



Rapportage

# Onderweg in Nederland (ODiN) 2019

Onderzoeksbeschrijving

CBS

Juli 2020

# Inhoudsopgave

- 1. Inleiding 3**
    - 1.1 Leeswijzer 3
    - 1.2 Meer informatie 3
  - 2. Onderweg in Nederland (ODiN) 4**
    - 2.1 Doel van het onderzoek 4
    - 2.2 Onderzoeksprocessen 4
    - 2.3 Meer- en maatwerk 5
    - 2.4 Uitgevoerd meer- en maatwerk in 2019 6
  - 3. Verschillen tussen ODiN 2019 en ODiN 2018 6**
    - 3.1 Steekproeftrekking 6
    - 3.2 Vragenlijst 7
    - 3.3 Verwerkingsproces 7
    - 3.4 Databestand 8
  - 4. Steekproeftrekking ODiN 2019 12**
    - 4.1 Realisatie steekproeftrekking in 2019 13
  - 5. Veldwerk ODiN 2019 14**
    - 5.1 Realisatie veldwerk in 2019 16
  - 6. Verwerkingsproces ODiN 2019 17**
    - 6.1 Realisatie verwerkingsproces in 2019 19
- Bijlage A Gebruik van ODiN-data 20
- Bijlage B Meerwerkgebieden ODiN 2019 24
- Bijlage C Weegmodel ODiN 2019 27
- Bijlage D Kerntabellen 37
- Bijlage E Marges kerntabellen 41

# 1. Inleiding

Dit document geeft een globale beschrijving van de uitvoering van het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) in 2019.

## 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de belangrijkste kenmerken van het ODiN (het doel, de structuur, de verschillende fasen van het onderzoek en de mogelijkheid van meer- en maatwerk) beschreven. De belangrijkste verschillen tussen ODiN 2019 ten opzichte van ODiN 2018 staan vermeld in hoofdstuk 3.<sup>1)</sup> De hoofdstukken 4 tot en met 6 beschrijven respectievelijk de steekproeftrekking, het veldwerk en het verwerkingsproces van het onderzoek.

In bijlage A wordt een aantal zaken toegelicht die van belang zijn bij het gebruik van het ODiN-databestand en de interpretatie van de resultaten. Bijlage B bevat de deelgebieden van het meerwerk en bijlage C het weegmodel. Enkele kerncijfers op basis van ODiN 2019 zijn te vinden in bijlage D. Marges behorende bij de randtotalen van de gepresenteerde kerncijfers staan in bijlage E. Meer gedetailleerde resultaten worden gepubliceerd op StatLine, de elektronische databank van het CBS

## 1.2 Meer informatie

De databestanden van ODiN en OViN kunnen rechtstreeks gedownload worden via DANS (Data Archiving and Networked Services):  
<http://easy.dans.knaw.nl>

Voor het uitvoeren van uitgebreide analyses, eventueel met gebruik van andere data van het CBS, kan informatie gevonden worden op:  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/maatwerk-en-microdata/microdata-zelf-onderzoek-doen>

Voor publicaties over het thema verkeer en vervoer, waaronder ODiN-cijfers, kunt u de internetsite van het CBS raadplegen:  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-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](mailto:infoservice@cbs.nl)

<sup>1)</sup> Voor verschillen tussen ODiN en OViN wordt verwezen naar de onderzoeksbeschrijving van ODiN 2018.

## 2. Onderweg in Nederland (ODiN)

Sinds 1978 onderzoekt het CBS de 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. De naam van het onderzoek veranderde toen in Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Met ingang van 2010 kwam de uitvoering van het mobiliteitsonderzoek weer terug bij het CBS, als Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Het laatste onderzoeksjaar waarvoor op de OVIN-werkwijze het mobiliteitsonderzoek is uitgevoerd is 2017. Met ingang van 2018 is het onderzoek gewijzigd en gaat het verder onder de naam Onderweg in Nederland, kortweg ODiN.

### 2.1 Doel van het onderzoek

Het doel van het ODiN is om bruikbare informatie te leveren over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking ten behoeve van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, andere beleids- en onderzoeksinstanties en de maatschappij. De informatie wordt onder andere gebruikt bij het ontwikkelen en toetsen van het verkeer- en vervoerbeleid in Nederland.

Het ODiN bestaat uit een basisonderzoek op landelijk niveau en eventuele verdichtingen of aanvullende onderzoeken. Het basisonderzoek is een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland dat dagelijks plaatsvindt. Aan de respondenten wordt gevraagd om voor één bepaalde dag van het jaar op te geven waar ze die dag naartoe zijn gegaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoe lang het duurde om er te komen. Daarnaast zijn er vragen naar andere relevante zaken zoals (elektrische) fietsbezit, gemiddeld gebruik van vervoermiddelen en vragen over onderwijs en maatschappelijke positie. Aanvullend worden gegevens, bijvoorbeeld voertuig- en rijbewijsbezit, gekoppeld uit registers.

Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen, ook tijdens vakantie, door inwoners van Nederland op Nederlands grondgebied.

### 2.2 Onderzoeksprocessen

Het onderzoek wordt in drie hoofdfases uitgevoerd, te weten:

1. Steekproeftrekking
2. Veldwerk
3. Verwerking

Tijdens de steekproeftrekking wordt bepaald welke personen een uitnodiging ontvangen om mee te doen aan het onderzoek. Ook wordt dan aan elke steekproefpersoon een weekdag toegekend waarover deze persoon zijn of haar gegevens dient in te vullen. Na de steekproeftrekking volgt het veldwerk. Dit omvat het samenstellen en verzenden van het enquêtemateriaal en het verzamelen van de respons. De verzamelde gegevens worden gecodeerd en opgenomen in een veldwerkbestand. De data in het veldwerkbestand wordt gecontroleerd, aangevuld en bewerkt in het verwerkingsproces. De weging is een belangrijk onderdeel van de verwerking. Daarbij worden de weegfactoren bepaald om de gegevens zo representatief mogelijk te maken voor de hele Nederlandse bevolking. De weegfactoren worden gekoppeld aan het bestand waarna analyses met gewogen resultaten uitgevoerd kunnen worden. In de hoofdstukken 4 tot en met 6 worden de fases nader toegelicht.

## 2.3 Meer- en maatwerk

Het ODIN basisonderzoek levert op nationaal niveau informatie over het verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder. ODIN-gebruikers kunnen echter behoefte hebben aan aanvullende informatie. Aanvullende informatiebehoefte op aanvraag 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 (verbredende of verdiepende) 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 Arnhem-Nijmegen. Wanneer in zo'n regio meer respondenten voor het ODIN worden benaderd, kan verdiepend onderzoek op regionaal niveau wél plaatsvinden. Deze extra respondenten krijgen dezelfde vragen als in het basisonderzoek. De responsen van de meerwerkrespondenten worden altijd samen gewogen met die van het basisonderzoek en ook samen met de landelijke responsen geleverd in één databestand.

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. Maatwerk kan eventueel op regionaal niveau worden uitgevoerd. In dat geval spreken we van 'regionaal maatwerk'.

Wanneer gebruikers behoefte hebben aan meer- of maatwerk, of een combinatie van beide, kunnen zij daarvoor een verzoek indienen bij het CBS. Daarbij gelden een aantal criteria, waaronder:

- De kwaliteit van het ODIN-basisonderzoek mag niet worden beïnvloed door het meer- of maatwerk.

- De opdrachtgever van een verzoek om meer- of maatwerk stemt ermee in dat de meerwerkresponsen onderdeel gaan uitmaken van het databestand en in die zin openbaar worden gemaakt.

## 2.4 Uitgevoerd meer- en maatwerk in 2019

In 2019 waren er twee meerwerkonderzoeken. Evenals in 2018 is in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam in de Metropoolregio Amsterdam plus de gemeenten Dronten en Zeewolde het meerwerk Noordvleugel uitgevoerd. Daarnaast is in 2019 voor het eerst een meerwerk uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in de gelijknamige regio. In bijlage B tabel worden de deelregio's en gemeenten van de meerwerkgebieden gepresenteerd.

# 3. Verschillen tussen ODiN 2019 en ODiN 2018

Het onderzoek ODiN is in 2019 grotendeels op dezelfde wijze uitgevoerd als in 2018. Er is een aantal verschillen en deze worden in dit hoofdstuk toegelicht.

## 3.1 Steekproeftrekking

In deze paragraaf staan de wijzigingen in de steekproeftrekking ten opzichte van ODiN 2018 beschreven.

### Groepen op basis van achtergrondkenmerken

Voor het steekproefontwerp van ODiN 2019 is data van ODiN 2018 geanalyseerd om te bekijken of de stratificatie van de steekproeftrekking verbeterd kon worden. Hieruit kwam naar voren dat het verstandig was de categorie 'Nederlandse of westerse achtergrond' te splitsen in twee aparte categorieën. Daarmee wordt de doelpopulatie op basis van achtergrondkenmerken in 2019 opgesplitst in 3 x 10 groepen (in plaats van 2 x 10 zoals bij ODiN 2018). Deze groepen worden evenals in 2018 gegroepeerd in 5 strata.

### Nieuw meerwerk

Ten behoeve van het meerwerk MRDH is bij ODiN 2019 een steekproeftrekking toegevoegd ten opzichte van ODiN 2018. Daarbij is het meerwerkgebied MRDH vanwege de responswensen verdeeld in 16 deelregio's.

## 3.2 Vragenlijst

In deze paragraaf staan de relevante wijzigingen in de vragenlijst ten opzichte van ODIN 2018 beschreven.

### **Uitvraag werkgerelateerde doelen**

Bij het ontwerp van de vragenlijst ten behoeve van 2018 is over het hoofd gezien dat voor werkgerelateerde verplaatsingen (verplaatsingen met een van de doelen 'Werken', 'Zakelijk' of 'Beroepsmatig'; variabele Doel is 2, 3 of 4) die direct volgen op een eerste werkgerelateerde verplaatsing, opnieuw het type werk en de aard van de werkzaamheden uitgevraagd moet worden. Bij serieverplaatsingen (een reeks opeenvolgende werkgerelateerde verplaatsingen die als één geheel in het bestand is opgenomen) gebeurde dat wel goed, maar dus niet bij opeenvolgende reguliere werkgerelateerde verplaatsingen. In 2019 is deze fout in de vragenlijst hersteld. Daarmee kan het doel van reguliere werkgerelateerde verplaatsingen die volgen op een eerste werkgerelateerde verplaatsing exacter bepaald worden dan in 2018. Dit heeft tot gevolg dat in ODIN 2018 de tweede en derde werkgerelateerde verplaatsingen (variabele VolgWerk is 3, 5 of 6) vrijwel uitsluitend de doelen 'Van en naar het werk' en, in mindere mate, het doel 'Zakelijk' toegekend kregen. Ongewogen was de verdeling bij ODIN 2018 circa 85 procent en 15 procent. Nu in ODIN 2019 deze fout hersteld is en het doel van een volgende reguliere werkgerelateerde verplaatsing exacter bepaald kan worden, is de onderlinge verhouding tussen de werkgerelateerde doelen van opvolgende tweede en derde werkgerelateerde verplaatsingen uiteraard gewijzigd. In ODIN 2019 is de ongewogen verdeling van de werkgerelateerde doelen 'Werken', 'Zakelijk' of 'Beroepsmatig' bij die selectie respectievelijk circa 25, 35 en 40 procent.

## 3.3 Verwerkingsproces

In deze paragraaf staan de wijzigingen in het verwerkingsproces (inclusief de weging) ten opzichte van ODIN 2018 beschreven. In het proces zijn uiteraard wijzigingen doorgevoerd die vrijwel jaarlijks optreden zoals van jaartallen, gewijzigde regionale indelingen (waaronder gemeentelijke herindelingen), mutaties in treinstations en spoorwegverbindingen en dergelijke. Ook wijzigingen in de steekproeftrekking, de vragenlijst en het databestand hebben daar waar nodig geleid tot aanpassingen van het verwerkingsproces. Deze zijn alleen in onderstaande paragraaf uitgewerkt indien de aard van de wijzigingen niet evident is.

### **Bouwjaar leaseauto**

Gedurende het eerste deel van het onderzoeksjaar werd het jaartal 2019 niet aan de respondent gepresenteerd als antwoord op de vraag naar het bouwjaar van de leaseauto (zie ook paragraaf 5.1). Indien de respondent in die periode bij het bouwjaar voor 'weet niet' heeft gekozen is op basis van de verdeling van de responsen van ODIN 2018 aangaand het bouwjaar van leaseauto's een bouwjaar geïmputeerd.

### **Motief bij laatste verplaatsing naar (t)weede thuis**

In de vragenlijst van ODIN wordt bij de vertrek- en aankomstlocatie voor het eerst onderscheid gemaakt tussen het officiële woonadres van een persoon en een eventueel tweede (t)huisadres. Dit verbetert de kwaliteit van de respons bij bijvoorbeeld kinderen

van gescheiden ouders, studenten die (net) op kamers wonen en mensen met een vakantiewoning/tweede huis. Bij de eerste versie van ODiN 2018 is deze informatie ook gebruikt om bij de laatste verplaatsing van de dag naar zo'n tweede (t)huis het motief 'Visite/logeren' toe te kennen.<sup>2)</sup> Dit is dus anders dan bij OViN c.q. in het geval dat de respondent 'Naar huis' opgeeft, want dan wordt voor de afleiding van het motief namelijk in alle gevallen gekeken naar het doel van de voorgaande verplaatsing.<sup>3)</sup> Voor ODiN 2019 is besloten weer terug te vallen op de werkwijze zoals bij OViN. Dat betekent dat voor de cijfers van ODiN 2019 in dit document gewerkt is met de afhandeling bij laatste verplaatsingen naar een tweede (t)huis zoals bij tussentijdse verplaatsingen naar huis en dus ook zoals in OViN bij een laatste verplaatsing met het doel 'Naar huis'. De cijfers van ODiN 2018 in deze rapportage zijn nog gebaseerd op de gewijzigde afleiding ten opzichte van OViN. Door dit verschil is bij ODiN 2019 een daling in de resultaten voor het motief 'Visite/logeren' te verwachten ten opzichte van ODiN 2018.

### **Maatschappelijke participatie**

De afleiding van de maatschappelijke participatie is in ODiN 2018 in eerste instantie niet goed gegaan.<sup>4)</sup> De personen jonger dan 15 jaar zijn toen onterecht toegekend aan 'Eigen huishouding' in plaats van aan 'Scholier/student'. Daarnaast zijn de personen met enkel 0 tot 12 uur betaald werk onterecht toegekend aan 'Onbekend' in plaats van aan 'Overig'. Deze correctie is bij de eerste publicatie van de StatLine-tabellen van ODiN 2018 reeds doorgevoerd. Dit in tegenstelling tot de inhoud van het bestand en de eindrapportage van ODiN 2018 die in eerste instantie (via DANS-easy) zijn gepubliceerd.

### **Weging - voorweging**

Het model van de voorweging heeft dezelfde opzet als in 2018, maar is iets gedetailleerder met name vanwege de toevoeging van het meerwerk MRDH. De uitbreiding van de doelgroepindeling in de steekproef is ook doorgevoerd in de voorweging. Daarnaast zijn de aanpassingen in de steekproefuitzet gedurende 2019 verwerkt in de voorweging.

### **Weging - eindweging**

De eindweging kent ook dezelfde opzet als in 2018. De enige aanpassing ten opzichte van het weegmodel van ODiN 2018 is dat de regionale variabelen nu rekening houden met de indeling van het meerwerkgebied van de MRDH. Hiervoor is er extra detail aangebracht in deze variabelen, waardoor de weegvariabelen Regio34 en Regio29 van ODiN 2018 zijn hernoemd naar Regio45 en Regio40. Overigens was in 2018 al voorgesorteerd op het meerwerk MRDH door 5 gebieden binnen de metropoolregio in de weging van ODiN 2018 te onderscheiden. Het aantal onderscheiden regio's voor de MRDH is in de weging gestegen naar 16.

## **3.4 Databestand**

In deze paragraaf staan de belangrijkste wijzigingen in de codering en labels van het databestand ten opzichte van ODiN 2018 beschreven. Niet alle wijzigingen zijn beschreven:

<sup>2)</sup> De eerste versie van 2018 betreft de producten van ODiN 2018 die in december 2019 zijn opgeleverd.

<sup>3)</sup> Indien de respondent bijvoorbeeld van de winkel naar huis gaat, dan is het doel van de verplaatsing 'naar huis' en wordt het motief van de verplaatsing 'winkelen/boodschappen doen'.

<sup>4)</sup> Het zijn de producten van ODiN 2018 die in december 2019 zijn opgeleverd waarin dit verschil aanwezig is.



jaarlijkse wijzigingen in verband met het nieuwe kalenderjaar, gemeentelijke herindelingen en wijzigingen in treinstations zijn hieronder bijvoorbeeld niet opgenomen. Alle wijzigingen zijn uiteraard ook doorgevoerd in het codeboek.

### **Nieuw meerwerk**

In verband met het nieuwe meerwerk in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een aantal variabelen in het bestand gewijzigd en toegevoegd. Deze worden hieronder genoemd.

#### *Variabele Steekproef*

De variabele Steekproef (Steekproefindicator) is uitgebreid met code 6 met het label 'Steekproef MRDH'.

#### *Variabele MRDH*

De variabele MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) is toegevoegd aan het bestand. Deze variabele heeft de onderstaande indeling:

1. Den Haag Centrum
2. Den Haag Zuidwest
3. Den Haag Noordwest
4. Den Haag Oost
5. Haaglanden Zuidwest
6. Haaglanden Zuid
7. Haaglanden Oost
8. Haaglanden Noord
9. Rotterdam Noord - zuid
10. Rotterdam Noord - noordoost
11. Rotterdam Noord - noordwest
12. Rotterdam Zuid
13. Rijnmond Noordwest
14. Rijnmond Noord/Noordoost
15. Rozenburg en Voorne Putten
16. Rijnmond Zuid/Zuidoost
17. Rest Zuid-Holland
18. Rest Nederland

#### *Variabelen VertMRDH en AankMRDH*

Aan het bestand zijn de variabelen VertMRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag vertrekpunt) en AankMRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag aankomstpunt) toegevoegd. Bij beide variabelen is de basis van de indeling opgebouwd conform de indeling van de variabele MRDH. Deze is aangevuld met de 'standaardcodes' die behoren bij reeds bestaande Vert- en Aank-variabelen, zoals die van VertMRA en AankMRA.

### **Grensinformatie**

Het bestand dat sinds jaar en dag voor het mobiliteitsonderzoek wordt gepubliceerd, is in de loop der jaren enkele keren gewijzigd. Alle versies hebben gemeen dat het niet altijd eenvoudig is alle relaties tussen de variabelen en de vulling van die variabelen goed te doorgronden. Wie weet er bijvoorbeeld dat het in het OViN-bestand gepresenteerde aankomstlocatie niet altijd de aankomstlocatie van de verplaatsing is? Dit is namelijk het

geval bij een grensoverschrijdende verplaatsing van Nederland naar het buitenland. De aankomstpostcode (maar ook de aankomstgemeente, -provincie en dergelijke) heeft dan betrekking op de locatie van de grensovergang op Nederlands grondgebied en niet op de daadwerkelijke bestemming die in het buitenland ligt. De nietsvermoedende analist werkt dan dus met een aankomstlocatie die niet de echte eindlocatie is. Voor sommige analyses kan dat een vertekend resultaat opleveren. Uiteraard geldt dezelfde soort logica voor de gegevens van de vertreklocatie in het OViN-bestand indien de grensoverschrijdende verplaatsing in het buitenland begint en in Nederland eindigt.

Bij de start van ODIN in 2018 is getracht deze mogelijke misinterpretatie weg te nemen.<sup>5)</sup> Daarbij is de keuze gemaakt om de regionale aankomst- en vertrekvariabelen op missing te zetten indien het gaat om grenslocaties bij grensoverschrijdende verplaatsingen. Dit betekent dat voor een deel van de analyses misinterpretaties inderdaad worden voorkomen, maar dat voor een deel van de onderzoekers mogelijk interessante informatie ontbreekt. Een ander nadeel van deze werkwijze is dat missing ook al gebruikt wordt bij respondenten zonder verplaatsing en bij onbekende postcodes in Nederland, waardoor ook misverstanden kunnen ontstaan. Vanwege deze nadelen van de gekozen oplossing in ODIN 2018 is er ten behoeve van het ODIN 2019 nogmaals gekeken naar een oplossing die uitkomst biedt voor een breder scala aan analyses. Deze oplossing in het databestand van ODIN 2019 bestaat uit het toevoegen van drie nieuwe variabelen (PCG, PCGem en PCBLG) met informatie over de grensovergang en het toevoegen van een aantal codes aan bestaande variabelen. Hieronder worden de wijzigingen ten gevolge van deze oplossing beschreven.

#### *Nieuwe variabele PCG*

Er is een variabele toegevoegd met de naam PCG en het label 'Nederlandse postcode grensovergang'. Deze bevat de postcode aan de Nederlandse kant van de grensovergang. Indien de grensovergang onbekend is, dan heeft de postcode de waarde 0000 (Grenspostcode in Nederland onbekend). Indien de verplaatsing geen grensoverschrijdende verplaatsing is, dan heeft de variabele PCG de waarde 0 met het label 'Geen grensovergang'. Alleen indien de respondent geen verplaatsingen heeft is de variabele PCG leeg.

#### *Nieuwe variabele GemG*

De nieuwe variabele GemG met het label 'Nederlandse gemeente grensovergang' bevat de gemeente aan de Nederlandse kant van de grensovergang. Indien de grensovergang onbekend is, dan heeft de waarde 9999 (Grensgemeente in Nederland onbekend). Indien de verplaatsing geen grensoverschrijdende verplaatsing is, dan heeft de variabele GemG de waarde 0 met het label 'Geen grensovergang'. Alleen indien de respondent geen verplaatsingen heeft is de variabele GemG missing.

#### *Nieuwe variabele PCBLG*

De derde nieuwe variabele is PCBLG met het label 'Buitenlandse postcode grensovergang'. Deze variabele bevat de postcode aan de Duitse of Belgische kant van de grensovergang. Indien de waarde uit vier posities bestaat, dan betreft het een Belgische postcode. Bij vijf posities betreft het een Duits postcode. Indien de grensovergang onbekend is, dan heeft

<sup>5)</sup> Het betreft het bestand van ODIN 2018 dat in december 2019 is opgeleverd.

de postcode de waarde 00000 (Grenspostcode in buitenland onbekend). Indien de verplaatsing geen grensoverschrijdende verplaatsing is, dan heeft de variabele PCBLG de waarde 0 met het label 'Geen grensovergang'. Alleen indien de respondent geen verplaatsingen heeft is de variabele PCBLG leeg.

#### *Vert- en Aank-variabelen*

Nu informatie over de grensovergang voorbehouden is aan de variabelen PCG, PCGem en PCBLG kan de informatie in de Vert- en Aank-variabelen zich toespitsen op de daadwerkelijke vertrek- en aankomstlocatie van de verplaatsing. Dit betekent voor de Vert-variabelen VertPC, VertPCBL, VertGem, VertProv, VertCorop, VertMRA, VertMRDH en hun Aank-equivalenten dat deze alleen nog maar een specifieke vulling hebben indien het een daadwerkelijke vertrek- of aankomstlocatie betreft. Ze zijn dus niet meer met een specifieke waarde (postcode of gemeentecode bijvoorbeeld) van een grensovergang gevuld. Voor al deze variabelen, behalve voor VertPCBL en AankPCBL, geldt dat een code 0 is toegevoegd met het label 'Geen vertrekpunt in Nederland' of 'Geen aankomstpunt in Nederland'. Ook is voor de variabelen VertGem, VertProv, VertCorop, VertMRA, VertMRDH en hun Aank-equivalenten een code 9, 99 of 9999 met het label 'Onbekend' toegevoegd. Dit wordt gebruikt bij een onbekende VertPC (of AankPC) of indien het proces op basis van de wel aanwezige postcode geen regio kon afleiden. Verder geldt voortaan voor alle Vert-variabelen VertGeb, VertPC, VertPCBL, VertGem, VertProv, VertCorop, VertMRA, VertMRDH en hun Aank-equivalenten dat missing (of leeg) alleen nog maar voorkomt indien de respondent geen verplaatsingen heeft.

#### **Fq-variabelen**

Bij de variabelen over de frequentie van het gebruik van vervoermiddelen (de variabelen waarvan de naam met Fq begint) is code 6 met het label 'Onbekend' verwijderd. Deze waarde kan namelijk niet voorkomen, omdat de respondent verplicht is een specifiek antwoord te kiezen.

#### **Variabele FqAutoB**

Voor de variabele FqAutoB (Frequentie gebruik auto als bestuurder) geldt vanwege bovenstaande dat code 7 code 6 is geworden. Daarnaast is het behorende foutieve label 'Niet van toepassing; OP jonger dan 16 jaar' gewijzigd in 'Niet van toepassing; OP jonger dan 17 jaar'.

#### **Variabelen HHBezitVm en OPBezitVM**

De variabelen HHBezitVm en OPBezitVM zijn variabelen die zijn afgeleid op basis van variabelen over het bezit van voertuigen van het huishouden en van de respondent. Deels komt deze informatie uit de vragenlijst en deels uit registers. Het label 'Geen vervoermiddelen' behorende bij code 0 dekt bij beide variabelen niet goed de lading. Daarom is het label van deze variabele aangepast naar 'Geen van de genoemde vervoermiddelen'.

## 4. Steekproeftrekking ODiN 2019

De steekproef van ODiN is een personensteekproef. De doelpopulatie van ODiN bestaat uit alle in Nederland woonachtige personen in particuliere huishoudens met een leeftijd van 6 jaar en ouder. De basis voor de steekproeftrekking is de Basisregistratie Personen (BRP). Steekproefpersonen waarvan geconstateerd wordt dat ze behoren tot de institutionele bevolking, (bewoners van inrichtingen, instellingen en tehuizen (IIT)), worden niet benaderd.

In 2019 heeft het CBS zowel het basisonderzoek op landelijk niveau als het meerwerk Noordvleugel en het meerwerk MRDH uitgevoerd.

Voor het basisonderzoek worden iedere maand twee personensteekproeven getrokken: een steekproef voor het evenredig deel en een steekproef voor het aanvullend deel. De steekproeven voor het evenredig deel worden getrokken uit het steekproefkader dat is afgeleid uit de BRP en wordt gebruikt voor alle personensteekproeven van het CBS. De steekproeven voor het aanvullend deel en voor het meerwerk worden getrokken uit een schaduwkader<sup>6)</sup>. Ook het schaduwkader is afgeleid uit de BRP. Zowel het reguliere kader als het schaduwkader bevatten ongeveer zeven procent van de in de BRP ingeschreven Nederlandse bevolking. Er is geen overlap tussen deze kaders. Voor het meerwerk Noordvleugel worden iedere maand tien personensteekproeven getrokken: één steekproef voor elke deelregio van het meerwerkgebied. Voor het meerwerk MRDH geldt dezelfde werkwijze en gaat het om zestien personensteekproeven per maand.

De steekproeven zijn getrokken volgens een gestratificeerd tweetrapsmodel. In de eerste trap zijn per coropgebied systematisch (deel)gemeenten geselecteerd met kansen evenredig aan hun inwoneraantallen, waarbij tevens voor elke geselecteerde (deel)gemeente het aantal te trekken personen is bepaald. De tweede trap is een enkelvoudig aselechte steekproef van personen in de geselecteerde (deel)gemeenten, met omvangen per deelgemeente zoals vastgesteld in de eerste trap.

In de uitzet voor het aanvullend deel van het basisonderzoek en de beide meerwerkonderzoeken zijn moeilijk responderende groepen oververtegenwoordigd. Hiervoor is de geoperationaliseerde doelpopulatie opgedeeld in vijf strata, gebaseerd op leeftijd, herkomst en inkomen. Leeftijd is verdeeld in vijf categorieën: 6-17 jaar, 18-34 jaar, 35-54 jaar, 55-74 jaar en 75+. Herkomst wordt verdeeld in drie categorieën: personen met een niet-westerse achtergrond, personen met een westerse achtergrond en personen met een Nederlandse achtergrond. Personen waarvan de herkomst onbekend is worden ingedeeld bij de eerstgenoemde categorie. Voor inkomen wordt het gestandaardiseerd huishoudinkomen gebruikt en ook dit kenmerk wordt in twee categorieën verdeeld: lage inkomens (de laagste vier decielen en onbekenden) en hoge inkomens (de hoogste zes

<sup>6)</sup> Uit het reguliere kader mogen alleen aselechte steekproeven getrokken worden (het niet getrokken deel van het kader moet altijd aselechte steekproeven uit het reguliere kader getrokken worden (en deze steekproeven vervolgens mogelijk selectief uitgedund worden), raakt dit kader uitgeput voordat alle steekproeven eruit getrokken zijn die eruit getrokken moeten worden.

decielen). Met deze categorieën leidt uitkruising van leeftijd, herkomst en inkomen tot  $5 \times 3 \times 2 = 30$  groepen. Deze groepen zijn zodanig in vijf strata ingedikt dat responspercentages van groepen in hetzelfde stratum bij het basisonderzoek vergelijkbaar zijn en responspercentages van groepen in verschillende strata bij het basisonderzoek duidelijk anders zijn. In tabel 4.1 worden de vijf strata in vijf verschillende kleuren weergegeven.

#### 4.1 De vijf strata in de steekproeftrekking

Lage inkomens	4	2	2	3	1	Nederlandse achtergrond
	3	1	1	1	1	Niet-westerse achtergrond
	3	1	2	2	1	Westerse achtergrond
Hoge inkomens	5	3	4	5	3	Nederlandse achtergrond
	4	1	2	2	2	Niet-westerse achtergrond
	5	2	3	5	4	Westerse achtergrond
	6 t/m 17 jaar	18 t/m 34 jaar	35 t/m 54 jaar	55 t/m 74 jaar	> 75 jaar	

Bij de steekproeftrekking worden meer personen getrokken dan uiteindelijk worden uitgezet. Dit wordt gedaan om te compenseren voor uitval bij de screening. Deze uitval betreft personen van wie het adres gedurende de afgelopen twaalf maanden al eerder in een CBS-steekproef voorkwam, personen van wie het adres behoort tot de adressen van de institutionele bevolking en personen van wie geen bruikbaar adres wordt verkregen bij de BRP. Indien meerdere personen woonachtig op hetzelfde adres getrokken worden, blijft na screening maximaal één persoon woonachtig op dit adres over. Na de screening volgt nog een uitdunning. Daarbij wordt het aantal steekproefpersonen beperkt tot de omvang van de uit te zetten steekproefporties. Het resultaat na screening en uitdunning van de initiële steekproeftrekking is de uitzet.

Bij ODin wordt vervolgens aan iedere persoon in de uitzet een bepaalde dag van de week toegekend. Dit is de dag waarover de respondent in het veldwerk gevraagd wordt te responderen.

Een onderzoeksjaar bestaat uit 52 weekuitzetporties. Zo'n portie wordt gemaakt uit één of twee maandtrekkingen.

#### 4.1 Realisatie steekproeftrekking in 2019

De steekproeftrekking voor het basisonderzoek is er in ODin 2019 op gericht minimaal 45 000 bruikbare responsen te bewerkstelligen. Bij de steekproeftrekking voor het meerwerk Noordvleugel is de responseis van 2 000 maatgevend en bij het meerwerk MRDH betreft het 5 529 responsen.

Gedurende het gehele onderzoeksjaar wordt gemonitord of de responsaantallen aan de verwachtingen voldoen. Zodoende kan ingeschat worden of aan de responseisen voldaan wordt. Dit heeft ertoe geleid dat er gedurende 2019 tweemaal is ingegrepen met een

steekproefverhoging om de beoogde responsaantallen te kunnen behalen. Bij de eerste keer is met ingang van weekportie 27 een steekproefvergroting doorgevoerd voor de landelijke steekproef en de beide meerwerksteekproeven. De tweede keer betrof het enkel een vergroting voor de landelijke steekproef met ingang van weekportie 44. In de weging is rekening gehouden met deze wijzigingen in de steekproeftrekking. De cijfers in deze paragraaf bevatten ook de effecten van deze wijzigingen.

Voor het evenredige deel van de steekproef voor het basisonderzoek zijn initieel ten behoeve van ODiN 2019 109 286 personen getrokken. Na screening en uitdunning was de uitzet 100 914 personen groot. Voor het aanvullende deel van het basisonderzoek werden initieel 229 063 personen getrokken. Na screening en uitdunning resteerde hier een uitzet van 64 871. Het evenredige deel werd uit het reguliere kader voor het jaar 2019 getrokken, terwijl het aanvullende deel en de steekproeven voor het meerwerk afkomstig waren uit een schaduwkader. Voor het meerwerk Noordvleugel werden initieel 17 850 personen getrokken en voor het meerwerk MRDH 52 429 personen. De uitzet hiervan bedroeg na screening en uitdunning 8 402, respectievelijk 27 379 steekproefpersonen.

## 5. Veldwerk ODiN 2019

Het veldwerk bestaat uit het opstellen, verspreiden en verzamelen van enquêtemateriaal. Het ODiN (basionderzoek en meerwerk) wordt waargenomen met behulp van internetwaarneming waarvoor steekproefpersonen per brief worden uitgenodigd.

### Brieven en folders

Iedere persoon die in de ODiN-steekproef is gevallen, ontvangt een aanschrijfbrief met daarin het verzoek om deel te nemen aan het onderzoek. In de aanschrijfbrief wordt vermeld dat het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij het CBS de verzamelde gegevens aanvult met enkele reeds bij het CBS aanwezige achtergrondkenmerken. In de brief wordt ingegaan op het doel van het onderzoek, de samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wordt de, in de steekproeftrekking, toegewezen dag van de week (invuldag) vermeld. In de brief wordt ook aangegeven dat deelnemers aan het onderzoek kans maken op een iPad en dat responsinformatie wordt samengevoegd met informatie uit andere bronnen. Bij de aanschrijfbrief wordt voor personen met een niet-westerse migratieachtergrond een folder bijgevoegd die specifiek is samengesteld voor ODiN.

Twee weken na de aanschrijfbrief wordt aan steekproefpersonen een eerste rappelbrief verstuurd met daarin opnieuw het verzoek om deel te nemen aan het onderzoek. De invuldag blijft gelijk aan de oorspronkelijk toegekende invuldag. Deze brief wordt alleen verstuurd aan steekproefpersonen waarvan geen respons is ontvangen en die niet bij het CBS hebben aangegeven niet te willen of kunnen deelnemen aan het onderzoek.

Vier weken na de aanschrijfbrief wordt aan steekproefpersonen een tweede rappelbrief verstuurd met opnieuw het verzoek om deel te nemen aan het onderzoek. De invuldag blijft gelijk aan de oorspronkelijk toegekende invuldag. Ook deze brief wordt alleen

verstuurd aan steekproefpersonen waarvan nog geen respons is ontvangen via internet en die niet hebben aangegeven niet te willen of kunnen deelnemen aan het onderzoek. In de brief staat een uiterste datum tot wanneer de vragenlijst kan worden ingevuld.

Voor de uitvoering van de benaderstrategie worden dus drie typen brieven gehanteerd: een anschrijfbrief, een eerste rappel- en een tweede rappelbrief. Voor het invullen van vragenlijsten door kinderen wordt door het CBS de volgende standaard werkwijze gehanteerd:

- voor kinderen in de leeftijd van 6 tot en met 12 jaar wordt de vragenlijst door de ouders/verzorgers ingevuld;
  - voor kinderen in de leeftijd van 12 tot en met 15 jaar wordt aan de ouders/verzorgers gevraagd of het kind de vragenlijst zelf mag invullen. Indien dit niet het geval is mag de vragenlijst door de ouders/verzorgers worden ingevuld;
  - kinderen in de leeftijd van 16 jaar of ouder vullen zelf de vragenlijst in.
- Er zijn dus afzonderlijke brieven voor alle drie de leeftijdscategorieën.

De uitzet is verdeeld in weekporties en de brieven worden wekelijks verstuurd. Steekproefpersonen ontvangen op vrijdag in week t de anschrijfbrief. Respons naar aanleiding van de anschrijfbrief, kan dan betrekking hebben op week t-2 t/m week t+2. Respons naar aanleiding van de eerste rappelbrief, kan betrekking hebben op week t t/m week t+4. Tenslotte kan respons naar aanleiding van de tweede rappelbrief, betrekking hebben op week t+2 t/m week t+7. Elke weekportie wordt afgesloten op de toegewezen invuldag in week t+7. De doorlooptijd van de internetwaarneming is hiermee voor alle weekporties gelijk, namelijk 45 dagen.

### **Website**

Op de website van het CBS is ook een onderzoekspagina aanwezig ([www.cbs.nl/onderweg](http://www.cbs.nl/onderweg)) die is gericht op de doelpopulatie. Deze pagina is onder andere gericht op het informeren en enthousiasmeren van de respondent. De site bevat ook de voorlichtingsvideo 'Onderweg in Nederland'. De site beoogt respons-bevorderend te werken.

### **Vragenlijst**

Voor ODiN wordt een elektronische vragenlijst gebruikt voor de internetwaarneming. In de vragenlijst is de uitvraag van huishoudinformatie, persoonsinformatie, verplaatsingen en ritten gecombineerd. De personen die responderen worden geworven voor deelname aan vervolgonderzoeken. In de brieven wordt vermeld welke invuldag de respondent is toegekend. Ook wordt aangegeven dat de respondent in de vragenlijst kan kiezen over welke invuldag hij/zij de vragen wil beantwoorden. De vragenlijst laat altijd de twee meest recente invuldagen zien. Is de invuldag bijvoorbeeld een zondag, dan staan in de vragenlijst altijd de datums van de twee meest recente zondagen gepresenteerd, aangepast aan de dag en datum waarop de respondent inlogt en gaat invullen. Daarbij geldt dat ook de inlogdatum de meest recente datum kan zijn. In de vragenlijst van ODiN wordt de respondent dagboeksgewijs aan de hand genomen om de dag door te nemen (place-based). Waar is de respondent geweest, hoe laat kwam hij daar aan, wat deed hij daar, hoe laat vertrok hij weer en welke vervoermiddelen zijn daar vervolgens voor gebruikt. Globaal gezien is er sprake van 5 blokken in de vragenlijst:

Opening (controle persoonsgegevens en selectie van de invuldag en bijbehorende datum);

Locatie uitvraag (tijdstippen, adressen en activiteiten);

Ritten uitvraag (tabel met vervoermiddelen, tijdstippen en afstanden en doorvragen over trein en autoverplaatsingen);  
Vragen over bezit E-fiets, bezit auto, gemiddeld gebruik van vervoermiddelen en vragen over onderwijs en maatschappelijke positie;  
Vragen en informatie met betrekking tot de verloting van de incentive (iPad).

De vragenlijst is niet geschikt om via een smartphone device te kunnen waarnemen, vanwege het gebruik van een index-functie (dagboekje) en (complexe) tabellen. Daarom is in de vragenlijst een smartphone blokkade toegevoegd. In de brieven wordt dit ook medegedeeld. Mocht een respondent toch inloggen op een smartphone of op een tablet in de portretmodus (verticale stand), dan verschijnt er een melding dat de vragenlijst niet werkt op een smartphone of in de portretmodus van een tablet en dat de respondent of de vragenlijst moet invullen op een computer of tablet, dan wel het tablet een kwartslag moet draaien naar landschapsmodus.

## 5.1 Realisatie veldwerk in 2019

In de loop van het onderzoeksjaar zijn verbeteringen in de vragenlijst doorgevoerd vanwege een drietal onbedoelde fouten die geconstateerd werden:

- Met ingang van weekportie 4 is een gewijzigde versie van de vragenlijst in productie gegaan waardoor vanaf dat moment de vraag over de soort gebruikte auto ook weer gesteld wordt aan autopassagiers. Dit was onbedoeld gewijzigd in de eerste versie van 2019 ten opzichte van 2018.
- Met ingang van weekportie 7 een gewijzigde versie van de vragenlijst in productie gegaan waardoor vanaf dat moment de niet van toepassing zijnde antwoordcategorie 4 (Rondje) bij de vraag over de soort locatie niet meer gekozen kon worden bij de eerste locatie. Ook dit was onbedoeld gewijzigd in de eerste versie van de vragenlijst van ODIN 2019 ten opzichte van 2018.
- Met ingang van weekportie 34 is een gewijzigde versie van de vragenlijst in productie gegaan waardoor vanaf dat moment het bouwjaar 2019 voor een eventuele leaseauto geselecteerd kon worden. Deze jaarlijks noodzakelijke wijziging was per abuis niet doorgevoerd.

Een belangrijke indicator van de realisatie van het veldwerk is het responspercentage. Dit was in 2019 voor het landelijk onderzoek 27,9%, voor het meerwerk Noordvleugel 25,9% en voor het meerwerk MRDH 23,0%. Dit zijn percentages op basis van het veldwerk (volledige responsen ten opzichte van de uitzet) en daarbij is dus geen rekening gehouden met eventuele uitval in het verwerkingsproces.



## 6. Verwerkingsproces ODIN 2019

De gegevens die via het veldwerk binnenkomen zijn niet direct geschikt voor analysedoeleinden. Om tot een bruikbaar databestand te komen worden eerst een aantal bewerkingsslagen op de data uitgevoerd. Hieronder staan de voornaamste onderdelen van het verwerkingsproces vermeld.

### Afbakenen respons en converteren datamodel

In dit onderdeel van het verwerkingsproces worden de volledige en bruikbare responsen geselecteerd. Hierbij worden onder andere die responsen geselecteerd die betrekking hebben op het kalenderjaar waar op dat moment aan gewerkt wordt. Ook wordt in deze stap de overgang gemaakt van het uniforme vragenlijstmodel naar het datamodel dat beter geschikt is voor de verwerking.

### Corrigeren

Om de responsen geschikt te maken voor verdere verwerking wordt op de data een aantal verschillende correcties uitgevoerd:

- Corrigeren van ritten met een te hoge of te lage snelheid.
- Corrigeren van ritten met een te lange reisduur.
- Corrigeren van ritten met een ritreisduur van 0 minuten.
- Corrigeren van ritten met een ritafstand van 0,0 kilometer.
- Corrigeren van verplaatsingstijden die niet overeenkomen met rittijden.

Veel van de punten die hierboven staan vermeld worden (deels) afgevangen in de vragenlijst, maar ook omdat de respondent soms terug gaat in de vragenlijst om zaken te corrigeren kunnen uiteindelijk toch inconsistenties in de responsdata voor komen.

### Typeren en coderen

Coderen heeft onder andere betrekking op het typeren of classificeren van antwoorden op open vragen. Voorbeelden hiervan zijn het doel van een verplaatsing en de gebruikte vervoermiddelen. Ook het bijzoeken van postcodes op basis van adresgegevens en het bijzoeken van informatie ten behoeve van grensoverschrijdende verplaatsingen valt hieronder.

### Verrijken

De responsdata in het verwerkingsproces wordt verrijkt met data uit registers. Bij ODIN gaat het onder andere om:

- Geografische informatie gerelateerd aan het woonadres.
- Geografische informatie gerelateerd aan de verplaatsingspostcodes.
- Routeafstanden tussen verplaatsingspostcodes.
- Persoons- en huishoudkenmerken (niet-geografische informatie).
- Rijbewijsbezit (voor respondent en huishoudleden).
- Reisrecht van studenten (OV-studentenchipkaart respondent; week/weekend).
- Voertuigbezit (voor respondent en huishoudleden).
- Kenmerken van leaseauto's.

## Gaafmaken

In ODiN zijn er een aantal processen die erop gericht zijn responsen uniform te maken en/of te laten passen bij de onderzoeksafbakening. Het betreft de volgende processen:

- Correctie van verplaatsingen naar ritten.
- Samenvoegen OV-ritten.
- Verwijderen vliegtuigritten.
- Splitsen grensoverschrijdende verplaatsingen.
- Verwijderen geheel buitenlandse verplaatsingen.

## Afleiden

Om van de variabelen in de verwerking te komen tot de variabelen in het databestand vinden afleidingen plaats. In sommige gevallen betreft het eenvoudige afleidingen. Bijvoorbeeld om van leeftijd (variabele Leeftijd) naar leeftijdsklasse (variabele KLeeft) te komen. In andere gevallen gaat het om complexe afleidingen. Zo moet voor de afleiding van het motief (KMotiefV) in sommige gevallen naar het doel van voorgaande verplaatsingen van de respondent worden gekeken. De meeste afleidingen vinden plaats nadat alle verwerkingsprocessen zijn doorlopen. Daarop zijn een aantal uitzonderingen. Een aantal voorlopige afleidingen worden al veel eerder in het proces uitgevoerd, omdat het voor de verwerking belangrijke variabelen betreft (zoals het soort verplaatsing, het doel en het vervoermiddel) of omdat een oorspronkelijke status bewaard moet worden (bijvoorbeeld of het vertrek- of aankomstadres een vakantieadres was).

## Wegen

Van alle respondenten wordt informatie verzameld over het verplaatsingsgedrag op één bepaalde dag van het jaar. Om op basis van het ODiN toch uitspraken te kunnen doen over het hele jaar en over de hele Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder (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 nu eenmaal 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 weegproces van ODiN start met een voorweging. In de voorweging worden aspecten van het steekproefontwerp meegenomen. Het betreft de doelgroepbenadering, de verschillende steekproeven (landelijk en meerwerk) en wijzigingen in de steekproefgrootte gedurende het onderzoeksjaar. In ODiN 2019 worden, net als in ODiN 2018, de startgewichten die de input zijn voor de voorweging zijn overigens nog gecorrigeerd, zodat de invloed van respondenten die responderen over 7 tot 14 dagen terug verkleind wordt.

Na de voorweging volgt de eindweging. Het weegmodel hiervan bevat 45 termen. In de eindweging is ook een correctie voor mogelijke extra non-respons onder vakantiegangers via het weegmodel aanwezig. Dit is dus een correctie op persoonsniveau die corrigeert voor het gegeven dat inwoners van Nederland een deel van het jaar in het binnen- of

buitenland op vakantie zijn en hierdoor niet of anders responderen dan wanneer ze het gehele jaar thuis zouden verblijven. De correctiegewichten van ODIN zorgen ervoor dat de responsselectiviteit rond en tijdens vakantieperioden wordt verminderd. Dit gebeurt door de waargenomen vakantiekenmerken (of de dag begon of eindigde op een vakantieadres) te relateren aan bijbehorende populatieschattingen van het aantal vakantiegangers uit het Continu Vakantieonderzoek (CVO).

De eindweging leidt uiteindelijk tot persoonsgewichten. Dat zijn de weegfactoren voor personen. Deze worden aan het verwerkingsbestand gekoppeld. Vervolgens worden hiervan afgeleid de weegfactor voor huishoudens en voor verplaatsingen. In bijlage C staat het weegmodel van ODIN beschreven.

#### **Bestandscontrole en analyse**

Op het bestand vinden uiteindelijk controles plaats om te bezien of de data juist, logisch en onderling consistent is. Als dat het geval is, is het bestand klaar om tabellen voor de rapportages en StatLine te maken en uit te leveren. De uitkomsten hiervan worden vergeleken met voorgaande uitkomsten om na te gaan of de resultaten plausibel zijn.

## **6.1 Realisatie verwerkingsproces in 2019**

Voor het verwerkingsproces zijn in totaal 53 849 volledige responsen opgehaald uit het veldwerkbestand met een invuldatum in 2019. Daarvan werden 469 responsen in het verwerkingsproces als onbruikbaar bestempeld, omdat deze vanwege de onlogische gegevens foutief waren en niet gaaf te maken waren. In het databestand van ODIN 2019 zijn daarmee uiteindelijk 53 380 responsen aanwezig.

# Bijlage A Gebruik van ODIN-data

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

## A.1 Definitie ODIN

ODIN omvat de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder<sup>7)</sup>, exclusief personen in instellingen, inrichtingen en tehuizen, op Nederlands grondgebied in een jaar.

De dagelijkse mobiliteit...

De dagelijkse mobiliteit is de reguliere mobiliteit inclusief vakantiemobiliteit en exclusief (werkgerelateerde) serieverplaatsingen en mobiliteit met zware vrachtvoertuigen en exclusief vliegtuigen.

van de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder, exclusief personen in instellingen, inrichtingen en tehuizen...

De doelpopulatie van het ODIN bestaat uit alle in Nederland woonachtige personen van 6 jaar en ouder die deel uitmaken van particuliere huishoudens en ingeschreven zijn bij de Basisregistratie Persoonsgegevens. Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen (IIT) worden buiten beschouwing gelaten, omdat zij in hun verplaatsingsgedrag beperkt zijn of beperkt worden.

in Nederland...

Met het ODIN worden alleen de verplaatsingen op Nederlands grondgebied onderzocht. Verplaatsingen die geheel in het buitenland plaatsvinden, zijn niet in het databestand opgenomen. Grensoverschrijdende verplaatsingen zijn wel in het databestand opgenomen. Voor de ritten van deze verplaatsingen zijn de ritafstand en de ritreisduur deels toegekend aan Nederland en deels aan het buitenland. In publicaties over de resultaten van het ODIN wordt dit buitenlandse deel buiten beschouwing gelaten<sup>8)</sup>.

in een jaar.

Een ODIN-jaar is gelijk aan een kalenderjaar.

## A.2 Betrouwbaarheidsmarges

ODIN 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

<sup>7)</sup> Om een idee te geven: De doelpopulatie van 6 jaar en ouder op 1 juli 2018 is 15 934 134 personen, terwijl de populatie ongeacht de leeftijd 16 973 909 is. Een verschil van 1 039 775 personen.

<sup>8)</sup> Het buitenlandse ritdeel is onder aparte variabelen opgenomen in het databestand, dus deze worden niet automatisch meegenomen in de analyses die men uitvoert.

onzekerheid worden uitgedrukt. De 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 ODiN kan blijken dat de resultaten onvoldoende betrouwbaar zijn voor publicatie. Dit is voornamelijk het geval als er op een laag aggregatieniveau wordt geanalyseerd. Het aantal waarnemingen is dan te klein. 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 meestal onvoldoende. Bij dergelijke analyses is het aantal waarnemingen vaak zo klein dat de betrouwbaarheid onacceptabel laag wordt. De regel die bij de tabellen in de bijlage van deze onderzoeksbeschrijving is toegepast is dat het aantal ongewogen, unieke respondenten waarop een cijfer gebaseerd is minimaal 50 is en dat de relatieve marge kleiner is dan 50%. Voor sommige analyses is het mogelijk het aantal waarnemingen te vergroten door meerdere ODiN-jaren samen te nemen. Een nadeel van het stapelen van jaren is echter dat recente ontwikkelingen minder duidelijk naar voren komen.

### **A.3 Ondervertegenwoordiging en vertekening van bepaalde gegevens**

#### *A.3.1 Vrachtautoverplaatsingen*

Een speciale vorm van beroepsmatige verplaatsingen zijn de (serie)verplaatsingen per vrachtauto. Deze hebben in het ODiN het label Verpl=7 of Verpl=8. De beroepsmatige verplaatsingen per vrachtauto zijn zeer waarschijnlijk ondervertegenwoordigd en worden daarom ook niet meegenomen in de berekeningen van de resultaten.

Vrachtautoverplaatsingen voor privédoeleinden (als ze voor komen) zijn als reguliere verplaatsingen in het databestand opgenomen.

#### *A.3.2 Toeren/wandelen*

Verplaatsingen met als doel toeren of wandelen zijn in ODiN, net als bij OViN, als gehele verplaatsing in het bestand opgenomen. In de periode van het OVG en MON van 1999 t/m 2009 werden deze verplaatsingen gesplitst in twee verplaatsingen (een heen- en een terugreis).

### **A.4 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 berekend. Daarbij wordt gewogen naar (veelal combinaties van) verschillende kenmerken, zoals leeftijdsklasse en provincie. In het bestand zijn veel van deze kenmerken ook als variabele vertegenwoordigd en soms ook op een gedetailleerder niveau, zoals leeftijd en gemeente. Omdat voor het bepalen van de ophoogfactoren voor sommige kenmerken klassen (bijvoorbeeld leeftijdsklasse) zijn gebruikt, zal toepassing van de ophoogfactoren op gedetailleerdere kenmerken (in dit geval leeftijd), kunnen leiden tot vertekening. Een

gedetailleerde schatting met de data in het ODiN-bestand is dan mogelijk geen goede afspiegeling van de populatie op dat detailniveau.

#### **A.5 Gebruik cijfers voertuigbezit**

In het bestand is informatie aanwezig over voertuigbezit. Hierdoor kan met het bestand een totaal aantal voertuigen in Nederland worden berekend. Dit totaal wijkt mogelijk af van het totaal op StatLine, omdat de informatie in het ODiN-bestand een combinatie is van register- en responsinformatie.

#### **A.6 Gebruik OV-cijfers**

Reizigerskilometers met de trein en met de bus, tram en metro op basis van ODiN hebben grote betrouwbaarheidsmarges. Het totaal aantal reizigerskilometers met bus, tram en metro is mogelijk betrouwbaarder af te leiden uit de jaarverslagen van de openbaar vervoerbedrijven. Ook voor het totaal aantal reizigerskilometers met de trein zijn de jaarverslagen van de spoorwegbedrijven de meest geschikte bron. De cijfers van ODiN over het openbaar vervoer zijn wel geschikt voor (trendmatige) analyses van de modal-split<sup>9)</sup>.

#### **A.7 Gebruik geografische variabelen**

In het databestand ODiN zijn op persoonsniveau een aantal geografische variabelen opgenomen, zoals gemeente, provincie en Corop-gebied. 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 geografische variabelen op verplaatsingsniveau en door aannames te doen voor routeberekening.

#### **A.8 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 ODiN is het vergelijken van cijfers met eerdere OViN, MON en OVG jaren niet mogelijk aangezien de methodebreuk niet gekwantificeerd is. Datzelfde geldt voor de vergelijking van OViN met MON en OVG<sup>10)</sup>.

<sup>9)</sup> Modal-split is de verdeling tussen de verschillende vervoerwijzen.

<sup>10)</sup> Met voortgezet onderzoek naar trendmodellering is een trend geschat voor de reeks OVG 1999 t/m 2003 – MON 2004 t/m 2009 – OViN 2010 t/m 2017. Deze reeks is op StatLine gepubliceerd (onder het thema 'verkeer en vervoer / mobiliteit van personen') en zal te zijner tijd bovendien worden uitgebreid voor de ODiN-jaren (CBS StatLine, 2020c).

## A.9 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'. 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 doelpopulatie van ODIN (inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder in particuliere huishoudens). Dezelfde parallel is te trekken voor alle andere cijfers uit het ODIN waar p.p.p.d. achter staat: bij p.p.p.d. is gedeeld door de totale doelpopulatie in plaats van door de voor dat cijfer 'relevante' populatie. De achterliggende gedachte hiervan is dat, conform de realiteit, alle ontwikkelingen in de gehele doelpopulatie ons verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dus is niet alleen de 'relevante' populatie van belang bij het bepalen van het mobiliteitscijfer, maar de totale doelpopulatie.

# Bijlage B Meerwerkgebieden ODiN 2019

In deze bijlage staan de indelingen in deelgebieden van de meerwerkgebieden van het meerwerk Noordvleugel en het meerwerk MRDH vermeld. De indelingen zijn opgebouwd uit gemeenten. Daar waar gemeenten zijn opgedeeld worden ook wijknummers vermeld.

## B.1 Indeling meerwerkgebied Noordvleugel

Regionale indeling meerwerk Noordvleugel	Gemeentecode
Basisregio Amsterdam	
Amsterdam <sup>11)</sup>	363
Basisregio Waterland	
Beemster	370
Edam-Volendam	385
Landsmeer	415
Purmerend	439
Waterland	852
Basisregio Zaanstreek	
Oostzaan	431
Zaanstad	479
Wormerland	880
Basisregio IJmond	
Beverwijk	375
Heemskerk	396
Uitgeest	450
Velsen	453
Basisregio Zuid-Kennemerland	
Bloemendaal	377
Haarlem	392
Heemstede	397
Zandvoort	473
Basisregio Meerlanden	
Aalsmeer	358
Haarlemmermeer	394
Uithoorn	451
Basisregio Amstelland	
Amstelveen	362
Diemen	384

<sup>11)</sup> In de gemeente Amsterdam vindt geen oversampling plaats, maar het wordt wel als deel van het meerwerkgebied gezien.



Ouder-Amstel	437
Basisregio Gooi en Vechtstreek	
Blaricum	376
Hilversum	402
Huizen	406
Laren	417
Weesp	457
Wijdmeren	1696
Gooise Meren	1942
Basisregio Almere + Zeewolde	
Almere	34
Zeewolde	50
Basisregio Lelystad + Dronten	
Dronten	303
Lelystad	995

## B.2 Indeling meerwerkgebied MRDH

Regionale indeling meerwerkgebied MRDH	Gemeentecode	Wijknummers
Den Haag Centrum		
Centrum	518	5, 22, 23, 27 t/m 30, 37
Haagse Hout	518	4, 24 t/m 26
Laak	518	38, 39
Den Haag Zuidwest		
Loosduinen	518	14 t/m 18
Escamp	518	31 t/m 36, 40
Den Haag Noordwest		
Segbroek	518	12, 13, 19 t/m 21
Scheveningen	518	1 t/m 3, 6 t/m 11
Den Haag Oost		
Leidschenveen-Ypenburg	518	41 t/m 44
Haaglanden Zuidwest		
Westland	1783	-
Midden-Delfland	1842	-
Haaglanden Zuid		
Delft	503	-
Rijswijk	603	-
Haaglanden Oost		
Zoetermeer	637	-
Pijnacker-Nootdorp	1926	-
Haaglanden Noord		
Wassenaar	629	-
Leidschendam-Voorburg	1916	-
Rotterdam Noord - zuid		
Centrum	599	1

Delfshaven	599	3, 19
Rotterdam Noord - noordoost		
Overschie	599	4, 24, 18, 26
Hillegersberg-Schiebroek	599	6
Prins Alexander	599	14
Rotterdam Noord - noordwest		
Kralingen-Crooswijk	599	8
Noord	599	5
Rotterdam Zuid		
Charlois	599	15
Feijenoord	599	10
IJsselmonde	599	12
Waalhaven-Eemhaven	599	21
Vondelingenplaat	599	22
Botlek-Europoort-Maasvlakte	599	23
Rijnmond Noordwest		
Maassluis	556	-
Schiedam	606	-
Vlaardingen	622	-
Rotterdam - Hoek van Holland	599	17
Rijnmond Noord/Noordoost		
Capelle aan den IJsel	502	-
Krimpen aan den IJsel	542	-
Lansingerland	1621	-
Rotterdam - Rivium	599	25
Rozenburg en Voorne Putten		
Brielle	501	-
Hellevoetsluis	530	-
Westvoorne	614	-
Nissewaard	1930	-
Rotterdam - Rozenburg	599	27
Rijnmond Zuid/Zuidoost		
Barendrecht	489	-
Ridderkerk	597	-
Albrandswaard	613	-
Rotterdam - Pernis	599	13
Rotterdam - Hoogvliet	599	16

# Bijlage C Weegmodel ODiN 2019

In ODiN worden landelijke en meerwerkresponsen in de weging geïntegreerd. Daarom is in het weegmodel via de variabelen regio45 en regio40 onderscheid gemaakt tussen de landsdekkende provincies en meerwerkgebieden. Hierdoor is het mogelijk om het landelijke deel goed te kunnen blijven schatten zonder verstoring door meerwerkresponsen. Dit onderscheid gebeurt echter niet voor alle weegtermen, maar alleen voor een aantal belangrijke kenmerken (zie de termen 1 tot en met 5 van de eindweging). Deze beperking is er om te voorkomen dat het weegmodel te gedetailleerd wordt en daardoor de spreiding van de gewichten te groot.

## Weegmodel voorweging ODiN 2019

Regio\_oversampling27 \* Periode4stp + Doelgroep5

## Weegmodel eindweging ODiN 2019

Regio45 * Geslacht2	(1)
+ Regio40 * (Inkomen5 + Herkomst3 + Leeftijd4 + HHgrootte4)	(2), (3), (4), (5)
+ Geslacht2 * HHgrootte4	(6)
+ Geslacht2 * Leeftijd19	(7)
+ Geslacht2 * Herkomst3	(8)
+ Stedelijkheid5 * Leeftijd9 * Geslacht2	(9)
+ Maand12 * Weekdag7	(10)
+ Provincie12 * Maand12	(11)
+ Provincie12 * Weekdag7	(12)
+ Leeftijd9 * Maand12	(13)
+ Leeftijd9 * Weekdag7	(14)
+ Stedelijkheid5 * Maand12	(15)
+ Stedelijkheid5 * Weekdag7	(16)
+ Herkomst3 * Weekdag7	(17)
+ Bouwjaar7	(18)
+ Brandstof4	(19)
+ Leeftijd9 * (Personenautobezit2 + PersonenautobezitHH2)	(20), (21)
+ PersonenautobezitHH4	(22)
+ Geslacht2 * (Bestelautobezit2 + BestelautobezitHH2)	(23)
+ Geslacht2 * Bijtelling2	(24)
+ BijtellingHH3	(25)
+ Geslacht2 * (Bromsnorfietsbezit2 + BromsnorfietsbezitHH2)	(26)
+ BromsnorfietsbezitHH2	(27)
+ Geslacht2 * (Motorfietsbezit2 + MotorfietsbezitHH2)	(28), (29)
+ Inkomen10	(30)
+ SEC4	(31)
+ VakBin2 * (LeeftijdV4 + Periode2 + Schoolvakantieregio3)	(32), (33), (34)

+ VakZakBui2 * (LeeftijdV4 + Periode2 + Schoolvakantieregio3)	(35), (36), (37)
+ Geslacht2 * RijbewijsAu2	(38)
+ Herkomst3 * RijbewijsAu2	(39)
+ PersonenautobezitHH2 * RijbewijsAu2	(40)
+ MotorfietsbezitHH2 * RijbewijsMo2	(41)
+ BromsnorfietsbezitHH2 * RijbewijsBr2	(42)
+ OVstudentenkaart3 * (Weekend2 + Geslacht2)	(43), (44)

### **Categorie-indelingen van de weegvariabelen uit de voorweging**

Doelgroep5 (Doelgroepen van doelgroepbenadering) <sup>12)</sup>

1. stratum 1
2. stratum 2
3. stratum 3
4. stratum 4
5. stratum 5

Periode4stp (Periode op basis van steekproef)

1. januari, februari
2. maart - juni
3. juli - oktober
4. november, december

Regio\_oversampling27 (Woonregio in 27 klassen) <sup>13)</sup>

1. gemeente Amsterdam
2. basisregio Waterland
3. basisregio Zaanstreek
4. basisregio IJmond
5. basisregio Zuid-Kennemerland
6. basisregio Meerlanden
7. basisregio Amstelland
8. basisregio Gooi en Vechtstreek
9. basisregio Almere + Zeewolde
10. basisregio Lelystad + Dronten
11. MRDH regio Den Haag Centrum
12. MRDH regio Den Haag Zuidwest
13. MRDH regio Den Haag Noordwest
14. MRDH regio Den Haag Oost
15. MRDH regio Haaglanden Zuidwest
16. MRDH regio Haaglanden Zuid
17. MRDH regio Haaglanden Oost
18. MRDH regio Haaglanden Noord
19. MRDH regio Rotterdam Noord: Centrum en Delfshaven

<sup>12)</sup> Zie hoofdstuk 4 voor de groepen waaruit de stata zijn opgebouwd.

<sup>13)</sup> Code 1 betreft de eerste 7 categorieën van weegvariabele Regio34. Code 11 betreft de laatste 18 categorieën van Regio34.

20. MRDH regio Rotterdam Noord: Overschie, Hillegersberg-Schiebroek en Prins Alexander
21. MRDH regio Rotterdam Noord: Kralingen-Crooswijk en Noord
22. MRDH regio Rotterdam Zuid
23. MRDH regio Rijnmond Noordwest
24. MRDH regio Rijnmond Noord/Noordoost
25. MRDH regio Rozenburg en Voorne Putten
26. MRDH regio Rijnmond Zuid/Zuidoost
27. de rest van Nederland

## **Categorie-indelingen van de weegvariabelen uit de eindweging**

### *Weegvariabelen gerelateerd aan de woonregio*

#### Provincie12 (Provincie woonadres)

1. Groningen
2. Friesland
3. Drenthe
4. Overijssel
5. Flevoland
6. Gelderland
7. Utrecht
8. Noord-Holland
9. Zuid-Holland
10. Zeeland
11. Noord-Brabant
12. Limburg

#### Regio45 (Woonregio in 45 klassen)

1. gemeente Amsterdam - stadsdeel Centrum
2. gemeente Amsterdam - stadsdeel Noord
3. gemeente Amsterdam - stadsdeel West (incl. Westpoort)
4. gemeente Amsterdam - stadsdeel Nieuw-West
5. gemeente Amsterdam - stadsdeel Zuid
6. gemeente Amsterdam - stadsdeel Oost
7. gemeente Amsterdam - stadsdeel Zuidoost
8. basisregio Waterland
9. basisregio Zaanstreek
10. basisregio IJmond
11. basisregio Zuid-Kennemerland
12. basisregio Meerlanden
13. basisregio Amstelland
14. basisregio Gooi en Vechtstreek
15. basisregio Almere + Zeewolde
16. basisregio Lelystad + Dronten
17. Groningen
18. Friesland
19. Drenthe
20. Overijssel

21. rest van Flevoland
22. Gelderland
23. rest van Utrecht
24. rest van Noord-Holland
25. rest van Zuid-Holland
26. Zeeland
27. Noord-Brabant
28. Limburg
29. gemeente Utrecht
30. MRDH regio Den Haag Centrum
31. MRDH regio Den Haag Zuidwest
32. MRDH regio Den Haag Noordwest
33. MRDH regio Den Haag Oost
34. MRDH regio Haaglanden Zuidwest
35. MRDH regio Haaglanden Zuid
36. MRDH regio Haaglanden\_Oost
37. MRDH regio Haaglanden Noord
38. MRDH regio Rotterdam Noord: Centrum en Delfshaven
39. MRDH regio Rotterdam Noord: Overschie, Hillegersberg-Schiebroek en Prins Alexander
40. MRDH regio Rotterdam Noord: Kralingen-Crooswijk en Noord
41. MRDH regio Rotterdam Zuid
42. MRDH regio Rijnmond Noordwest
43. MRDH regio Rijnmond Noord/Noordoost
44. MRDH regio Rozenburg en Voorne Putten
45. MRDH regio Rijnmond Zuid/Zuidoost

#### Regio40 (Woonregio in 40 klassen)

1. gemeente Amsterdam - stadsdeel Centrum
2. gemeente Amsterdam - stadsdeel Noord
3. gemeente Amsterdam - stadsdeel West (incl. Westpoort)
4. gemeente Amsterdam - stadsdeel Nieuw-West
5. gemeente Amsterdam - stadsdeel Zuid
6. gemeente Amsterdam - stadsdeel Oost
7. gemeente Amsterdam - stadsdeel Zuidoost
8. Waterland en Zaanstreek
9. IJmond en Zuid-Kennemerland
10. Amstelland en Meerlanden
11. Gooi en Vechtstreek
12. Flevopolder
13. Groningen
14. Friesland
15. Drenthe
16. Overijssel en rest van Flevoland
17. Gelderland
18. rest van Utrecht
19. rest van Noord-Holland
20. rest van Zuid-Holland
21. Zeeland
22. Noord-Brabant

23. Limburg
24. gemeente Utrecht
25. MRDH regio Den Haag Centrum
26. MRDH regio Den Haag Zuidwest
27. MRDH regio Den Haag Noordwest
28. MRDH regio Den Haag Oost
29. MRDH regio Haaglanden Zuidwest
30. MRDH regio Haaglanden Zuid
31. MRDH regio Haaglanden\_Oost
32. MRDH regio Haaglanden Noord
33. MRDH regio Rotterdam Noord: Centrum en Delfshaven
34. MRDH regio Rotterdam Noord: Overschie, Hillegersberg-Schiebroek en Prins Alexander
35. MRDH regio Rotterdam Noord: Kralingen-Crooswijk en Noord
36. MRDH regio Rotterdam Zuid
37. MRDH regio Rijnmond Noordwest
38. MRDH regio Rijnmond Noord/Noordoost
39. MRDH regio Rozenburg en Voorne Putten
40. MRDH regio Rijnmond Zuid/Zuidoost

Schoolvakantieregio3 (Schoolvakantieregio woonadres)

1. noord
2. midden
3. zuid

Stedelijkheid5 (Stedelijkheid woongemeente)

1. zeer sterk stedelijk
2. sterk stedelijk
3. matig stedelijk
4. weinig stedelijk
5. niet stedelijk

#### *Overige weegvariabelen in de eindweging op alfabetische volgorde*

Weegvariabelen gerelateerd aan inkomen betreffen het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudinkomen. Alle inkomensgegevens zijn van het jaar voorafgaand aan het onderzoeksjaar met status voorlopig. Alle weegvariabelen aangaande voertuigbezit bevatten het voertuigbezit op basis van de registerinformatie op naam. Leaseauto's worden daarbij dus niet meegeteld. Het beschikken over een leaseauto is opgenomen in aparte weegvariabelen over de bijtelling. Bromfietsbezit betreft bromfietsen, snorfietsen, brommobielen en overige bijzondere bromfietsen. Bouwjaar en brandstof zijn die van de hoofdauto. De hoofdauto wordt bepaald op basis van 1) type auto, 2) brandstof, 3) datum toelating en 4) gewicht.

Bestelautobezit2 (Bestelautobezit OP in 2 klassen)

0. nee
1. ja

BestelautobezitHH2 (Bestelautobezit huishouden in 2 klassen)

0. nee
1. ja

Bijtelling2 (Persoon met bijtelling)

1. Geen sprake van privégebruik van bedrijfsauto
2. Wel sprake van privégebruik van bedrijfsauto

BijtellingHH3 (Aantal personen met bijtelling in het huishouden in 3 klassen)

1. 0 personen met bijtelling
2. 1 persoon met bijtelling
3. 2 of meer personen met bijtelling

Bouwjaar7 (Bouwjaarklasse van de hoofdauto van de onderzoekspersoon)

1. 1900-<enquetejaar-12>
2. <enquetejaar-11>-<enquetejaar-9>
3. <enquetejaar-8>-<enquetejaar-6>
4. <enquetejaar-5>-<enquetejaar-3>
5. <enquetejaar-2>
6. <enquetejaar-1> of later
7. geen auto of onbekend

Brandstof4 (Brandstof van de hoofdauto van de onderzoekspersoon)

1. diesel
2. benzine
3. overig
4. geen auto of onbekend

Bromsnorfietsbezit2 (Bromvoertuigbezit OP in 2 klassen)

0. nee
1. ja

BromsnorfietsbezitHH2 (Bromvoertuigbezit huishouden in 2 klassen)

0. nee
1. ja

Geslacht2 (Geslacht van de onderzoekspersoon (OP))

1. man
2. vrouw

Herkomst3 (Herkomst in 3 klassen)

1. Nederlandse achtergrond, onbekend en missing
2. westers migratieachtergrond
3. niet-westerse migratieachtergrond

HHgrootte4 (Huishoudgrootte in 4 klassen)

1. 1-persoonshuishouden
2. 2-persoonshuishouden
3. 3-persoonshuishouden



#### 4. huishouden met 4 of meer personen

Inkomen10 (Gestandaardiseerd besteedbaar inkomen van het huishouden in 10 klassen)

De 10 klassen zijn gebaseerd op de decielen van huishoudinkomen op huishoudniveau.

1. 1e deciel
2. 2e deciel
3. 3e deciel
4. 4e deciel (incl. inkomen onbekend)
5. 5e deciel
6. 6e deciel
7. 7e deciel
8. 8e deciel
9. 9e deciel
10. laatste deciel

Inkomen5 (Gestandaardiseerd besteedbaar inkomen van het huishouden in 5 klassen)

De 5 klassen zijn gebaseerd op de kwintielen van huishoudinkomen op huishoudniveau.

1. 1e kwintiel
2. 2e kwintiel (incl. inkomen onbekend)
3. 3e kwintiel
4. 4e kwintiel
5. laatste kwintiel

Leeftijd19 (Leeftijd in 19 klassen)

1. 6 - 7 jaar
2. 8 - 11 jaar
3. 12 - 13 jaar
4. 14 - 15 jaar
5. 16 - 17 jaar
6. 18 - 19 jaar
7. 20 - 24 jaar
8. 25 - 29 jaar
9. 30 - 34 jaar
10. 35 - 39 jaar
11. 40 - 44 jaar
12. 45 - 49 jaar
13. 50 - 54 jaar
14. 55 - 59 jaar
15. 60 - 64 jaar
16. 65 - 69 jaar
17. 70 - 74 jaar
18. 75 - 79 jaar
19. 80 jaar of ouder

Leeftijd9 (Leeftijd in 9 klassen)

1. 6 - 11 jaar
2. 12 - 17 jaar
3. 18 - 24 jaar
4. 25 - 29 jaar

5. 30 - 39 jaar
6. 40 - 49 jaar
7. 50 - 64 jaar
8. 65 - 74 jaar
9. 75 jaar of ouder

Leeftijd4 (Leeftijd in 4 klassen)

1. 6 - 17 jaar
2. 18 - 34 jaar
3. 35 - 54 jaar
4. 55 jaar of ouder

LeeftijdV4 (Leeftijd in 4 klassen, voor kruising met vakantie afwezigheid)

1. 6 - 17 jaar
2. 18 - 29 jaar
3. 30 - 64 jaar
4. 65 jaar of ouder

Maand12 (Rapportagemaand)

1. januari
2. februari
3. maart
4. april
5. mei
6. juni
7. juli
8. augustus
9. september
10. oktober
11. november
12. december

Motorfietsbezit2 (Motorfietsbezit OP in 2 klassen)

0. nee
1. ja

MotorfietsbezitHH2 (Motorfietsbezit huishouden in 2 klassen)

0. nee
1. ja

OVstudentenkaart3 (Bezit OP van een OV-studentenreisproduct in 3 klassen)

1. nee
2. weekabonnement
3. weekendabonnement

Periode2 (Tweedeling van de rapportagemaand naar zomerperiode en rest van het jaar)

1. zomer (juli, augustus, september)
2. overige maanden

Personenautobezit2 (Personenautobezit OP in 2 klassen)

0. nee
1. ja

PersonenautobezitHH4 (Personenautobezit huishouden in 4 klassen)

1. geen auto's
2. 1 auto
3. 2 auto's
4. 3 of meer auto's

PersonenautobezitHH2 (Personenautobezit huishouden in 2 klassen)

0. nee
1. ja

RijbewijsAu2 (Rijbewijsbezit OP voor auto)

0. nee
1. ja

RijbewijsBr2 (Rijbewijsbezit OP voor bromfiets)

0. nee
1. ja

RijbewijsMo2 (Rijbewijsbezit OP voor motor)

0. nee
1. ja

SEC4 (Sociaal-economische categorie in 4 klassen)

1. werknemer
2. zelfstandige
3. uitkering
4. overig (incl. onbekend)

VakBin2 (Vakantie in het binnenland in 2 klassen)

0. OP heeft geen binnenlandse vakantie
1. OP heeft binnenlandse vakantie

VakZakBui2 (Vakantie of zakelijke reis in het buitenland in 2 klassen)

0. OP heeft geen vakantie of zaken in het buitenland
1. OP heeft vakantie of zaken in het buitenland

Weekdag (Rapportageweekdag)

1. zondag
2. maandag
3. dinsdag
4. woensdag
5. donderdag
6. vrijdag
7. zaterdag

Weekend (Gebaseerd op rapportageweekdag)

1. zaterdag, zondag
2. maandag t/m vrijdag

## Bijlage D Kerntabellen

In deze bijlage zijn enkele kerncijfers uit ODiN 2019 opgenomen. Indien minder dan 50 unieke respondenten bijdragen aan de schatting en/of de relatieve marge 50% of meer is, dan wordt er geen cijfer gepubliceerd en is de betreffende cel gevuld met een punt. Meer gedetailleerde resultaten worden ook gepubliceerd op StatLine, de elektronische databank van het CBS.

### D.1 Aandeel personen dat deelneemt aan het verkeer naar leeftijd en geslacht, 2019 <sup>1)</sup>

	Mannen	Vrouwen	Totaal
	%		
<b>Totaal: 6 jaar of ouder</b>	82,6	81,3	81,9
<i>Leeftijd</i>			
6 tot 12 jaar	89,6	88,3	88,9
12 tot 18 jaar	86,3	86,4	86,4
18 tot 25 jaar	83,4	85,8	84,6
25 tot 35 jaar	86,7	86,5	86,6
35 tot 50 jaar	87,1	86,4	86,7
50 tot 65 jaar	82,5	83,2	82,9
65 tot 75 jaar	74,5	72,4	73,5
75 jaar of ouder	63,9	56,0	59,4

<sup>1)</sup> Verkeersdeelnemers zijn gedefinieerd als personen die tijdens de dag van enquêtering minimaal één reguliere verplaatsing en/of minimaal één serieverplaatsing heeft gemaakt. Personen met uitsluitend (beroepsmatig) wegvervoer met een zwaar vrachtvoertuig tellen niet als verkeersdeelnemer.

### D.2 Aandeel personen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer naar leeftijd en geslacht, 2019 <sup>1)</sup>

	Mannen	Vrouwen	Totaal
	%		
<b>Totaal: 6 jaar of ouder</b>	7,9	9,2	8,6
<i>Leeftijd</i>			
6 tot 12 jaar	.	.	1,6
12 tot 18 jaar	9,3	12,2	10,7
18 tot 25 jaar	20,7	27,4	24,0
25 tot 35 jaar	13,8	13,0	13,4
35 tot 50 jaar	7,3	7,7	7,5
50 tot 65 jaar	5,1	6,9	6,0
65 tot 75 jaar	2,9	5,4	4,2
75 jaar of ouder	3,1	2,8	2,9

<sup>1)</sup> Verkeersdeelnemers zijn gedefinieerd als personen die tijdens de dag van enquêtering minimaal één reguliere verplaatsing en/of minimaal één serieverplaatsing heeft gemaakt. Personen met uitsluitend (beroepsmatig) wegvervoer met een zwaar vrachtvoertuig tellen niet als verkeersdeelnemer.

### D.3 Totale vervoersprestatie naar woonprovincie en hoofdvervoerswijze, 2019 <sup>1)</sup>

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<b>Totaal</b>	105,9	39,0	23,9	6,2	17,6	5,2	14,1	211,9
<i>Woonprovincie</i>								
Groningen	3,7	1,6	1,1	0,2	0,7	0,2	.	7,9
Friesland	5,0	2,3	.	0,2	0,6	0,2	0,7	9,6
Drenthe	3,5	1,4	.	.	0,5	0,2	0,6	6,7
Overijssel	7,2	2,9	2,0	0,1	1,4	0,3	1,4	15,2
Flevoland	2,9	1,1	0,8	0,2	0,3	0,1	0,4	5,9
Gelderland	14,7	4,3	2,5	0,4	2,3	0,6	1,9	26,8
Utrecht	9,0	3,6	2,6	0,3	1,5	0,4	0,8	18,2
Noord-Holland	14,7	5,2	4,7	1,5	3,0	0,9	2,3	32,4
Zuid-Holland	19,7	7,5	4,8	2,2	3,4	1,2	2,6	41,5
Zeeland	2,7	1,1	.	.	0,4	0,1	0,3	4,9
Noord-Brabant	16,6	5,5	3,0	0,6	2,6	0,7	1,9	30,8
Limburg	6,1	2,5	1,2	0,1	0,9	0,4	0,7	12,0

<sup>1)</sup> De totale vervoersprestatie bevat alle reizigerskilometers van reguliere verplaatsingen (inclusief vakantieverplaatsingen) en serieverplaatsingen. Niet inbegrepen is (beroepsmatig) wegvervoer met een zwaar vrachtoetuijg.

### D.4 Gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag naar motief en hoofdvervoerswijze, 2019

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<b>Totaal</b>	18,02	6,65	4,08	1,06	3,01	0,88	2,30	36,00
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	6,20	0,38	1,35	0,31	0,65	0,06	0,78	9,72
Zakelijk en beroepsmatig	2,15	0,16	0,21	0,03	0,05	0,01	0,67	3,27
Diensten en verzorging	0,38	0,19	.	0,03	0,06	0,01	0,03	0,73
Winkelen en boodschappen doen	1,52	0,78	0,22	0,09	0,33	0,09	0,10	3,13
Onderwijs of cursus volgen	0,37	0,19	0,66	0,29	0,42	0,04	0,08	2,05
Visite en logeren	2,69	1,91	0,77	0,11	0,20	0,04	0,13	5,85
Uitgaan, sport en hobby	2,57	2,26	0,59	0,14	0,63	0,21	0,28	6,69
Toeren en wandelen	0,33	0,23	.	.	0,51	0,39	0,10	1,62
Ander motief	1,80	0,56	0,20	0,04	0,15	0,03	0,13	2,93

#### D.5 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar motief en hoofdvervoerwijze, 2019

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
	<b>x 1 000</b>							
<b>Totaal</b>	948	312	82	72	757	426	112	2 710
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	246	15	33	21	134	21	36	505
Zakelijk en beroepsmatig	59	4	4	2	13	4	23	107
Diensten en verzorging	33	13	.	3	23	9	3	86
Winkelen en boodschappen doen	198	62	5	11	157	100	12	544
Onderwijs of cursus volgen	14	24	16	16	116	30	7	222
Visite en logeren	100	60	10	6	59	32	7	273
Uitgaan, sport en hobby	139	100	10	10	159	80	13	511
Toeren en wandelen	13	7	.	.	30	116	3	171
Ander motief	147	28	3	3	66	35	8	291

#### D.6 Gemiddelde reisduur per persoon per dag naar motief en hoofdvervoerwijze, 2019

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
	<b>minuten</b>							
<b>Totaal</b>	24,52	9,38	6,39	3,22	16,26	10,92	3,70	74,39
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	7,59	0,47	2,19	0,88	2,59	0,29	1,09	15,10
Zakelijk en beroepsmatig	2,32	0,19	0,29	0,07	0,26	0,06	0,80	3,98
Diensten en verzorging	0,65	0,33	.	0,12	0,32	0,10	0,09	1,66
Winkelen en boodschappen doen	2,93	1,25	0,33	0,36	1,91	1,23	0,23	8,22
Onderwijs of cursus volgen	0,48	0,38	1,12	0,73	2,03	0,25	0,18	5,18
Visite en logeren	3,12	2,14	1,04	0,27	0,99	0,39	0,20	8,15
Uitgaan, sport en hobby	3,56	3,19	0,89	0,51	3,60	2,51	0,56	14,80
Toeren en wandelen	1,10	0,69	.	.	3,72	5,68	0,34	11,81
Ander motief	2,77	0,76	0,29	0,19	0,84	0,41	0,22	5,47

#### D.7 Gemiddelde afgelegde afstand per verplaatsing naar motief en hoofdvervoerwijze, 2019

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
	<b>km</b>							
<b>Totaal</b>	19,00	21,30	49,84	14,64	3,97	2,07	20,61	13,29
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	25,22	25,41	41,16	15,21	4,85	2,91	21,58	19,26
Zakelijk en beroepsmatig	36,55	40,02	57,22	19,26	4,09	2,27	29,40	30,56
Diensten en verzorging	11,48	14,04	.	9,09	2,63	1,05	8,68	8,51
Winkelen en boodschappen doen	7,68	12,62	45,97	8,08	2,11	0,92	8,43	5,75
Onderwijs of cursus volgen	26,84	8,00	41,45	18,48	3,63	1,29	12,57	9,25
Visite en logeren	26,99	31,85	76,56	19,38	3,30	1,32	18,86	21,41
Uitgaan, sport en hobby	18,53	22,69	59,36	13,04	4,00	2,58	21,71	13,09
Toeren en wandelen	25,16	34,21	.	.	16,86	3,39	28,96	9,52
Ander motief	12,29	19,83	62,85	12,68	2,29	0,93	17,08	10,07

#### D.8 Gemiddelde reisduur per verplaatsing naar motief en hoofdvervoerwijze, 2019

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Trein	Bus/ tram/ metro	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
	<b>minuten</b>							
<b>Totaal</b>	25,85	30,03	78,14	44,56	21,48	25,64	33,17	27,46
<i>Reismotief</i>								
Van en naar het werk	30,88	31,99	67,07	42,42	19,34	13,97	30,16	29,92
Zakelijk en beroepsmatig	39,33	47,24	80,95	42,45	20,28	16,57	35,19	37,15
Diensten en verzorging	19,43	24,62	.	38,18	14,08	10,87	25,15	19,34
Winkelen en boodschappen doen	14,77	20,24	68,39	32,62	12,16	12,26	19,62	15,11
Onderwijs of cursus volgen	34,60	15,99	70,96	46,03	17,54	8,47	27,75	23,36
Visite en logeren	31,35	35,60	103,72	49,88	16,63	12,22	28,70	29,84
Uitgaan, sport en hobby	25,66	31,93	88,97	49,26	22,68	31,26	42,76	28,99
Toeren en wandelen	84,48	103,80	.	.	122,38	49,16	102,46	69,25
Ander motief	18,87	26,62	88,73	53,80	12,67	11,80	28,01	18,80



## Bijlage E Marges kerntabellen

In de tabellen van deze bijlage staan de schattingen (waarden) van de randtotalen uit bijlage D samen met de onder- en bovengrens van de marge. Deze begrenzen het interval waarvan met 95% zekerheid verwacht wordt dat de werkelijke waarde er binnen ligt.

### E.1a Aandeel personen dat deelneemt aan het verkeer naar leeftijd, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	%		
<b>Totaal: 6 jaar of ouder</b>	81,5	81,9	82,4
<i>Leeftijd</i>			
6 tot 12 jaar	87,4	88,9	90,3
12 tot 18 jaar	84,9	86,4	87,8
18 tot 25 jaar	83,1	84,6	86,0
25 tot 35 jaar	85,5	86,6	87,7
35 tot 50 jaar	85,8	86,7	87,6
50 tot 65 jaar	81,9	82,9	83,8
65 tot 75 jaar	72,1	73,5	74,8
75 jaar of ouder	57,8	59,4	61,0

### E.1b Aandeel personen dat deelneemt aan het verkeer naar geslacht, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	%		
<b>Totaal</b>	81,5	81,9	82,4
<i>Geslacht</i>			
Mannen	82,0	82,6	83,2
Vrouwen	80,7	81,3	81,9

### E.2a Aandeel personen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer naar leeftijd, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	%		
<b>Totaal: 6 jaar of ouder</b>	8,3	8,6	8,8
<i>Leeftijd</i>			
6 tot 12 jaar	1,2	1,6	2,1
12 tot 18 jaar	9,7	10,7	11,9
18 tot 25 jaar	22,6	24,0	25,4
25 tot 35 jaar	12,5	13,4	14,3
35 tot 50 jaar	6,9	7,5	8,1
50 tot 65 jaar	5,6	6,0	6,5
65 tot 75 jaar	3,6	4,2	4,8
75 jaar of ouder	2,4	2,9	3,5

### E.2b Aandeel personen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer naar geslacht, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	%		
<b>Totaal</b>	8,3	8,6	8,8
<i>Geslacht</i>			
Mannen	7,5	7,9	8,3
Vrouwen	8,8	9,2	9,6

### E.3a Totale vervoersprestatie naar woonprovincie, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	mld km		
<b>Totaal</b>	208,3	211,9	215,5
<i>Woonprovincie</i>			
Groningen	7,0	7,9	8,9
Friesland	8,5	9,6	10,6
Drenthe	6,0	6,7	7,5
Overijssel	14,1	15,2	16,4
Flevoland	5,3	5,9	6,4
Gelderland	25,3	26,8	28,3
Utrecht	17,1	18,2	19,4
Noord-Holland	30,9	32,4	34,0
Zuid-Holland	39,9	41,5	43,0
Zeeland	4,2	4,9	5,5
Noord-Brabant	29,3	30,8	32,3
Limburg	11,1	12,0	12,9

### E.3b Totale vervoersprestatie naar hoofdvervoerwijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	mld km		
<b>Totaal</b>	208,3	211,9	215,5
<i>Hoofdvervoerwijze</i>			
Auto als bestuurder	103,2	105,9	108,5
Auto als passagier	37,1	39,0	40,9
Trein	22,5	23,9	25,3
Bus/tram/metro	5,9	6,2	6,6
Fiets	17,2	17,6	18,1
Lopen	5,0	5,2	5,3
Overig	12,9	14,1	15,2

#### E.4a Gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag naar motief, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	km		
<b>Totaal</b>	35,41	36,00	36,59
<i>Reismotief</i>			
Van en naar het werk	9,44	9,72	10,00
Zakelijk en beroepsmatig	3,02	3,27	3,53
Diensten en verzorging	0,67	0,73	0,79
Winkelen en boodschappen doen	2,99	3,13	3,27
Onderwijs of cursus volgen	1,93	2,05	2,18
Visite en logeren	5,56	5,85	6,13
Uitgaan, sport en hobby	6,39	6,69	6,98
Toeren en wandelen	1,53	1,62	1,72
Ander motief	2,75	2,93	3,11

#### E.4b Gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag naar hoofdvervoerwijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	km		
<b>Totaal</b>	35,41	36,00	36,59
<i>Hoofdvervoerwijze</i>			
Auto als bestuurder	17,58	18,02	18,46
Auto als passagier	6,34	6,65	6,97
Trein	3,84	4,08	4,31
Bus/tram/metro	1,00	1,06	1,12
Fiets	2,94	3,01	3,08
Lopen	0,86	0,88	0,90
Overig	2,11	2,30	2,49

### E.5a Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar motief, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	<b>x 1 000</b>		
<b>Totaal</b>	2 688	2 710	2 731
<i>Reismotief</i>			
Van en naar het werk	496	505	514
Zakelijk en beroepsmatig	102	107	112
Diensten en verzorging	82	86	90
Winkelen en boodschappen doen	534	544	554
Onderwijs of cursus volgen	216	222	228
Visite en logeren	266	273	280
Uitgaan, sport en hobby	501	511	520
Toeren en wandelen	166	171	176
Ander motief	282	291	300

### E.5b Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar hoofdvervoerwijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	<b>x 1 000</b>		
<b>Totaal</b>	2 688	2 710	2 731
<i>Hoofdvervoerwijze</i>			
Auto als bestuurder	933	948	964
Auto als passagier	304	312	321
Trein	78	82	86
Bus/tram/metro	69	72	76
Fiets	744	757	770
Lopen	417	426	435
Overig	106	112	118

### E.6a Gemiddelde reisduur per persoon per dag naar motief, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	minuten		
<b>Totaal</b>	73,58	74,39	75,20
<i>Reismotief</i>			
Van en naar het werk	14,75	15,10	15,46
Zakelijk en beroepsmatig	3,74	3,98	4,22
Diensten en verzorging	1,56	1,66	1,76
Winkelen en boodschappen doen	8,00	8,22	8,45
Onderwijs of cursus volgen	4,98	5,18	5,39
Visite en logeren	7,84	8,15	8,46
Uitgaan, sport en hobby	14,37	14,80	15,24
Toeren en wandelen	11,37	11,81	12,25
Ander motief	5,23	5,47	5,71

### E.6b Gemiddelde reisduur per persoon per dag naar hoofdvervoerwijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	minuten		
<b>Totaal</b>	73,58	74,39	75,20
<i>Hoofdvervoerwijze</i>			
Auto als bestuurder	24,03	24,52	25,00
Auto als passagier	9,03	9,38	9,73
Trein	6,06	6,39	6,72
Bus/tram/metro	3,02	3,22	3,42
Fiets	15,83	16,26	16,69
Lopen	10,59	10,92	11,26
Overig	3,44	3,70	3,96

### E.7a Gemiddelde afgelegde afstand per verplaatsing naar motief, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	km		
<b>Totaal</b>	13,07	13,29	13,50
<i>Reismotief</i>			
Van en naar het werk	18,80	19,26	19,72
Zakelijk en beroepsmatig	28,80	30,56	32,32
Diensten en verzorging	7,87	8,51	9,16
Winkelen en boodschappen doen	5,51	5,75	5,99
Onderwijs of cursus volgen	8,75	9,25	9,76
Visite en logeren	20,49	21,41	22,32
Uitgaan, sport en hobby	12,55	13,09	13,63
Toeren en wandelen	9,01	9,52	10,02
Ander motief	9,50	10,07	10,64

### E.7b Gemiddelde afgelegde afstand per verplaatsing naar hoofdvervoerwijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	km		
<b>Totaal</b>	13,07	13,29	13,50
<i>Hoofdvervoerwijze</i>			
Auto als bestuurder	18,60	19,00	19,40
Auto als passagier	20,42	21,30	22,18
Trein	48,01	49,84	51,68
Bus/tram/metro	14,03	14,64	15,25
Fiets	3,89	3,97	4,06
Lopen	2,02	2,07	2,12
Overig	19,16	20,61	22,05

### E.8a Gemiddelde reisduur per verplaatsing naar motief, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	<b>minuten</b>		
<b>Totaal</b>	27,17	27,46	27,74
<i>Reismotief</i>			
Van en naar het werk	29,41	29,92	30,42
Zakelijk en beroepsmatig	35,70	37,15	38,60
Diensten en verzorging	18,54	19,34	20,13
Winkelen en boodschappen doen	14,80	15,11	15,42
Onderwijs of cursus volgen	22,65	23,36	24,06
Visite en logeren	28,94	29,84	30,75
Uitgaan, sport en hobby	28,26	28,99	29,72
Toeren en wandelen	67,24	69,25	71,27
Ander motief	18,10	18,80	19,49

### E.8b Gemiddelde reisduur per verplaatsing naar hoofdvervoerswijze, 2019

	Ondergrens 95%-interval	Waarde	Bovengrens 95%-interval
	<b>minuten</b>		
<b>Totaal</b>	27,17	27,46	27,74
<i>Hoofdvervoerswijze</i>			
Auto als bestuurder	25,46	25,85	26,24
Auto als passagier	29,13	30,03	30,93
Trein	76,07	78,14	80,20
Bus/tram/metro	42,77	44,56	46,36
Fiets	20,98	21,48	21,98
Lopen	24,96	25,64	26,31
Overig	31,32	33,17	35,01



## Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopige cijfers
**	Nader voorlopige cijfers
2019-2020	2019 tot en met 2020
2019/2020	Het gemiddelde over de jaren 2019 tot en met 2020
2019/'20	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2019 en eindigend in 2020
2017/'18-2019/'20	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2017/'18 tot en met 2019/'20

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

## Colofon

### *Uitgever*

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

### *Prepress*

Centraal Bureau voor de Statistiek

### *Ontwerp*

Edenspiekermann

### *Inlichtingen*

Tel. 088 570 70 70  
Via contactformulier: [www.cbs.nl/infoservice](http://www.cbs.nl/infoservice)

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2020.  
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.