



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Mobiliteitspanel Nederland (MPN)

*Al meer dan 10 jaar dataverzameling over (veranderingen in)  
het reisgedrag van Nederlanders*



Verhuizen, van baan veranderen, kinderen krijgen, ouder worden; al deze veranderingen in een mensenleven hebben invloed op de manier waarop mensen zich verplaatsen. Maar wat verandert er nu precies? Gaan mensen hierdoor meer of minder reizen? Stappen zij over op een ander vervoermiddel? En wat betekenen andere ontwikkelingen zoals de COVID-pandemie of de opkomst van de elektrische fiets voor ons reisgedrag? Met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) verzamelt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat sinds 2013 informatie over (veranderingen in) het reisgedrag en de factoren die daar op van invloed zijn.

## Het MPN

### **Wat is het doel van het MPN?**

Doel van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) is veranderingen in het verplaatsingsgedrag van een vaste groep mensen en huishoudens in kaart te brengen over een langere periode. Dit biedt inzicht in de factoren die van invloed zijn op dit gedrag en eventuele veranderingen daarin. Hierbij zoomen we soms ook in op verschillende groepen mensen, zoals bijvoorbeeld jongeren, gezinnen met jonge kinderen en ouderen. Het MPN biedt mede vanwege het feit dat respondenten langere tijd deelnemen een unieke bron van informatie. Er bestaan vrijwel geen andere databronnen op het gebied van mobiliteit die mensen gedurende langere tijd volgen.

### **Wat kan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met deze kennis doen?**

Door het onderzoek met het MPN kan het ministerie bij de vormgeving van beleid beter inspelen op mobiliteitsveranderingen. Bovendien kunnen de nieuwe inzichten worden meegenomen bij de aanpassing van bestaande verkeers- en vervoersmodellen. De overheid gebruikt deze modellen onder andere bij beslissingen over investeringen in verkeer en vervoer.

### **Wat voor soort onderzoek is het MPN?**

Het MPN is een huishoudpanel. Er worden zowel vragen gesteld over personen, als over het huishouden waar de persoon onderdeel van is. Hierdoor is het ook mogelijk de dynamiek binnen huishoudens te analyseren. De mobiliteit van de verschillende leden van een huishouden kan namelijk vaak niet los van elkaar worden gezien. Zo halen en brengen ouders jonge kinderen van en naar zwembad en kunnen partners taken zoals boodschappen doen, of een pakketje ophalen verdelen. Als ouders de auto een avond niet gebruiken, kunnen volwassen thuiswonende kinderen deze bijvoorbeeld gebruiken als ze uitgaan of gaan sporten.

### **Hoe groot is het MPN?**

Jaarlijks doen er minimaal 2.000 huishoudens mee aan het MPN. Alle leden van deze huishoudens van twaalf jaar en ouder nemen aan het onderzoek deel. Dit komt neer op minimaal 4.000 individuele respondenten per jaar.



### Hoe is het MPN opgebouwd?

De respondenten van het MPN worden geworven uit het bestaande internetpanel van Verian (voorheen Kantar Public). De huishoudens zijn zo geselecteerd dat de deelnemers aan het panel representatief zijn voor Nederland op kenmerken zoals leeftijd, geslacht, opleiding, gezinssamenstelling (alleenstaand, kinderen, etc.), voornaamste bezigheid (werk, student, gepensioneerd, etc.) en stedelijkheidsgraad van de woonomgeving.

### Wanneer en hoe wordt het onderzoek uitgevoerd?

Het onderzoek loopt sinds 2013 en de reguliere meting vindt jaarlijks plaats in het najaar. Voor dit reguliere MPN onderzoek vult één volwassen huishoudlid een aantal vragen in over het huishouden (huishoudvragenlijst). Daarnaast vult ieder huishoudlid van twaalf jaar en ouder een vragenlijst in over zijn of haar persoonlijke situatie (persoonsvragenlijst). Denk hierbij bijvoorbeeld aan de werksituatie, het bezit/gebruik van vervoerwijzen en belangrijke gebeurtenissen in het afgelopen jaar. Een deel van de vragen wordt jaarlijks herhaald; een ander deel heeft een wisselend thema. Daarnaast houdt elke deelnemer in een online dagboekje gedurende drie opeenvolgende dagen bij welke activiteiten ze hebben ondernomen en hoe ze zich tussen deze activiteiten hebben verplaatst: hoe laat ben ik vertrokken, welk vervoermiddel heb ik gebruikt, reisde ik alleen of samen met anderen, etc.?

Naast het reguliere onderzoek in het najaar wordt het panel op andere momenten in de tijd ook regelmatig ingezet voor een aanvullende vragenlijst ten behoeve van een specifiek onderzoeksthema. Voorbeelden hiervan zijn een recente vragenlijst over de aanschaf van een e-fiets, over betaalbaarheid van mobiliteit en een vragenlijst over de reistijd en reiskosten naar verschillende voorzieningen.

Meer informatie over de opzet en het gebruik van het MPN is te vinden op de website:  
[www.kimnet.nl/mobiliteitspanel-nederland](http://www.kimnet.nl/mobiliteitspanel-nederland)

# Een greep uit onderzoeken met het MPN



In de afgelopen jaren zijn er frequent onderzoeken gepubliceerd waarin gebruik is gemaakt van gegevens uit het MPN. Hieronder volgt een greep uit enkele van deze onderzoeken sinds de start van het MPN in 2013.

## 2013: Start van het MPN



### Levensgebeurtenissen en mobiliteit (2017)

Dit onderzoek met behulp van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) laat zien dat het mobiliteitsgedrag van veel jongvolwassen respondenten verandert door het krijgen van een nieuwe baan (circa 80% past het gedrag aan), door de geboorte van een kind (circa 50% past het gedrag aan) en door verhuizen (circa 40% past het gedrag aan). Door een verhuizing en een nieuwe baan schaffen mensen eerder een auto aan en neemt de voorkeur voor de auto toe. Bij het krijgen van een kind vinden we geen veranderingen in het autobezit, maar wel in het aantal afgelegde kilometers en de te bezoeken bestemmingen. Omdat bij levensgebeurtenissen gewoontes kunnen veranderen, bieden ze de mogelijkheid om met beleid het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Meer over dit onderzoek vind je [hier](#).

### Gebruik van e-fiets en effecten op andere vervoerwijzen (2019)



In dit onderzoek zijn de verschillende gebruikersgroepen van de e-fiets geanalyseerd en is het effect dat de e-fiets heeft op het gebruik van andere vervoerwijzen met behulp van het MPN onderzocht. Hieruit blijkt onder andere dat het gebruik van de e-fiets in Nederland de afgelopen jaren flink is toegenomen. In het gebruik zijn veranderingen zichtbaar. Het aandeel ouderen (65-plussers) in de e-fietsgebruikers neemt af; het vervoermiddel is dus niet enkel meer populair onder ouderen. Mensen stappen onder andere vaker op de e-fiets voor werkgerelateerde verplaatsingen. Verder blijkt dat de e-fiets met name de reguliere fiets vervangt. Voor woon-werkreizen laat men door de e-fiets echter ook af en toe de auto staan. Meer over dit onderzoek vind je [hier](#).

### Het verband tussen gezondheid en actief reizen (2021)



Dit onderzoek bestudeerde met behulp van het MPN hoe fietsen en lopen de gezondheid beïnvloeden én andersom. Tussen de Body Mass Index (BMI) en actief reizen blijkt er alleen een causale relatie te bestaan voor mensen die niet aan obesitas lijden (BMI < 30 kg/m<sup>2</sup>): mensen die meer gaan lopen, verliezen gewicht. Als mensen minder gaan lopen, dan leidt dat juist tot een gewichtstoename. Verder heeft de BMI voor mensen zonder obesitas een negatief effect op het gebruik van de fiets: een toename van de BMI leidt tot een afname van het aantal fietsverplaatsingen en de afgelegde fietsafstand. Ook blijkt dat mensen die meer gaan fietsen, zich daardoor gezonder voelen. Voor mensen die meer gaan lopen, geldt dat niet. Meer weten? Lees [hier](#).

### Gedrag vóór en na de COVID-pandemie (2023)



Tijdens de COVID-pandemie heeft het KiM verschillende aanvullende metingen gedaan met het MPN om inzicht te krijgen in de tijdelijke maar ook (mogelijke) structurele effecten van deze pandemie op het reisgedrag. Inzichten van de eerste metingen na de pandemie suggereren onder andere dat Nederlanders (waar zij dat kunnen) structureel meer thuiswerken dan vóór de pandemie. Het gemiddelde aantal thuiswerkuren onder werkende respondenten ging van ca. 3u in 2019 naar ca. 6u eind 2022. Vooral mensen die het ov gebruiken werken regelmatig thuis. Eind 2022 werd nog duidelijk minder gebruik gemaakt van het ov, en juist duidelijk meer van de e-fiets ten opzichte van 2019. Lees [hier](#) meer.

### Digitale reisinformatie: Gebruik en effecten bij auto- en ov-reizen (2023)



In 2023 deed het KiM onderzoek naar de mate waarin respondenten gebruik maken van digitale reisinformatie en of dit de reisbeleving beïnvloedt. Uit de resultaten blijkt dat het gros van de ov- en autoreizigers gebruik maakt van digitale vormen van reisinformatie. Het merendeel van de respondenten vindt persoonlijke hulpbronnen als navigatiesystemen en apps tegenwoordig ook noodzakelijk om te kunnen reizen. 30-50% van de respondenten voelt zich hierdoor bijvoorbeeld veiliger onderweg. Naast genoemde voordelen, zijn er echter ook aandachtspunten. Zo geeft 20-30% van de autoreizigers aan te worden afgeleid door de reisinformatie, en vindt ongeveer 10% van de respondenten het lastig om de digitale reisinformatie te gebruiken. [Hier](#) vind je meer inzichten.

Deze en andere onderzoeken die door het KiM zijn uitgevoerd met behulp van het MPN zijn te vinden op de website: [www.kimnet.nl/mobiliteitspanel-nederland/publicaties](http://www.kimnet.nl/mobiliteitspanel-nederland/publicaties)

2024: Het MPN gaat door!

# De komende jaren

Het MPN gaat ook de komende jaren door. In het najaar van 2024 start alweer de 12e jaarlijkse reguliere meting. Daarnaast doet het KiM met het MPN de komende tijd onder andere onderzoek naar het gebruik van aanhangers en naar langeafstandsreizen met de bus. Heeft het gebruik van aanhangers, zoals een caravan, invloed op de aanschaf van een elektrische auto? En waarom kiezen Nederlanders voor reizen naar het buitenland juist wel of juist niet voor de bus? Met de inzichten uit deze en andere onderzoeken blijven we het ministerie ook de komende jaren van relevante kennis over het reisgedrag en de reisvoorkeuren van Nederlanders voorzien.

## Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Juli 2024

Vormgeving en opmaak: zootz

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
Bezuidenhoutseweg 20  
2594 AV Den Haag

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 1965  
Website: [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
E-mail: [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)