

Het Nederlands Verplaatsingspanel: Databron voor beleidsonderbouwing, monitoring en evaluatie. Praktische toepassingen bij overheden.

Hans Lodder (gemeente Den Haag), Niels Verduijn (gemeente Schiedam), Frank Eggen (provincie Gelderland), Henk Taale (Rijkswaterstaat & TU Delft); Peter van der Mede, Tineke School, Ed Jagers, Peter Kant, Sander van der Drift, Daan van Ramshorst (Dat.mobility), Johan Koolwaaij (Mobidot)

Samenvatting (300)

Om beleid beter te onderbouwen willen veel overheden verder digitaliseren en meer datagedreven werken. Er zijn steeds meer gegevens beschikbaar voor allerlei toepassingen. In deze bijdrage behandelen we een aantal praktische toepassingen van een nieuwe databron: het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP). We beschrijven toepassingen in de vorm van dashboards bij de gemeenten Schiedam en Den Haag, de provincie Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Al deze dashboards maken gebruik van de continue en historische stroom aan mobiliteitsgegevens uit het NVP. De dashboards kunnen in het algemeen beschouwd worden als transitie-monitors: datagedreven instrumenten die veranderingen in mobiliteit betrouwbaar waarnemen, om te monitoren en evalueren en indien nodig beleid op bij te sturen.

Aanleiding

Veel overheden beogen meer data gedreven te werken. Door digitalisering in het mobiliteitsdomein zijn steeds meer data uit verschillende bronnen beschikbaar gekomen. Denk aan FCD, Vlog, data uit voertuigen, mobiele telefoons, etc. Voor beleidsontwikkeling, monitoring en evaluatie zijn ook gegevens nodig van weggebruikers: wat doen ze, wie zijn ze en hoe en waarom verandert hun gedrag al dan niet? Tot nu toe wordt veel onderzoek naar gedrag en gedragsverandering op ad hoc basis uitgevoerd. Hierdoor ontstaat een mozaïek van onderzoeken met verschillende methoden van dataverzameling die op verschillende momenten met verschillende kwaliteit plaatsvinden, op verschillende locaties uitgevoerd worden bij verschillende onderzoeksgroepen. Het samenbrengen van dergelijke onderzoeksresultaten en hieruit eenduidige conclusies trekken is op zijn minst complex. Er is daarom ook behoefte aan coherent, uniform en vergelijkbaar onderzoek, zodat er minder discussie is over methodische verschillen en de consequenties daarvan. Tot nu toe zijn het ODiN (vroeger OViN), dat wordt uitgevoerd door het CBS, en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) van het KiM belangrijke bronnen die meerjarig op uniforme wijze bij een grote groep Nederlanders data over mobiliteit verzamelen. Op landelijk niveau zijn dit goed bruikbare onderzoeken, maar de actualiteit ervan is door de wijze van dataverzameling beperkt. Het ODiN verzamelt mobiliteitsgegevens van één dag van zo'n 40.000 Nederlanders. De rapportage van deze gegevens vindt een keer per jaar plaats. Het MPN is aanzienlijk kleiner, maar is wel een longitudinaal onderzoek waarmee gedragsveranderingen veel beter kunnen worden gemeten dan met cross-sectioneel onderzoek. In de praktijk is de geografische nauwkeurigheid van beide onderzoeken, bijvoorbeeld op provincieniveau te beperkt. Vanwege die reden wordt de ODiN steekproef door een aantal overheden voor hun regio verdicht.

Om aan een aantal van de genoemde beperkingen tegemoet te komen, is het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP) opgezet, een initiatief van Kantar, Mobidot en Dat.mobility. Het NVP meet sinds medio 2019 continu de mobiliteit van ongeveer 10.000 Nederlanders. Dit gebeurt automatisch via een app, met de expliciete toestemming van de deelnemers en geheel in lijn met de AVG regulering. Het NVP bevat drie soorten data: (1) mobiliteitsgegevens, (2) activiteitsgegevens en (3) profielgegevens van deelnemers. Vanuit het NVP worden alleen geaggregeerde en nooit individuele gegevens gedeeld.

Inmiddels bevat de database gegevens van 14 miljoen ritten, 18 miljoen activiteiten van 22.000 personen. Het NVP biedt zeer gedetailleerde en volledige gegevens over verplaatsingen, inclusief modaliteiten, routes, ritketens, meerdaagse reizen, verplaatsingen in het buitenland, herkomsten en bestemmingen, voor- en natransport etc. Het is een continue en longitudinale dataverzameling. Dit biedt verschillende voordelen. Er kan bijvoorbeeld teruggekeken worden in de tijd waardoor nulmetingen bij evaluatieonderzoek aanwezig zijn. Omdat panelleden langere tijd gemeten worden, kunnen gedragsveranderingen bij dezelfde individuen waar genomen worden. Ook is het NVP voortdurend actueel. Gemeten data zijn binnen enkele dagen beschikbaar. Tenslotte biedt het NVP als groot voordeel dat de panelleden waarvan de mobiliteit gemeten wordt, direct bevraagd kunnen worden over hun gedrag. Van deze mogelijkheid is in 2020 gebruik gemaakt om onderzoek te kunnen doen naar

klanttevredenheid in het openbaar vervoer. Omdat gedurende de coronapandemie geen onderzoek in het openbaar vervoer gedaan mocht worden, zijn toen panelleden geënuquêteerd die werden waargenomen in het openbaar vervoer. Daarbij is informatie beschikbaar op lijnniveau: er is exact zichtbaar waar iemand in- en uitstapt zodat enquête-uitkomsten aan specifieke ov-ritten gekoppeld kunnen worden.

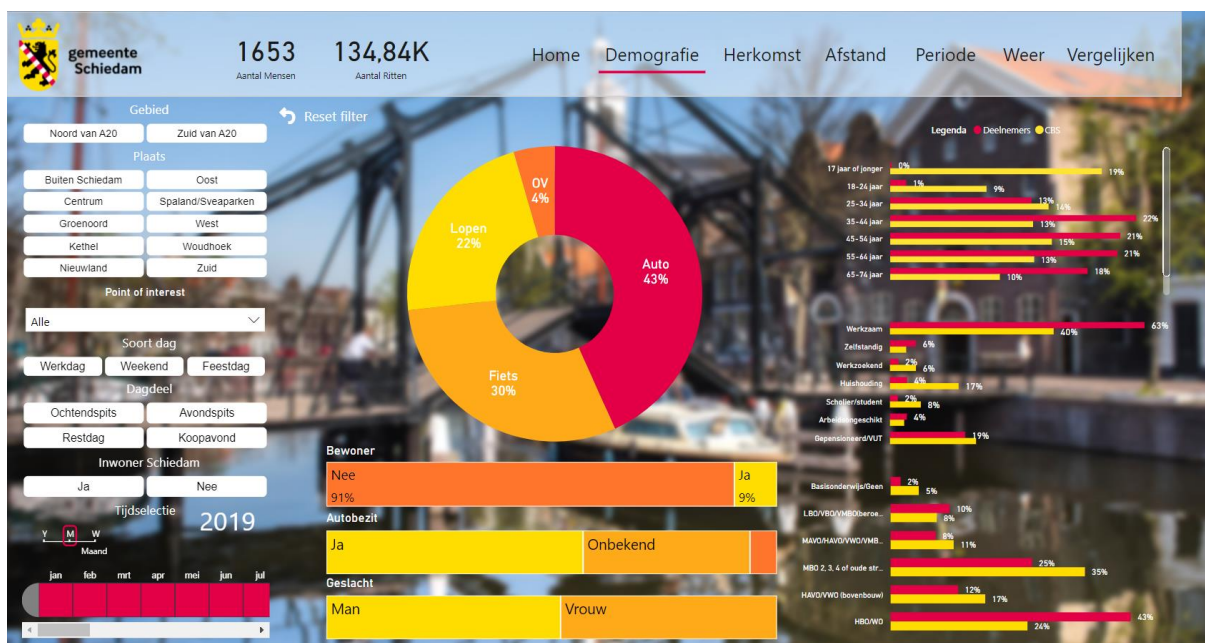
Toepassingen

Er zijn inmiddels voor meerdere overheden dashboards gebouwd die continu informatie bieden over de - al dan niet veranderende - mobiliteit van Nederlanders. Hieronder worden vijf van deze operationele dashboards toegelicht en wordt ingegaan op fietsonderzoek dat met het NVP wordt uitgevoerd.

Modal Split Monitor Schiedam

De gemeente Schiedam was een van de eersten die het NVP wilden gebruiken om een belangrijke mobiliteitsindicator te meten en meerjarig te monitoren. De gemeente liet op basis van de gegevens in het NVP een dashboard ontwikkelen dat de modal split in de gemeente en in een aantal sub-gebieden in de gemeente op wekelijkse basis weergeeft.

Op het schaalniveau van zo'n middelgrote gemeente (78.000) is wel een goed beeld van de algehele mobiliteit in de gemeente te geven, maar de groep inwoners die zijn vertegenwoordigd in het NVP is relatief klein. Omdat er veel bezoek- en doorgaand verkeer in Schiedam wordt gemeten, is het aantal gemeten verplaatsingen dus wel hoog, maar de mobiliteit van inwoners van Schiedam is hierin beperkt. Schiedam heeft dit opgelost door ook hun eigen stadspanel in te zetten. Om het aantal inwoners in de monitor omhoog te brengen, zijn de leden van het Schiedams stadspanel door de gemeente ook uitgenodigd om aan het mobiliteitsonderzoek mee te doen. Inwoners die mee willen doen aan het onderzoek downloaden een app waarvan de metingen van mobiliteit identiek zijn aan die in het NVP. Beide databronnen komen samen in het dashboard van de gemeente Schiedam. De monitor biedt de mogelijkheid om verschillende perioden of gebieden met elkaar te vergelijken en de invloed van het weer op bijvoorbeeld het fietsgebruik te zien.



Figuur 1: Voorbeeld uit de Modal Split Monitor Schiedam

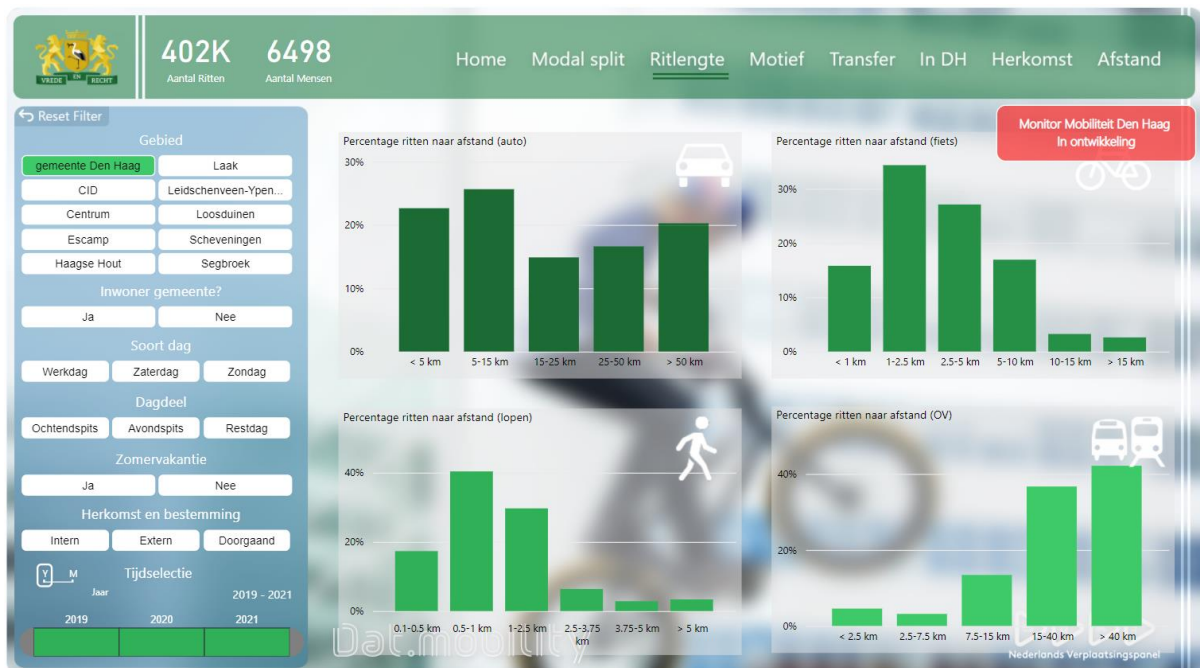
Monitor Mobiliteit Den Haag

De gemeente Den Haag was de tweede gemeente die een dashboard liet ontwikkelen om de mobiliteit in de gemeente (en delen daarvan) te monitoren. Het dashboard bevat gegevens over de ontwikkeling van de modal split, ritlengteverdelingen per modaliteit, reismotieven, voor- en natransport van treinreizigers, herkomsten en bestemmingen, en de reisafstanden en reisduur van ritten. In de monitor wordt onderscheid gemaakt tussen intern, extern en doorgaand verkeer. Meerdere filters maken het mogelijk om specifieke tijdstippen en perioden te onderzoeken. Ook voor de gemeente Den Haag biedt de monitor een uniforme, continue en actuele bron van

mobilitéitsinformatie om de gevolgen van beleid te meten en tijdig te kunnen bijsturen. Met de monitor wordt inzicht in de langetermijneffecten van corona, bijvoorbeeld op thuiswerken en ov-gebruik op lokaal niveau snel inzichtelijk. Maar ook de gevolgen van elektrificatie en klimaat- en milieubeleid kunnen met de monitor beter in beeld worden gebracht.

Over een langere periode wordt steeds meer data verzameld waardoor de mogelijkheden voor ruimtelijke analyses toenemen. In de monitor van Den Haag zat in mei 2021 informatie over 400.000 verplaatsingen van 6.500 unieke personen. Tegelijk blijft het aantal inwoners met 370 beperkt, al zijn hiervan wel 180.000 verplaatsingen geregistreerd.

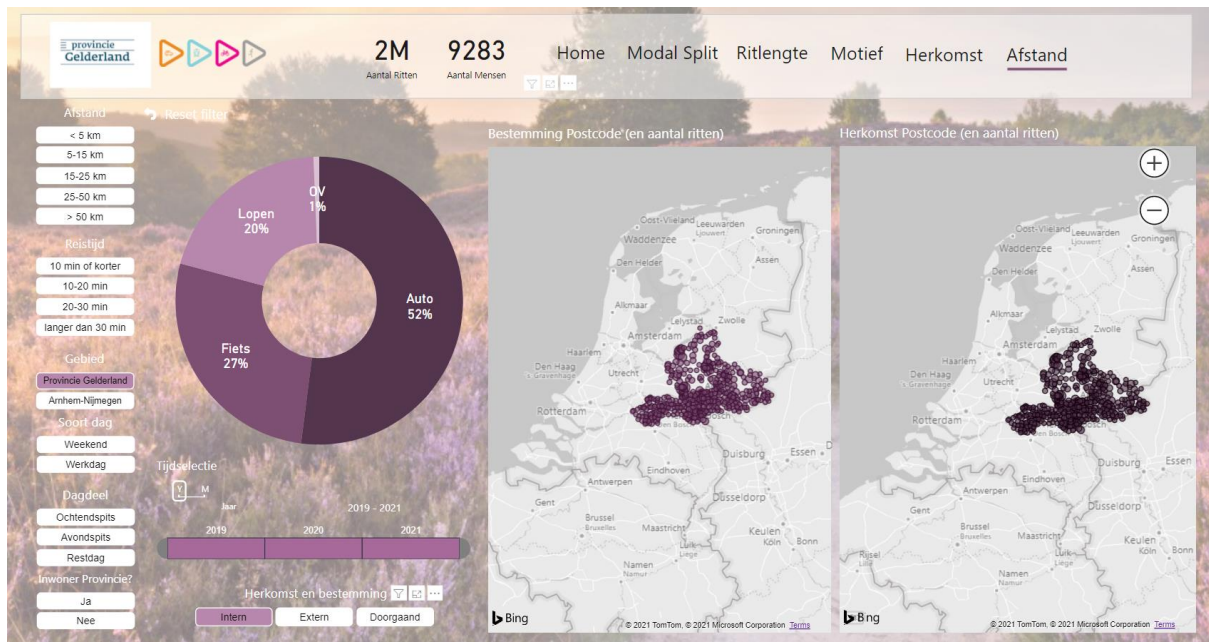
Deze Monitor in ontwikkeling is begin 2021 opgeleverd. Gemeente Den Haag en Dat.mobility werken samen aan het goed en verantwoord inzetten van deze waardevolle bron van data voor het bepalen en realiseren van mobiliteitsbeleid in de gemeente Den Haag.



Figuur 2: Voorbeeld uit de Mobiliteitsmonitor Den Haag

Venster op Gelderland

De provincie Gelderland heeft de nadrukkelijke doelstelling om te digitaliseren en meer data gedreven te werken om zo beleid beter te onderbouwen en efficiënt te monitoren en evalueren. In dat kader past een databron als het NVP goed. De provincie ontwikkelt samen met Dat.mobility een dashboard waarmee mobiliteitsbeleid in de volle breedte ondersteund kan worden. Overigens biedt het NVP ook informatie voor andere beleidsdomeinen dan mobiliteit. Denk aan vrijetijdsbestedingen en toeristisch bezoek aan steden. Een eerste versie van Venster op Gelderland is nu door de provincie in gebruik (zie figuur 3)

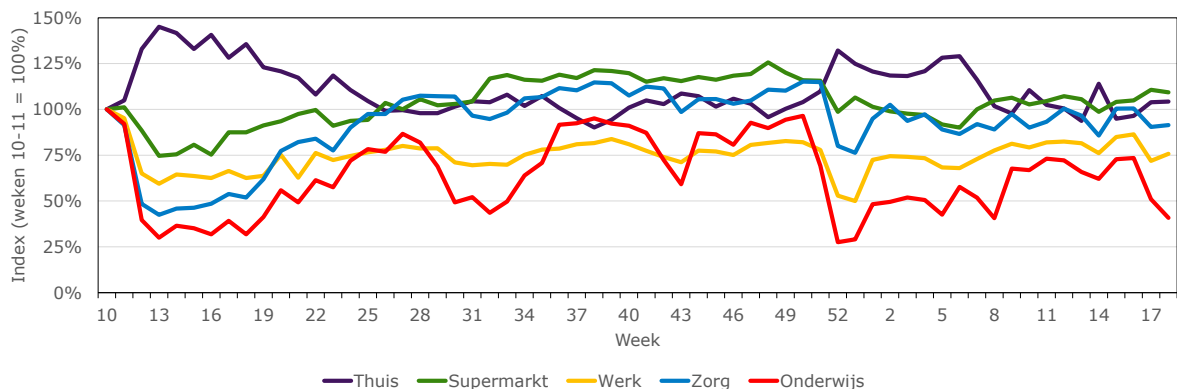


Figuur 3: Voorbeeld uit Venster op Gelderland

COVID-19 monitor

Het ministerie van I&W heeft een monitor laten maken waarmee op zeer actuele basis (aanvankelijk twee maal per week) een uitgebreid inzicht wordt gegeven in de ontwikkeling in de mobiliteit. Hierbij wordt gekeken naar ontwikkelingen in aantallen gemaakte verplaatsingen, reistijden en reisafstanden van de verschillende modaliteiten en voor verschillende motieven, zoals winkelen en naar kantoor gaan. Deze informatie is uitgesplitst naar verschillende stedelijkheidsklassen.

De COVID-19 monitor werd in 2020 zeer breed onder Nederlandse overheden verspreid en wordt nog steeds wekelijks gebruikt om het Outbreak Management Team te informeren over de mobiliteitsontwikkelingen, dit ter ondersteuning van besluiten over coronamaatregelen.

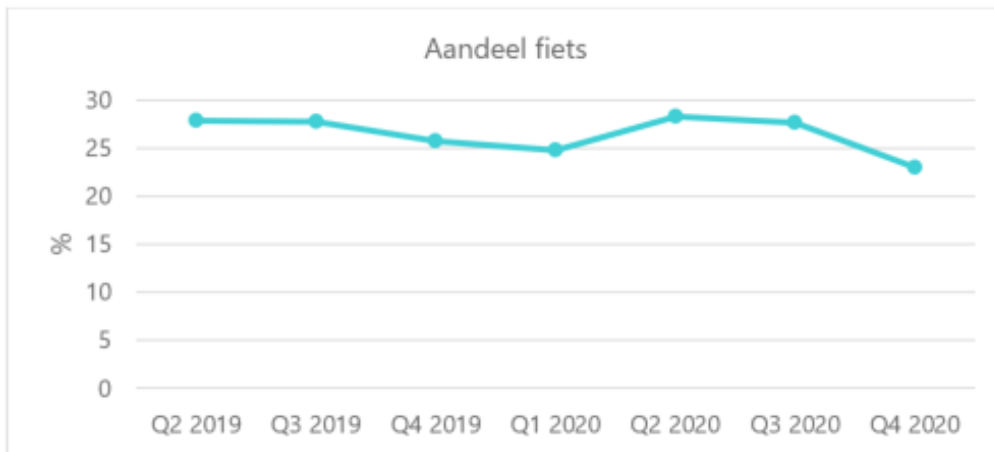


Figuur 4: Voorbeeld uit de COVID-19 monitor (I&W)

Fietsmonitor

Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt onderzocht of de doelstelling om 200.000 meer fietsers in het woon-werkverkeer te realiseren, wordt gehaald. Omdat beleid voor deze doelstelling zowel in de ruimte als de tijd gespreid is, onder meer door de werkgeversaankpak, is klassiek voor-na onderzoek moeilijk toepasbaar. Bovendien verstoort de coronacrisis de mobiliteit ernstig, doordat een groot deel van de (fiets-)forensen ging thuiswerken. Het beoordelen van de relatie tussen beleid en fietsgedrag in het woon-werkverkeer is daardoor niet eenvoudiger geworden. Desalniettemin biedt het NVP de mogelijkheid om onderzoek te doen naar allerlei gedragseffecten die in de afgelopen periode zijn opgetreden en die nog zullen optreden. Zo kan met het NVP waargenomen worden dat sommige mensen bijvoorbeeld wel meer recreatief zijn gaan fietsen. Zou het

zo zijn dat deze ervaringen op termijn ook leiden tot meer fietsen voor woon-werk doeleinden? Dezelfde mensen waarvan we de mobiliteit kennen, kunnen ondervragen over hun intenties en de beperkingen of stimulansen die zij ervaren om al dan niet te fietsen in het woon-werk verkeer. Door deze uitgevraagde informatie te koppelen aan werkelijk waargenomen gedrag kan vervolgsbeleid beter worden gericht op relevante doelgroepen.



Figuur 5: Voorbeeld uit de Fietsmonitor (I&W)

Ervaringen

De representativiteit van het panel is voor gebruikers van het NVP een belangrijk criterium. Tabel 1 geeft een beeld van de representativiteit van het panel op 3 momenten in de tijd. Dit onderzoek is gedaan, omdat er voortdurend in- en uitstroom plaatsvindt. Niet iedereen doet immers voor altijd mee aan dit onderzoek. Daarom is het relevant om niet alleen naar demografische representativiteit maar ook naar stabiliteit van de steekproef te kijken. Tabel 1 toont dat het panel op verschillende momenten in de tijd een grote mate van stabiliteit laat zien. De verschillen tussen verschillende perioden bedragen hooguit procenten. Ook zien we dat het panel behoorlijk representatief is in vergelijking met de Nederlandse bevolking (de zogenaamde Gouden Standaard), met de uitzondering dat de jongste leeftijdsgroep tot 24 jaar is ondervertegenwoordigd. Jongeren in deze leeftijdsgroep zijn moeilijk te bewegen om op deze wijze mee te doen aan onderzoek.

Table 1. Sociodemographic characteristics of the sample

Variable	Categories	Sample March	Sample May	Sample August	Population
Gender (%)	male	46.8	46.8	47.5	49.7
	female	53.2	53.2	52.8	50.6
Age (%)	16-24	2.0	1.8	2.1	13.5
	25-44	33.7	35.8	33.4	29.9
	45-64	44.0	42.3	44.6	34.3
	≥65	20.3	20.0	19.9	22.3
Urban Density – inhabitants/m ² (%)	low (<500)	9.2	9.1	8.9	7.8
	medium (500-1500)	38.2	38.2	37.8	37.2
	high (>1500)	52.6	52.7	53.3	55.0
Education (%)	low	20.9	19.9	20.1	22.2
	medium	41.1	41.8	40.7	41.1
	high	38.0	38.3	39.2	36.7
Main occupation (%)	unemployed	32.5	32.0	31.2	38.1
	employed	66.0	66.5	67.0	54.4
	student	1.5	1.5	1.8	7.5
Household size (%)	1 person	19.8	19.2	19.0	21.1
	2 persons	41.7	41.7	42.8	35.7
	>2 persons	38.5	39.1	38.1	42.9
Household composition (%)	single	19.8	19.2	19.0	21.1
	family with children ≤12 yr	21.7	22.7	21.5	20.2
	family with children >12 yr	7.8	8.1	8.2	10.0
	multiple adults	50.7	50.1	51.3	48.6

Ook de vraag hoe het NVP zich tot het ODin (CBS) verhoudt, wordt vaak gesteld. In 2021 is onderzoek gedaan naar de wijze waarop het ODin data verzameld en hoe verplaatsingen, ritketens en motieven in ODin worden gedefinieerd. Vervolgens is onderzocht hoe dit zich verhoudt tot de dataverzameling en definities in het NVP. Inmiddels kunnen met het NVP de cijfers van het ODin in belangrijke mate gerepliceerd worden. Overigens bleek uit eerder onderzoek dat op hoofdindicatoren ODin en NVP goed vergelijkbaar zijn.

De jaren 2020 en 2021 stonden en staan in het teken van de coronaepidemie. De mobiliteit veranderde in de periode op een ongekende schaal. Het NVP kwam in die periode goed van pas. Het biedt de mogelijkheid om op uniforme wijze veranderingen in de mobiliteit op de voet te volgen. Hierdoor ligt informatie, gebaseerd op de cijfers uit het NVP, bijvoorbeeld wekelijks bij het Outbreak Management Team op tafel. Ook de Nederlandse media klopten regelmatig aan, bijvoorbeeld om de effecten van winkelsluitingen, terrasopeningen of de avondklok in beeld te krijgen.

Tegelijk praat iedereen over de mobiliteitstransitie, bijvoorbeeld als gevolg van elektrificatie, maatregelen in verband met klimaat en luchtkwaliteit, en door verwachte, wellicht blijvende effecten van COVID-19 op thuiswerken en openbaar vervoer. De behoefte aan monitoring van deze transitie is groot, op ieder schaalniveau.

Conclusies en aanbevelingen

Onder toepassingen hebben we laten zien dat met het NVP veel goede en actuele monitoring mogelijk is. Maar het NVP is geen panacee. Op landelijk niveau, en in gebieden met een voldoende omvangrijke bevolking (c.q. panelvertegenwoordiging), zijn voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar. Maar dat geldt niet op elk schaalniveau. Veel overheden zijn juist op zoek naar gegevens op lagere schaalniveaus, bijvoorbeeld een weg of een station, of de bevolking in hun beheersgebied. Wat dat betreft heeft het huidige NVP grenzen. Er wordt daarom naar mogelijkheden gezocht om het NVP uit te breiden, zodat de toepassing ervan verbreed kan worden. Daarbij merken we op dat het NVP een particulier initiatief is dat alleen kan voortbestaan als voldoende overheden er langdurig gebruik van willen maken. De hierboven genoemde toepassingen laten zien dat er overheden zijn die de waarde van het NVP al zien en die bereid waren, ook met een aantal van 10.000

deelnemers, nu al van de informatie gebruik te gaan maken. Dit biedt de mogelijkheid om het NVP verder te ontwikkelen en uit te breiden.

Belangrijke Data

31 mei 2021: Sluiting Call for Papers

Vragen?

Heeft u vragen, mail dan naar Linde Haak: lhaak@acquirepublishing.nl of bel naar: 038-4606384.

Organisatie–Dat.Mobility

Contactgegevens: Peter van der Mede (pvdmede@dat.nl; tel 0620957904)

Voorkeur Sessie 30 minuten (we willen demo's geven van de dashboards)

PraktijkPaper

Hoofdthema: Data

Organisatie: Dat.mobility