

MON Maatwerk

Monitoring stedelijke bereikbaarheid 2006

Onderzoek en Databestand

6 december 2007

MON Maatwerk

Monitoring stedelijke bereikbaarheid 2006

Onderzoek en Databestand

6 december 2007

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Informatie: mon@rws.nl

Uitgevoerd door:: Projectteam MON

**Opdrachtgever
maatwerk:** Hoofdafdeling Basisinformatie (BI) van RWS AVV en
Directoraat Generaal Personenvervoer (DGP)

Datum: 6 december 2007

Inhoud

1.	Inleiding	1
1.1	Leeswijzer.....	1
1.2	Andere documentatie.....	1
1.3	Vragen	1
2.	Het MON en MSB	3
2.1	Het Mobiliteitsonderzoek Nederland	3
2.2	Het maatwerk MSB.....	4
3.	Steekproeftrekking MSB	5
3.1	De steekproeftrekking.....	5
4.	veldwerk MSB	7
4.1	Het veldwerk	7
4.2	Veldwerkresultaten	7
5.	Inhoud en opbouw van het databestand maatwerk MSB 2006	9
6.	Toelichting variabelen	11
7.	Bestandsbeschrijving	14
Bijlage A	Vragenlijst	22
Bijlage B	Redenen voor waarderings	26

1. Inleiding

Dit document beschrijft de uitvoering van het onderzoek Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid (MSB) 2006 en de inhoud van het bijbehorende databestand. Het onderzoek MSB is als maatwerk bij het basisonderzoek van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006 uitgevoerd.

1.1 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 tot en met 4 bevatten informatie over het onderzoek MSB. In hoofdstuk 2 worden kort de belangrijkste kenmerken van het MON en MSB uiteengezet. De daaropvolgende twee hoofdstukken beschrijven de steekproeftrekking en het veldwerk. De hoofdstukken 5 tot en met 7 gaan over het databestand MSB. Hoofdstuk 5 beschrijft globaal de inhoud en opbouw van het bestand. Hoofdstuk 6 bevat voor een aantal variabelen een nadere beschrijving die van belang kan zijn voor de interpretatie ervan. Tot slot bevat hoofdstuk 7 de beschrijving van het bestand in termen van variabelen, hun waarden en hun labels.

1.2 Andere documentatie

In het document "Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006, Het onderzoek" staat achtergrondinformatie over de uitvoering van het standaardonderzoek van MON. Het document "Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006, Het databestand" is bedoeld als een praktisch naslagwerk bij het analyseren van de gegevens. Het bevat een gedetailleerde beschrijving van alle variabelen in het MON databestand (waardebereik, labels et cetera). Van de meeste variabelen wordt toegelicht hoe ze zijn afgeleid uit de vragenlijst en welke eventuele correcties en imputaties hebben plaatsgevonden. Verder zijn de verschillen ten opzichte van voorgaande jaren beschreven. Deze documenten zijn te downloaden van hieronder genoemde internetsites van MON en DANS.

1.3 Vragen

Als u vragen heeft naar aanleiding van deze documentatie of als u zich wilt aanmelden voor de nieuwsbrief, dan kunt u terecht bij het projectteam MON op onderstaand e-mail adres:

mon@rws.nl

Inhoudelijke vragen over het maatwerkonderzoek MSB 2006 zullen wij doorsturen naar de opdrachtgever daarvan.

Voor het aanvragen van MON-producten kunt u terecht op de internetsite van DANS (Data Archiving and Networked Services) of op onze internetsite.

Indien u het databestand, het tabellenboek en de documentatie rechtstreeks wilt downloaden, dan kan dat via:

easy.dans.knaw.nl

Indien u het databestand op cd-rom wilt ontvangen en het tabellenboek en de documentatie op papier, dan kan dat via:

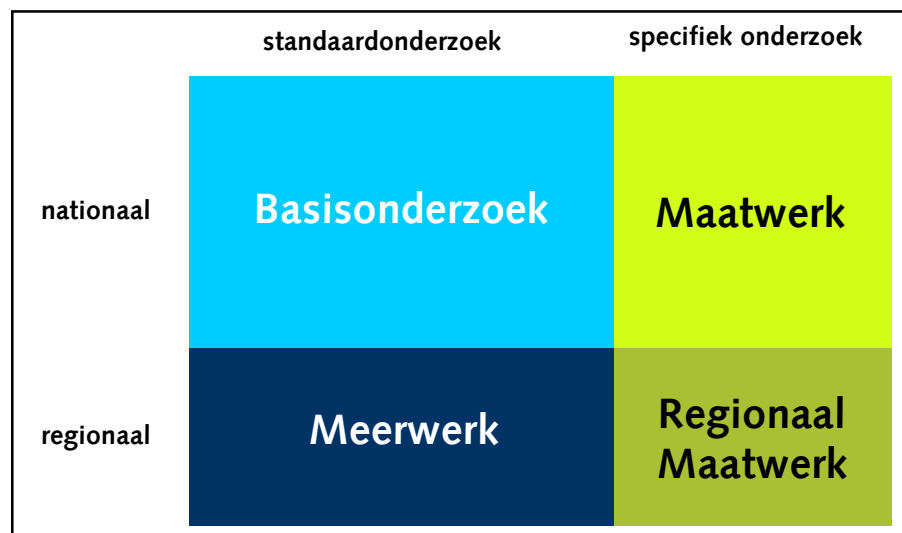
www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl (en doorklikker Resultaten)

2. Het MON en MSB

In dit hoofdstuk worden kort het Mobiliteitsonderzoek Nederland en het onderzoek Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid 2006 beschreven.

2.1 Het Mobiliteitsonderzoek Nederland

MON is een continu dagelijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. Het onderzoek wordt uitgevoerd middels een schriftelijke enquête. Daarbij worden de respondenten telefonisch gemotiveerd. Voor MON is een specifiek concept uitgewerkt om het onderzoek vraaggestuurd te maken. Dit concept bestaat uit vier belangrijke onderdelen: Basisonderzoek, Meerwerk, Maatwerk en Regionaal Maatwerk. Het Basisonderzoek is het fundament van MON. Het is een landelijke, schriftelijke enquête op basis van een aselechte steekproef. Andere partijen binnen of buiten het Ministerie kunnen regionale uitbreiding(en) van de standaardenquête financieren. Zo'n verdichting wordt in onderstaande figuur als Meerwerk aangeduid. Voor Basisonderzoek en Meerwerk wordt dezelfde standaardenquête gebruikt.



Figuur 1: Het MON-concept.

Het financieren van onderzoek over een specifiek onderwerp wordt aangeduid als Maatwerk. Maatwerk wordt meestal uitgevoerd door na het Basisonderzoek een specifieke na-enquête te houden. Een combinatie van beide, het regionaal uitvoeren van specifiek onderzoek wordt als Regionaal Maatwerk aangeduid.

2.2 Het maatwerk MSB

Het doel van het maatwerkonderzoek Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid 2006 (MSB 2006¹) is een beeld te krijgen van de subjectieve stedelijke bereikbaarheid, d.w.z. van de mening van burgers over de bereikbaarheid van het stadscentrum, uitgesplitst naar modaliteit en tijdstip. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van 40 steden, de G30 en nog tien andere.

Het onderzoek is uitgevoerd als maatwerk bij het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006 in de vorm van een telefonische na-enquête in de periode van 1 december 2006 tot en met 31 maart 2007. Er zijn alleen respondenten uit het MON 2006 benaderd.

Vooraf zijn de huishoudens toegewezen aan een bepaalde stad waarover zij een mening zouden moeten geven. Tijdens het interview werd aan de respondent gevraagd hoe hij/zij meestal naar het centrum van deze stad gaat: op de fiets, met de auto, per OV of anders. Indien het antwoord fiets was, is de respondent vervolgens gevraagd naar de redenen voor zijn of haar mening over de bereikbaarheid per fiets. Was het antwoord auto of OV dan is gevraagd naar de redenen voor zijn of haar mening over de bereikbaarheid per auto, respectievelijk per OV, en dit per periode van de dag (zaterdagavond + koopavond, door de week in de ochtendspits, door de week buiten de ochtendspits).

Er is gestreefd naar een minimum aantal van 200 respondenten per stad.

Het maatwerkonderzoek MSB is in 2004 voor het eerst uitgevoerd. Het is uitgevoerd in opdracht van de hoofdafdeling Basisinformatie (BI) van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS AVV) en het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

¹ Let op: De Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2006 heet ook MSB 2006. Hierin zijn naast subjectieve bereikbaarheidsindicatoren (gebaseerd op het maatwerk MSB 2006), ook objectieve bereikbaarheidsindicatoren opgenomen (gebaseerd op MON 2006).

3. Steekproeftrekking MSB

Dit hoofdstuk beschrijft welke huishoudens zijn uitgenodigd om deel te nemen aan het maatwerkonderzoek MSB. Ook de uiteindelijke omvang van de steekproef wordt in dit hoofdstuk beschreven.

3.1 De steekproeftrekking

De MSB-steekproef is getrokken uit huishoudens die in de maanden augustus tot en met december 2006 op het basisonderzoek MON 2006² hebben geantwoord en waarvan het telefoonnummer bekend is. Alleen binnen het gebied met een straal van 15 kilometer rond het centrum van Lelystad zijn alle MON respondenten uit het gehele jaar 2006 in de steekproef opgenomen. De steekproef bestond uit 5.315 huishoudens.

Op basis van de ervaringen die zijn opgedaan met de steekproeftrekking in het kader van de MSB 2004 werden de respondenten toegewezen aan één van de 40 steden. Op deze wijze werd voorkomen dat bepaalde centra bij de respondenten onevenredig vertegenwoordigd zijn. De toewijzing vond plaats op basis van de postcodes (vier cijfers). Ze werden geselecteerd op de gewenste afstand van het centrum van de betreffende stad. Er zijn uitsluitend respondenten van het basisonderzoek geselecteerd, die binnen een straal van 30 km van een bepaalde stad wonen³. Voor elke stad werden vervolgens twee steekproeven getrokken:

1. steekproef met huishoudens die binnen een straal van 15 km van het centrum van een bepaalde stad wonen (de zogenaamde near-by respondenten)
2. steekproef met huishoudens die in een straal van 15 tot 30 km van het centrum van een bepaalde stad wonen (de zogenaamde far-away respondenten)

Hierbij moet worden aangetekend dat met name in de Randstad de steden zo dicht bij elkaar liggen dat sommige huishoudens voor meer dan 10 steden zouden kunnen antwoorden. Een huishouden kreeg altijd maar één stad toegewezen. De toewijzing van een stad aan een huishouden gebeurde willekeurig.

Conform de opzet van het onderzoek dienen in totaal 8.000 personen te worden ondervraagd. Voor elk van de 40 centra dienen aldus 200 personen te worden geënquêteerd, waarvan telkens 100 personen uit het gebied binnen een straal van 15 kilometer rond het centrum en 100 personen uit het gebied binnen een straal van 15 tot 30 kilometer van het centrum van de betreffende stad. De steekproef is zo opgezet dat per gebied 100 respondenten kunnen worden bereikt.

Een uitzondering hierop vormt Lelystad. Mede door de geografische ligging ervan bevatte het MON 2006 niet voldoende respondenten binnen een straal van 15 kilometer rond het centrum om het vereiste aantal personen te kunnen selecteren. Ondanks dat alle MON respondenten uit dit gebied uit het gehele jaar 2006 in de steekproef opgenomen zijn, is het vereiste aantal van 100 respondenten binnen een straal van 15 kilometer rond het centrum van Lelystad niet bereikt.

² Er is geen gebruik gemaakt van de adressen in de steekproeven van meerwerk.

³ Om elke stad is een cirkel met een straal van 30 km getrokken. Daarbinnen moesten in principe de respondenten voor die stad wonen. Alle veertig cirkels samen bedekken nagenoeg heel Nederland.

4. veldwerk MSB

Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de huishoudens aan het maatwerk onderzoek hebben deelgenomen. Tevens worden de resultaten van het veldwerk in termen van respons beschreven.

4.1 Het veldwerk

Het MSB 2006 is uitgevoerd als een telefonische na-enquête. Daarbij zijn alle huishoudleden van 14 jaar of ouder, die op dat moment bereikbaar waren, in het onderzoek betrokken. Voor het telefonische interview maakten de medewerkers van het call center gebruik van de vragenlijst 'Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid'. Deze is opgenomen in bijlage A.

4.2 Veldwerkresultaten

Getracht is 5.315 huishoudens telefonisch te benaderen. Door kwaliteitsneutrale uitval⁴ was de omvang van de aangepaste bruto steekproef 5.198. Uiteindelijk zijn 4.550 huishoudens bereikt. Dit komt neer op een responspercentage van bijna 82%⁵. De laatste 648 huishoudens zijn niet benaderd, omdat de vereiste norm van 200 respondenten per stad voor zover mogelijk bereikt was.

De respons op persoonsniveau is 8.138. Daarvan was de respons zonder informatie (mensen die geen antwoord konden geven op de gestelde vragen) in totaal 3.021. Dit komt doordat het huishouden een stad toegewezen heeft gekregen die de respondenten zelden of nooit bezoeken. De gewenste respons van (minimaal) 200 respondenten per stad is alleen voor Lelystad niet behaald.

In tabel 1 zijn de veldwerkresultaten per stad aangegeven.

⁴ Kwaliteitsneutrale uitval is in dit verband bijvoorbeeld uitval vanwege een sterfgeval, gewijzigd telefoonnummer of langdurige afwezigheid.

⁵ Het exacte responspercentage is 81,7%.

Stad	Aantal respondenten
Alkmaar	201
Almelo	211
Almere	207
Amersfoort	203
Amsterdam	199
Apeldoorn	202
Arnhem	203
Assen	207
Breda	202
Delft	205
Den Haag	200
Deventer	200
Dordrecht	202
Eindhoven	207
Emmen	202
Enschede	210
Groningen	209
Haarlem	201
Heerlen	210
Helmond	200
Hengelo	207
's-Hertogenbosch	206
Hilversum	200
Hoofddorp ⁶	204
Leeuwarden	203
Leiden	203
Lelystad	177
Maastricht	205
Middelburg/Vlissingen ⁷	203
Nijmegen	201
Purmerend	208
Rotterdam	201
Schiedam	205
Sittard/Geleen ⁶	210
Tilburg	203
Utrecht	205
Venlo	201
Zaandam ⁸	200
Zoetermeer	203
Zwolle	212

Tabel 1: Responsoverzicht MSB 2006 per stad.

⁶ Voor de kern Hoofddorp is in het MSB 2004 de naam Haarlemmermeer gebruikt.

⁷ Respondenten konden kiezen over welke van de twee centra ze een oordeel gingen vellen.

⁸ Voor de kern Zaandam is in het MSB 2004 de naam Zaanstad gebruikt.

5. Inhoud en opbouw van het databestand maatwerk MSB 2006

In dit hoofdstuk worden kort de karakteristieken van het databestand van het MON maatwerk MSB 2006 besproken.

Databestand maatwerk MSB in relatie tot het databestand MON

In zowel het databestand maatwerk MSB 2006 als het databestanden MON 2006 zijn een aantal sleutelvariabelen opgenomen die het mogelijk maken dat de gegevens in deze bestanden gekoppeld worden. De sleutelvariabelen waarmee de bestanden gekoppeld kunnen worden zijn:

- HHID
- RegelNr

Dit betekent dat de koppeling tot op persoonsniveau tot stand gebracht kan worden. In een enkel geval is koppeling tussen het databestand maatwerk MSB 2006 en het databestand MON 2006 niet mogelijk⁹.

Opbouw databestand

De rijen in het bestand bevatten de waarnemingen. De waarnemingen bestaan uit de gevraagde gegevens van een persoon. De kolommen van het bestand bevatten de informatie over de variabelen. Het databestand maatwerk MSB 2006 kent variabelen op twee niveaus: huishouden en persoon. Op huishoudniveau bevat het alleen de (sleutel)variabele HHID. De overige variabelen zijn dus op persoonsniveau.

Metagegevens databestand

Het databestand wordt geleverd in drie formaten, te weten het SPSS systeem formaat (bestand met de extensie sav), het portable SPSS formaat (extensie por) en als plain text (extensie txt). De volgende metagegevens hebben betrekking op de sav-versie van het databestand maatwerk MSB 2006:

- Bestandsnaam: Databestand MSB 2006.sav
- Bestandsgrootte: 479 KB
- Aantal kolommen: 29
- Aantal rijen: 8.138

⁹ Dit wordt uitgelegd in het volgende hoofdstuk bij de variabele Toekenn.

6. Toelichting variabelen

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd, wat met de variabelen in het databestand maatwerk MSB 2006 bedoeld wordt en eventueel hoe deze zijn afgeleid uit de vragenlijst. Dit gebeurt alleen voor de variabelen waarvan de betekenis of bruikbaarheid niet duidelijk blijkt uit de bestandsbeschrijving.

Variabelen op huishoudniveau

HHID

Deze variabele is een sleutelvariabele die samen met RegelNR gebruikt kan worden om de gegevens te koppelen aan het databestand van het basisonderzoek MON 2006. Met HHID wordt het nummer van het huishouden bedoeld.

Variabelen op persoonsniveau

RegelNr

Deze variabele is een sleutelvariabele die samen met HHID gebruikt kan worden om de gegevens te koppelen aan het databestand van het basisonderzoek MON. Met RegelNr wordt het nummer van de persoon aangeduid.

PersID

Elke persoon heeft een unieke code. Deze code komt tot stand via de regel: $(HHID * 100) + RegelNr$

Toekenn

Deze variabele geeft aan of het mogelijk is, de MSB gegevens aan de gegevens uit MON 2006 te koppelen. Bij één respondent is deze koppeling niet mogelijk. Deze respondent zat wel in de MON-steekproef, maar maakt geen deel uit van de uiteindelijke MON bestanden¹⁰. Reden hiervoor was dat achteraf bleek dat de persoonsvragenlijst niet verwerkt kon worden.

CentStad

(Centrum van de) stad waarover geantwoord is.

ToelMsb

Deze variabele geeft de aard van de respons aan.

In MSB 2006 komen bij deze variabele 2 waarden voor: "respondent met volledige informatie" en "respondent zonder informatie". Respondenten zonder informatie konden de gestelde vragen niet beantwoorden, omdat zij een stad toegewezen hebben gekregen die zij zelden of nooit bezoeken.

In MSB 2004 kan deze variabele ook de waarde "respondent zonder plaats" hebben, omdat een deel van de respondenten zelf mocht opgeven voor welke stad zij de vragen wilden beantwoorden. Als zij een stad kozen die niet tot de steden in het onderzoek behoorde, dan werd deze respons gecodeerd als 'zonder plaats'. In

¹⁰ Het is de bedoeling dat alle gegevens in het databestand van een maatwerkonderzoek te koppelen zijn aan het databestand van het basisonderzoek MON. Onbedoeld zijn toch gegevens in het databestand van MSB terechtgekomen die niet koppelbaar zijn met gegevens in de databestanden van het basisonderzoek.

2006 kregen alle respondenten een stad toegewezen, derhalve komt deze waarde in MSB 2006 niet voor.)

Alleen bij respondenten met volledige respons bevatten de variabelen na de variabele BerFiets nog informatie.

AfstCent

Afstand vanaf het woonadres tot het centrum. Alle afstanden zijn in hectometers aangegeven. Voor huishoudens zonder (gekozen) centrum is geen informatie opgenomen (waarde 0).

AfstKlas

Afstandscategorie: het woonadres van de respondent(en), gemeten vanaf het centrum. Er zijn 3 verschillende categorieën: 15 kilometer of minder, meer dan 15 kilometer en 'niet van toepassing'.

BerFiets, BerAuto1,2,3 en BerOV1,2,3

Waarderingen van de bereikbaarheid van het stadscentrum voor de verschillende vervoerswijzen (fiets, auto, OV) en, voor auto en OV, op verschillende tijdstippen. De waardering wordt uitgedrukt in een range van zeer goed tot slecht.

Belang

Geeft aan of de respondent belang hecht aan goede bereikbaarheid van het centrum. Het belang wordt uitgedrukt in belangrijk of niet belangrijk.

BerHoe

Meest gekozen vervoerswijze naar het stadscentrum.

Fiets1,2,3

Indien de variabele BerHoe de waarde fiets heeft, bevatten deze drie variabelen maximaal drie van de redenen die de respondent heeft gegeven voor zijn mening over de bereikbaarheid van het centrum per fiets.

In bijlage B zijn alle redenen voor waarderingen opgenomen. Deze lijst bevat alle redenen voor de uitgesproken positieve en negatieve meningen over de bereikbaarheid van het gekozen of toegewezen centrum per auto, fiets of OV.

Zat1,2,3 en Dag1,2,3 en Buit1,2,3

Indien de variabele BerHoe de waarde auto of OV heeft, bevatten deze negen variabelen de redenen die de respondent heeft gegeven voor zijn mening over de bereikbaarheid van het centrum per auto of OV, per periode van de dag. Voor elke periode zijn maximaal drie redenen opgenomen.

In bijlage B zijn alle redenen voor waarderingen opgenomen. Deze lijst bevat alle redenen voor de uitgesproken positieve en negatieve meningen over de bereikbaarheid van het gekozen of toegewezen centrum per auto, fiets of OV.

7. Bestandsbeschrijving

In dit hoofdstuk is het complete databestand maatwerk MSB 2006 in termen van variabelen, waarden en labels beschreven.

HUISHOUDEN

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
HHID	1	7			Uniek ID voor het huishouden
			6124003	Zie paragraaf 2.x	
			t/m	(voormalige MON-code)	
			6752139		

PERSONEN

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
RegelNr	8	1			Persoon ID
			1	Oudste persoon	
			2	Op één na oudste persoon	
			3	Op twee na oudste persoon	
			4	Op drie na oudste persoon	
			5	Op vier na oudste persoon	
			(...)	(...)	
			9	leeg	
PersID	9	9		HHID*100 + RegelNR	Uniek ID voor elke persoon
Toekenn	18	1			Mogelijkheid MSB gegevens aan gegevens uit MON te koppelen
			1	Te koppelen aan MON-gegevens	
			2	Niet te koppelen aan MON-gegevens	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
CentStad	19	2			Meest bezochte centrum van (nabijgelegen) grotere stad
			1	<i>Amsterdam</i>	
			2	<i>Alkmaar</i>	
			3	<i>Almelo</i>	
			4	<i>Almere</i>	
			5	<i>Amersfoort</i>	
			6	<i>Apeldoorn</i>	
			7	<i>Arnhem</i>	
			8	<i>Assen</i>	
			9	<i>Breda</i>	
			10	<i>Delft</i>	
			11	<i>Den Haag</i>	
			12	<i>Deventer</i>	
			13	<i>Dordrecht</i>	
			14	<i>Eindhoven</i>	
			15	<i>Emmen</i>	
			16	<i>Enschede</i>	
			17	<i>Groningen</i>	
			18	<i>Haarlem</i>	
			19	<i>Hoofddorp</i>	(2004 Haarlemmermeer)
			20	<i>Heerlen</i>	
			21	<i>Helmond</i>	
			22	<i>Hengelo</i>	
			23	<i>Hilversum</i>	
			24	<i>Leeuwarden</i>	
			25	<i>Leiden</i>	
			26	<i>Lelystad</i>	
			27	<i>Maastricht</i>	
			28	<i>Nijmegen</i>	
			29	<i>Purmerend</i>	
			30	<i>Rotterdam</i>	
			31	<i>'s-Hertogenbosch</i>	
			32	<i>Schiedam</i>	
			33	<i>Sittard/Geleen</i>	
			34	<i>Tilburg</i>	
			35	<i>Utrecht</i>	
			36	<i>Venlo</i>	
			37	<i>Zaandam</i>	(2004 Zaanstad)
			38	<i>Zoetermeer</i>	
			39	<i>Zwolle</i>	
			40	<i>Middelburg/Vlissingen</i>	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
ToelMsb	21	1			Soort respondent MSB
			1	Respondent met volledige informatie	
			2	Respondent zonder informatie	
			3	Respondent zonder plaats	(In MSB 2006 komen geen respondenten zonder plaats voor.)
AfstCent	22	3			Afstand tussen woonplaats en meest bezochte centrum
			0	<i>Geen informatie</i>	
			1	<i>1 hectometer</i>	
			t/m		
			300	<i>300 hectometer</i>	
AfstKlas	25	1			Afstandsklas
			1	≤ 15 km	
			2	> 15 km	
			9	<i>Leeg</i>	
BerFiets	26	1			Beoordeling bereikbaarheid met fiets
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
BerAuto1	27	1			Beoordeling bereikbaarheid met auto op zaterdag of koopavond
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
BerAuto2	28	1			Beoordeling bereikbaarheid met auto door de week in de ochtendspits
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
BerAuto3	29	1			Beoordeling bereikbaarheid met auto door de week buiten de ochtendspits
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
BerOV1	30	1			Beoordeling bereikbaarheid met OV op zaterdag of koopavond
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
BerOV2	31	1			Beoordeling bereikbaarheid met OV door de week in de ochtendspits
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
BerOV3	32	1			Beoordeling bereikbaarheid met OV door de week buiten de ochtendspits
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Zeer goed</i>	
			2	<i>Goed</i>	
			3	<i>Matig</i>	
			4	<i>Slecht</i>	
			5	<i>Niet van toepassing</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
Belang	33	1			Belang van goede bereikbaarheid centrum
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Ja</i>	
			2	<i>Nee</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
BerHoe	34	1			Vervoermiddelenkeuze bereikbaarheid centrum
			0	<i>Geen antwoord</i>	
			1	<i>Auto</i>	
			2	<i>Fiets</i>	
			3	<i>OV</i>	
			4	<i>Te voet</i>	
			5	<i>Taxi</i>	
			6	<i>Motorische rijwielen</i>	
			7	<i>Anders</i>	
			9	<i>Leeg</i>	
Fiets1	35	4			Reden bereikbaarheid centrum per fiets
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Fiets2	39	4			Reden bereikbaarheid centrum per fiets
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Fiets3	43	4			Reden bereikbaarheid centrum per fiets
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
Zat1	47	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV op zaterdag of koopavond
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Zat2	51	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV op zaterdag of koopavond
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Zat3	55	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV op zaterdag of koopavond
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Dag1	59	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week in de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Dag2	62	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week in de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Dag3	67	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week in de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Buit1	71	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week buiten de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	

Variabele	Begin	Lengte	Waarde	Label	Omschrijving
Buit2	75	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week buiten de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	
Buit3	79	4			Reden bereikbaarheid centrum per auto of OV door de week buiten de ochtendspits
			9	Leeg	
			(...)	Zie bijlage #1	

Bijlage A Vragenlijst

De vragenlijst van het maatwerkonderzoek Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid is in deze bijlage opgenomen. Deze lijst bestaat uit 2 pagina's en is telefonisch afgenomen, daarmee is deze dus alleen zichtbaar voor de medewerker van het call center van het onderzoeksbureau.

00603
Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid 2006
MSB 2006

Personeelscode: _____

Datum: _____

Tijd: _____

Persoon bereikt

Uitvalcode:

Poging(en): _____

Opmerkingen: _____

Terugbellen op: _____

hvm (hoofdvervoermiddel)	1. Hoe gaat u meestal naar het centrum?						
Geen <input type="checkbox"/> → Einde	Reden:						
	2. Wat vindt u van de bereikbaarheid van het centrum met de auto?						
		Zeer goed	Goed	Matig	Slecht	als hvm, reden:	n.v.t.
Auto <input type="checkbox"/>	Op zaterdag of koopavond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Door de week in de ochtendspits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Door de week buiten de ochtendspits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3. Wat vindt u van de bereikbaarheid van het centrum met het OV?						
		Zeer goed	Goed	Matig	Slecht	als hvm, reden:	n.v.t.
OV <input type="checkbox"/>	Op zaterdag of koopavond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Door de week in de ochtendspits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Door de week buiten de ochtendspits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4. Wat vindt u van de bereikbaarheid van het centrum per fiets?						
		Zeer goed	Goed	Matig	Slecht	als hvm, reden:	n.v.t.
Fiets <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Reden:						
Anders <input type="checkbox"/>	Vvm, nl.:						
	5. Vindt u het belangrijk dat het centrum goed bereikbaar is?						
	Ja					Nee	
	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
	Reden:						
Wij danken u voor het beantwoorden van deze vragenlijst!							

Bijlage B Redenen voor waarderingen

In onderstaande tabel staan de positieve en negatieve reden weergegeven per modaliteit voor de opgegeven waardering waarderingen die van toepassing zijn op de variabelen Fiets1,2,3, Zat1,2,3, Dag1,2,3 en Buit1,2,3. In de drie volgende tabellen staat een verdere toelichting op de categorieën van redenen.

Code	Reden	Waardering Pos./Neg.	Modaliteit
1101	Parkeergelegenheid auto	Positief	Auto
1102	Parkeergelegenheid auto	Negatief	Auto
1201	Doorstroming	Positief	Auto
1202	Doorstroming	Negatief	Auto
1301	Aansluiting/verbindingen t.b.v. auto	Positief	Auto
1302	Aansluiting/verbindingen t.b.v. auto	Negatief	Auto
1401	Verkeerslichten en drempels t.b.v. auto	Positief	Auto
1402	Verkeerslichten en drempels t.b.v. auto	Negatief	Auto
1501	Staat van onderhoud infrastructuur t.b.v. auto	Positief	Auto
1502	Staat van onderhoud infrastructuur t.b.v. auto	Negatief	Auto
1602	Geen beter alternatief voor auto	Negatief	Auto
2101	Aansluiting/verbindingen t.b.v. fiets	Positief	Fiets
2102	Aansluiting/verbindingen t.b.v. fiets	Negatief	Fiets
2202	Staat van onderhoud t.b.v. fiets	Negatief	Fiets
2301	Fietsenstalling	Positief	Fiets
2302	Fietsenstalling	Negatief	Fiets
2401	Fietsveiligheid	Positief	Fiets
2402	Fietsveiligheid	Negatief	Fiets
2501	Verkeerslichten en drempels t.b.v. fiets	Positief	Fiets
2502	Verkeerslichten en drempels t.b.v. fiets	Negatief	Fiets
2601	Doorstroming	Positief	Fiets
2602	Doorstroming	Negatief	Fiets
2701	Geen beter alternatief voor fiets	Positief	Fiets
2702	Geen beter alternatief voor fiets	Negatief	Fiets
3101	Aansluitingen/verbindingen OV	Positief	OV
3102	Aansluitingen/verbindingen OV	Negatief	OV
3201	Haltes/stations OV	Positief	OV
3202	Haltes/stations OV	Negatief	OV
3301	Betrouwbaarheid OV	Positief	OV
3302	Betrouwbaarheid OV	Negatief	OV
3401	Kosten OV/Prijzen	Positief	OV
3402	Kosten OV/Prijzen	Negatief	OV
3501	Geen beter alternatief voor OV	Positief	OV
3502	Geen beter alternatief voor OV	Negatief	OV

Tabel 2: Redenen voor waardering

De informatie in onderstaande tabellen is gebaseerd op de individuele redenen die respondenten hebben gegeven voor hun positieve of negatieve oordeel over de bereikbaarheid van de stedelijke centra. De eerste kolom van de tabellen bevat de categorieën waarin de redenen zijn ingedeeld. In de tweede en derde kolom van de tabellen staan de veel genoemde individuele redenen..

Toelichting op categorieën van redenen bij positieve of negatieve mening over bereikbaarheid centrum per auto

Categorie redenen auto	Positief	Negatief
Parkeergelegenheid	Goede parkeergelegenheid Genoeg parkeergelegenheid Parkeren dichtbij centrum)	Weinig parkeergelegenheid Parkeerplaatsen te duur Parkeerproblemen Slechte parkeergelegenheid
Doorstroming	Goede doorstroming Weinig drukte / weinig verkeer Weinig/geen files	Veel drukte / veel verkeer Files Druk / slechte doorstroming
Infrastructuur/aansluiting/verbindingen	Bestemming eenvoudig bereikbaar Goede verbindingen	Eenrichtingswegen Bestemming moeilijk bereikbaar Omleidingen
Staat van onderhoud infrastructuur	Goed wegdek	(Veel) wegwerkzaamheden
Verkeerslichten en drempels	Afstelling stoplichten goed Nergens echt oponthoud Weinig stoplichten	Te veel stoplichten Afstemming stoplichten slecht Lang wachten / files bij stoplichten
Geen beter alternatief voor auto	--	Te lange wachttijden OV Bestemming te ver Geen andere vervoermiddelen

Toelichting op categorieën van redenen bij positieve of negatieve mening over bereikbaarheid centrum per fiets

Categorie redenen fiets	Positief	Negatief
Infrastructuur/aansluiting/verbindingen	Goede fietspaden Goed tracé Centrum direct met fiets bereikbaar Goede sluiproutes	Slechte fietspaden Te weinig fietspaden
Fietsenstalling	Goede parkeermogelijkheden Genoeg fietsenstallingen	Weinig fietsenstallingen Stalling te druk / vol
Doorstroming fietsverkeer	Met fiets snel in centrum Fietst graag	Drukke fietspaden
Geen beter alternatief voor fiets beschikbaar	Beter dan met auto of OV Geen files op de fiets	Te weinig parkeerplaatsen auto Auto te duur Stad is auto-onvriendelijk
Fietsveiligheid	Fietspaden zijn veilig Fietspaden afgeschermd tegen auto's	--
Verkeerslichten en drempels	Weinig of geen stoplichten Goede stoplichten voor fietsers	Slechte stoplichten voor fietsers Te veel stoplichten
Staat van onderhoud infrastructuur	--	Wegwerkzaamheden Losse tegels / slechte staat

Toelichting op categorieën van redenen bij positieve of negatieve mening over bereikbaarheid centrum per openbaar vervoer

Categorie redenen OV	Positief	Negatief
Aansluiting/verbindingen	Goede verbindingen Regelmatige/hoge frequentie Reistijd/snelheid goed	Te lage frequentie Slechte verbindingen
Haltes/stations	Halte direct in centrum Halte naast woonplaats	Halte ver van doel / huis Lange wachttijden bij halte Drukke bij haltes
Geen beter alternatief voor OV	Geen problemen met parkeerplaatsen Geen drukte	Geen andere vervoermiddelen
Betrouwbaarheid OV	Op tijd Veel vrije zitplaatsen	Druk in voertuigen Te laat
Tarieven	Goede prijs Reductiekaart	Slechte prijs