

# **Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005**

**Het onderzoek**

**1 april 2006**



# **Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005**

**Het onderzoek**

1 april 2006

---

## Colofon

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

**Informatie:** Projectteam MON: [mon@avv.rws.minvenw.nl](mailto:mon@avv.rws.minvenw.nl)

**Uitgevoerd door:** Projectteam MON  
Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

**Datum:** 1 april 2006

---

# Inhoud

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding</b> .....                                    | <b>1</b>  |
| 1.1 Leeswijzer .....   | 1         |
| 1.2 Andere documentatie.....                                 | 1         |
| 1.3 Vragen .....   | 1         |
| <b>2. Het Mobiliteitsonderzoek Nederland</b> .....           | <b>3</b>  |
| 2.1 Het MON-concept.....                                     | 3         |
| 2.2 De satellietstructuur .....                              | 4         |
| 2.3 MON-concept + Satellietstructuur.....                    | 4         |
| 2.4 De standaard na-enquêtes .....                           | 5         |
| 2.5 Meer- en Maatwerk in 2005 .....                          | 6         |
| 2.6 De onderzoeksprocessen .....                             | 7         |
| <b>3. Steekproeftrekking</b> .....                           | <b>9</b>  |
| 3.1 De steekproeftrekking voor MON .....                     | 9         |
| 3.2 Steekproeven in 2005 .....                               | 10        |
| <b>4. Veldwerk</b> .....                                     | <b>11</b> |
| 4.1 Het veldwerk voor MON.....                               | 11        |
| 4.2 Veldwerk in 2005.....                                    | 13        |
| <b>5. Weging en ophoging</b> .....                           | <b>15</b> |
| 5.1 Inleiding.....   | 15        |
| <b>6. De eindproducten</b> .....                             | <b>17</b> |
| 6.1 Het databestand MON.....                                 | 17        |
| 6.2 Het tabellenboek MON.....                                | 17        |
| <b>7. Verschillen met MON 2004</b> .....                     | <b>19</b> |
| <b>Bijlage A Kwaliteitsverklaring</b> .....                  | <b>21</b> |
| <b>Bijlage B Vragenlijsten</b> .....                         | <b>23</b> |
| <b>Bijlage C Technische details MON 2005</b> .....           | <b>31</b> |
| <b>Bijlage D Verschillen met voorgaande jaren</b> .....      | <b>33</b> |
| <b>Bijlage E Meer- en maatwerk in voorgaande jaren</b> ..... | <b>37</b> |



---

## 1. Inleiding

*Dit document geeft een globale beschrijving van de uitvoering van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) in 2005.*

### 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste kenmerken van het MON uiteengezet. Aan de orde komen onder andere het MON-concept, de satellietstructuur en de onderzoeksprocessen. De daaropvolgende drie hoofdstukken beschrijven enkele (delen van) onderzoeksprocessen in meer detail. Hoofdstuk 3 gaat over de steekproeftrekking, hoofdstuk 4 over het veldwerk en hoofdstuk 5 behandelt de weging en ophoging. Hoofdstuk 6 beschrijft de eindproducten van het onderzoek. Hoofdstuk 7, tot slot, beschrijft de verschillen in het onderzoek met het MON van 2004. Verschillen tussen voorgaande jaren van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage D.

### 1.2 Andere documentatie

Er is nog een document over het Mobiliteitsonderzoek Nederland. Het betreft "Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005, Het databestand". Dat document is bedoeld als een praktisch naslagwerk bij het analyseren van de gegevens. Het bevat een gedetailleerde beschrijving van alle variabelen (waardebereik, labels, et cetera), de verschillen ten opzichte van het MON 2004 en voor de meeste variabelen ook hoe ze zijn afgeleid uit de vragenlijst en welke eventuele correcties en imputaties hebben plaatsgevonden. Het document is te downloaden van de internetsite van MON.

### 1.3 Vragen

Als u vragen heeft naar aanleiding van deze documentatie, dan kunt u terecht bij het projectteam MON op onderstaand e-mail adres:

[MON@avv.rws.minvenw.nl](mailto:MON@avv.rws.minvenw.nl)

Het aanvragen van producten, zoals het databestand en het tabellenboek en documentatie et cetera kan via onze internetsite:

[www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl](http://www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl) (en doorklikker Resultaten)

Wilt u op de hoogte gehouden worden van nieuws over MON, dan kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief. Aanmelden kan via het bovenstaande e-mailadres onder vermelding van "aanmelding voor nieuwsbrief".



---

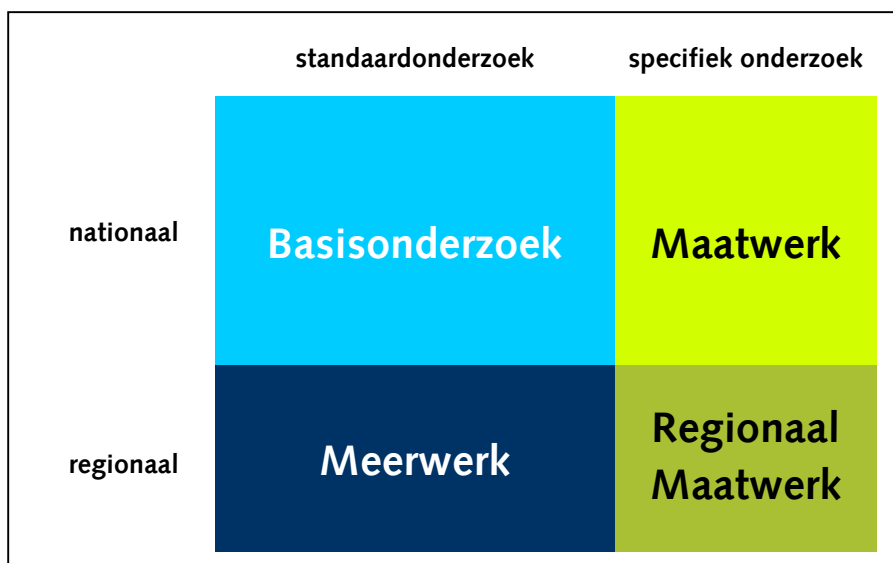
## 2. Het Mobiliteitsonderzoek Nederland

*In dit hoofdstuk wordt het MON kort beschreven. Aan de orde komen onder andere het doel van het onderzoek en de onderdelen waaruit het onderzoek bestaat.*

### 2.1 Het MON-concept

Het doel van MON is informatievoorziening over de mobiliteit van de Nederlandse bevolking, zodanig dat voldaan kan worden aan de informatiebehoefte op dit gebied binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere belangrijke klantgroepen van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer. 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.

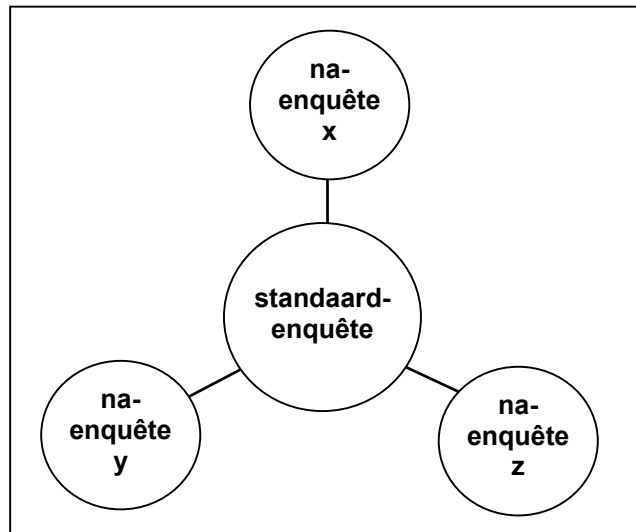


Figuur 1: Het MON-concept.

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 De satellietstructuur

Belangrijk binnen het MON-concept is dat het Basisonderzoek en Meer- en Maatwerk(en) worden uitgevoerd volgens de principes van het NKD (Nieuwe KONTIV<sup>®</sup>-design). Deze principes golden sinds 1999 ook voor het Nieuw OVG<sup>1</sup>. Het belangrijkste principe is dat de respondent koning is. Wij willen iets van de respondent, dus moeten we het hem of haar zo makkelijk en zo prettig mogelijk maken. Om dat te realiseren worden zo min mogelijk overbodige vragen gesteld en kent de enquête een satellietstructuur.



Figuur 2: De satellietstructuur.

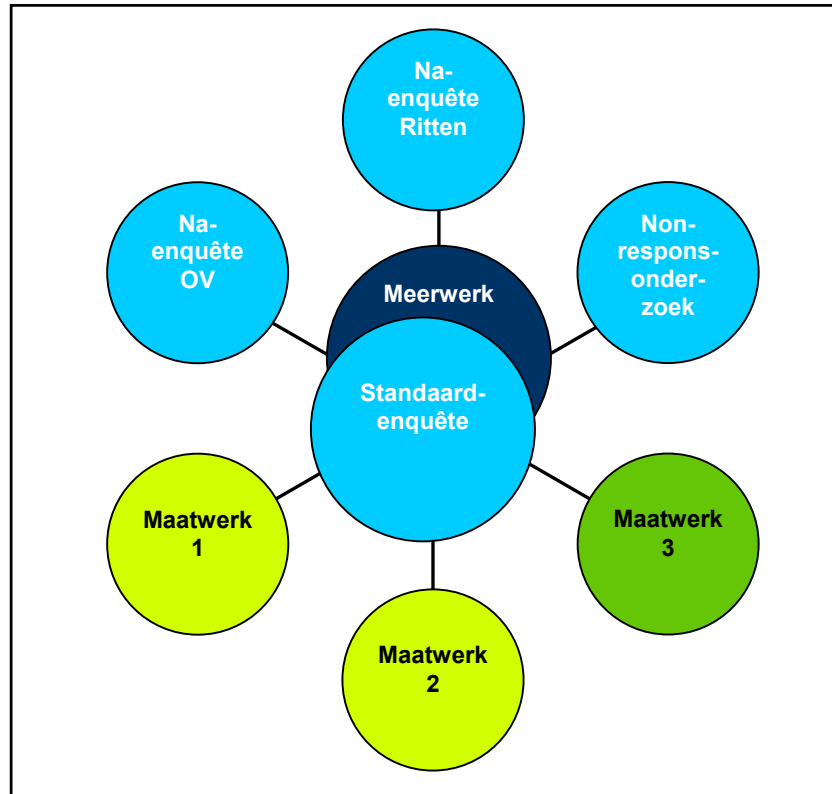
Het middelpunt van de satellietstructuur is een standaardenquête met vragen die voor elk huishouden van toepassing zijn. Na-enquêtes met vragen die slechts aan een deel van de huishoudens worden gesteld vormen de satellieten.

## 2.3 MON-concept + Satellietstructuur

De standaardenquête uit de satellietstructuur is de enquête die gebruikt wordt voor Basisonderzoek en Meerwerk. Wat na-enquêtes betreft wordt bij MON een onderscheid gemaakt in standaard na-enquêtes en specifieke na-enquêtes. Standaard na-enquêtes horen bij Basisonderzoek en Meerwerk en worden altijd uitgevoerd. Specifieke na-enquêtes zijn vervolgonderzoeken die in opdracht van derden worden uitgevoerd en door hen worden gefinancierd. Dat zijn de (Regionale) Maatwerken uit het MON-concept. De combinatie van MON-concept en satellietstructuur is hieronder grafisch weergegeven.

---

<sup>1</sup> MON is de opvolger van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) dat tot en met 2003 door het CBS werd uitgevoerd.



Figuur 3: MON-concept + satellietstructuur.

Bovenstaand concept is in onderstaand tekstkader nogmaals toegelicht.

**Basisonderzoek:**

Standaard-enquête en drie standaard na-enquêtes.

**Meerwerk:**

Regionaal verdicht Basisonderzoek. Opdracht en financiering door derden.

**Maatwerk:**

Specifieke na-enquête. Opdracht en financiering door derden.

**Regionaal Maatwerk:**

Regionaal uitgevoerde specifieke na-enquête. Opdracht en financiering door derden.

## 2.4 De standaard na-enquêtes

Bij het Basisonderzoek en bij Meerwerk worden standaard drie na-enquêtes uitgevoerd, namelijk:

- OV na-enquête
- Ritten na-enquête
- Non-responsonderzoek

In de OV na-enquête worden alle respondenten die in de standaard-enquête hebben aangegeven een verplaatsing met het openbaar vervoer te hebben gemaakt telefonisch nageënquêteerd. Hiermee wordt de verplaatsing nader

gedetailleerd. Deze gegevens worden gekoppeld aan de OV-verplaatsingen en in het databestand opgenomen. Een zelfde aantal respondenten dat zich verplaatst heeft met een auto of taxi wordt in de Ritten na-enquête telefonisch nageënuquêteerd over de door hen gemaakte ritten. De bruikbaarheid van deze na-enquête wordt nog beoordeeld. In het standaard non-responsonderzoek wordt nogmaals getracht van de personen die na de reguliere herinneringen nog niet gerespondeerd hebben informatie te verkrijgen.

## 2.5 Meer- en Maatwerk in 2005

In 2005 zijn één meerwerkopdracht en twee maatwerkopdrachten uitgevoerd. Een overzicht van meer- en maatwerkopdrachten uit voorgaande jaren zijn te vinden in bijlage E.

### **Meerwerk**

De volgende meerwerkopdracht is in 2005 uitgevoerd:

- Meerwerk Nieuw Regionaal Model (NRM)

De standaardenquêtes die voor Meerwerk worden gebruikt zijn feitelijk een uitbreiding van het Basisonderzoek. De respons van het Meerwerk wordt dus uiteindelijk samengevoegd met de respons van het Basisonderzoek. In 2005 was de beoogde netto respons voor het Basisonderzoek tenminste 50.000 respondenten.

#### *Meerwerk NRM*

De resultaten van het MON worden onder andere gebruikt als input voor het Nieuw Regionaal Model (NRM) van RWS AVV. De steekproef van het basisonderzoek levert voor dit model helaas niet in elke provincie het benodigde aantal respondenten om met voldoende betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen. Daarom is evenals in 2004 in opdracht van de directie Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen van RWS AVV meerwerk uitgevoerd. Dit meerwerk was erop gericht om voor iedere provincie over minimaal 4.000 respondenten te beschikken. In totaal was het streefaantal circa 10.500 extra respondenten. Het meerwerk is gedurende het hele jaar 2005 uitgevoerd.

### **Maatwerk**

De onderstaande twee specifieke na-enquêtes zijn in 2005 uitgevoerd:

- Taxi-monitor 2005
- Stedelijke bereikbaarheid Rotterdam

#### *Maatwerk Taximonitor 2005*

Het doel van de Taximonitor is het kunnen volgen van ontwikkelingen in de taximarkt door het monitoren van het klantenoordeel over de taxi, mede in vergelijking met het klantenoordeel over andere sectoren als het OV. De directie Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen van RWS AVV is de opdrachtgever van dit maatwerk dat als telefonische na-enquête is uitgevoerd. Het streefaantal 3.000 respondenten. Het maatwerk is uitgevoerd van augustus tot en met oktober 2005.

#### *Maatwerk Stedelijke Bereikbaarheid Rotterdam*

Het doel van dit maatwerk is inzicht te verkrijgen in de beleving van de bereikbaarheid onder mobilisten in de stadsregio Rotterdam. Een belangrijk aspect daarin is de subjectieve mening van de gebruikers van het openbaar vervoer-, fiets- en autonetwerk in de stadsregio. Gedelegeerd opdrachtgever is de afdeling Verkeer en Vervoer van het gemeentebedrijf DS+V van Rotterdam. Zij is opdrachtgever namens het consumentenplatform NEXUS. Het onderzoek is uitgevoerd middels een telefonische na-enquête waarbij gestreefd werd naar circa 1.900 respondenten. Het is in de maanden september en oktober 2005 uitgevoerd.

## 2.6 De onderzoeksprocessen

De uitvoering van het onderzoek bestaat uit vier processen. Dat zijn steekproeftrekking, veldwerk, data-entry en weging & ophoging.



Figuur 4: Onderzoeksprocessen MON

De *steekproeftrekking* richt zich op het verzamelen van de adressen voor het versturen van de brieven en vragenlijsten (zie hoofdstuk 3). Daarna wordt in het *veldwerkproces* (zie hoofdstuk 4) het samenstellen, verzenden en ontvangen van het enquêtemateriaal uitgevoerd. Tijdens het derde proces, de *data-entry*, vindt het coderen en invoeren van de verzamelde gegevens plaats om deze uiteindelijk als een bestand te kunnen opleveren. In dit document wordt niet verder op de data-entry ingegaan. Tenslotte vindt *weging en ophoging* (zie hoofdstuk 5) plaats, waarbij de gegevens zo representatief mogelijk gemaakt worden voor heel Nederland. Tijdens al deze processen worden controle- en validatieactiviteiten uitgevoerd om de kwaliteit van de processen te bewaken en zonodig te verbeteren. De onderzoeksprocessen resulteren in het databestand. Daarop wordt een standaardanalyse verricht met als resultaat het tabellenboek.



---

### 3. Steekproeftrekking

*Dit hoofdstuk beschrijft welke huishoudens zijn uitgenodigd om deel te nemen aan het standaardonderzoek van MON.*

#### 3.1 De steekproeftrekking voor MON

MON wil een uitspraak doen over de dagelijkse mobiliteit in Nederland van de in Nederland woonachtige bevolking met uitzondering van bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen (IIT<sup>2</sup>). Daartoe wordt een aselechte steekproef getrokken van Nederlandse adressen. Dit gebeurt maandelijks om ervoor te zorgen dat de steekproef zo up-to-date mogelijk is.

De administratieve registratie waaruit de steekproef maandelijks wordt getrokken is het "DMdata Consumenten bestand" (DMC) van Cendris. Dit bestand komt voort uit de koppeling tussen het KPN Telecom bestand, het Cendris Basis Adressenbestand en de Postcodetabel. Ten behoeve van MON zijn uit het DMC alleen particuliere en gemengde adressen<sup>3</sup> getrokken. Zakelijke adressen zijn dus van trekking uitgesloten. Dit laatste geldt ook voor postbusadressen, omdat alleen woonadressen in de steekproef mogen zitten. De verkregen adresgegevens uit het DMC bevatten postcode, huisnummer, huisnummertoevoeging en indien beschikbaar een telefoonnummer.

Na trekking uit het DMC wordt met behulp van de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) de validiteit van het adres gecontroleerd en wordt extra informatie (zoals de functie van een adres (woon- of briefadres) en de geboortedata van de bewoners), bij de adressen gezocht. Adressen die niet in de GBA voorkomen of waarvan geen gegevens van de hoofdbewoner beschikbaar komen worden verwijderd.

Van de resterende adressen worden telefoonnummers bijgezocht voor die adressen waarvan dat nog niet bekend is. De bijgezochte telefoonnummers kunnen zowel vaste als mobiele nummers zijn.

Tussen deze stappen door worden de adressen door AVV getoetst op juistheid, volledigheid en op verdelingen naar telefoonbezit, stedelijkheidsgraad en provincie. Tenslotte worden de gegevens aan Socialdata (de uitvoerder van het onderzoek) verstuurd. Daar worden de adressen zekerheidshalve nogmaals gecontroleerd. Als laatste vindt er een aselechte uitdunning plaats ten behoeve van de verzending. Daarna zijn de adressen klaar voor gebruik in het veldwerkproces.

---

<sup>2</sup> IIT-adressen zijn adressen van instellingen, inrichtingen en tehuizen. De bewoners hiervan worden van het onderzoek uitgesloten, omdat zij zich vaak niet 'normaal' kunnen of mogen verplaatsen en geen deel uitmaken van een 'normaal' huishouden. Voorbeelden van IIT zijn gevangenissen, opleidingsinternaten, psychiatrische inrichtingen, bejaardenoorden, etc.

<sup>3</sup> Gemengde adressen zijn adressen waarop particulieren wonen en tevens bedrijven zijn gevestigd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn op adressen waar personen boven een winkel wonen of daar waar sprake is van een 'bedrijf aan huis'.

## 3.2 Steekproeven in 2005

Er zijn in 2005 steekproeven getrokken voor MON ten behoeve van 2 opdrachten van standaardonderzoek. Dat zijn de steekproef voor het:

- Basisonderzoek MON 2005
- Meerwerk ten behoeve van de NRM's

Het aantal voor verzending te gebruiken adressen voor deze twee standaardonderzoeken gezamenlijk was 43.383.

---

## 4. Veldwerk

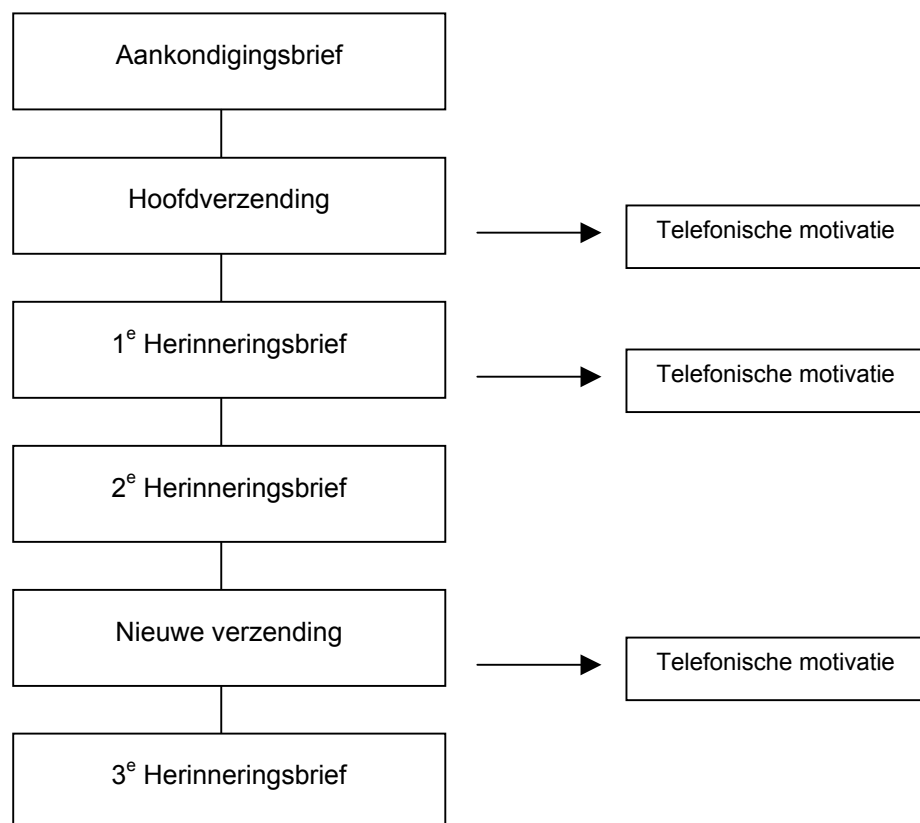
*Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de huishoudens aan het standaardonderzoek hebben deelgenomen.*

### 4.1 Het veldwerk voor MON

Het veldwerkproces bestaat uit drie hoofdwerkzaamheden: het versturen en ontvangen van het enquêtemateriaal, het verwerken van de respons en het uitvoeren van de standaard na-enquêtes.

#### 4.1.1 Versturen en ontvangen verzendmateriaal

Het standaardonderzoek van MON is een schriftelijk onderzoek. De huishoudens worden benaderd volgens onderstaand traject:



Figuur 5: Het MON veldwerktraject

Tussen iedere stap in dit traject zit ongeveer een week. Het traject stopt indien de vragenlijsten zijn ingevuld en teruggestuurd of indien het huishouden weigert mee te doen. Een week voor het versturen van de hoofdverzending (met het enquêtemateriaal) ontvangen de huishoudens een aankondigingsbrief. Daarin wordt men op de hoogte gesteld van het onderzoek.

De hoofdverzending bevat de volgende onderdelen:

- een begeleidende brief van Rijkswaterstaat
- een informatiefolder
- een huishoudvragenlijst
- vier persoonsvragenlijst met de betreffende invuldag (en weekdag)
- een extra persoonsvragenlijst
- een gefrankeerde retourenvelop

De schriftelijke vragenlijsten die onderdeel zijn van de hoofdverzending zijn in bijlage B weergegeven.

Herinneringen en de nieuwe verzending (met nogmaals de vragenlijsten bijgevoegd) worden een week na het verstrijken van de aangegeven invuldag aan alle huishoudens verstuurd die nog niet hebben gereageerd. Om de informatie zo actueel mogelijk te houden, wordt de invulweekdag (maandag, dinsdag, enz.) weliswaar gehandhaafd, maar wordt de invuldatum steeds vernieuwd (met één week).

Huishoudens waarvan een telefoonnummer bekend is krijgen een telefonische motivatie. Er zijn maximaal drie motivatierondes. De eerste ronde vindt op de in de hoofdverzending genoemde invuldatum plaats, de tweede na de eerste herinnering en de derde ronde na een eventuele nieuwe verzending. De vragenlijst telefonisch afnemen is alleen toegestaan als dat niet anders blijkt te kunnen.

Voor elke dag van het jaar zijn er huishoudens die de vragenlijsten invullen. Het aantal huishoudens per (invul)dag is over alle dagen van het jaar gelijk verdeeld.

#### 4.1.2 Verwerken respons

Alle geretourneerde vragenlijsten worden meteen na ontvangst geadmistreerd. Daarna bestaat het verwerken van de respons uit validatie. Handmatig wordt gecontroleerd of informatie ontbreekt, onduidelijk of inconsistent is. In dat geval worden de huishoudens met telefoon binnen vijf werkdagen telefonisch benaderd om de gegevens te completeren. Voor huishoudens zonder telefoon is dit uiteraard niet mogelijk. In principe is proxy (het beantwoorden van vragen namens een ander) niet toegestaan, maar afhankelijk van de aard van de te completeren informatie kan ook een ander lid van het huishouden worden gevraagd (bijvoorbeeld voor het bouwjaar of de brandstof van de auto).

Niet complete vragenlijsten bevatten twee soorten 'fouten':

- invulfouten
- vergeten verplaatsingen

Een invulfout ontstaat als de respondent bijvoorbeeld aangeeft een auto te hebben en vervolgens de brandstofsoort vergeet in te vullen, of jonger dan 18 is. Fouten door vergeten verplaatsingen zijn bijvoorbeeld als er van het werk of boodschappen doen geen terugreis is opgegeven. Het telefonische validatieproces is erop gericht om alle onduidelijkheden en 'fouten' voor te leggen aan de respondent met als resultaat een zo goed en zo compleet mogelijk ingevulde vragenlijst.

Ongeveer 81% van alle responderende huishoudens is op deze manier nogmaals benaderd en circa 98% van de opnieuw benaderde huishoudens werkte mee. In de meeste gevallen betrof het correcties van kleine fouten.

Verplaatsingen die zijn aan te merken als "vervoer als beroep" (postbode, taxichauffeur etc.) en verplaatsingen die geheel in het buitenland zijn gemaakt worden niet gecontroleerd en gecompleteerd.

Gedurende het veldwerk komen altijd nog enkele fouten in het adressenbestand van de steekproeftrekking naar voren of blijken de bewoners niet meer aanwezig.

Deze vorm van non-respons hangt dus niet samen met de kwaliteit of inhoud van het onderzoek en wordt daarom kwaliteitsneutrale uitval (KNU) genoemd. Daarnaast is er ook niet-kwaliteitsneutrale uitval (NKNU). Voorbeelden hiervan zijn het niet deel kunnen nemen vanwege een taalbarrière of ziekte of het niet mee willen doen vanwege desinteresse of tijdgebrek. Bij de berekening van het responspercentage wordt de KNU niet meegenomen, maar de NKNU uiteraard wel.

### 4.1.3 Uitvoeren standaard na-enquêtes

#### *OV- en Ritten na-enquête*

Een verplaatsing bestaat uit één of meerdere ritten. In het basisonderzoek wordt over ritten nauwelijks informatie verzameld omdat dit de enquêtedruk te veel verhoogt en daarmee de respons te veel verlaagt.

Ritinformatie is daarentegen wel interessant. Met name openbaar vervoerverplaatsingen bestaan vaak uit meerdere ritten per verplaatsing. Voorafgaand aan een rit met de trein loopt iemand bijvoorbeeld een paar honderd meter naar de bushalte en gaat nog een paar kilometer met de bus. In het basisonderzoek vallen deze afstanden echter onder het hoofdvervoermiddel trein, omdat daarmee (over het algemeen) de grootste afstand wordt afgelegd. Hetzelfde gebeurt als iemand eerst naar het station fietst. Op deze manier ontstaat een vertekend beeld van de afgelegde afstand met vervoermiddelen die in het voor- en natransport vaak gebruikt worden, zoals lopen, fietsen en bus/tram/metro. Om beter inzicht te krijgen in de afgelegde afstanden met deze vervoermiddelen worden de OV- en de Ritten na-enquête gehouden.

De OV na-enquête wordt gehouden (telefonisch) onder alle personen van 14 jaar of ouder die in het basisonderzoek schriftelijk aangaven op de invuldag van het openbaar vervoer gebruik te hebben gemaakt. Een gelijk aantal personen die gebruik maakten van een auto of taxi, wordt voor de Ritten na-enquête benaderd en gedetailleerd over hun verplaatsing(en) ondervraagd (het daarbij gebruikte formulier is in bijlage B opgenomen). De helft van de OV- en Ritten na-enquêtes wordt dus gehouden onder personen met OV-verplaatsingen, de andere helft onder personen met verplaatsingen met een auto of taxi. Een andere voorwaarde voor deelname aan deze enquêtes is dat de respondent geen deel uit mag maken van het non-responsonderzoek.

#### *Non-responsonderzoek*

De huishoudens die 10 weken na de eerste hoofdverzending nog niet gereageerd hebben, komen in aanmerking voor het non-responsonderzoek. Zij ontvangen dan opnieuw een hoofdverzending. De bijbehorende motivatie is telefonisch en vindt daarom, uiteraard, alleen plaats bij huishoudens met telefoon. Indien nodig ontvangen de huishoudens hierna nog één maal een herinneringsbrief en volgt nog een laatste telefonische motivatie.

## 4.2 Veldwerk in 2005

In totaal werd ten behoeve van MON 2005 naar 43.383 adressen het materiaal van de standaardenquête verstuurd. Uiteindelijk bleken 2.462 adressen niet geschikt voor het onderzoek (zij behoren tot de KNU). Daarmee was de omvang van de aangepaste bruto steekproef 40.921 adressen. De behaalde respons in 2005 is circa 71%. Van de huishoudens met bekend telefoonnummer heeft ruim 76% geantwoord (van ruim 79% van de huishoudens was een telefoonnummer

bekend). De respons van huishoudens zonder bekend telefoonnummer was circa 49%.

#### *Veldwerk Basisonderzoek*

Het veldwerk voor het basisonderzoek is doorlopend, voor alle maanden van het jaar en voor iedere dag van de week uitgevoerd. Dagelijks zijn 100 hoofdverzendingen verstuurd, waarmee de standaardenquête voor het basisonderzoek 2005 naar 36.500 adressen is verstuurd. Uiteindelijk bleken 34.445 adressen terecht tot de bruto steekproef te behoren (dit aantal vormt de aangepaste bruto steekproef). De respons voor het basisonderzoek was daarmee 71%.

#### *Veldwerk Meerwerk NRM*

Het meerwerk NRM is gedurende het hele jaar, maar alleen voor werkdagen uitgevoerd. In de steekproef voor dit meerwerk waren slechts 8 van de 12 provincies vertegenwoordigd<sup>4</sup>, omdat vanuit het basisonderzoek voor de provincies Gelderland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant reeds voldoende respondenten beschikbaar zijn. In totaal zijn er voor dit meerwerk 6.883 hoofdverzendingen verstuurd. Daarvan bleken er 6.476 tot de aangepaste bruto steekproef te behoren. Het responspercentage was bijna 72%.

Meer technische details over het veldwerk zijn te vinden in bijlage C.

---

<sup>4</sup> Bij de weging en ophoging is voor de scheve verdeling van respondenten over de provincies gecorrigeerd.

---

## 5. Weging en ophoging

*Dit hoofdstuk beschrijft nog twee activiteiten die een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van de eindresultaten. Het betreft de gegevensverwerking en de weging & ophoging.*

### 5.1 Inleiding

MON wil een uitspraak doen over de dagelijkse mobiliteit in Nederland van de in Nederland woonachtige bevolking met uitzondering van bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen (IIT). In 2005 is het aantal personen op basis waarvan de uitspraak gedaan wordt 64.052 (dat is bijna 0,4% van de totale bevolking). Alle respondenten is naar hun mobiliteit op één bepaalde dag gevraagd. Dit betekent dat de resultaten van de steekproef moeten worden opgehoogd om uitspraken te kunnen doen over heel Nederland en het hele jaar. Een steekproef is nooit perfect representatief voor de werkelijke populatie met betrekking tot de verdeling van variabelen die van belang zijn voor het mobiliteitsgedrag, zoals leeftijd, geslacht, inkomen, stedelijkheidsgraad enzovoorts. Voor een klein deel ontstaan de verschillen al door toeval tijdens de steekproeftrekking, maar de meeste verschillen ontstaan in het responsproces omdat sommige groepen meer geneigd zijn te responderen. Door middel van weging wordt hiervoor gecorrigeerd.

#### 5.1.1 Ophoging

In het ophogingsproces wordt eigenlijk ook al een vorm van weging toegepast. Niet naar verdelingen die bekend zijn uit de populatie (zoals leeftijd, geslacht, inkomen et cetera), maar naar verdelingen waaraan het responsproces ideaal gesproken moet voldoen: elke dag evenveel respons en een gelijk responspercentage van telefonisch en niet telefonisch bereikbare huishoudens.

Elke dag evenveel respons is gewenst omdat elke dag van het jaar een invuldag is en omdat er voor elke invuldag een gelijk aantal vragenlijsten wordt uitgezet. Elke dag van het jaar telt even zwaar voor de bepaling van het gemiddelde verplaatsingsgedrag, maar niet elke dag levert een gelijke hoeveelheid respons op. Huishoudens en personen krijgen daarom een zogeheten dagresponsfactor die aangeeft hoe zwaar het huishouden en de personen van die dag meetellen in de ophoging naar het landelijke totaal voor die dag. Met andere woorden: op dagen met een lage respons krijgen de huishoudens en personen een hoge dagresponsfactor en vice versa.

De tweede weging die wordt toegepast is om te corrigeren voor verschillen in respons veroorzaakt door verschillen in telefonische bereikbaarheid. Huishoudens die telefonisch bereikbaar zijn worden telefonisch gemotiveerd en hebben daardoor een hogere respons dan huishoudens die niet telefonisch bereikbaar zijn. Beide groepen krijgen respectievelijk een iets lager en iets hoger gewicht, zodat de uiteindelijke verhouding telefonisch bereikbaar versus niet-telefonisch bereikbaar overeenkomt met diezelfde verhouding in de bruto steekproef.

#### 5.1.2 Weging

In het wegingsproces wordt de verdeling van variabelen in de steekproef in overeenstemming gebracht met de verdeling daarvan in de populatiestatistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Deze zijn afkomstig van Statline en geven de situatie weer per 1 januari van het betreffende onderzoeksjaar. Ten behoeve van een eerlijke weging worden ze echter nabewerkt. De nabewerking bestaat eruit de cijfers per 1 januari te extrapoleren tot cijfers per 1 juli (halverwege het onderzoeksjaar).

De weging vindt plaats op twee niveaus: huishoudens en personen.

Op **huishoudniveau** zijn er twee weegtermen:

- huishoudgrootte<sup>5</sup> naar stedelijkheidsgraad
- huishoudgrootte<sup>4</sup> naar provincie

Op **persoonsniveau** zijn er negen weegtermen, van het aantal personen naar:

- provincie en leeftijdsklasse
- stedelijkheidsgraad en bouwjaar van de auto
- stedelijkheidsgraad en huishoudgrootte
- stedelijkheidsgraad en leeftijdsklasse
- stedelijkheidsgraad en geslacht
- leeftijdsklasse en geslacht
- bouwjaar van de auto en brandstof van de auto
- bouwjaar van de auto en leeftijdsklasse van de eigenaar
- leeftijdsklasse en invulmaand

De weegtermen op deze twee niveaus zijn hetzelfde als bij het Nieuw OVG. De keuze voor de variabelen in de weegtermen is destijds gemaakt op basis van CBS-onderzoek naar goede weegmodellen voor het OVG. Sommige variabelen maken deel uit van het weegmodel vanwege hun algemene invloed op het verplaatsingsgedrag. Andere variabelen corrigeren specifieke aspecten. Zo hebben leeftijd en geslacht een belangrijk effect op het motief 'werk' en op de vervoerwijze 'autobestuurder'. Huishoudgrootte heeft een belangrijk effect op de vervoerwijzen 'autopassagier' en alle vormen van openbaar vervoer en op het motief 'vistite/logeren'. De variabelen met betrekking tot de auto zijn nodig omdat deze corrigeren voor oververtegenwoordiging in de respons van eigenaren van 'nieuwe' auto's (die meer kilometers afleggen) en personen die veel kilometers rijden (en dat meestal op diesel doen).

De weging en ophoging resulteert in drie ophoogfactoren: een voor huishoudens, een voor personen en een voor verplaatsingen. De ophoogfactor voor verplaatsingen is gelijk aan de ophoogfactor voor personen vermenigvuldigd met:

- het totaal aantal dagen van het jaar.
- een vakantiecorrectiefactor die afhankelijk is van de leeftijd en invulmaand van de respondent.

De vakantiecorrectie op verplaatsingsniveau vindt plaats omdat anders impliciet verondersteld wordt dat alle Nederlanders alle dagen van het jaar normaal verplaatsingsgedrag hebben. Dit is niet het geval omdat mensen ook wel eens op vakantie zijn. Het aantal dagen waarop mensen met vakantie zijn is afhankelijk van hun leeftijd en de maand van het jaar.

---

<sup>5</sup> Aantal huishoudens met een bepaalde grootte.

---

## 6. De eindproducten

*Dit hoofdstuk beschrijft kort de twee belangrijke eindproducten van MON: het databestand en het tabellenboek.*

### 6.1 Het databestand MON

Het databestand MON bevat alle resultaten van het onderzoek. In het databestand zijn de resultaten opgenomen van de standaardenquête en van de standaard na-enquêtes OV en non-responsonderzoek<sup>6</sup>. Het bestand wordt op cd-rom geleverd inclusief bijbehorende documentatie en het tabellenboek. Het bestand kan aangevraagd worden via de internetsite van MON. Hierbij dient de aanvrager de leveringsvoorwaarden te accepteren.

### 6.2 Het tabellenboek MON

Dit boekwerk bevat de belangrijkste en meest geraadpleegde gegevensoverzichten uit MON 2005. Daarnaast is een tabel met kerncijfers van de afgelopen jaren OVG en MON opgenomen en een schatting van de vakantiemobiliteit. Het tabellenboek is gratis te downloaden van de internetsite van MON of aldaar als papieren exemplaar te bestellen.

---

<sup>6</sup> De resultaten van maatwerkonderzoeken worden apart van, maar koppelbaar aan het databestand geleverd.



---

## 7. Verschillen met MON 2004

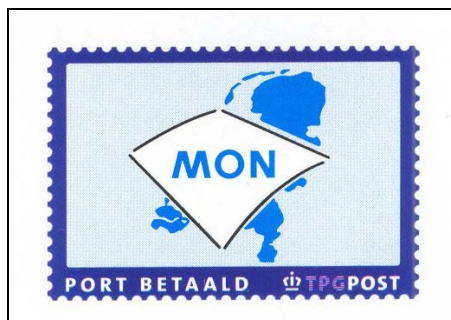
*In dit hoofdstuk worden de belangrijkste verschillen van MON 2005 met MON 2004 beschreven. Voor verschillen in voorgaande jaren wordt verwezen naar bijlage D.*

### *Eerder gebruikte adressen*

Tijdens MON 2004 werden reeds eerder voor het onderzoek gebruikte adressen uitgesloten voor een periode van 2 jaren. Voor MON 2005 is een uitsluitingstermijn van een jaar gehanteerd.

### *MON-postzegel*

Er is een MON-postzegel geïntroduceerd die alleen gebruikt wordt op de enveloppen die door Socialdata verstuurd worden. Op de retourenveloppen blijven 'normale' postzegels geplakt worden.



Figuur 6: De MON-postzegel.

### *Huishoudvragenlijst*

Op de huishoudvragenlijst is nu standaard de filtervraag opgenomen die vorig jaar werd gebruikt voor het maatwerk Monitor verplaatsingsgedrag mensen met een beperkte mobiliteit (zie bijlage E). Deze vraag is relevant voor het huidige beleid dat gericht is op de verbetering van de participatie en integratie van ouderen en gehandicapten in de samenleving. Mobiliteit is daarbij een essentiële voorwaarde. Vorig jaar bleek al dat deze filtervraag een licht positief responseffect had. De filtervraag is te vinden in bijlage B.

### *Respondentensite*

Met ingang van MON 2005 is een website over het MON speciaal voor respondenten gestart ([www.MONinfo.nl](http://www.MONinfo.nl)). Doel van de website is respondenten te informeren over nut en noodzaak van het onderzoek. Op de site is onder andere een pagina aanwezig waarop de antwoorden van veel door respondenten gestelde vragen staan. Voor respondenten die meer of andere informatie willen wordt het telefoonnummer van de helpdesk van Socialdata vermeld. Daarvoor is bewust geen (speciaal) e-mailadres in het leven geroepen.

### *Scooters*

In MON 2004 en in het OVG werd een algoritme gebruikt om het door de respondent opgegeven vervoermiddel 'scooter' toe te wijzen aan een brom- of

snorfiets<sup>7</sup>. Vanaf MON 2005 wordt nagevraagd of de scooter een snor-, brom-, of motorscooter is, zodat deze beter aan het juist vervoermiddel (snorfiets, bromfiets of motor) kan worden toegekend.

In de periode september tot en met december 2005 is bijgehouden wat het oorspronkelijke antwoord van de persoon is geweest. Uit een analyse blijkt dat het bezit van bromfietsen door de wijziging met circa 9% stijgt en dat het bezit van snorfietsen met circa 13% daalt (ongewogen cijfers). Omdat brom- en snorfiets hetzelfde klasse(hoofd)vervoermiddel zijn, zal er geen effect zijn bij analyses op verplaatsingen waarbij die variabele(n) betrokken worden.

#### *Vrachtwagenverplaatsingen*

In het OVG werden alle vrachtwagenverplaatsingen verwijderd uit het bestand. Dit omdat vrachtwagenverplaatsingen volgens het CBS beter bij het beroepsgoederenvervoer worden waargenomen. Daarmee worden echter ook vrachtwagenverplaatsingen voor andere doeleinden verwijderd die voor een beeld van de mobiliteit in Nederland wel interessant zijn. In MON 2005 zijn daarom de vrachtwagenverplaatsingen in het databestand gelaten, met uitzondering van verplaatsingen die als activiteit op de bestemming 'vervoer als beroep' hebben.

---

<sup>7</sup> Een persoon met een scooter werd t/m 34 jaar ingedeeld als bromfietsbezitter, vanaf 35 jaar als een snorfietsbezitter.

---

## Bijlage A Kwaliteitsverklaring

Het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) voldoet aan de in deze verklaring opgenomen hoofdeisen. Deze hoofdeisen zijn in de procesdocumenten voor de uitvoering van het onderzoek verder uitgewerkt.

### Basisonderzoek MON

De onderstaande kwaliteitseisen gelden voor het Basisonderzoek van het MON. Het eerste aspect is verder uitgewerkt om daarvan een betere indruk te krijgen.

- Het onderzoek geeft een betrouwbaar landelijk beeld van de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking.
  - Met het onderzoek wordt een uitspraak gedaan over alle in Nederland geregistreerde personen, exclusief tehuisbewoners (zoals bewoners van bejaardenoorden, opvangcentra en gevangenissen).
  - Op iedere dag van het onderzoeksjaar worden aselekt gekozen huishoudens geënquêteerd.
  - Uitsluitend leden van een huishouden woonachtig op het steekproefadres worden geënquêteerd.
  - Ieder lid van het benaderde huishouden woonachtig op het steekproefadres wordt geënquêteerd.
  - Bij de enquêtering is proxy (het beantwoorden van vragen namens een ander) niet toegestaan.
  - Het responspercentage bedraagt minimaal 60% per maand. Dit percentage is gedefinieerd als het quotiënt van het aantal geretourneerde (deels) ingevulde huishoudvragenlijsten en het aantal huishoudens dat terecht in de steekproef zit.
  - Huishoudens mogen alleen telefonisch hun data doorgeven als zij dat niet anders kunnen en als het 1- of 2-persoonshuishoudens betreft. Ook bij de telefonische interviews is proxy niet geoorloofd.
  - De na-enquêtes OV, Ritten en Non-respons zijn standaard onderdeel van het Basisonderzoek.
  - Het responspercentage voor de standaard na-enquêtes OV en Ritten bedraagt minimaal 80% van het totaal aantal te houden na-enquêtes per maand. Van respons is in dit geval sprake als een vragenlijst van een na-enquête volledig is ingevuld door de interviewer.
  - Bij de uitvoering van het onderzoek wordt geen gebruik gemaakt van beloningen om respondenten over te halen deel te nemen aan het onderzoek.
- De resultaten van het basisonderzoek zijn vergelijkbaar met de resultaten van het OVG 1985 – 2003 en met voorgaande onderzoeksjaren van het MON.
- Het databestand wordt uiterlijk op 1 maart in het jaar volgend op het onderzoeksjaar opgeleverd aan AVV.

### Meer- en Maatwerk MON

De onderstaande hoofdeisen zijn van toepassing op Meer- en Maatwerk van het MON. Zij gelden tevens als criterium voor het toestaan van Meer- en Maatwerkopdrachten.

- De opdracht moet waarde hebben voor het verkeer- en vervoerbeleid.
- De opdracht heeft meerwaarde voor het Basisonderzoek en vice versa.
- De opdracht tast de kwaliteit van het Basisonderzoek niet aan.
- De opdracht tast de kwaliteit van andere Meer- en Maatwerk-opdrachten niet aan.
- AVV kan vrij beschikken over de met de opdracht verzamelde gegevens. Deze zijn openbaar.

### Algemeen

Er zijn ook een aantal algemene kwaliteitseisen waar zowel het Basisonderzoek als het Meer- en Maatwerk aan voldoen. Deze staan hieronder vermeld.

- De processen voldoen aan de eisen gesteld in de Wet Bescherming Persoonsgegevens.
- De processen zijn efficiënt en worden volledig en helder gedocumenteerd.
- Niet meer dan 1% van de benaderde huishoudens dient een klacht in.



---

## Bijlage B Vragenlijsten


De hoofdverzending bevat twee soorten vragenlijsten: een huishoudvragenlijst en een persoonsvragenlijst. De huishoudvragenlijst bevat vragen over het huishouden en de leden waaruit het huishouden bestaat. Op de persoonsvragenlijsten kunnen per persoon de verplaatsingen ingevuld worden. In totaal worden vijf persoonsvragenlijsten opgestuurd waarvan er vier genummerd zijn en de vijfde dient als extra.

De huishoudvragenlijst is dubbelzijdig gedrukt op A3-papier. De voorzijde van huishoudvragenlijst beslaat de helft van het papier, de achterzijde beslaat het hele papier. De resterende helft van het papier bevat aanwijzingen voor het invullen van de persoonsvragenlijsten. De persoonsvragenlijsten zijn dubbelzijdig gedrukt op papier van A4-formaat.

De standaard na-enquêtes OV en Ritten worden telefonische afgenomen. Dit gebeurt met hetzelfde formulier.

In deze bijlage zijn een huishoudvragenlijst en een genummerde persoonsvragenlijst opgenomen alsmede het formulier dat gebruikt wordt voor de standaard na-enquêtes.

De voorzijde van een door de respondent in te vullen huishoudvragenlijst:

|  |  |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
|--|--|--|--------|-------|--|--|--------|-------|--|--|
|  <p><b>Mobiliteitsonderzoek Nederland</b></p> <p>Socialdata<br/>         Instituut voor onderzoek naar<br/>         verkeer en infrastructuur B.V.</p> <p>Bongerd 24<br/>         6411 JM Heerlen<br/>         Helpdesk: 0800 - 560 07 41</p> | <p>➔ Wilt u alstublieft <b>eerst de huishoudvragenlijst</b> invullen en daarna de persoonsvragenlijst.</p> <p>➔ Wilt u alstublieft voor alle personen in uw huishouden, de <b>vragen aan de binnenkant van de huishoudvragenlijst</b> invullen.</p> <p>➔ Wilt u alstublieft eerst de <b>toelichtingen op de achterkant van deze vragenlijst</b> lezen, voordat u de bijgevoegde persoonsvragenlijst invult.</p>  |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
| <h2 style="text-align: center;">HUISHOUDVRAGENLIJST</h2> <p style="text-align: center;">Tot het huishouden behoren, naast uzelf, <b>alle</b> personen die met u samenwonen. Een huishouden kan ook uit <b>één</b> persoon bestaan (eenpersoonshuishouden).</p>   |  |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
| <p>Uit <b>hoeveel personen</b> bestaat uw huishouden, uzelf meegerekend?<br/> <i>S.v.p. het aantal invullen.</i></p> <p>Personen <span style="float: right;">aantal</span></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>  | <p>Over welke <b>vervoermiddelen</b> beschikt uw huishouden?<br/> <i>S.v.p. steeds het aantal invullen.</i></p> <p>Personenauto: <span style="float: right;">aantal</span></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p>Fiets: <span style="float: right;">aantal</span></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p>Andere voertuigen, nl.:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 80%; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20%; text-align: center;">aantal</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">soort</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 80%; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center;">aantal</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">soort</td> <td></td> </tr> </table> |  | aantal | soort |  |  | aantal | soort |  | <p>Is iemand in uw huishouden in de afgelopen drie maanden betrokken geweest bij een <b>verkeersongeluk(je)</b>?</p> <p style="text-align: center;">ja <input type="checkbox"/>      nee <input type="checkbox"/></p> <p><i>Verkeersongelukken met licht letsel (zoals een bull) of slechts materiële schade (zoals een kapotte achterlamp) tellen ook mee.</i></p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Wilt u alstublieft nu voor alle leden in uw huishouden, de vragen aan de binnenkant van deze vragenlijst beantwoorden!</p> |
|  | aantal   |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
| soort  |  |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
|  | aantal   |  |        |       |  |  |        |       |  |  |
| soort  |  |  |        |       |  |  |        |       |  |  |

De achterzijde van de door de respondent in te vullen huishoudvragenlijst:

| Wilt u alstublieft nu voor alle leden van uw huishouden de onderstaande vragen beantwoorden.                        |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|
| PERSONEN IN HET HUISHOUDEN  |  | Oudste persoon   | Op één na oudste persoon   | Op twee na oudste persoon  | Op drie na oudste persoon  | Op vier na oudste persoon  |
|   |  | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
|   |  | <input type="text"/><br>Voornaam<br>man <input type="checkbox"/><br>vrouw <input type="checkbox"/><br><input type="text"/><br>Geboortejaar | <input type="text"/><br>Voornaam<br>man <input type="checkbox"/><br>vrouw <input type="checkbox"/><br><input type="text"/><br>Geboortejaar | <input type="text"/><br>Voornaam<br>man <input type="checkbox"/><br>vrouw <input type="checkbox"/><br><input type="text"/><br>Geboortejaar | <input type="text"/><br>Voornaam<br>man <input type="checkbox"/><br>vrouw <input type="checkbox"/><br><input type="text"/><br>Geboortejaar | <input type="text"/><br>Voornaam<br>man <input type="checkbox"/><br>vrouw <input type="checkbox"/><br><input type="text"/><br>Geboortejaar |
| WERKSITUATIE  | Huisvrouw/huisman  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Gepensioneerd of met de VUT  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Scholier of student  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Nog niet schoolgaand   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Arbeidsongeschikt  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Werkloos   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Betaald werk:<br>- minder dan 12 uur per week<br>- 12 tot 30 uur per week<br>- 30 uur of meer per week           | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   |
| HOOGST VOLTOOIDE OPLEIDING  | Basisonderwijs, lager onderwijs  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Lager beroepsonderwijs of vglo, lavo mavo, mulo  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Middelbaar beroepsonderwijs of havo, atheneum, gymnasium, mms, hbs   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Hoger beroepsonderwijs, universiteit   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Andere opleiding, nl.:   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   |
| PERSOONLIJK NETTO JAARINKOMEN   | Geen eigen inkomen   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | Minder dan € 7 500,-   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | € 7 500,- tot € 15 000,-   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | € 15 000,- tot € 22 500,-  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   |
|   | € 22 500,- tot € 30 000,-<br>€ 30 000,- of meer  | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/><br><input type="checkbox"/>   |
| RIJBEWIJS   | Heeft u een rijbewijs voor een personenauto?   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
| AUTO  | Bent u de hoofdgebruiker van een auto?   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
| KENTEKEN  | Op wiens naam staat deze auto volgens het kentekenbewijs?  | eigen naam <input type="checkbox"/><br>andere persoon <input type="checkbox"/><br>bedrijf <input type="checkbox"/>                         | eigen naam <input type="checkbox"/><br>andere persoon <input type="checkbox"/><br>bedrijf <input type="checkbox"/>                         | eigen naam <input type="checkbox"/><br>andere persoon <input type="checkbox"/><br>bedrijf <input type="checkbox"/>                         | eigen naam <input type="checkbox"/><br>andere persoon <input type="checkbox"/><br>bedrijf <input type="checkbox"/>                         | eigen naam <input type="checkbox"/><br>andere persoon <input type="checkbox"/><br>bedrijf <input type="checkbox"/>                         |
| BRANDSTOF   | Op welke brandstof rijdt deze auto?  | benzine <input type="checkbox"/><br>diesel <input type="checkbox"/><br>LPG <input type="checkbox"/>  | benzine <input type="checkbox"/><br>diesel <input type="checkbox"/><br>LPG <input type="checkbox"/>  | benzine <input type="checkbox"/><br>diesel <input type="checkbox"/><br>LPG <input type="checkbox"/>  | benzine <input type="checkbox"/><br>diesel <input type="checkbox"/><br>LPG <input type="checkbox"/>  | benzine <input type="checkbox"/><br>diesel <input type="checkbox"/><br>LPG <input type="checkbox"/>  |
| BOUWJAAR  | Wat is het bouwjaar van deze auto?   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   |
| BEZIT ANDERE VOERTUIGEN   | Fiets  | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
|   | Anders, namelijk:  | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   | <input type="text"/>   |
| STUDENTEN OV-KAART  | Bezit u een studenten weekkaart?   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
|   | Bezit u een studenten weekendkaart?  | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
| AANDOENING HANDICAP   | Heeft u een tijdelijke of permanente aandoening of handicap die u hindert wanneer u zich buitenshuis verplaatst? | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   | ja <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/>   |
| Hoe zou de verkeerssituatie in uw woonplaats verbeterd moeten worden?   |  | <input type="text"/>   |  |  |  |  |
| Op de achterzijde van deze huishoudvragenlijst treft u belangrijke aanwijzingen aan voor de verdere gang van zaken! |  |  |  |  |  |  |

De aanwijzingen bij de persoonsvragenlijsten:

**BELANGRIJKE AANWIJZINGEN VOOR HET INVULLEN VAN DE PERSOONSVRAGENLIJST**

- ▶ Voor iedere persoon in uw huishouden, treft u een persoonsvragenlijst aan. Persoon met nummer 1 in deze huishoudvragenlijst dient de persoonsvragenlijst met nummer 1 in te vullen, enz. **Iedere persoon dient de vragenlijst voor zover mogelijk zelf in te vullen.**
- ▶ Indien uw huishouden uit **meer dan 4 personen** bestaat, is het aantal persoonsvragenlijsten niet voldoende. In dit geval kunt u voor de vijfde persoon de aanvullende grijze persoonsvragenlijst zonder nummer gebruiken. Deze aanvullende persoonsvragenlijst kan ook gebruikt worden wanneer een persoon in uw huishouden meer dan 7 verplaatsingen op de desbetreffende invuldag heeft gemaakt. In elk geval dient het nummer van de persoon uit deze huishoudvragenlijst in het lege vakje op de aanvullende persoonsvragenlijst te worden ingevuld.
- ▶ S.v.p. **alle** verplaatsingen van de **hele** dag invullen. **Let erop dat u geen verplaatsing vergeet! Ook verplaatsingen te voet, terug naar huis en korte verplaatsingen zijn belangrijk!** Bij elke verplaatsing **alle** gebruikte vervoermiddelen vermelden!
- ▶ **S.v.p. de persoonsvragenlijst over invullen. De HUISHOUD- en PERSOONSVRAGENLIJSTEN in de bijgevoegde retourenvelop de volgende dag terugsturen. U bespaart ons daarmee veel werk en onnodig navragen.**
- ▶ Indien u vragen heeft, kunt u ons gerust bellen. Wij zijn telefonisch bereikbaar van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 19.00 uur, voor het beantwoorden van uw vragen. Als u dat wilt bellen onze medewerkers u graag terug.
- ▶ Het slagen van dit onderzoek is in sterke mate afhankelijk van een zo groot mogelijke deelname van alle benaderde huishoudens. De gegevens die u verstrekt, worden uitsluitend gebruikt voor het maken van statistische overzichten. Deze overzichten zijn zo samengesteld dat hieruit geen gegevens over u of uw huishouden kunnen worden afgeleid.

**Wij danken u bij voorbaat hartelijk voor uw medewerking.**

© Alle rechten voor de vraagformulering en de vormgeving zijn voorbehouden aan Socialdata B.V.

De voorzijde van een door de respondent in te vullen persoonsvragenlijst:

|                                  |   |   |  |                                   |                             |
|----------------------------------|---|---|--|-----------------------------------|-----------------------------|
| <b>PERSOONS-<br/>VRAGENLIJST</b> | <b>4</b>                                  | over <b>MAANDAG</b>   | Vertrekpunt bij de eerste verplaatsing:  |                                   |                             |
|                                  |   | datum <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/><br><small>dag maand jaar</small> | eigen woonadres <input type="checkbox"/> | elders, nl.: <input type="text"/> |                             |
| voornaam <input type="text"/>    | s.v.p. reden opgeven <input type="text"/> | Op deze dag <b>niet weggeweest, omdat:</b> <input type="text"/>   | postcode <input type="text"/>            | straat, nr. <input type="text"/>  | plaats <input type="text"/> |

|   | EERSTE VERPLAATSING   | TWEDE VERPLAATSING  | DERDE VERPLAATSING  |
|---|---|---|---|
| <b>HOE LAAT</b> bent u vertrokken?  | <b>VERTREK</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>  | <b>VERTREK</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>  | <b>VERTREK</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>  |
| Wat was de <b>BESTEMMING</b> of het <b>DOEL</b> van deze verplaatsing?          | <b>BESTEMMING/DOEL</b><br>Naar het werk <input type="checkbox"/><br>Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br>Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br>Boodschappen <input type="checkbox"/><br>Naar huis <input type="checkbox"/><br>iets anders, nl. <input type="text"/>  | <b>BESTEMMING/DOEL</b><br>Naar het werk <input type="checkbox"/><br>Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br>Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br>Boodschappen <input type="checkbox"/><br>Naar huis <input type="checkbox"/><br>iets anders, nl. <input type="text"/>  | <b>BESTEMMING/DOEL</b><br>Naar het werk <input type="checkbox"/><br>Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br>Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br>Boodschappen <input type="checkbox"/><br>Naar huis <input type="checkbox"/><br>iets anders, nl. <input type="text"/>  |
| Met welk(e) <b>VERVOER-MIDDEL(EN)</b> bent u daar naar toegegaan?               | <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br>Te voet <input type="checkbox"/><br>Fiets <input type="checkbox"/><br>Bus <input type="checkbox"/><br>Tram, metro <input type="checkbox"/><br>Trein <input type="checkbox"/><br>Taxi <input type="checkbox"/><br>Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br>Passagier auto <input type="checkbox"/><br>Op andere wijze, nl. <input type="text"/> | <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br>Te voet <input type="checkbox"/><br>Fiets <input type="checkbox"/><br>Bus <input type="checkbox"/><br>Tram, metro <input type="checkbox"/><br>Trein <input type="checkbox"/><br>Taxi <input type="checkbox"/><br>Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br>Passagier auto <input type="checkbox"/><br>Op andere wijze, nl. <input type="text"/> | <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br>Te voet <input type="checkbox"/><br>Fiets <input type="checkbox"/><br>Bus <input type="checkbox"/><br>Tram, metro <input type="checkbox"/><br>Trein <input type="checkbox"/><br>Taxi <input type="checkbox"/><br>Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br>Passagier auto <input type="checkbox"/><br>Op andere wijze, nl. <input type="text"/> |
| <b>WAAR</b> ging u heen?  | <b>BESTEMMINGSADRES</b><br>straat, nr. <input type="text"/><br>postcode <input type="text"/><br>plaats <input type="text"/>   | <b>BESTEMMINGSADRES</b><br>straat, nr. <input type="text"/><br>postcode <input type="text"/><br>plaats <input type="text"/>   | <b>BESTEMMINGSADRES</b><br>straat, nr. <input type="text"/><br>postcode <input type="text"/><br>plaats <input type="text"/>   |
| <b>HOE LAAT</b> bent u daar aangekomen?   | <b>AANKOMST</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>   | <b>AANKOMST</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>   | <b>AANKOMST</b><br>tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/>   |
| S.v.p. de <b>AFSTAND</b> van deze verplaatsing zo nauwkeurig mogelijk schatten. | <b>AFSTAND</b><br>km <input type="text"/> , <input type="text"/>  | <b>AFSTAND</b><br>km <input type="text"/> , <input type="text"/>  | <b>AFSTAND</b><br>km <input type="text"/> , <input type="text"/>  |
| Indien <b>BESTUURDER AUTO:</b> vul het aantal inzittenden in.                   | <b>PERSONEN IN AUTO</b><br>aantal <input type="text"/><br><i>uzelf meegerekend</i>  | <b>PERSONEN IN AUTO</b><br>aantal <input type="text"/><br><i>uzelf meegerekend</i>  | <b>PERSONEN IN AUTO</b><br>aantal <input type="text"/><br><i>uzelf meegerekend</i>  |
|   | De tweede verplaatsing of terugweg s.v.p. in de volgende kolom invullen!  | De derde verplaatsing of terugweg s.v.p. in de volgende kolom invullen!   | S.v.p. omdraaien! De volgende verplaatsingen van deze dag op de achterzijde invullen.   |

*S.v.p. alle gebruikte vervoermiddelen aangeven.*

*S.v.p. het adres nauwkeurig invullen. Zo nodig een nadere aanduiding vermelden (bijv. wijk, buurt of winkelcentrum)*

De achterzijde van een door de respondent in te vullen persoonsvragenlijst:

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>PERSOONS-<br/>VRAGENLIJST</b><br><br><div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">4</div>   | <b>INVULDAG</b><br><br><div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">MAANDAG</div>  |   |   |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>VIERDE VERPLAATSING</b><br/> <b>VERTREK</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMING/DOEL</b><br/>                 Naar het werk <input type="checkbox"/><br/>                 Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br/>                 Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br/>                 Boodschappen <input type="checkbox"/><br/>                 Naar huis <input type="checkbox"/><br/>                 iets anders, nl. <input type="text"/><br/> <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br/>                 Te voet <input type="checkbox"/><br/>                 Fiets <input type="checkbox"/><br/>                 Bus <input type="checkbox"/><br/>                 Tram, metro <input type="checkbox"/><br/>                 Trein <input type="checkbox"/><br/>                 Taxi <input type="checkbox"/><br/>                 Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br/>                 Passagier auto <input type="checkbox"/><br/>                 Op andere wijze, nl. <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMINGSADRES</b><br/>                 straat, nr. <input type="text"/><br/>                 postcode <input type="text"/><br/>                 plaats <input type="text"/><br/> <b>AANKOMST</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>AFSTAND</b><br/>                 km <input type="text"/> , <input type="text"/><br/> <b>PERSONEN IN AUTO</b><br/>                 aantal <input type="text"/><br/> <i>uzelf meegerekend</i><br/>                 De vijfde verplaatsing of terugweg s.v.p. in de volgende kolom invullen!             </div> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>VIJFDE VERPLAATSING</b><br/> <b>VERTREK</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMING/DOEL</b><br/>                 Naar het werk <input type="checkbox"/><br/>                 Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br/>                 Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br/>                 Boodschappen <input type="checkbox"/><br/>                 Naar huis <input type="checkbox"/><br/>                 iets anders, nl. <input type="text"/><br/> <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br/>                 Te voet <input type="checkbox"/><br/>                 Fiets <input type="checkbox"/><br/>                 Bus <input type="checkbox"/><br/>                 Tram, metro <input type="checkbox"/><br/>                 Trein <input type="checkbox"/><br/>                 Taxi <input type="checkbox"/><br/>                 Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br/>                 Passagier auto <input type="checkbox"/><br/>                 Op andere wijze, nl. <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMINGSADRES</b><br/>                 straat, nr. <input type="text"/><br/>                 postcode <input type="text"/><br/>                 plaats <input type="text"/><br/> <b>AANKOMST</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>AFSTAND</b><br/>                 km <input type="text"/> , <input type="text"/><br/> <b>PERSONEN IN AUTO</b><br/>                 aantal <input type="text"/><br/> <i>uzelf meegerekend</i><br/>                 De zesde verplaatsing of terugweg s.v.p. in de volgende kolom invullen!             </div> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>ZESDE VERPLAATSING</b><br/> <b>VERTREK</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMING/DOEL</b><br/>                 Naar het werk <input type="checkbox"/><br/>                 Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br/>                 Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br/>                 Boodschappen <input type="checkbox"/><br/>                 Naar huis <input type="checkbox"/><br/>                 iets anders, nl. <input type="text"/><br/> <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br/>                 Te voet <input type="checkbox"/><br/>                 Fiets <input type="checkbox"/><br/>                 Bus <input type="checkbox"/><br/>                 Tram, metro <input type="checkbox"/><br/>                 Trein <input type="checkbox"/><br/>                 Taxi <input type="checkbox"/><br/>                 Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br/>                 Passagier auto <input type="checkbox"/><br/>                 Op andere wijze, nl. <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMINGSADRES</b><br/>                 straat, nr. <input type="text"/><br/>                 postcode <input type="text"/><br/>                 plaats <input type="text"/><br/> <b>AANKOMST</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>AFSTAND</b><br/>                 km <input type="text"/> , <input type="text"/><br/> <b>PERSONEN IN AUTO</b><br/>                 aantal <input type="text"/><br/> <i>uzelf meegerekend</i><br/>                 De zevende verplaatsing of terugweg s.v.p. in de volgende kolom invullen!             </div> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>ZEVENDE VERPLAATSING</b><br/> <b>VERTREK</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMING/DOEL</b><br/>                 Naar het werk <input type="checkbox"/><br/>                 Zakelijk, dienstreis <input type="checkbox"/><br/>                 Onderwijs volgen <input type="checkbox"/><br/>                 Boodschappen <input type="checkbox"/><br/>                 Naar huis <input type="checkbox"/><br/>                 iets anders, nl. <input type="text"/><br/> <b>VERVOERMIDDEL(EN)</b><br/>                 Te voet <input type="checkbox"/><br/>                 Fiets <input type="checkbox"/><br/>                 Bus <input type="checkbox"/><br/>                 Tram, metro <input type="checkbox"/><br/>                 Trein <input type="checkbox"/><br/>                 Taxi <input type="checkbox"/><br/>                 Bestuurder auto <input type="checkbox"/><br/>                 Passagier auto <input type="checkbox"/><br/>                 Op andere wijze, nl. <input type="text"/><br/> <b>BESTEMMINGSADRES</b><br/>                 straat, nr. <input type="text"/><br/>                 postcode <input type="text"/><br/>                 plaats <input type="text"/><br/> <b>AANKOMST</b><br/>                 tijdstip <input type="text"/> : <input type="text"/><br/> <b>AFSTAND</b><br/>                 km <input type="text"/> , <input type="text"/><br/> <b>PERSONEN IN AUTO</b><br/>                 aantal <input type="text"/><br/> <i>uzelf meegerekend</i><br/>                 Alle volgende verplaatsingen van deze dag op de aanvullende persoonsvragenlijst invullen.             </div> |

De voorzijde van het door de interviewer in te vullen formulier voor de standaard na-enquêtes:

| <b>Na-Enquête</b>   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----------|----------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> </table> </td> <td style="text-align: center; padding-top: 5px;">Adresnr.</td> </tr> <tr> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> </table> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 40%;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 40%;"></div> </div> <p style="text-align: center;">Persoonsnr.      Verplaatsingsnr.</p> | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          | Adresnr. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <p><b>Ritnr.</b> _____</p> <hr/> <p><b>Vertrek tijdstip</b> _____</p> <hr/> <p>Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/></p> <p>Naar halte/station <input type="checkbox"/></p> <p>Overstappen/wachten <input type="checkbox"/></p> <p>Vervoer <input type="checkbox"/></p> <p>Van halte/station <input type="checkbox"/></p> <hr/> <p><b>Totale groeps-grootte</b> _____</p> <hr/> <p><b>VERVOERMIDDEL</b></p> <p>Te voet <input type="checkbox"/></p> <p>Skeeler/step <input type="checkbox"/></p> <p>Fiets <input type="checkbox"/></p> <p>Bromfiets <input type="checkbox"/></p> <p>Motor <input type="checkbox"/></p> <p>-----</p> <p>Bestuurder auto <input type="checkbox"/></p> <p>Passagier auto <input type="checkbox"/></p> <p>Zoekduur parkeerplaats (min) _____</p> <p>Parkeerplaats bestemming _____</p> <p>-----</p> <p>Bus <input type="checkbox"/></p> <p>Tram <input type="checkbox"/></p> <p>Metro <input type="checkbox"/></p> <p>Trein _____ <input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: center;">Stationscode</p> <p><b>Kaartsoort :</b> _____</p> <p style="text-align: center;">Code</p> <p>-----</p> <p>Ander VM, nl : _____</p> <hr/> <p><b>Aankomst tijdstip</b> _____</p> <hr/> <p><b>Afstand</b> _____</p> <p style="text-align: center;">ca. meter</p> | <p><b>Ritnr.</b> _____</p> <hr/> <p><b>Vertrek tijdstip</b> _____</p> <hr/> <p>Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/></p> <p>Naar halte/station <input type="checkbox"/></p> <p>Overstappen wachten <input type="checkbox"/></p> <p>Vervoer <input type="checkbox"/></p> <p>Van halte/station <input type="checkbox"/></p> <hr/> <p><b>Totale groeps-grootte</b> _____</p> <hr/> <p><b>VERVOERMIDDEL</b></p> <p>Te voet <input type="checkbox"/></p> <p>Skeeler/step <input type="checkbox"/></p> <p>Fiets <input type="checkbox"/></p> <p>Bromfiets <input type="checkbox"/></p> <p>Motor <input type="checkbox"/></p> <p>-----</p> <p>Bestuurder auto <input type="checkbox"/></p> <p>Passagier auto <input type="checkbox"/></p> <p>Zoekduur parkeerplaats (min) _____</p> <p>Parkeerplaats bestemming _____</p> <p>-----</p> <p>Bus <input type="checkbox"/></p> <p>Tram <input type="checkbox"/></p> <p>Metro <input type="checkbox"/></p> <p>Trein _____ <input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: center;">Stationscode</p> <p><b>Kaartsoort :</b> _____</p> <p style="text-align: center;">Code</p> <p>-----</p> <p>Ander VM, nl : _____</p> <hr/> <p><b>Aankomst tijdstip</b> _____</p> <hr/> <p><b>Afstand</b> _____</p> <p style="text-align: center;">ca. meter</p> |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 10px; border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> </table>  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Adresnr. |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
|   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
|   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; border-bottom: 1px solid black; padding-bottom: 5px;"> <span>_____ / _____</span> </div> <p style="text-align: center;">Personeelsnr.      Enquête-Datum</p>   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
| <p><b>Teruggezonden persoonsvragenlijst ingevuld door:</b></p> <p>Betreffende lid huishouden zelf <input type="checkbox"/></p> <p>Ander lid huishouden (PNR) <input type="checkbox"/></p> <p>Geen lid van het huishouden <input type="checkbox"/></p>   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
| <p><b>VERTREKPUNT 1e VERPLAATSING</b></p> <p>Eigen woonadres <input type="checkbox"/></p> <p>Elders <input type="checkbox"/></p>  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |
| <p><b>VERVOERMIDDEL VERPLAATSING</b></p> <p>Bestuurder van de auto <input type="checkbox"/></p> <p>Passagier van de auto <input type="checkbox"/></p> <p>OV <input type="checkbox"/></p> <p>Overig <input type="checkbox"/></p> <p><b>FREQUENTIE VAN GEBRUIK</b></p> <p>Dagelijks/bijna dagelijks <input type="checkbox"/></p> <p>Drie/vier dagen per maand <input type="checkbox"/></p> <p>Minder frequent <input type="checkbox"/></p> <p>(Bijna) nooit <input type="checkbox"/></p>  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |          |          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |

De achterzijde van het door de interviewer in te vullen formulier voor de standaard na-enquêtes:

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <b>Ritnr.</b> _____                             | <b>Ritnr.</b> _____                             | <b>Ritnr.</b> _____                             | <b>Ritnr.</b> _____                             |
| <b>Vertrek tijdstip</b> _____                   | <b>Vertrek tijdstip</b> _____                   | <b>Vertrek tijdstip</b> _____                   | <b>Vertrek tijdstip</b> _____                   |
| Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/> | Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/> | Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/> | Naar/van parkeerplaats <input type="checkbox"/> |
| Naar halte/station <input type="checkbox"/>     | Naar halte/station <input type="checkbox"/>     | Naar halte/station <input type="checkbox"/>     | Naar halte/station <input type="checkbox"/>     |
| Overstappen/wachten <input type="checkbox"/>    | Overstappen/wachten <input type="checkbox"/>    | Overstappen/wachten <input type="checkbox"/>    | Overstappen/wachten <input type="checkbox"/>    |
| Vervoer <input type="checkbox"/>                | Vervoer <input type="checkbox"/>                | Vervoer <input type="checkbox"/>                | Vervoer <input type="checkbox"/>                |
| Van halte/station <input type="checkbox"/>      | Van halte/station <input type="checkbox"/>      | Van halte/station <input type="checkbox"/>      | Van halte/station <input type="checkbox"/>      |
| <b>Totale groeps-grootte</b> _____              | <b>Totale groeps-grootte</b> _____              | <b>Totale groeps-grootte</b> _____              | <b>Totale groeps-grootte</b> _____              |
| <b>VERVOERMIDDEL</b>                            | <b>VERVOERMIDDEL</b>                            | <b>VERVOERMIDDEL</b>                            | <b>VERVOERMIDDEL</b>                            |
| Te voet <input type="checkbox"/>                | Te voet <input type="checkbox"/>                | Te voet <input type="checkbox"/>                | Te voet <input type="checkbox"/>                |
| Skeeler/step <input type="checkbox"/>           | Skeeler/step <input type="checkbox"/>           | Skeeler/step <input type="checkbox"/>           | Skeeler/step <input type="checkbox"/>           |
| Fiets <input type="checkbox"/>                  | Fiets <input type="checkbox"/>                  | Fiets <input type="checkbox"/>                  | Fiets <input type="checkbox"/>                  |
| Bromfiets <input type="checkbox"/>              | Bromfiets <input type="checkbox"/>              | Bromfiets <input type="checkbox"/>              | Bromfiets <input type="checkbox"/>              |
| Motor <input type="checkbox"/>                  | Motor <input type="checkbox"/>                  | Motor <input type="checkbox"/>                  | Motor <input type="checkbox"/>                  |
| Bestuurder auto <input type="checkbox"/>        | Bestuurder auto <input type="checkbox"/>        | Bestuurder auto <input type="checkbox"/>        | Bestuurder auto <input type="checkbox"/>        |
| Passagier auto <input type="checkbox"/>         | Passagier auto <input type="checkbox"/>         | Passagier auto <input type="checkbox"/>         | Passagier auto <input type="checkbox"/>         |
| Zoekduur parkeerplaats (min) _____              | Zoekduur parkeerplaats (min) _____              | Zoekduur parkeerplaats (min) _____              | Zoekduur parkeerplaats (min) _____              |
| Parkeerplaats bestemming _____                  | Parkeerplaats bestemming _____                  | Parkeerplaats bestemming _____                  | Parkeerplaats bestemming _____                  |
| Bus <input type="checkbox"/>                    | Bus <input type="checkbox"/>                    | Bus <input type="checkbox"/>                    | Bus <input type="checkbox"/>                    |
| Tram <input type="checkbox"/>                   | Tram <input type="checkbox"/>                   | Tram <input type="checkbox"/>                   | Tram <input type="checkbox"/>                   |
| Metro <input type="checkbox"/>                  | Metro <input type="checkbox"/>                  | Metro <input type="checkbox"/>                  | Metro <input type="checkbox"/>                  |
| Trein _____ <input type="checkbox"/>            | Trein _____ <input type="checkbox"/>            | Trein _____ <input type="checkbox"/>            | Trein _____ <input type="checkbox"/>            |
| Stationscode _____                              | Stationscode _____                              | Stationscode _____                              | Stationscode _____                              |
| <b>Kaartsoort :</b> _____                       | <b>Kaartsoort :</b> _____                       | <b>Kaartsoort :</b> _____                       | <b>Kaartsoort :</b> _____                       |
| Code _____                                      | Code _____                                      | Code _____                                      | Code _____                                      |
| Ander VM, nl : _____                            | Ander VM, nl : _____                            | Ander VM, nl : _____                            | Ander VM, nl : _____                            |
| <b>Aankomst tijdstip</b> _____                  | <b>Aankomst tijdstip</b> _____                  | <b>Aankomst tijdstip</b> _____                  | <b>Aankomst tijdstip</b> _____                  |
| <b>Afstand</b> _____                            | <b>Afstand</b> _____                            | <b>Afstand</b> _____                            | <b>Afstand</b> _____                            |
| ca. meter                                       | ca. meter                                       | ca. meter                                       | ca. meter                                       |

## Bijlage C Technische details MON 2005

In de tabel van deze bijlage staan de technische details van het standaardonderzoek MON 2005. De verklaring van de daarin gebruikte termen en de bijbehorende waarden staan onder de tabel.

| Technisch detail                   | Basis-onderzoek | Meerwerk NRM | Totaal        |
|------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|
| Bruto steekproef                   | 36.500          | 6.883        | <b>43.383</b> |
| KNU                                | 2.055           | 407          | <b>2.462</b>  |
| Aangepaste bruto steekproef        | 34.445          | 6.476        | <b>40.921</b> |
| Respons (huishoudens)              | 24.462          | 4.652        | <b>29.114</b> |
| Responspercentage                  | 71,0%           | 71,8%        | <b>71,1%</b>  |
| NKNU                               | 9.983           | 1.824        | <b>11.807</b> |
| Respons (personen)                 | 56.020          | 10.932       | <b>66.952</b> |
| Huishoudens in databestand         | 23.882          | 4.554        | <b>28.436</b> |
| t.o.v. aangepaste bruto steekproef | 69,3%           | 70,3%        | <b>69,5%</b>  |
| NVV                                | 580             | 98           | <b>678</b>    |
| Personen in databestand            | 53.553          | 10.499       | <b>64.052</b> |

### Cijfers met betrekking tot het veldwerk

**Bruto steekproef:** De bruto steekproef bevat het aantal voor verzending te gebruiken adressen.

**KNU:** Dit staat voor kwaliteitsneutrale uitval tijdens het veldwerk. Het betreft uitval van adressen/huishoudens die je toch al niet wil of kan bereiken en die onverhoopt in de bruto steekproef zitten<sup>8</sup>. KNU kan zijn:

- het adres blijkt ter plaatse onbekend.
- het adres blijkt onvolledig.
- het adres blijkt geen privé-adres.
- het adres blijkt geen brievenbus te hebben.
- het adres blijkt onbewoond.
- het huishouden is vertrokken.
- het huishouden is verhuisd.
- het huishouden is langdurig afwezig.
- de geadresseerde of een lid van het huishouden is overleden.

**Aangepaste bruto steekproef:** De aangepaste bruto steekproef omvat het aantal adressen dat terecht in de steekproef bleek te zitten. Dit aantal wordt berekend door de bruto steekproefomvang minus de kwaliteitsneutrale uitval.

<sup>8</sup> Ongeschikte adressen worden tijdens de steekproeftrekking zo goed als mogelijk verwijderd, maar tijdens het veldwerk blijken sommige adressen soms toch niet (meer) geschikt voor het MON.

**Respons (huishoudens):** Het aantal (deels) ingevulde huishoudvragenlijsten dat door Socialdata ontvangen is.

**Responspercentage:** Dit percentage is gedefinieerd als het quotiënt van de respons op huishoudniveau en de aangepaste bruto steekproef.

**NKNU:** Dit staat voor niet-kwaliteitsneutrale uitval tijdens het veldwerk. Het betreft uitval van huishoudens die je wel wil of kan bereiken, maar die om een bepaalde reden niet mee (willen of kunnen) doen. Redenen van NKNU zijn:

- de post is geweigerd.
- de vragenlijst is niet retour ontvangen.
- de vragenlijst is leeg teruggestuurd.
- niet willen deelnemen vanwege privacy redenen.
- niet willen deelnemen vanwege privé-omstandigheden.
- niet willen deelnemen vanwege desinteresse, tijdgebrek, complexiteit.
- niet in staat deel te nemen vanwege ouderdom (en ziekte).
- niet in staat deel te nemen vanwege ziekte.
- niet in staat deel te nemen vanwege een taalbarrière.

**Respons (personen):** Het aantal ingevulde persoonsvragenlijsten dat door Socialdata ontvangen is.

## Cijfers met betrekking tot het databestand

**Cijfers veldwerk versus cijfers databestand:** De cijfers betreffende het databestand zijn niet helemaal één op één vergelijkbaar met de daarboven vermelde cijfers over het veldwerk. Dit komt omdat de cijfers van het veldwerk betrekking hebben op de steekproef ten aanzien van de steekproefdag. Daarin zijn alle adressen vertegenwoordigd waarvan de oorspronkelijke invuldag in het onderzoeksjaar ligt. De cijfers van het databestand hebben betrekking op de steekproef ten aanzien van de verplaatsingsdag. Dit betekent dat huishoudens waarvan de invuldag verschoof van het onderzoeksjaar naar het jaar volgend op het onderzoeksjaar, wel bij de cijfers van het veldwerk gerekend zijn, maar niet bij de cijfers van het databestand. Tegelijkertijd zullen bij de cijfers van het databestand huishoudens vallen die niet bij de veldwerkcijfers vermeld staan, omdat ze tot de steekproefdag steekproef van het voorgaande onderzoeksjaar behoorden.

**Huishoudens in databestand t.o.v. aangepaste bruto steekproef:** Bij interpretatie van de hierbij vermelde percentages dient er rekening mee gehouden te worden dat er onder de non-respons nog KNU aanwezig kan zijn. KNU behoort feitelijk niet tot de aangepaste bruto steekproef. Indien alle KNU bekend zou zijn, zouden de hier gepresenteerde percentages groter zijn<sup>9</sup>.

**NVV:** Dit staat voor niet verwerkte huishoudvragenlijsten. Na het veldwerk kan alsnog blijken dat huishoudvragenlijsten ongeschikt blijken. Hiervoor kunnen verschillende redenen zijn. Zo kan het voor komen dat de ingevulde gegevens niet van belang zijn voor het onderzoek. Bijvoorbeeld indien er enkel verplaatsingen in het buitenland worden vermeld. De kwantiteit of kwaliteit van de gegevens op de vragenlijst kan onvoldoende blijken te zijn waardoor de vragenlijst niet verwerkt kan worden. Ook kan het zijn dat voor huishoudens de invuldag wordt verschoven over de jaargrens van het onderzoeksjaar waardoor de betreffende vragenlijsten niet voor verwerking van dit onderzoeksjaar in aanmerking kwamen. Het aantal niet verwerkte vragenlijsten is gelijk aan het verschil tussen de respons en het aantal huishoudens in het databestand.

---

<sup>9</sup> Uit non-responsonderzoek uitgevoerd eind 2004 is gebleken dat in het basisonderzoek tweederde van de KNU gevonden wordt.

---

## Bijlage D Verschillen met voorgaande jaren

In deze bijlage staan de verschillen tussen voorgaande jaren van het onderzoek.

### Verschillen tussen MON 2004 en OVG 2003

#### *Aantal respondenten*

Met MON is het streefaantal respondenten verlaagd. Zo was het beoogde aantal respondenten voor OVG 2003 nog 75.000 (waarvan 50.000 gefinancierd door RWS AVV). Het streefaantal voor het basisonderzoek MON in 2004 was 50.000 respondenten.

#### *MON-concept*

Het MON-concept heeft de mogelijkheid voor derden gecreëerd om uitgebreider of aanvullend onderzoek gekoppeld aan MON te doen. Door Meerwerk en (Regionaal) Maatwerk ontstaat meerwaarde ten opzichte van alleen het basisonderzoek. Daarnaast wordt binnen het MON-concept nu ook standaard een Ritten na-enquête uitgevoerd en vindt standaard non-responsonderzoek plaats.

#### *Steekproeftrekking*

Het CBS beschikte voor OVG over het zogenaamde GBA+-bestand. Dit bestand is de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) aangevuld met gegevens van het Geografisch Basisregister (GBR) van de KPN. De steekproef van OVG was een tweetrapssteekproef. Dit betekende dat eerst gemeenten werden gekozen met kansen evenredig aan het aantal voorkomende adressen per gemeente. Vervolgens werd binnen elke gemeente een vast aantal adressen getrokken.

Voor het MON kon helaas geen gebruik gemaakt worden van een dergelijke toegang tot de GBA. Daarom zijn de adressen voor het standaardonderzoek van MON getrokken uit het "DMdata Consumenten bestand" (DMC) van Cendris. Vervolgens is de GBA gebruikt om extra informatie bij de adressen te zoeken. Door deze andere steekproeftrekking zijn variabelen zoals het type gezin, de plaats in het gezin en burgerlijke staat niet meer in MON aanwezig.

De overige activiteiten in de steekproeftrekking zoals het bijzoeken van telefoonnummers, het screenen op IIT-adressen en eerder voor OVG of MON gebruikte adressen zijn nagenoeg ongewijzigd gebleven.

#### *Huishoudvragenlijst voor huishoudens zonder telefoon*

Voor huishoudens waarvan geen telefoonnummer bekend is wordt een speciale huishoudvragenlijst gebruikt. Op deze huishoudvragenlijst is linksonder op de voorkant een vraag naar het telefoonnummer toegevoegd.

Figuur 7: Uitsnede huishoudvragenlijst voor huishoudens zonder telefoonnummer.

### *Telefonische interviews*

MON wordt uitgevoerd middels een schriftelijke enquête. In enkele gevallen wordt evenals bij OVG de enquête telefonisch afgenomen. Daarbij wordt voor MON de volgende regel gehanteerd:

*“Huishoudens mogen alleen telefonisch hun data doorgeven als zij dat niet anders kunnen en als het 1- of 2-persoonshuishoudens betreft. Ook bij de telefonische interviews is proxy niet geoorloofd.”*

Ook bij OVG werd de telefoon in principe gehanteerd om te motiveren en niet om te enquêteren. Voor telefonische interviews kende OVG de regel dat een telefonisch interview in de eerste twee motivatiegesprekken uitsluitend mocht voorkomen als de respondent zelf had aangegeven dat hij of zij geen of weinig verplaatsingen had gemaakt op de invuldag of zelf aangaf de verplaatsingen uitsluitend telefonisch door te willen geven. In het laatste motivatiegesprek mocht de interviewer deze mogelijkheid alleen aanbieden als de respondent bleef weigeren de vragenlijsten schriftelijk in te vullen. Verder gold de regel dat het percentage telefonische interviews maximaal 20% mocht zijn. In tegenstelling tot MON was bij het OVG proxy wel geoorloofd en waren er geen regels ten aanzien van de grootte van het huishouden. Voor de gewijzigde regels is gekozen om het onderzoek zoveel mogelijk een onderzoek met een schriftelijke enquête te laten zijn.

### *Meegaan met begeleider*

Bij het OVG was de schriftelijke enquête alleen bedoeld voor informatie van respondenten van 6 jaar en ouder. Informatie over personen jonger dan 6 jaar werd via een telefonische na-enquête gevraagd. Bij MON is de schriftelijke enquête van toepassing op alle personen in het huishouden. Dit wordt uiteraard duidelijk op de huishoudvragenlijst vermeld.

Bij de telefonische enquête van het OVG werd nagegaan of het kind op de bestemming zelf een activiteit had of dat het meegang met een begeleider. Bijvoorbeeld als bij een winkelverplaatsing iets voor het kind zelf werd gekocht kreeg de verplaatsing van het kind het motief ‘winkelen, boodschappen doen’. Als het kind slechts meegang naar de winkel omdat het niet thuis kon blijven kreeg de verplaatsing van het kind het motief ‘meegaan met begeleider’. Doordat in MON de standaard vragenlijst wordt gebruikt, wordt dit onderscheid niet gemaakt. Het motief meegaan met begeleider is alleen toegekend als op de vragenlijst is aangegeven “met papa mee” of iets dergelijks. Het voordeel van deze methode is dat eenvoudiger te analyseren is waar kinderen zoal naar toe gaan en/of mee naar toe worden genomen.

### *Veelvuldige verplaatsing*

Bij MON wordt iets anders onder een veelvuldige verplaatsing verstaan dan bij OVG. Bij de laatste wordt deze term namelijk gebruikt om veel voorkomende werkverplaatsingen, gemaakt door bijvoorbeeld postbodes en vertegenwoordigers aan te duiden. Meerdere zakelijke en beroepsmatige verplaatsingen zijn in het OVG gecodeerd als één veelvuldige verplaatsing. Van deze veelvuldige verplaatsing worden alleen de gebruikte vervoermiddelen en de totaal afgelegde afstand gecodeerd. In de analysefase wordt de veelvuldige verplaatsing vervolgens geïmputeerd als een 'normale' zakelijke verplaatsing (code 20). In het MON worden meerdere zakelijke en beroepsmatige verplaatsingen apart gecodeerd (indien bekend) met het van toepassing zijnde doel van de verplaatsing. Indien niet alle verplaatsingen apart zijn opgegeven, maar bijvoorbeeld alleen de totale afstand dan wordt de totaal opgegeven afstand verdeeld over een heen- en terugreis.

De term veelvuldige verplaatsing is in het MON weggelegd voor meerdere verplaatsingen wegens boodschappen/winkelen. Deze verplaatsingen worden niet allemaal apart vermeld omdat ze zeer kort zijn, maar worden als een verplaatsing verwerkt.

### *Grensoverschrijdende verplaatsingen*

Grensoverschrijdende verplaatsingen zijn in hun geheel, maar gesplitst in het onderzoek meegenomen. Bij OVG werd alleen het deel van de verplaatsing op Nederlands grondgebied (tot of vanaf grens, vliegveld of haven) in het onderzoek meegenomen. Bij MON wordt tevens het deel op buitenlands grondgebied vastgelegd<sup>10</sup>. Verplaatsingen die geheel in het buitenland liggen horen uiteraard niet in het onderzoek thuis.

### *Vakantiemobiliteit*

Het doel van het OVG en MON is het beschrijven van de normale dagelijkse mobiliteit in Nederland met uitzondering van vakantiemobiliteit. Vakantiemobiliteit betreft zowel verplaatsingen op de vakantiebestemming, als de heen- en terugreis. Vakantie wordt daarbij gedefinieerd als "een verblijf buiten de eigen woning voor ontspanning of plezier met tenminste 4 opeenvolgende overnachtingen anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht." Dit kan zowel een verblijf in Nederland als in het buitenland zijn.

Vakanties en vakantiemobiliteit verdienen speciale aandacht tijdens het veldwerk. Het gaat erom te herkennen wanneer een huishouden vakantiemobiliteit rapporteert. Dat is niet vaak, meestal respondeert een huishouden vanwege vakantie namelijk niet. Respons betreffende vakantiemobiliteit die toch binnenkomt moet genegeerd worden en mag niet in het databestand terechtkomen. Vakantiemobiliteit kan worden herkend zodra een huishouden wordt opgebeld voor completering (zie paragraaf 4.1.2). Meestal blijkt uit het gesprek of het huishouden op de invuldag op vakantie was of niet.

Omdat niet alle huishoudens worden teruggebeld en omdat het mogelijk niet altijd ter sprake komt in het telefoongesprek, komt een klein en onbekend deel van de vakantiemobiliteit toch in OVG en MON terecht. Helaas werd eind 2005 duidelijk dat vanwege een misverstand vanaf 2004 alle gerapporteerde vakantiemobiliteit in Nederland in het databestand terecht is gekomen. Dat wil zeggen alle verplaatsingen in Nederland die aan vakanties in binnen- of buitenland gerelateerd zijn.

Het effect op de totale mobiliteit is naar verwachting niet groot, maar omdat de vakantiemobiliteit niet als zodanig herkenbaar gecodeerd is kunnen momenteel geen verdere uitspraken over effecten worden gedaan. Met ingang van MON 2006 wordt extra informatie bijgehouden om de omvang te meten van de gerapporteerde vakantiegerelateerde mobiliteit in Nederland. Op basis daarvan kan ook voor MON 2004 en 2005 een schatting van het effect worden gemaakt.

---

<sup>10</sup> Deze (deel)verplaatsingen zijn in het databestand terug te vinden, maar worden niet meegenomen in overige publicaties over de resultaten van MON. Ze maken ook geen onderdeel van de resultaten in het tabellenboek.

### *Weging en ophoging*

Bij de weging en ophoging van OVG werd een correctie toegepast voor het aandeel enquêtes dat telefonisch werd afgenomen. De reden hiervan is dat dit aandeel van jaar tot jaar iets verschilt en het mobiliteitsgedrag van telefonisch geënquêteerde huishoudens duidelijk anders is dan dat van schriftelijk geënquêteerde huishoudens (namelijk 2x zoveel nulvervoer<sup>11</sup>). In de jaren ná 1999 werden de schriftelijk en telefonisch geënquêteerde huishoudens altijd gewogen naar de referentieverhouding uit 1999. In MON 2004 wordt deze correctie niet toegepast. De reden hiervan is dat MON door andere regels een veel lager aantal telefonisch geënquêteerden heeft dan OVG (circa 7%, versus circa 19%).

Een ander wijziging betreft de weging die wordt toegepast om te corrigeren voor verschillen in respons veroorzaakt door onderscheid in telefonische bereikbaarheid. Daarbij is de differentiatie naar stedelijkheidsgraad onbedoeld niet meegenomen.

De laatste wijziging bij de weging en ophoging is dat bij OVG de cijfers voor het park personenauto's werden geïnterpoleerd (met de parkcijfers van 1 januari van het onderzoeksjaar en 1 januari van het jaar volgend op het onderzoeksjaar) naar 1 augustus van het onderzoeksjaar. Bij MON worden deze cijfers geëxtrapoleerd (met het parkcijfer van 1 januari van het onderzoeksjaar) naar 1 juli van het onderzoeksjaar. De reden hiervan is dat vanwege het eerder publiceren van MON ten opzichte van OVG niet op tijd over de parkcijfers van 1 januari na het onderzoeksjaar beschikt kan worden. Voor 1 juli in plaats van 1 augustus is gekozen, omdat dit logischer is en overeenkomt met datum van de andere cijfers die bij de weging en ophoging gebruikt worden.

---

<sup>11</sup> Dit is het geval als een persoon op de invuldag geen enkele verplaatsing heeft gemaakt.

---

## Bijlage E Meer- en maatwerk in voorgaande jaren

In deze bijlage staan de meer- en maatwerkopdrachten van voorgaande onderzoeksjaren.

### Meer- en maatwerk in 2004

In 2004 zijn twee meerwerkopdrachten en drie maatwerkopdrachten uitgevoerd.

#### Meerwerk

De volgende twee meerwerkopdrachten zijn in 2004 uitgevoerd:

- Meerwerk Nieuw Regionaal Model (NRM)
- Meerwerk BeMo

#### *Meerwerk NRM*

De resultaten van het MON worden onder andere gebruikt als input voor het Nieuw Regionaal Model (NRM) van RWS AVV. De steekproef van het basisonderzoek levert voor dit model helaas niet in elke provincie het benodigde aantal respondenten om met voldoende betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen. Daarom is in opdracht van de directie VM van RWS AVV meerwerk uitgevoerd. Dit meerwerk was erop gericht om voor iedere provincie over minimaal 4.000 respondenten te beschikken. In totaal was het streefaantal circa 10.500 extra respondenten. Dit meerwerk is uitgevoerd van september tot en met november 2004 en alleen voor werkdagen. Slechts 8 van de 12 provincies waren in het meerwerk vertegenwoordigd<sup>12</sup>, omdat vanuit het basisonderzoek voor de provincies Gelderland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant reeds voldoende respondenten beschikbaar zijn. In totaal leverde dit meerwerk 4.727 extra huishoudens en 11.036 extra personen in het databestand MON 2004 op.

#### *Meerwerk BeMo*

Het meerwerk BeMo was een uitvloeisel van het methodisch onderzoek voor het maatwerk BeMo. De extra respons vanuit dit onderzoek op de standaardenquête bleek goed bruikbaar als meerwerk en is ook als zodanig toegevoegd aan de resultaten van het standaardonderzoek. Het meerwerk is uitgevoerd in de maanden april tot en met september 2004. Het leverde 961 extra huishoudens en 2.174 extra personen op voor het databestand MON 2004.

#### Maatwerk

De onderstaande drie specifieke na-enquêtes zijn in 2004 uitgevoerd:

- Monitor verplaatsingsgedrag mensen met een beperkte mobiliteit (BeMo)
- Ophoogkader verkeersongevallen 2004 (OVO)
- Monitor stedelijke bereikbaarheid (MSB)

#### *Maatwerk BeMo (en methodisch onderzoek BeMo)*

---

<sup>12</sup> Bij de weging en ophoging is voor de scheve verdeling van respondenten over de provincies gecorrigeerd.

Opdrachtgever van dit maatwerk was de directie VM van RWS AVV. Doel van het maatwerk BeMo was cijfers te verkrijgen over mobiliteitsgedrag en de latente mobiliteitsbehoefte van mensen met een (tijdelijke) handicap. De resultaten van het maatwerk zijn gebruikt om het effect van mobiliteitsbeleid (bijvoorbeeld toegankelijkheidsbeleid en doelgroepenvervoer) voor mensen met een (tijdelijke) handicap te kunnen meten en nieuw beleid in gang te zetten. Het onderzoek is uitgevoerd in de maanden april tot en met december 2004 in de vorm van een schriftelijke na-enquête. Aan het maatwerk namen 581 huishoudens deel (616 personen).

#### *Maatwerk OVO*

Bij de directie Basisinformatie van RWS AVV (tevens opdrachtgever) wordt weliswaar een verkeersongevallenregistratie bijgehouden, maar deze kent structureel een onderregistratie van de ongevallen zonder zwaargewonden of doden. Het maatwerk OVO had als doel te achterhalen wat het werkelijke aantal van ondergeregistreerde categorieën is. Het onderzoek is uitgevoerd in de maanden april 2004 tot en met maart 2005 met behulp van een schriftelijke na-enquête. Aan het onderzoek namen 1.021 personen deel.

#### *Maatwerk MSB*

Doel van dit Maatwerk was het monitoren van de mening van burgers over de bereikbaarheid van 40 grote steden. De directie Basisinformatie van RWS AVV was samen met het DG Personenvervoer (DGP) opdrachtgever. DGP vervulde deze rol vanwege haar taken in het kader van het Grotestedenbeleid (GSB). Het onderzoek is uitgevoerd in de maanden september tot en met december 2004 met een telefonische na-enquête. Aan het onderzoek namen 8.402 personen deel.