

Figuur 6 laat het totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag zien in vergelijking met de MON jaren 2004 tot en met 2007. In 2010 is duidelijk een methodebreuk zichtbaar voor het aantal verplaatsingen per persoon per dag. Twee veranderingen in de onderzoeksopzet hebben geleid tot deze verschillen.

Figuur 6 Aantal verplaatsingen per persoon per dag naar motief



Ten eerste zijn in het aantal verplaatsingen per persoon per dag niet de beroepsmatige verplaatsingen opgenomen. Zoals besproken zijn deze verplaatsingen via een apart vragenblok in kaart gebracht. In plaats van te vragen naar de specifieke verplaatsingen werd de respondent gevraagd om aan te geven: wat het begin en eindtijdstip was, welk vervoermiddel is gebruikt en hoeveel kilometer in totaal gedurende werktijd is afgelegd.

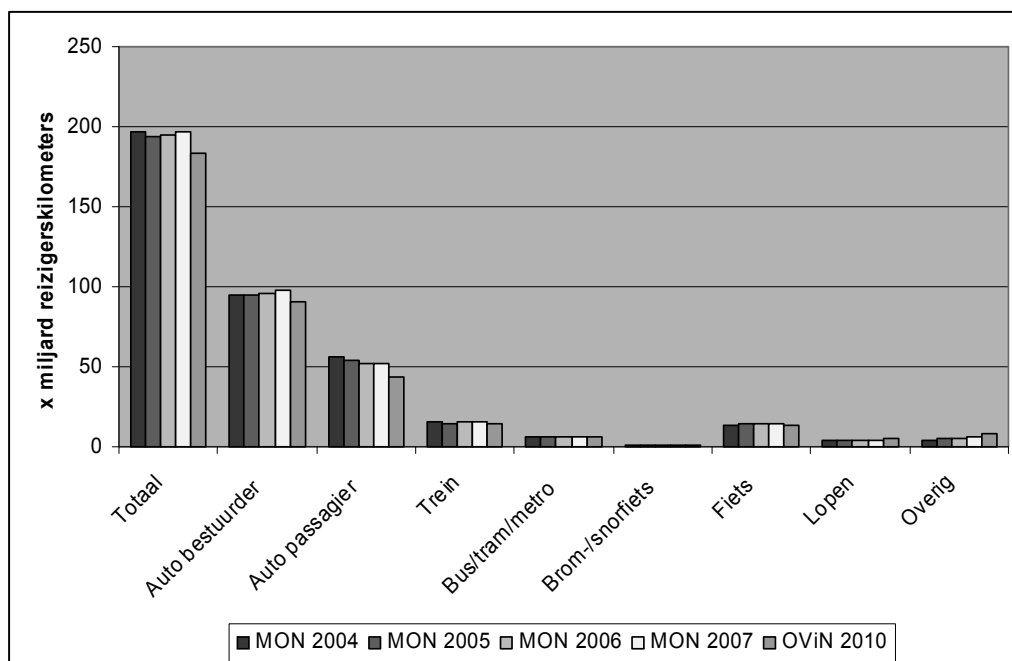
Ten tweede zijn de 'toer/wandel-verplaatsingen' waarbij herkomst- en bestemmingsadres aan elkaar gelijk zijn op een andere wijze in het databestand opgenomen. Bij OVG en MON zijn deze opgeknipt in twee verplaatsingen. Voor het OViN zijn verplaatsingen worden niet opgesplitst vanwege het ontbreken van kenmerken van de arbitrair gekozen eindbestemming. Dit resulteert in halvering van het aantal verplaatsingen voor deze categorie.

9.2 Lagere raming totale vervoersprestatie voor OViN 2010

De totale vervoersprestatie in 2010 op basis van OViN komt lager uit dan de vervoersprestatie uit MON 2007 (zie figuur 5). Dit is vooral zichtbaar bij de autokilometers als bestuurder en passagier. Dit is in lijn der verwachtingen. Dit omdat door de verbeterde weging naar particulier autobezit en bijtellingen voor privégebruik van de leaseauto autobezitters, en daarmee ook hun gereden kilometers, een kleiner gewicht krijgen dan het geval zou zijn geweest wanneer was gewogen naar het totale Nederlandse autopark inclusief bedrijfsauto's.

Het beeld dat de lagere raming wordt veroorzaakt door de verbeterde weging en niet door onvolledige responsen wordt bevestigd wanneer het ongewogen aantal gereisde autokilometers per autobezitter volgens OViN 2010 wordt vergeleken met het aantal gebaseerd op MON 2007. Per geënquêteerde worden ongeveer net zo veel autokilometers opgegeven volgens het nieuwe design.

Figuur 5 Reizigerskilometers OViN 2010 vergeleken met MON



Er is een zeer globale schatting gemaakt van de methodebreuk ten aanzien van autokilometers als bestuurder en passagier als gevolg van de verbeterde weging en ophoging. Aangezien voorheen werd gewogen naar het totale Nederlandse wagenpark en nu naar het totaal aantal autobezitters (inclusief privégebruik van de leaseauto) is de weging zodanig aangepast dat het aantal autobezitters volgens de vragenlijst in OViN overeenkomt met MON 2007. Het

resultaat hiervan is dat het aantal kilometers als autobestuurder toeneemt met ruim drie miljard. Als hierbij tevens rekening gehouden wordt met de groei van het wagenpark van 2007 op 2010 (volgens RDW) dan neemt de raming van het aantal kilometers als autobestuurder toe met 5,5 miljard.

Op basis van een tijdreeks van de OVG en MON jaren (1985 tot en met 2007) is een hoge correlatie tussen de kilometers als autopassagier en als autobestuurder vastgesteld. Dit wijst erop dat een stijging in autobestuurderskilometers ook een stijging van autopassagierskilometers impliceert. Wanneer we op basis van de gegevens van OVG en MON het aantal autopassagierskilometers voor 2010 schatten gegeven het bijgestelde aantal autobestuurderskilometers dan komt het aantal kilometers als autopassagier nagenoeg overeen met MON 2007.

Wanneer in de weging gebruik zou zijn gemaakt van de oude vakantiecorrectiefactoren zou het totaal aantal autokilometers met nog 1,7 miljard kilometers toenemen.

Het gecombineerde effect van nieuwe weging en vakantiecorrectiefactoren samen levert in het OViN een lagere raming op van circa zes miljard autobestuurderskilometers en tien miljard autopassagierskilometers. Hierbij moet de kanttekening gemaakt worden dat met name de schatting van het effect van de nieuwe weging op het aantal autopassagierskilometers een eerste tentatieve uitkomst is.

9.3 Plausibiliteit van de resultaten van OViN 2010

De nieuwe weging en ophoging leidt tot een betere schatting van het aantal autokilometers die nu circa 16 miljard lager uitkomt dan de oude raming. Hiervan komen tien miljard kilometers voor rekening van de autobestuurder en zes miljard voor de passagier. Hierbij moet de kanttekening gemaakt worden dat dit een eerste tentatieve uitkomst is.

Het verbeterde weegmodel heeft een grote invloed op het gereisde aantal kilometers als autobestuurder. Wanneer het geschatte effect van wegen naar autobezit in plaats van autopark en de herschatting van de vakantiecorrectiefactor bij elkaar opgeteld worden dan komt het totaal aantal gereisde kilometers als autobestuurder zo'n 0,7 miljard lager uit dan MON 2007. Cijfers over verkeersintensiteiten van Rijkswaterstaat wijzen ook op een geringe daling van de vervoersprestatie tussen 2007 en 2010.

Ook zijn in de inhoudelijke plausibiliteitsanalyse van OViN 2010 aggregaten zoals het aantal verplaatsingen per persoon per dag en afgelegde afstand per persoon per dag uitgesplitst naar achtergrondkenmerken. Deze kenmerken betreffen persoonskenmerken zoals geslacht, leeftijd, opleiding etc. en mobiliteitskenmerken zoals motief, vervoerwijze en dag van de week. De vergelijking van segmenten op basis van zowel persoons- als mobiliteitskenmerken leverden plausibele resultaten op. Op detailniveau is op dit moment alleen opgevallen dat scholieren en studenten opvallend vaak het openbaar vervoer gebruiken. Hiervoor is nog geen sluitende verklaring gevonden.

9.4 Methodebreuk OViN 2010

De algemene conclusie is dat OViN, gegeven de nog niet gekwantificeerde methodebreuk, plausible resultaten heeft opgeleverd. Wel hebben de veranderingen in het onderzoeksdesign een onvermijdelijke methodebreuk met zich meegebracht. Een methodebreuk wil zeggen dat de publicatiecijfers systematisch zijn beïnvloed door de wijzigingen in het statistische proces. Hierdoor kunnen de cijfers vanaf 2010 niet zonder meer worden vergeleken met de cijfers uit eerdere jaren. De continuïteit van de tijdreeksen is verstoord.

Voor onderzoeksdoeleinden is het van belang dat lange tijdreeksen uit het verleden kunnen worden voortgezet. Het is daarom belangrijk om de methodebreuk zo goed mogelijk te kwantificeren en de tijdreeksen waar mogelijk te repareren. De breuk zou het beste te kwantificeren zijn geweest als het oude design (MON) en het nieuwe design (OViN) een tijdje naast elkaar zouden zijn uitgevoerd. Dit is bij de overgang naar het OViN echter niet gebeurd. Daarom zal worden geprobeerd om de methodebreuk aan de hand van structurele tijdreeksmodellen vast stellen.

Deze structurele tijdreeksmodellen leveren steeds nauwkeurigere schattingen op naarmate er voor meer jaren gegevens op basis van het nieuwe design beschikbaar komen. De eerste keer zal de methodebreuk worden geschat door de waarneming van OViN 2010 te vergelijken met de voorspelling van het tijdreeksmodel op basis van het oude design. De komende jaren zal de methodebreuk jaarlijks worden herzien bij het beschikbaar komen van nieuwe data. Zodra de methodebreuk met voldoende betrouwbaarheid in kaart is gebracht, zullen de tijdreeksen waar mogelijk worden gerepareerd. In de loop van 2011 zal een rapport verschijnen waarin de eerste schatting van de methodebreuk zal worden beschreven.

Bijlage A Gebruik van OViN-data

In deze bijlage wordt een aantal zaken toegelicht die van belang zijn bij het gebruik van het OViN-databestand en de interpretatie van de kerntabellen in bijlage B en op StatLine.

Definitie OViN

OViN omvat de (normale) dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking, exclusief personen in instellingen, inrichtingen en tehuizen, in Nederland in een jaar.

De (normale) dagelijkse mobiliteit...

De (normale) dagelijkse mobiliteit is de totale mobiliteit exclusief vakantiemobiliteit. Vakantiemobiliteit omvat alle verplaatsingen gedurende een vakantie, inclusief de verplaatsing van huis naar de vakantiebestemming, de verplaatsingen vanuit en terug naar de vakantiebestemming en de verplaatsing van de vakantiebestemming terug naar huis. Een vakantie wordt hierbij gedefinieerd als een verblijf buiten de eigen woning voor ontspanning of plezier met tenminste vier opeenvolgende overnachtingen anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht⁶.

van de Nederlandse bevolking, exclusief personen in instellingen, inrichtingen en tehuizen...

De doelpopulatie van het OViN bestaat uit alle in Nederland woonachtige personen van 0 jaar en ouder die deel uitmaken van particuliere huishoudens en ingeschreven zijn bij de Gemeentelijke Basisadministratie. Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen (IIT) worden buiten beschouwing gelaten, omdat zij in hun verplaatsingsgedrag beperkt zijn of beperkt worden⁴.

in Nederland...

Met het OViN worden alleen de verplaatsingen op Nederlands grondgebied onderzocht. Verplaatsingen die geheel in het buitenland plaatsvinden, zijn dan ook niet in het databestand opgenomen. Grensoverschrijdende verplaatsingen zijn wel in het databestand opgenomen, maar dan gesplitst in een Nederlands en een buitenlands deel. In publicaties over de resultaten van het OViN wordt dit buitenlandse deel buiten beschouwing gelaten⁷.

in een jaar.

Een OViN-jaar is gelijk aan een kalenderjaar⁴.

Betrouwbaarheidsmarges

OViN is een steekproefonderzoek. Dat wil zeggen dat slechts een gedeelte van de totale doelpopulatie wordt onderzocht. Uitspraken op populatieniveau gaan daardoor gepaard met een bepaalde onzekerheid. Met behulp van betrouwbaarheidsmarges kan deze onzekerheid worden uitgedrukt. De

⁶ Hierin volgt OViN het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), de voorlopers van het OViN.

⁷ Het buitenlandse verplaatsingsdeel is onder aparte variabelen opgenomen in het bestand, dus deze worden niet automatisch meegenomen in de analyses die men uitvoert.

betrouwbaarheidsmarges zijn afhankelijk van de omvang van de steekproef. In het algemeen geldt: hoe groter de omvang van de steekproef, hoe groter de betrouwbaarheid en dus hoe kleiner de betrouwbaarheidsmarges.

Bij het uitvoeren van analyses op het databestand van OViN kan blijken dat de resultaten onvoldoende betrouwbaar zijn voor publicatie. Dit is met name het geval als er op een laag aggregatieniveau wordt geanalyseerd. Een voorbeeld hiervan is een analyse naar bromfietsgebruik op gemeentenniveau. Ook bij situaties die in de praktijk zelden voorkomen, zoals een analyse naar de afgelegde afstand van personen van 75 jaar en ouder op een motorfiets, is de betrouwbaarheid al gauw onvoldoende. Bij dergelijke analyses is het aantal waarnemingen vaak zo klein dat de betrouwbaarheid onacceptabel laag wordt. Zodra er meer OViN-jaren beschikbaar komen, zal het mogelijk zijn om voor sommige van deze analyses het aantal waarnemingen voldoende te vergroten door meerdere jaren samen te nemen.

Ondervertegenwoordiging en vertekening van bepaalde gegevens

Beroepsmatige verplaatsingen

De ervaring leert dat met de gehanteerde onderzoeksmethodiek privé-verplaatsingen (waaronder de woon-werkverplaatsingen) goed gemeten worden. Beroepsmatige verplaatsingen zijn ook in het onderzoek vertegenwoordigd, maar niet volledig omdat deze moeilijk te 'meten' zijn. Dit type verplaatsingen wordt vaak meerdere malen achtereen uitgevoerd: denk daarbij aan de pakketbezorger of de tramconducteur). Om voor deze gevallen de responslast te beperken en toch de meest essentiële informatie te behouden is er in het OViN voor gekozen deze verplaatsingen niet in detail uit te vragen. Daarom wordt slechts gevraagd naar een begintijd, een eindtijd, een totaal afgelegde afstand en de gebruikte vervoermiddelen. De normale beroepsmatige verplaatsingen hebben in OViN een apart label: Verpl=2.

De beroepsmatige verplaatsingen worden niet meegenomen in de berekening van het aantal verplaatsingen per persoon per dag, de reisafstand per persoon per dag en de reisduur per persoon per dag. Dit is (mede) een oorzaak voor de relatief lage cijfers voor deze doelvariabelen in vergelijking met eerdere jaren. Bij de berekening van de totale vervoersprestatie (in miljarden reizigerskilometers) wordt de afgelegde afstand van de normale beroepsmatige verplaatsingen wel meegenomen.

Vrachtautoverplaatsingen

Een speciale vorm van beroepsmatige verplaatsingen zijn de verplaatstingen per vrachtauto. Deze hebben in het OViN het label Verpl=4. De beroepsmatige verplaatsingen per vrachtauto zijn zeer waarschijnlijk ondervetegenwoordigd en worden daarom ook niet meegenomen in de berekening van de totale vervoersprestatie. Vrachtautoverplaatsingen voor privédoeleinden zijn als normale verplaatsingen in het databestand opgenomen.

Toeren/wandelen

In de periode van het OVG en MON zijn vanaf 1999 verplaatsingen met als doel toeren of wandelen, gesplitst in twee verplaatsingen (een heen- en een terugreis). Hierbij is de reisduur en de afgelegde afstand gelijk verdeeld over de twee verplaatsingen. In het OViN worden deze verplaatsingen niet gesplitst maar als één verplaatsing (toer) beschouwd. Dit is (mede) een oorzaak voor

het relatief lage cijfer voor het aantal verplaatsingen per persoon per dag in vergelijking met eerdere jaren. Deze beslissing heeft geen consequenties voor de reisafstand en reisduur per persoon per dag.

Gebruik weegfactoren

Het databestand bevat de gemeten verplaatsingsgegevens (steekproefdata) en drie weegfactoren: één voor personen (FactorP), één voor verplaatsingen (factorV) en één voor huishoudens (FactorH). Door gebruik te maken van deze weegfactoren kunnen de steekproefdata representatief worden gemaakt voor de totale populatie.

De ophoogfactoren worden door middel van het proces van weging en ophoging berekend. Daarbij wordt gewogen naar (een aantal combinaties van) de volgende aspecten: leeftijd, geslacht, provincie, huishoudgrootte, herkomst, stedelijkheid, inkomen en sociale groep. Ook wordt gewogen naar kenmerken over voertuigbezit. Bij voertuigbezit gaat het zowel om het bezit van de persoon zelf (autobezit, motorfietsbezit, bromfietsbezit, bouwjaarklasse en brandstofsoort), als het voertuigbezit in het huishouden waar de persoon toe behoort.

Een aantal van de genoemde aspecten zijn klassen of kunnen als klassen worden beschouwd. Het gaat hierbij om provincie, leeftijdsklasse en inkomensklasse. In het databestand zijn veel van deze aspecten als variabelen vertegenwoordigd. In enkele gevallen zijn ook de variabelen aanwezig van de individuele waarden waaruit zo'n klasse is opgebouwd. Als voorbeeld de variabele Wogem (woongemeente) waarvan meerdere waarden geaggregeerd kunnen worden naar de variabele Prov (provincie). De variabelen Leeftijd en Kleeft (leeftijdsklasse) vormen een soortgelijk voorbeeld.

Omdat voor het bepalen van de ophoogfactoren voor sommige aspecten klassen zijn gebruikt, zal toepassing van de ophoogfactoren op de bijbehorende individuele waarden (variabelen) kunnen leiden tot vertekening. Dit geldt voor toepassing van de variabelen Wogem (woongemeente), Plusregio (plusregio woongemeente), Corop (Coropgebied woongemeente), Leeftijd en Dag (invuldag). Daarom heeft het de voorkeur bij analyses met deze variabelen de aanname te doen dat de resultaten op dit niveau gelijk zijn aan de resultaten op het hoger gelegen klasse-niveau.

Gebruik OV-cijfers

Reizigerskilometers met de trein en met de bus, tram en metro op basis van OViN zijn, vanwege grote betrouwbaarheidsmarges, indicatieve cijfers. Het totaal aantal reizigerskilometers met het stads- en streekvervoer is betrouwbaarder af te leiden uit het WROOV-onderzoek (www.verkeerenwaterstaat.nl). Analyses waarbij het totaal aantal reizigerskilometers met bus, tram en metro van belang is, dienen daarom op basis van WROOV uitgevoerd te worden. Voor het totaal aantal reizigerskilometers met de trein zijn de jaarverslagen van de spoorwegbedrijven de meest geschikte bron. De cijfers van OViN over het openbaar vervoer zijn wel geschikt voor (trendmatige) analyses van de modal-split⁸.

⁸ Modal-split is de verdeling tussen de verschillende vervoerwijzen

Gebruik geografische variabelen

In het databestand OViN zijn een viertal geografische variabelen opgenomen, namelijk: gemeente, provincie, plusregio en Coropgebied. Het gaat hier om geografische indelingen die het gebied aanduiden waar de respondent woont. Daarmee is dus de mobiliteit van de bewoners van zo'n gebied te berekenen. Deze variabelen kunnen echter niet zomaar gebruikt worden om de totale mobiliteit in een bepaald gebied te berekenen. Verplaatsingen vinden tenslotte niet alleen binnen het (woon)gebied plaats. Er dient dus rekening te worden gehouden met reizigers die het gebied verlaten en reizigers die het gebied binnenkomen. Dit kan door gebruik te maken van vertrek- en aankomstpostcodes en door aannames te doen voor routeberekening.

Verschillen tussen jaren

Gezien het karakter van het onderzoek (steekproefonderzoek) gaf vergelijking van mobiliteitsgegevens van jaar tot jaar al gedurende de OVG en MON jaren een beperkt inzicht in de ontwikkeling van de mobiliteit. Voor OViN 2010 is het vergelijken van cijfers met eerdere OVG en MON jaren zelfs helemaal niet mogelijk aangezien de methodebreuk nog niet is gekwantificeerd. Er zijn meerdere OViN jaren nodig om op nauwkeurige wijze via tijdreeksmodellen een inschatting te kunnen maken van deze breuk.

Per persoon per dag (p.p.p.d.)

De mobiliteitscijfers over het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand worden vaak uitgedrukt in per persoon per dag (p.p.p.d.). De betekenis van het begrip p.p.p.d. kan het best uitgelegd worden aan de hand van een voorbeeld. We nemen daarvoor het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag voor het motief van en naar het werk. In 2010 bedraagt deze afstand 8,39 kilometer per persoon per dag. Dit is niet hetzelfde als de gemiddelde afstand die men aflegt van de woning naar het werk en van het werk naar de woning, want de totale afgelegde afstand voor het motief van en naar het werk is niet gedeeld door het aantal werkenden, maar door de totale bevolking van Nederland (inclusief kinderen en gepensioneerden). Dezelfde parallel is te trekken voor alle andere cijfers uit het OViN waar p.p.p.d. achter staat: bij p.p.p.d. is gedeeld door de totale Nederlandse bevolking in plaats van door de voor dat cijfer 'relevante' populatie. De achterliggende gedachte hiervan is dat, conform de realiteit, alle ontwikkelingen in de gehele samenleving ons verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dus is niet alleen de 'relevante' populatie van belang bij het bepalen van het mobiliteitscijfer, maar de totale populatie.

Bijlage B Kerntabellen

In deze bijlage zijn enkele kerncijfers uit OViN 2010 opgenomen. Meer gedetailleerde resultaten zullen naar verwachting in het najaar van 2011 worden gepubliceerd op StatLine, de elektronische databank van het CBS. Een handleiding voor het gebruik van StatLine is te vinden in bijlage C.

Tabel B1 Aandeel personen dat deelneemt aan het verkeer naar geslacht en leeftijd, 2010

	Mannen	Vrouwen	Totaal
	%		
0 tot 12 jaar	82,9	84,2	83,5
12 tot 15 jaar	80,8	84,2	82,5
15 tot 18 jaar	82,0	84,2	83,1
18 tot 20 jaar	84,6	82,7	83,7
20 tot 25 jaar	84,8	86,2	85,5
25 tot 30 jaar	85,8	85,5	85,6
30 tot 40 jaar	83,0	85,0	84,0
40 tot 50 jaar	81,9	84,7	83,3
50 tot 60 jaar	80,7	81,3	81,0
60 tot 65 jaar	75,1	74,7	74,9
65 tot 75 jaar	76,3	71,1	73,6
75 jaar of ouder	59,9	48,5	53,1
Totaal	80,3	79,5	79,9

Verkeersdeelnemers zijn gedefinieerd als personen die tijdens de dag van enquêtering minimaal één verplaatsing hebben gemaakt.

Tabel B2 Aandeel personen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer naar geslacht en leeftijd, 2010

	Mannen	Vrouwen	Totaal
	%		
0 tot 12 jaar	2,3	2,2	2,3
12 tot 15 jaar	7,1	7,8	7,4
15 tot 18 jaar	13,9	19,8	16,8
18 tot 20 jaar	25,4	34,0	29,3
20 tot 25 jaar	17,9	24,5	21,2
25 tot 30 jaar	8,6	14,4	11,5
30 tot 40 jaar	7,7	6,7	7,2
40 tot 50 jaar	4,9	5,8	5,3
50 tot 60 jaar	5,7	6,9	6,3
60 tot 65 jaar	3,8	5,5	4,6
65 tot 75 jaar	4,0	4,5	4,2
75 jaar of ouder	1,7	3,1	2,5
Totaal	6,7	8,1	7,4

Openbaarvervoergebruikers zijn gedefinieerd als personen die tijdens de dag van enquêtering minimaal een rit met het openbaar vervoer hebben gemaakt.

Tabel B3 Totale vervoersprestatie naar vervoerwijze en provincie, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>mld km</i>									
Groningen	3,3	2,1	0,6	0,2	0,0	0,5	0,2	0,3	7,2
Friesland	4,0	2,0	0,4	0,2	0,0	0,6	0,2	0,3	7,7
Drenthe	3,4	1,6	0,4	0,1	0,0	0,4	0,2	0,4	6,4
Overijssel	6,8	2,8	0,8	0,3	0,1	1,2	0,3	0,5	12,8
Flevoland	2,7	1,4	0,4	0,2	0,0	0,3	0,1	0,2	5,4
Gelderland	12,7	6,0	1,7	0,5	0,1	1,7	0,6	1,0	24,3
Utrecht	6,8	3,1	1,5	0,4	0,1	1,1	0,4	0,4	13,8
Noord-Holland	12,3	6,2	3,3	1,3	0,2	2,3	1,0	1,3	28,0
Zuid-Holland	15,9	8,8	2,5	1,7	0,2	2,6	1,2	1,5	34,4
Zeeland	2,4	1,3	0,2	0,1	0,0	0,3	0,1	0,5	5,1
Noord-Brabant	14,1	6,9	1,3	0,5	0,1	2,0	0,8	1,3	27,0
Limburg	6,0	2,6	1,0	0,2	0,1	0,7	0,4	0,6	11,6
Totaal	90,4	44,7	14,1	5,8	1,0	13,7	5,6	8,4	183,6

Vervoersprestatie is gedefinieerd als het totaal aantal gereisde kilometers door de Nederlandse bevolking binnen Nederland inclusief binnenlandse vakantiemobiliteit en beroepsmatige verplaatsingen.

De geografische indeling duidt het gebied aan waar de respondent woont en dus niet noodzakelijkerwijs het gebied waar de mobiliteit heeft plaatsgevonden.

Tabel B4 Afgelegde afstand p.p.p.d. naar motief en vervoerwijze, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag</i>									
Van en naar het werk	5,66	0,70	0,82	0,27	0,06	0,51	0,06	0,30	8,39
Zakelijk bezoek in werksfeer	1,22	0,12	-	-	-	0,02	0,01	0,06	1,55
Diensten/ persoonlijke verzorging	0,45	0,27	-	-	-	0,05	0,02	0,03	0,89
Winkelen/ boodschappen doen	1,22	0,75	-	0,10	0,02	0,36	0,15	0,03	2,74
Onderwijs/ cursus volgen	0,33	0,25	0,39	0,28	0,02	0,42	0,07	0,10	1,87
Visite/ logeren	2,04	1,89	-	0,10	0,03	0,20	0,06	0,03	4,64
Sociaal recreatief overig	1,91	1,83	-	0,08	0,03	0,48	0,14	0,12	4,83
Toeren/ wandelen	0,21	0,18	-	-	-	0,20	0,29	0,06	1,00
Overig	1,38	0,58	0,30	0,07	-	0,12	0,06	0,07	2,58
Totaal	14,43	6,56	2,38	0,94	0,17	2,35	0,86	0,79	28,49

Tabel B5 Aantal verplaatsingen p.p.p.d. naar motief en vervoerwijze, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag</i>									
Van en naar het werk	0,25	0,03	0,02	0,02	0,01	0,11	0,03	0,01	0,48
Zakelijk bezoek in werksfeer	0,03	0,00	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,05
Diensten/ persoonlijke verzorging	0,04	0,02	-	-	-	0,02	0,01	0,00	0,11
Winkelen/ boodschappen doen	0,18	0,08	-	0,01	0,00	0,16	0,13	0,00	0,58
Onderwijs/ cursus volgen	0,02	0,04	0,01	0,02	0,00	0,13	0,07	0,01	0,30
Visite/ logeren	0,10	0,09	-	0,01	0,00	0,07	0,06	0,00	0,34
Sociaal recreatief overig	0,12	0,10	-	0,01	0,00	0,13	0,08	0,01	0,46
Toeren/ wandelen	0,01	0,01	-	-	-	0,02	0,11	0,00	0,15
Overig	0,11	0,03	0,01	0,00	-	0,05	0,05	0,00	0,26
Totaal	0,87	0,41	0,06	0,08	0,03	0,69	0,54	0,04	2,72

Tabel B6 Reisduur p.p.p.d. naar motief en vervoerwijze, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddelde reisduur per persoon per dag (minuten)</i>									
Van en naar het werk	7,26	0,89	1,45	0,92	0,17	2,04	0,31	0,37	13,42
Zakelijk bezoek in werksfeer	1,47	0,14	-	-	-	0,10	0,04	0,12	2,08
Diensten/ persoonlijke verzorging	0,83	0,42	-	-	-	0,27	0,18	0,07	2,01
Winkelen/ boodschappen doen	2,60	1,46	-	0,44	0,05	1,99	1,78	0,09	8,61
Onderwijs/ cursus volgen	0,47	0,57	0,83	0,88	0,06	1,97	0,61	0,22	5,60
Visite/ logeren	2,61	2,36	-	0,31	0,07	0,96	0,61	0,09	7,53
Sociaal recreatief overig	2,83	2,60	-	0,33	0,08	2,41	1,70	0,37	10,75
Toeren/ wandelen	0,36	0,30	-	-	-	1,14	4,00	0,15	6,06
Overig	2,02	0,75	0,40	0,15	-	0,60	0,66	0,12	4,73
Totaal	20,44	9,51	4,15	3,22	0,50	11,49	9,89	1,60	60,80

Tabel B7 Afgelegde afstand per verplaatsing naar motief en vervoerwijze, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddeld aantal afgelegde kilometers per verplaatsing</i>									
Van en naar het werk	22,92	23,11	37,53	12,81	7,55	4,57	2,51	28,72	17,60
Zakelijk bezoek in werksfeer	37,41	34,85	-	-	-	4,17	3,17	41,62	32,89
Diensten/ persoonlijke verzorging	10,53	12,87	-	-	-	2,88	1,25	9,39	8,43
Winkelen/ boodschappen doen	6,90	9,24	-	6,44	4,30	2,18	1,11	6,31	4,72
Onderwijs/ cursus volgen	17,02	5,95	32,46	14,55	7,01	3,18	1,13	17,23	6,23
Visite/ logeren	19,87	21,67	-	13,31	6,03	2,80	1,02	6,74	13,78
Sociaal recreatief overig	15,27	18,09	-	10,22	5,84	3,79	1,75	15,21	10,52
Toeren/ wandelen	18,63	19,15	-	-	-	11,81	2,58	23,81	6,46
Overig	12,66	18,52	60,00	14,18	-	2,44	1,13	18,70	10,09
Totaal	16,64	16,15	42,41	11,75	6,27	3,40	1,58	18,10	10,49

Tabel B8 Reisduur per verplaatsing naar motief en vervoerwijze, 2010

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram/metro	Brom-/snorfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddelde reisduur per verplaatsing (minuten)</i>									
Van en naar het werk	29,38	29,49	66,39	43,31	20,34	18,28	11,95	35,87	28,14
Zakelijk bezoek in werksfeer	44,80	41,21	-	-	-	19,63	22,62	86,47	44,01
Diensten/ persoonlijke verzorging	19,33	20,17	-	-	-	14,27	12,33	22,95	19,10
Winkelen/ boodschappen doen	14,69	17,97	-	29,80	13,19	12,19	13,32	18,02	14,81
Onderwijs/ cursus volgen	24,21	13,55	69,17	45,61	20,89	14,94	9,21	36,39	18,70
Visite/ logeren	25,34	27,12	-	42,97	15,84	13,72	11,02	22,81	22,35
Sociaal recreatief overig	22,68	25,79	-	41,31	16,69	19,01	21,07	45,79	23,43
Toeren/ wandelen	32,42	31,95	-	-	-	67,38	35,39	62,18	39,22
Overig	18,48	24,28	79,58	31,13	-	12,58	12,56	34,15	18,50
Totaal	23,57	23,41	74,00	40,38	18,18	16,58	18,19	36,64	22,38

Tabel B9 Voertuig- en rijbewijsbezit naar geslacht en leeftijd, 2010

	Autorijbewijs	Autobezit	Motorbezit	Brom-/ snorfiets- bezit	Fietsbezit
	%				
Mannen					
0 tot 12 jaar	.	.	.	.	68,2
12 tot 15 jaar	.	.	.	.	96,6
15 tot 18 jaar	.	.	.	20,0	95,3
18 tot 20 jaar	45,6	6,7	1,0	20,4	84,3
20 tot 25 jaar	79,8	32,0	3,5	9,3	81,4
25 tot 30 jaar	88,7	48,4	7,8	6,9	84,2
30 tot 40 jaar	92,3	51,5	9,0	7,3	87,4
40 tot 50 jaar	93,5	52,1	12,1	6,4	91,1
50 tot 60 jaar	93,9	59,5	10,4	8,1	91,0
60 tot 65 jaar	93,2	65,9	7,3	7,6	88,3
65 tot 75 jaar	91,6	73,7	3,5	5,1	89,6
75 jaar of ouder	77,5	60,9	1,0	4,8	72,0
Totaal	70,0	42,6	6,1	6,6	85,2
Vrouwen					
0 tot 12 jaar	.	.	.	.	68,7
12 tot 15 jaar	.	.	.	.	97,9
15 tot 18 jaar	.	.	.	13,6	95,7
18 tot 20 jaar	34,2	4,8	0,0	12,7	90,3
20 tot 25 jaar	75,9	19,0	1,3	5,4	89,7
25 tot 30 jaar	81,6	34,2	2,0	2,9	88,7
30 tot 40 jaar	86,2	35,6	2,2	3,1	92,1
40 tot 50 jaar	89,0	36,8	2,6	5,2	92,6
50 tot 60 jaar	83,9	32,2	1,4	4,6	91,4
60 tot 65 jaar	79,2	28,9	0,3	3,9	91,1
65 tot 75 jaar	65,4	25,1	0,5	2,6	85,9
75 jaar of ouder	30,6	15,1	0,2	1,7	48,3
Totaal	60,1	23,3	1,2	3,7	84,8
Mannen en vrouwen					
0 tot 12 jaar	.	.	.	.	68,5
12 tot 15 jaar	.	.	.	.	97,3
15 tot 18 jaar	.	.	.	16,9	95,5
18 tot 20 jaar	40,3	5,8	0,6	16,8	87,1
20 tot 25 jaar	77,8	25,5	2,4	7,3	85,6
25 tot 30 jaar	85,1	41,3	4,9	4,9	86,4
30 tot 40 jaar	89,2	43,6	5,6	5,2	89,8
40 tot 50 jaar	91,3	44,5	7,4	5,8	91,9
50 tot 60 jaar	88,9	46,0	6,0	6,4	91,2
60 tot 65 jaar	86,2	47,3	3,8	5,7	89,7
65 tot 75 jaar	78,2	48,8	2,0	3,8	87,7
75 jaar of ouder	49,4	33,5	0,6	2,9	57,8
Totaal	65,0	32,9	3,6	5,2	85,0

Bijlage C Gebruik van StatLine

StatLine is de elektronische databank van het CBS die door iedereen gratis via internet geraadpleegd kan worden. De databank bevat statistische informatie in de vorm van tabellen over tal van maatschappelijke en economische onderwerpen. Ook informatie uit het OViN zal naar verwachting in het najaar van 2011 worden gepubliceerd op StatLine.

De gegevens uit het OViN worden ondergebracht in de volgende tien tabellen:

- Mobiliteit; motieven; algemeen
- Mobiliteit; motieven; demografisch
- Mobiliteit; verkeersdeelnemers
- Mobiliteit; vervoersprestaties
- Mobiliteit; vervoerwijzen; algemeen
- Mobiliteit; vervoerwijzen; demografisch
- Mobiliteit; vervoerwijzen naar motief
- Mobiliteit; voertuigenbezit; aantallen
- Mobiliteit; voertuigenbezit; huishoudens
- Mobiliteit; voertuigenbezit; kenmerken

De titels van de tabellen geven aan welke onderwerpen in de desbetreffende tabellen zijn opgenomen en welke uitsplitsingen er mogelijk zijn.

De makkelijkste manier om OViN-gegevens in StatLine te zoeken, is de volgende:

Ga naar <http://statline.cbs.nl> en kies voor "Thema". Door in de lijst met thema's de map "Verkeer en vervoer" en vervolgens de submap "mobiliteit van personen" te selecteren, komt u terecht bij de publicaties op basis van het OViN. Alle hierboven genoemde titels zijn hier te vinden. Als u met de muis over een titel te beweegt, verschijnt er een kort overzicht over de inhoud van de desbetreffende tabel. Door te dubbelklikken op een titel komt u vervolgens terecht op een scherm met enkele tabbladen. In elk van deze tabbladen kunt u een selectie maken van de gewenste gegevens, om zo uw eigen tabel samen te stellen. Daarna drukt u boven aan de pagina op de knop met de pijl "toon gegevens". De gekozen gegevens verschijnen in een tabel op uw scherm. De tabel kan in zijn huidige vorm worden afgedrukt (knop "afdrukken") of gedownload als excelbestand (knop "download").

Voorbeeld

U zoekt cijfers over het aantal verplaatsingen en de reisduur per persoon per dag in de provincie Utrecht met het motief woon-werkverkeer uitgesplitst naar reisafstand.

Deze gegevens vindt u als volgt:

- 1) Selecteer de tabel "Mobiliteit; motieven; algemeen"
- 2) Kies het tabblad "Onderwerpen" en vink aan "verplaatsingen per persoon per dag" en "reisduur per persoon per dag"
- 3) Kies het tabblad "populatie" en vink aan "hele bevolking"

- 4) Kies het tabblad “regio’s”, selecteer de map “provincies” en vink aan “Utrecht”
- 5) Kies het tabblad “motieven” en vink aan “van en naar het werk”
- 6) Kies het tabblad “mobiliteitskenmerken”, selecteer de map “mobiliteitskenmerken” en vervolgens de map “afstand”. Vink alle afstandscategorieën aan
- 7) Druk op de knop met de pijl “toon gegevens”. De gevraagde tabel verschijnt nu op uw scherm.

Voor nadere informatie en vragen over het gebruik van StatLine kunt u contact opnemen met de Infoservice van het CBS.