Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006

Het onderzoek

2 april 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006

Het onderzoek

2 april 2007

Colofon

Uitgegeven door:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Informatie:	Projectteam MON: mon@rws.nl
Uitgevoerd door:	Projectteam MON Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Datum:	2 april 2007

Inhoud

1. Inleiding 1
1.1 Leeswijzer 1
1.2 Andere documentatie 1
1.3 Vragen 1
2. Het Mobiliteitsonderzoek Nederland 3
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 2006 6
2.6 De onderzoeksprocessen 7
3. Steekproeftrekking 9
3.1 De steekproeftrekking voor MON 9
3.2 Steekproeven in 2006 10
4. Veldwerk 11
4.1 Het veldwerk voor MON 11
4.2 Veldwerk in 2005 14
5. Weging en ophoging 15
5.1 Inleiding 15
6. De eindproducten 17
6.1 Het databestand MON 17
6.2 Het tabellenboek MON 17
7. Verschillen met MON 2005 19

Bijlage A Bijsluiter voor het gebruik van MON-data 21
Bijlage B Kwaliteitsverklaring 25
Bijlage C Vragenlijsten 27
Bijlage D Technische details MON 2006 35
Bijlage E Verschillen met voorgaande jaren 37
Bijlage F Meer- en maatwerk in voorgaande jaren 43

1. Inleiding

Dit document geeft een globale beschrijving van de uitvoering van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) in 2006.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste kenmerken van het MON uiteengezet. 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 2005. Verschillen tussen voorgaande jaren van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage E. In bijlage A is een bijsluiter opgenomen over gebruik en interpretatie van MON-gegevens en bijlage B bevat een kwaliteitsverklaring.

1.2 Andere documentatie

Naast dit document vindt u ook informatie over het Mobiliteitsonderzoek in het document "Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006, 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 voorgaande jaren 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 of als u zich wilt aanmelden voor de nieuwsbrief, dan kunt u terecht bij het projectteam MON op onderstaand e-mail adres:

mon@rws.nl

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

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

easy.dans.knaw.nl

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

www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl (en doorklikker Resultaten)

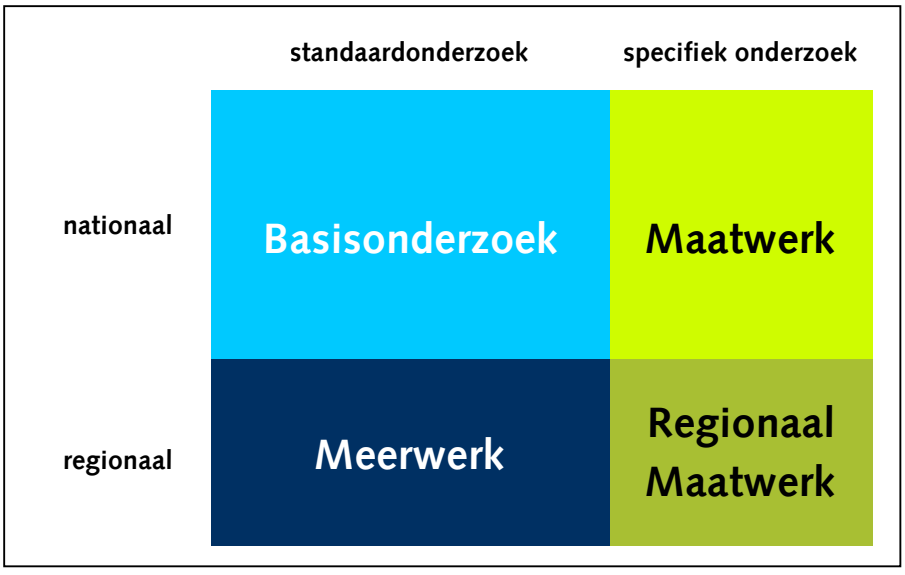
2. Het Mobiliteitsonderzoek Nederland

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 aselecte 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.

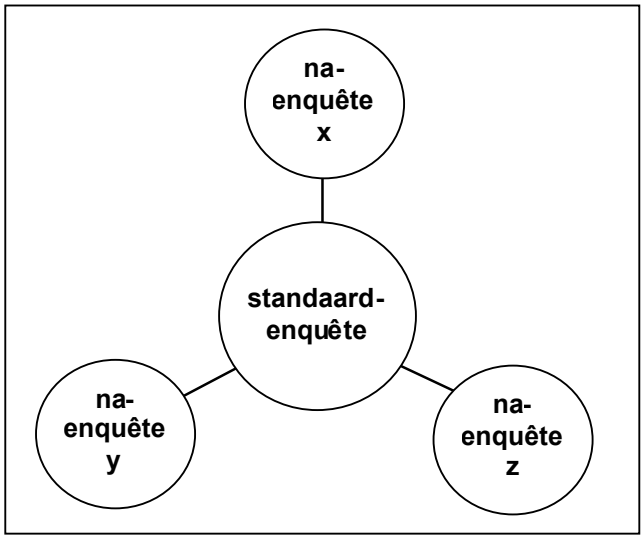


Figuur 1: Het MON-concept.

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®-design). Deze principes golden sinds 1999 ook voor het Nieuw OVG[1]. 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.



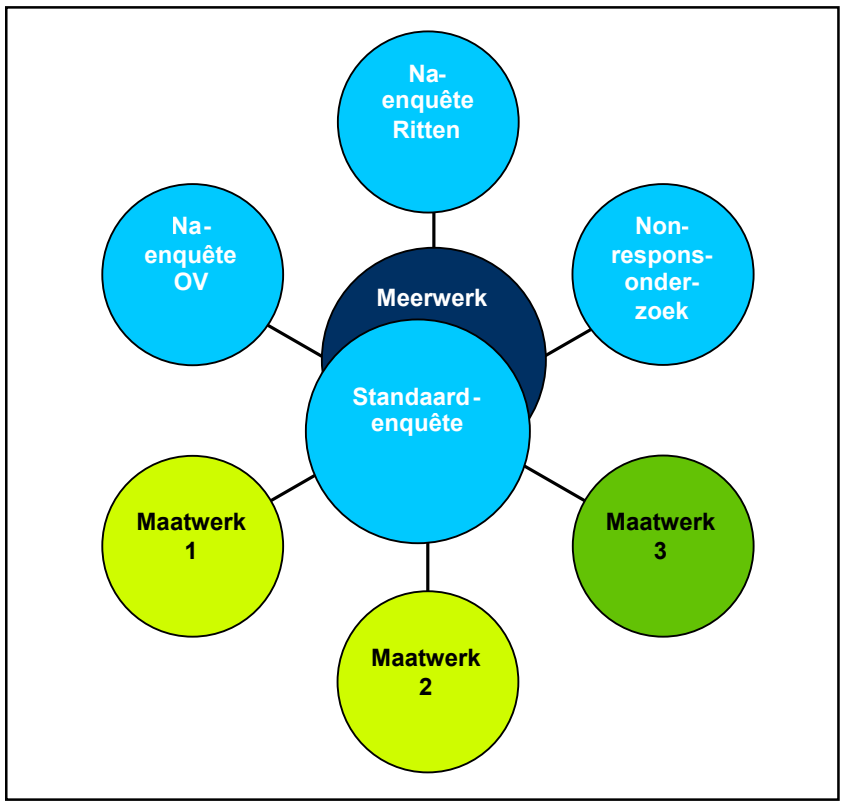
Figuur 2: De satellietstructuur.

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.

[1] 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:
Standaardenquête 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 standaardenquête 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 (als bestuurder of als passagier) wordt in de Ritten na-enquête telefonisch nageënquêteerd over de door hen gemaakte ritten. Daarnaast worden alle respondenten die bij een verplaatsing van een taxi gebruik hebben gemaakt ook in de Ritten na-enquête betrokken. 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 niet gerespondeerd hebben informatie te verkrijgen.

2.5 Meer- en Maatwerk in 2006

In 2006 zijn één meerwerkopdracht en drie maatwerkopdrachten uitgevoerd. Een overzicht van meer- en maatwerkopdrachten uit voorgaande jaren zijn te vinden in bijlage F.

Meerwerk

De volgende meerwerkopdracht is in 2006 uitgevoerd:

- Meerwerk Den Haag

De standaardenquêtes die voor Meerwerk worden gebruikt zijn feitelijk een uitbreiding van het Basisonderzoek. De respondenten van het Meerwerk Den Haag zijn echter niet aan het Basisonderzoek toegevoegd, omdat het een relatief grote groep extra respondenten in een klein gebied en in een korte periode betreft. Toevoeging van deze respondenten aan het Basisonderzoek zou de betrouwbaarheid hiervan negatief beïnvloeden.

Meerwerk Den Haag

Het meerwerk Den Haag is uitgevoerd in opdracht van de Gemeente Den Haag. De steekproef van het MON Basisonderzoek leverde voor de Gemeente Den Haag niet voldoende respondenten op Voor het verkeer- en vervoerbeleid had de Gemeente Den Haag behoefte aan de gegevens van 200 respondenten in ieder van de 12 stadsregio's van Den Haag. Er is gestreefd naar 1.800 extra respondenten. In totaal zijn 2.719 personen opgenomen in het databestand van het meerwerk Den Haag.

Maatwerk

De onderstaande drie specifieke na-enquêtes zijn in 2006 uitgevoerd:

- Taxi-monitor 2006
- Tijdsbestedingsonderzoek Nieuwe Stijl (TBO-NS)
- Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid (MSB) 2006

Maatwerk Taximonitor 2006

Het doel van de Taximonitor is het kunnen volgen van ontwikkelingen in de taximarkt door het monitoren van het klantenoordeel over de taxi. De directie Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen van RWS AVV is de opdrachtgever van dit maatwerk dat als telefonische na-enquête is uitgevoerd. Het streefaantal is 2.000 respondenten. Het maatwerk wordt uitgevoerd van april 2006 tot en met maart 2007.

Maatwerk Tijdsbestedingsonderzoek Nieuwe Stijl (TBO-NS)

Het TBO geeft inzicht in de wijze waarop Nederlanders hun tijd besteden. Door het beschikbaar komen van dergelijke gegevens kunnen sociaal-culturele ontwikkelingen gekoppeld worden aan ontwikkelingen in mobiliteit.

Het TBO wordt sinds 1975 één keer in de 5 jaar uitgevoerd. Daartoe houden respondenten gedurende 7 dagen een dagboekje bij waarin per kwartier de hoofdactiviteit wordt beschreven. In 2005/2006 zijn twee TBO onderzoeken uitgevoerd: een 'TBO oude stijl' (TBO-OS), dat volledig vergelijkbaar is met voorgaande edities van het onderzoek en een 'TBO nieuwe stijl' (TBO-NS) dat aansluit op de richtlijnen van Eurostat en als maatwerk van MON is uitgevoerd. Het gelijktijdig uitvoeren van deze twee onderzoeken maakt het mogelijk om zowel bestaande tijdreeksen te continueren als de Nederlandse gegevens in een Europese context te plaatsen.

Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) treedt op als opdrachtgever voor het onderzoek dat gefinancierd wordt door de organisaties SCP, RWS AVV, het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Sport (de directies Sport en Lokaal Beleid), het Ruimtelijk Planbureau, het Milieu en Natuur Planbureau en het Bedrijfsfonds voor de Pers.

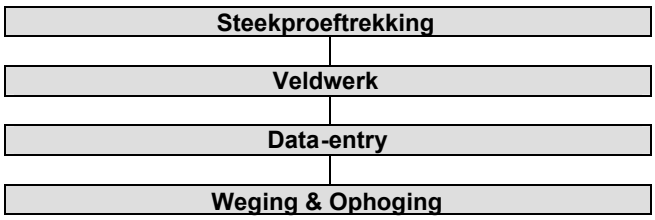
Bijna 1.900 respondenten hebben aan dit onderzoek meegewerkt. Het maatwerk is uitgevoerd van oktober 2005 tot en met december 2006.

Maatwerk Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid 2006 (MSB 2006)

Doel van dit Maatwerk is het monitoren van de mening van burgers over de bereikbaarheid van 40 grote steden. Directoraat Generaal Personenvervoer (DGP) is opdrachtgever voor dit maatwerk. DGP vervult deze rol vanwege haar taken in het kader van het Grotestedenbeleid (GSB).
Het betreft een telefonische na-enquête waarbij gestreefd wordt naar 200 respondenten per stad. Hiertoe worden MON-respondenten uit de maanden augustus tot en met december 2006 benaderd. Het veldwerk wordt uitgevoerd in de maanden november 2006 tot en met juni 2007.

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[2]). Daartoe wordt een aselecte 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[3] 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 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 aselecte uitdunning plaats ten behoeve van de verzending. Daarna zijn de adressen klaar voor gebruik in het veldwerkproces.

[2] 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.

[3] 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 2006

Er zijn in 2006 steekproeven getrokken voor MON ten behoeve van 2 opdrachten van standaardonderzoek. Dat zijn de steekproef voor het:

- Basisonderzoek MON 2006
- Meerwerk Den Haag

Het aantal voor verzending te gebruiken adressen voor het Basisonderzoek was 36.500.

Voor het Meerwerk Den Haag bestond de bruto steekproefomvang uit 2.205 adressen. Het Meerwerk Den Haag is niet opgenomen in het basisbestand, omdat toevoeging van een relatief groot aantal adressen binnen een klein gebied over een korte periode de betrouwbaarheid van het databestand nadelig zou beïnvloeden.

4. Veldwerk

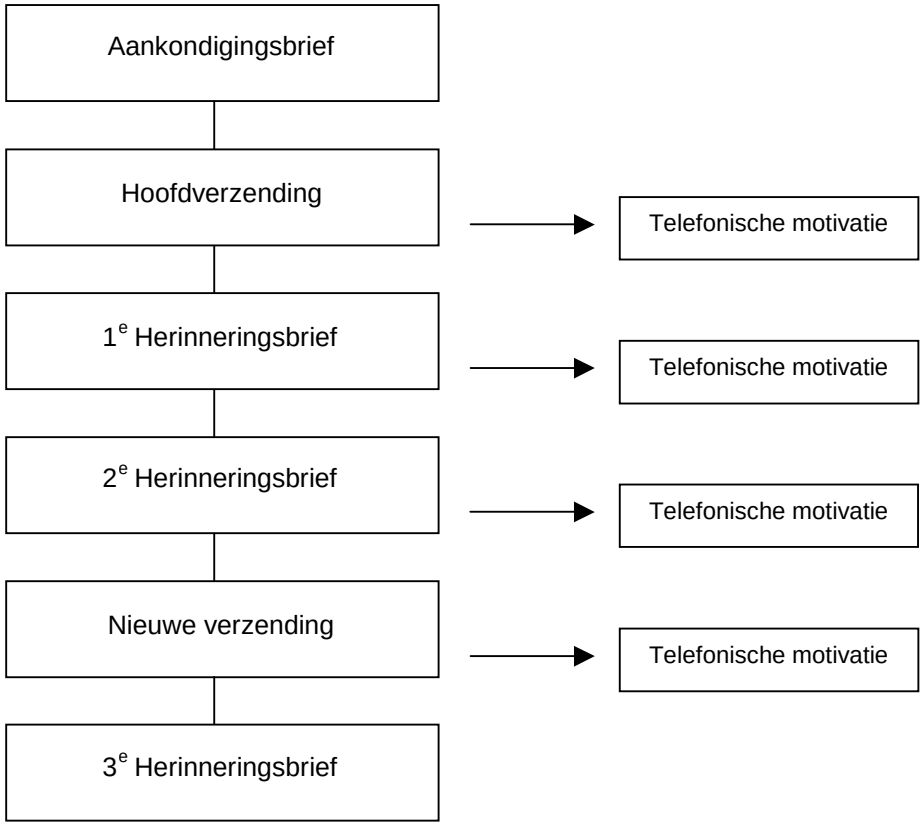
Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de huishoudens aan het standaardonderzoek hebben deelgenomen.

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[4]

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

[4] De telefonische motivatie gekoppeld aan de 2e herinneringsbrief is toegevoegd vanaf juni 2006.

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 C weergegeven.

Herinneringen en de nieuwe verzending (met nogmaals de vragenlijsten bijgevoegd) worden een week na het verstrijken van de aangegeven invuldag aan alle huishoudens verstuurt 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 vier 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 geadministreerd. 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.

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 kunnen altijd enkele fouten in het adressenbestand van de steekproeftrekking naar voren komen 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 vervolgens 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, wordt voor de Ritten na-enquête benaderd en gedetailleerd over hun verplaatsing(en) ondervraagd. Daarnaast worden ook alle personen die zich verplaatst hebben met een taxi voor de Ritten na-enquête benaderd. (Voor deze telefonische na-enquêtes wordt hetzelfde formulier gebruikt. Dit formulier is opgenomen in bijlage C.) 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 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 samen met een laatste telefonische motivatie.

4.2 Veldwerk in 2006

Het standaardonderzoek in 2006 bestond uit het basisonderzoek en het Meerwerk Den Haag. Omdat deze laatste niet aan het databestand wordt toegevoegd, wordt hieronder alleen afzonderlijk over beide onderzoeken gerapporteerd.

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 2006 naar 36.500 adressen is verstuurd. Uiteindelijk bleken 34.603 adressen terecht tot de bruto steekproef te behoren (dit aantal vormt de aangepaste bruto steekproef). De respons voor het basisonderzoek was daarmee ruim 70%.Van de huishoudens met bekend telefoonnummer heeft ruim 79% geantwoord. (Van bijna 77% van de huishoudens was een telefoonnummer bekend). De respons van huishoudens zonder bekend telefoonnummer was 43%.

Veldwerk Meerwerk Den Haag

Het meerwerk Den Haag is gedurende de maanden oktober, november en december uitgevoerd. In totaal zijn er voor dit meerwerk 2.205 hoofdverzendingen verstuurd naar adressen in de gemeente Den Haag. Uiteindelijk bleken 151 adressen niet geschikt voor het onderzoek (zij behoren tot de KNU). Daarmee was de omvang van de aangepaste bruto steekproef 2.054 adressen. Het responspercentage bedroeg iets meer dan 60%. Van de huishoudens met bekend telefoonnummer heeft ruim 74% geantwoord. (Van ruim 57%van de huishoudens was een telefoonnummer bekend.) De respons van huishoudens zonder bekend telefoonnummer was iets minder dan 42%. Het relatief lage responspercentage van circa 60% is veroorzaakt door het grote aandeel huishoudens zonder bekend telefoonnummer.

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

5. Weging en ophoging

Dit hoofdstuk beschrijft twee activiteiten die een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van de eindresultaten. Het betreft de weging en de 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 2006 is het aantal personen op basis waarvan de uitspraak gedaan wordt 53.545 (dat is iets meer dan 0,3% 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[5] naar stedelijkheidsgraad
- huishoudgrootte[5] 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 'visite/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: één voor huishoudens, één voor personen en één 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.

[5] 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[6] en van de standaard na-enquêtes OV en non-responsonderzoek[7]. Het bestand is gratis en kan rechtstreeks worden gedownload. Dit kan via easy.dans.knaw.nl van Data Archiving and Networked Services (DANS). Indien u het bestand op cd-rom wilt ontvangen met de bijbehorende documentatie op papier, dan kunt u het aanvragen via onze internetsite: www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl. In beide gevallen dient de aanvrager de bijbehorende leveringsvoorwaarden te accepteren.

6.2 Het tabellenboek MON

Dit boekwerk bevat de belangrijkste en meest geraadpleegde gegevensoverzichten uit MON 2006. Daarnaast is een tabel met kerncijfers van de afgelopen jaren OVG en MON en zijn, voor het eerst in 2006, een aantal tabellen met meerjaren trends opgenomen. Het tabellenboek is gratis te downloaden via de internetsite van DANS en via de internetsite van MON of aldaar als papieren exemplaar te bestellen.

[6] De resultaten van maatwerkonderzoeken worden apart, maar koppelbaar aan het databestand geleverd.

[7] Alleen de schriftelijke respons van het non-responsonderzoek wordt in het databestand opgenomen.

7. Verschillen met MON 2005

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste verschillen van MON 2006 met MON 2005 beschreven. Voor verschillen in voorgaande jaren wordt verwezen naar bijlage E.

Scooters

Vanaf MON 2006 wordt extra aandacht besteed aan scooters. Indien de gebruiker het bezit van of een verplaatsing met een scooter heeft opgegeven wordt door het call center nagevraagd of het om een snor-, brom-, of motorfiets gaat.

Extra telefonische motivatie

Vanaf juni 2006 is een extra telefonische motivatie aan het veldwerk toegevoegd. Deze telefonische motivatie is gekoppeld aan de 2^{e} herinneringsbrief. Deze motivatie is toegevoegd om de respons te verhogen.

Verplaatsingen gedurende vakantie

Vanaf MON 2006 wordt in alle gevallen waarbij in de respons geen sprake was van vertrek van of terugkeer naar het woonadres, extra navraag gedaan. Deze navraag door het call center is gericht op het beter signaleren van vakantiemobiliteit op de invuldag. Tevens was deze aanvullende activiteit gedurende MON 2006 er op gericht te achterhalen in welke mate vakantiemobiliteit onbedoeld in het databestand van MON 2004 en 2005 terecht is gekomen.

Bijlage A Bijsluiter voor het gebruik van MON-data

Deze bijsluiter is bedoeld ter ondersteuning bij de interpretatie van resultaten uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Dit document licht in het kort een aantal zaken toe die van belang zijn bij het gebruik en de interpretatie van de gegevens uit databestand en tabellenboek.

Definitie MON

MON omvat: De (normale) dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking (met uitzondering van IIT-bewoners) in Nederland in een jaar. Dit wordt hieronder toegelicht.

De (normale) dagelijkse mobiliteit…

De (normale) dagelijkse mobiliteit is de totale mobiliteit exclusief vakantiemobiliteit. Vakantiemobiliteit omvat alle verplaatsingsgedrag gedurende de vakantie, inclusief de verplaatsing (van huis) naar de vakantiebestemming, de verplaatsingen vanuit en terug naar de vakantiebestemming en de verplaatsing (van de vakantiebestemming) naar huis. Vakantie wordt hierbij gedefinieerd als een verblijf buiten de eigen woning voor ontspanning of plezier met tenminste vier opeenvolgende overnachtingen anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht[8].

…van de Nederlandse bevolking (met uitzondering van IIT-bewoners)…

Onder de Nederlandse bevolking wordt verstaan alle Nederlandse ingezetenen (zij die staan ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie). Bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen worden uitgesloten[8], omdat zij in hun verplaatsingsgedrag beperkt zijn of beperkt worden.

…in Nederland…

MON onderzoekt de verplaatsingen in Nederland. Verplaatsingen die geheel in het buitenland plaatsvinden, worden niet in het onderzoek meegenomen. Grensoverschrijdende verplaatsingen zijn in hun geheel, maar gesplitst in het databestand opgenomen[9]. Zoals uit de voorgaande alinea kon worden afgeleid, bevat MON ook niet de kilometers afgelegd door buitenlanders (in Nederland en daarbuiten).

…in een jaar.

Een MON-jaar is gelijk aan een kalenderjaar[8]. Voor MON worden op alle dagen (inclusief zon- en feestdagen) mensen over hun verplaatsingsgedrag geënquêteerd. Uiteindelijk zijn niet voor alle dagen van het jaar exact evenveel respondenten beschikbaar. In de weging en ophoging wordt hiervoor gecompenseerd.

MON is een steekproefonderzoek waarbij toevallige fouten een rol spelen. Ook is er sprake van systematische fouten omdat niet alle mobiliteit met dezelfde representativiteit wordt waargenomen. In onderstaande alinea's wordt dit voor een aantal aspecten toegelicht.

[8] Hierin volgt MON het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), de voorloper van het MON.

[9] Bij OVG werd alleen het deel van de verplaatsing op Nederlands grondgebied in het onderzoek meegenomen. In het MON-databestand zijn ook gegevens over de verplaatsingsdelen in het buitenland opgenomen. Dit deel wordt niet meegenomen in publicaties over de resultaten van MON en maakt ook geen onderdeel uit van de resultaten in het tabellenboek. Omdat het verplaatsingsdeel in het buitenland in het databestand onder aparte variabelen is geadministreerd, worden deze ook niet automatisch meegenomen in de analyses die men uitvoert.

MON is een steekproefonderzoek waarbij toevallige fouten een rol spelen. Ook is er sprake van systematische fouten omdat niet alle mobiliteit met dezelfde representativiteit wordt waargenomen. In onderstaande alinea's wordt dit voor een aantal aspecten toegelicht.

Betrouwbaarheidsmarges

MON is een steekproefonderzoek. Dat betekent dat slechts een deel van de bevolking waarvan we het verplaatsingsgedrag willen onderzoeken daadwerkelijk onderzocht wordt. De steekproef van MON is aselect, waardoor de geselecteerde huishoudens bij toeval in het onderzoek betrokken worden. Dit veroorzaakt toevallige fouten die door weging en ophoging deels gecorrigeerd worden. Voor de toevallige fouten is een betrouwbaarheidsmarge te berekenen[10]. Deze marge is afhankelijk van de omvang van de steekproef. In het algemeen geldt: hoe groter de omvang van de steekproef, hoe groter de betrouwbaarheid en dus hoe kleiner de betrouwbaarheidsmarge.

Bij het uitvoeren van analyses op het databestand van MON kan uiteindelijk blijken dat de betrouwbaarheid onvoldoende is voor het gewenste gebruik. Dit is met name het geval als bij de analyse in grote mate gedisaggregeerd wordt. Een voorbeeld hiervan is een analyse naar het bromfietsgebruik op gemeente-niveau[11]. Ook bij situaties die in werkelijkheid zelden voorkomen is de betrouwbaarheid al gauw onvoldoende. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een analyse naar de afgelegde afstand van personen van 75 jaar en ouder op een motorfiets. Bij dergelijke analyses is het aantal waarnemingen vaak zodanig klein dat de betrouwbaarheid onacceptabel laag wordt. Voor sommige van deze analyses zal het mogelijk zijn het aantal waarnemingen middels het samenvoegen van een aantal MON-jaren zodanig te vergroten dat de betrouwbaarheid weer acceptabel wordt. Dit betekent wel dat het moeilijker is conclusies over afzonderlijke jaren te trekken.

De betrouwbaarheidsmarges zeggen helaas niets over de representativiteit van de uitkomsten van een analyse. Dat komt omdat niet alle mobiliteit met dezelfde representativiteit gemeten kan worden. Het betreft hier systematische fouten die moeilijk te corrigeren zijn. Deze fouten zijn enerzijds te wijten aan imperfecties van de steekproeftrekking (geen mooie verdeling) en anderzijds aan de respons zelf (bijvoorbeeld verschillende respons per gemeente).

De betrouwbaarheidsmarges zeggen iets over de toevallige fouten. Deze fouten kunnen gecorrigeerd worden middels weging en ophoging. Systematische fouten zijn veel moeilijker te bepalen en kunnen niet gecorrigeerd worden. Iedere methodiek heeft zijn systematische fouten. Het gevolg van dit type fouten kan zijn dat onderwerpen in de resultaten ondervertegenwoordigd zijn, waardoor een onvolledig beeld kan ontstaan. Vertekening door interpretaties van de respondent kan ook een rol spelen.

Ondervertegenwoordiging en vertekening van bepaalde gegevens

Beroepsmatige en bedrijfsmatige verplaatsingen

De ervaring leert dat met de gehanteerde onderzoeksmethodiek privé-verplaatsingen (waaronder de woon-werk verplaatsingen) goed gemeten worden. Beroepsmatige en bedrijfsmatige verplaatsingen zijn ook in het onderzoek vertegenwoordigd, maar niet volledig. Het blijkt dat met name het 'vervoer als beroep' met het onderzoek moeilijk te 'meten' is. Waarschijnlijk komt dit enerzijds doordat in de steekproef het aantal van dergelijke gevallen klein is. Anderzijds is het mogelijk dat respondenten zelf de beslissing nemen dat deze verplaatsingen niet van belang zijn om in de vragenlijst aan te geven.

[10] Een voorbeeld van een toevallige fout is de mogelijkheid dat relatief veel respondenten op de invuldag verplaatsingen met een lange afstand hadden. De wijze waarop de betrouwbaarheidsmarges berekent kunnen worden, staat beschreven in hoofdstuk 5 van het document "MON, het databestand".

[11] Bij dit voorbeeld speelt niet alleen de betrouwbaarheid ten aanzien van het aantal waarnemingen een rol, maar ook de betrouwbaarheid ten aanzien van de weging en ophoging (zie hiervoor de tekst over het gebruik van de ophoogfactoren).

Vrachtautoverplaatsingen

Tot en met MON 2004 werden alle vrachtautoverplaatsingen uit het onderzoek verwijderd. Met ingang van MON 2005 is ervoor gekozen vrachtautoverplaatsingen voor privé-doeleinden in het databestand op te nemen, omdat ze toch een bijdrage leveren aan de mobiliteit. Vrachtautoverplaatsingen voor niet-privé doeleinden zijn uit het onderzoek verwijderd[12]. Hoewel de vrachtautoverplaatsingen nu in het databestand zijn opgenomen weten we dat ze ondervertegenwoordigd zijn.

Busvervoer

Bij het interpreteren van de gegevens uit het MON is enige kennis van de vragenlijst en de methodiek van het onderzoek onontbeerlijk. Ook dient men zich bewust te zijn van het feit dat niet alle respondenten dezelfde betekenissen toekennen aan de mogelijke antwoorden op de vragenlijst. Als voorbeeld kunnen we nemen het vervoermiddel Bus, zoals aangegeven op de persoonsvragenlijst. Respondenten kunnen dit aankruisen als ze bij een verplaatsing gebruik hebben gemaakt van busvervoer. Het kan dan een lijnbus zijn geweest of een touringcar voor besloten busvervoer. Als respondenten gereisd hebben met een touringcar dan wordt dit soms aangekruist als vervoermiddel Bus, maar soms ook wordt touringcar ingevuld bij de antwoordmogelijkheid Anders, namelijk…. Indien de vervoerwijze Bus door de respondent wordt aangekruist, wordt dit later gecodeerd als hoofdvervoermiddel Lijnbus, hetgeen onder de hoofdvervoermiddelklasse Bus/Tram/Metro valt. Indien men Touringcar heeft ingevuld dan wordt dat als hoofdvervoermiddel Touringcar gecodeerd, hetgeen onder de hoofdvervoermiddelklasse Overig valt. De keuze van de respondent kan dus voor vertekening van resultaten zorgen. Omdat de vragenlijsten niet veranderd zijn, is het wel zo dat deze vertekening door de jaren heen constant is en de resultaten vergelijkbaar blijven.

Voor enkele aspecten worden hieronder aanwijzingen gegeven bij het gebruik van MON-cijfers en interpretatie van resultaten.

Gebruik ophoogfactoren

Het databestand bevat de gemeten (verplaatsings)gegevens (steekproefdata) en ophoogfactoren. Door gebruik te maken van deze ophoogfactoren kunnen de steekproefdata representatief voor de totale populatie worden gemaakt. Er zijn drie ophoogfactoren: voor huishoudens (FactorH), voor personen (FactorP) en voor verplaatsingen (FactorV).

De ophoogfactoren worden door AVV middels het proces van weging en ophoging berekend. Daarbij wordt gewogen naar (een aantal combinaties van) de volgende aspecten: stedelijkheidsgraad, provincie, leeftijdsklasse, huishoudgrootte, invulmaand, geslacht, bouwjaar van de auto, brandstof van de auto en leeftijdsklasse van de eigenaar van de auto.

Een aantal van de genoemde aspecten zijn klassen of kunnen als klassen worden beschouwd. Het gaat om provincie, leeftijdsklasse, invulmaand, bouwjaar van de auto en leeftijdsklasse van de eigenaar van de auto. In het databestand zijn veel van deze aspecten als variabelen vertegenwoordigd. In enkele gevallen zijn ook de variabelen aanwezig van de individuele waarden waaruit zo'n klasse is opgebouwd. Als voorbeeld de variabele Wogem (woongemeente) waarvan meerdere waarden geaggregeerd kunnen worden naar de variabele Prov (provincie). De variabelen Leeftijd en KLeeft (leeftijdsklasse) vormen een soortgelijk voorbeeld.

Omdat voor het bepalen van de ophoogfactoren voor sommige aspecten klassen zijn gebruikt, zal toepassing van de ophoogfactoren op de bijbehorende individuele waarden (variabelen) kunnen leiden tot vertekening. Dit geldt voor toepassing van de variabelen Wogem (woongemeente), Kaderwet (kaderwetgebied woongemeente), Corop (Coropgebied woongemeente), Leeftijd, Dag (invuldag) en bouwjaar (bouwjaar auto). Daarom heeft het de voorkeur bij analyses met deze variabelen de aanname te doen dat de resultaten op dit niveau gelijk zijn aan de resultaten op het hoger gelegen klasse-niveau.

[12] Dat wil zeggen: vrachtautoverplaatsingen waarvan de variabele *activiteit op de bestemming* de waarde 'vervoer als beroep' heeft.

Gebruik OV-cijfers

Reizigerskilometers met de trein en met de bus, tram en metro op basis van MON zijn, vanwege hun grote betrouwbaarheidsmarge, indicatieve cijfers. Het totaal aantal reizigerskilometers met het stads- en streekvervoer is betrouwbaarder af te leiden uit het WROOV-onderzoek (www.verkeerenwaterstaat.nl). Analyses waarbij het totaal aantal reizigerskilometers met bus, tram en metro van belang is, dienen daarom op basis van WROOV uitgevoerd te worden. Voor het totaal aantal reizigerskilometers met de trein zijn de jaarverslagen van de spoorwegbedrijven de meest geschikte bron.
De cijfers van MON over het openbaar vervoer zijn wel geschikt voor (trendmatige) analyses van de modal-split[13].

Gebruik geografische variabelen

In het databestand MON zijn een viertal geografische variabelen opgenomen, namelijk: gemeente, provincie, kaderwetgebied en Coropgebied. Het gaat hier om geografische indelingen die het gebied aanduiden waar de respondent woont. Daarmee is dus de mobiliteit van bewoners van zo'n gebied te berekenen. Deze variabelen kunnen niet zomaar gebruikt worden om de totale mobiliteit in dat gebied te berekenen. Verplaatsingen vinden tenslotte niet alleen binnen het (woon)gebied plaats. Er dient dus rekening te worden gehouden met reizigers die het gebied verlaten en reizigers die het gebied binnenkomen. Dit kan door gebruik te maken van vertrek- en aankomstpostcodes en door aannames te doen voor routeberekening.

Verschillen tussen jaren

Vergelijking van mobiliteitsgegevens van jaar tot jaar geeft maar een beperkt inzicht in de ontwikkeling van de mobiliteit. Een inzicht wordt dan slechts verkregen over een periode van twee jaren. Vanwege het karakter van het onderzoek (steekproefonderzoek), plus het feit dat het onmogelijk is overal voor te corrigeren, kan dat een vertekend beeld geven. De ontwikkeling over langere tijd levert veel nauwkeurigere informatie op. Naast jaarlijkse wijzigingen is het daarom verstandig meerdere (achtereenvolgende) jaren in het onderzoek te betrekken, en daarbij ook inzicht te geven in de betrouwbaarheid van de resultaten.

Per persoon per dag (p.p.p.d.)

De mobiliteitscijfers over het aantal verplaatsingen en over de afgelegde afstand worden vaak uitgedrukt in per persoon per dag (p.p.p.d.). De betekenis van het begrip p.p.p.d. kan het best uitgelegd worden aan de hand van een voorbeeld: We nemen daarvoor het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag voor het motief van en naar het werk en de vervoerwijze auto (bestuurder). In 2005 bedroeg deze afstand 5,80 kilometer per persoon per dag. Dit is niet hetzelfde als de gemiddelde afstand die men aflegt van de woning naar het werk en van het werk naar de woning, want de totale afgelegde afstand voor het motief van en naar het werk is niet gedeeld door het aantal werkenden, maar door de totale bevolking van Nederland (inclusief kinderen en gepensioneerden). Dezelfde parallel is te trekken voor een motief als Onderwijs/cursus volgen en voor alle andere cijfers uit het MON waar p.p.p.d. achter staat; bij p.p.p.d. is dus gedeeld door de totale Nederlandse bevolking. De achterliggende gedachte hiervan (waarbij aan de totale bevolking wordt gerefereerd in plaats van aan de voor dat cijfer 'relevante' populatie) is dat, conform de realiteit, alle ontwikkelingen in de gehele samenleving ons verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dus is niet alleen de 'relevante' populatie van belang bij het bepalen van het mobiliteitscijfer, maar de totale populatie.

[13] Modal-split is de verdeling tussen de verschillende vervoerswijzen.

Bijlage B 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 aselect 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 C Vragenlijsten

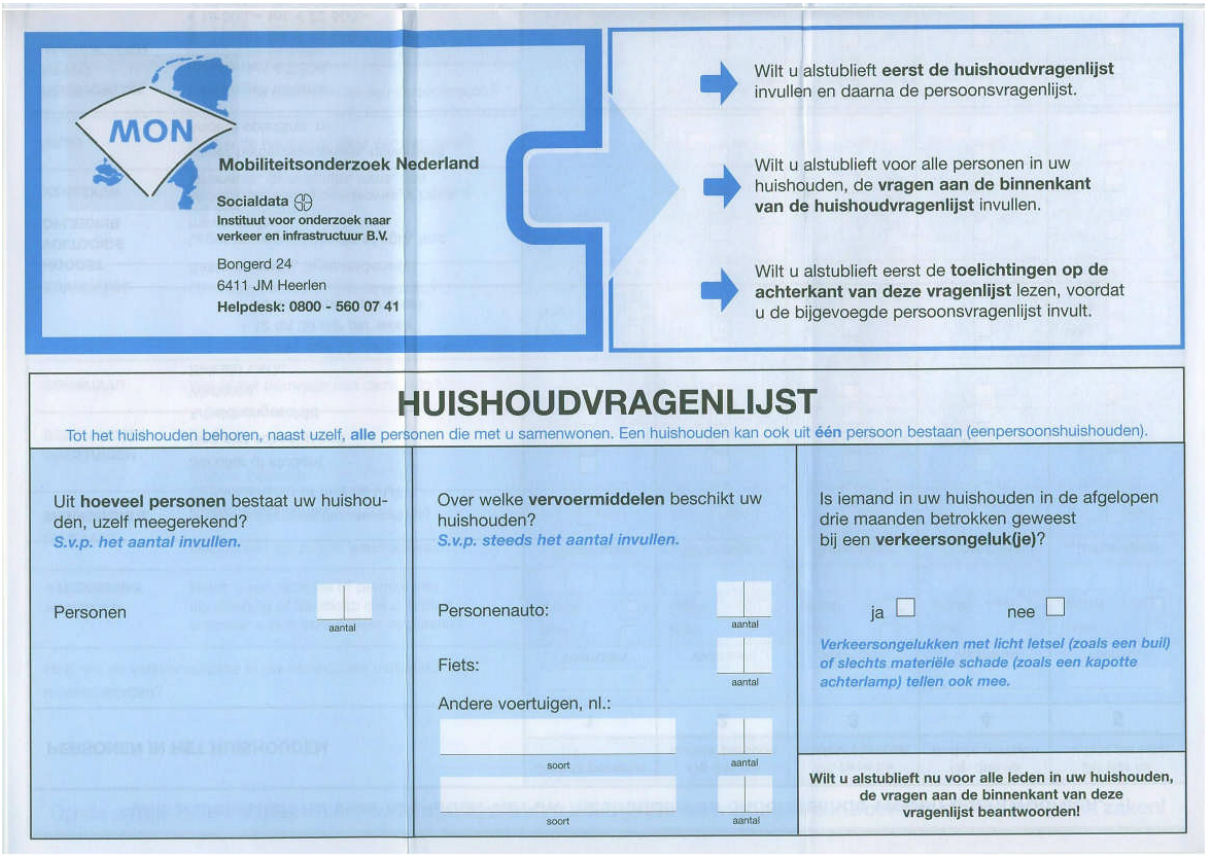
De hoofdverzending bevat twee soorten vragenlijsten: een huishoudvragenlijst en een persoonsvragenlijst. De huishoudvragenlijst bevat vragen over het huishouden en de leden waaruit het huishouden bestaat. Op de persoonsvragenlijsten kunnen per persoon de verplaatsingen ingevuld worden. In totaal worden 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 telefonisch 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:



MON

Mobiliteitsonderzoek Nederland

Socialdata
Instituut voor onderzoek naar verkeer en infrastructuur B.V.

Bongerd 24
6411 JM Heerlen
Helpdesk: 0800 - 560 07 41

Wilt u alstublieft **eerst de huishoudvragenlijst** invullen en daarna de persoonsvragenlijst.

Wilt u alstublieft voor alle personen in uw huishouden, de **vragen aan de binnenkant van de huishoudvragenlijst** invullen.

Wilt u alstublieft eerst de **toelichtingen op de achterkant van deze vragenlijst** lezen, voordat u de bijgevoegde persoonsvragenlijst invult.

HUISHOUDVRAGENLIJST

Tot het huishouden behoren, naast uzelf, **alle** personen die met u samenwonen. Een huishouden kan ook uit **één** persoon bestaan (eenpersoonshuishouden).

Uit **hoeveel personen** bestaat uw huishouden, uzelf meegerekend?
S.v.p. het aantal invullen.

Personen ☐☐ aantal

Over welke **vervoermiddelen** beschikt uw huishouden?
S.v.p. steeds het aantal invullen.

Personenauto: ☐☐ aantal

Fiets: ☐☐ aantal

Andere voertuigen, nl.:

_____ soort ☐☐ aantal

_____ soort ☐☐ aantal

Is iemand in uw huishouden in de afgelopen drie maanden betrokken geweest bij een **verkeersongeluk(je)**?

ja ☐ nee ☐

Verkeersongelukken met licht letsel (zoals een buil) of slechts materiële schade (zoals een kapotte achterlamp) tellen ook mee.

Wilt u alstublieft nu voor alle leden in uw huishouden, de vragen aan de binnenkant van deze vragenlijst beantwoorden!

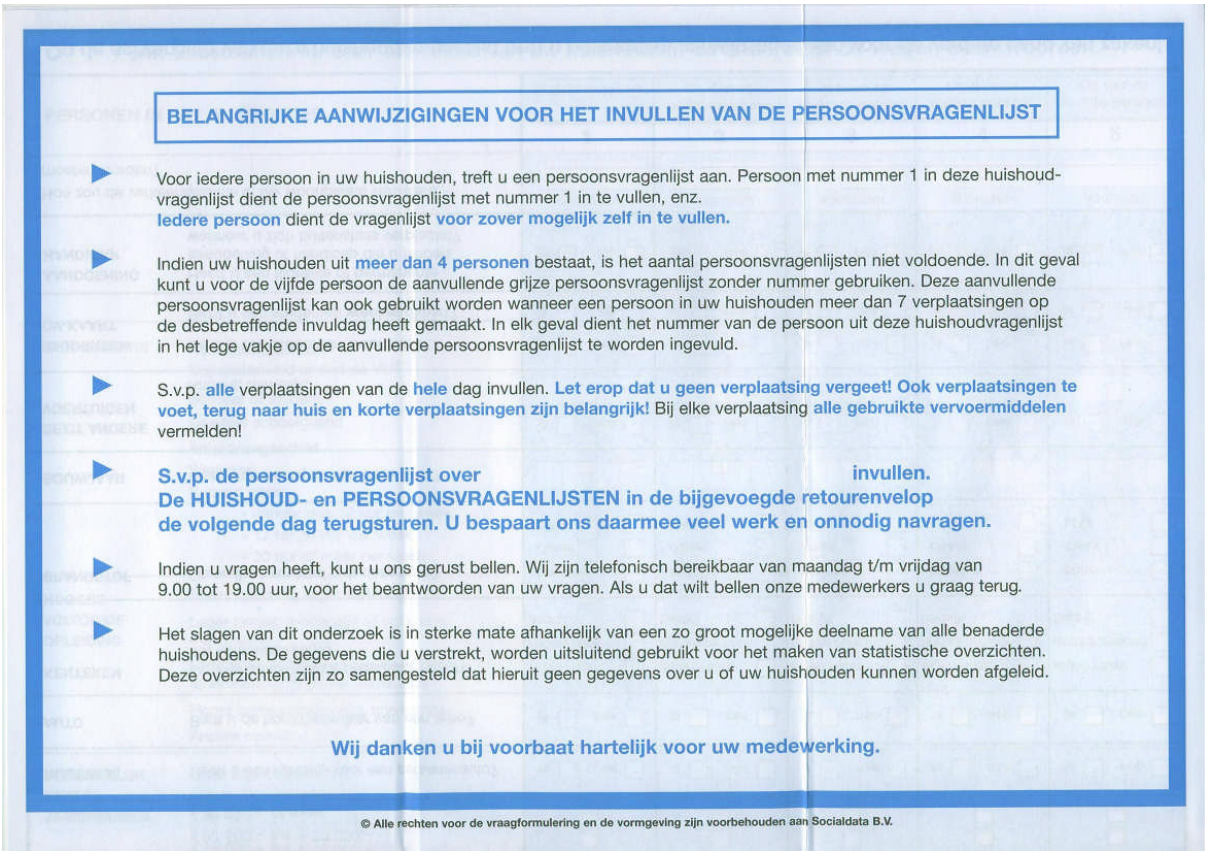
De achterzijde van de door de respondent in te vullen huishoudvragenlijst:

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
		Voornaam man ☐ vrouw ☐ Geboortejaar	Voornaam man ☐ vrouw ☐ Geboortejaar	Voornaam man ☐ vrouw ☐ Geboortejaar	Voornaam man ☐ vrouw ☐ Geboortejaar	Voornaam man ☐ vrouw ☐ Geboortejaar
WERKSITUATIE	Huisvrouw/huisman Gepensioneerd of met de VUT	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
	Scholier of student Nog niet schoolgaand	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
	Arbeidsongeschikt Werkloos	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
	Betaald werk: - minder dan 12 uur per week - 12 tot 30 uur per week - 30 uur of meer per week	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
HOOGST VOLTOOIDE OPLEIDING	Basisonderwijs, lager onderwijs	☐	☐	☐	☐	☐
	Lager beroepsonderwijs of vglo, lavo mavo, mulo	☐	☐	☐	☐	☐
	Middelbaar beroepsonderwijs of havo, atheneum, gymnasium, mms, hbs	☐	☐	☐	☐	☐
	Hoger beroepsonderwijs, universiteit	☐	☐	☐	☐	☐
	Andere opleiding, nl.:					
PERSOONLIJK NETTO JAARINKOMEN	Geen eigen inkomen Minder dan € 7 500,–	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
	€ 7 500,– tot € 15 000,– € 15 000,– tot € 22 500,–	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
	€ 22 500,– tot € 30 000,– € 30 000,– of meer	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
RIJBEWIJS	Heeft u een rijbewijs voor een personenauto?	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
AUTO	Bent u de hoofdgebruiker van een auto?	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
KENTEKEN	Op wiens naam staat deze auto volgens het kentekenbewijs?	eigen naam ☐ andere persoon ☐ bedrijf ☐	eigen naam ☐ andere persoon ☐ bedrijf ☐	eigen naam ☐ andere persoon ☐ bedrijf ☐	eigen naam ☐ andere persoon ☐ bedrijf ☐	eigen naam ☐ andere persoon ☐ bedrijf ☐
BRANDSTOF	Op welke brandstof rijdt deze auto?	benzine ☐ diesel ☐ LPG ☐	benzine ☐ diesel ☐ LPG ☐	benzine ☐ diesel ☐ LPG ☐	benzine ☐ diesel ☐ LPG ☐	benzine ☐ diesel ☐ LPG ☐
BOUWJAAR	Wat is het bouwjaar van deze auto?					
BEZIT ANDERE VOERTUIGEN	Fiets	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
	Anders, namelijk:					
STUDENTEN OV-KAART	Bezit u een studenten **week**kaart?	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
	Bezit u een studenten **weekend**kaart?	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
AANDOENING HANDICAP	Heeft u een tijdelijke of permanente aandoening of handicap die u hindert wanneer u zich buitenshuis verplaatst?	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐	ja ☐ nee ☐
Hoe zou de verkeerssituatie in uw woonplaats verbeterd moeten worden?						

Op de achterzijde van deze huishoudvragenlijst treft u belangrijke aanwijzingen aan voor de verdere gang van zaken!

De aanwijzingen bij de persoonsvragenlijsten:



BELANGRIJKE AANWIJZIGINGEN VOOR HET INVULLEN VAN DE PERSOONSVRAGENLIJST

- Voor iedere persoon in uw huishouden, treft u een persoonsvragenlijst aan. Persoon met nummer 1 in deze huishoud-vragenlijst 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.

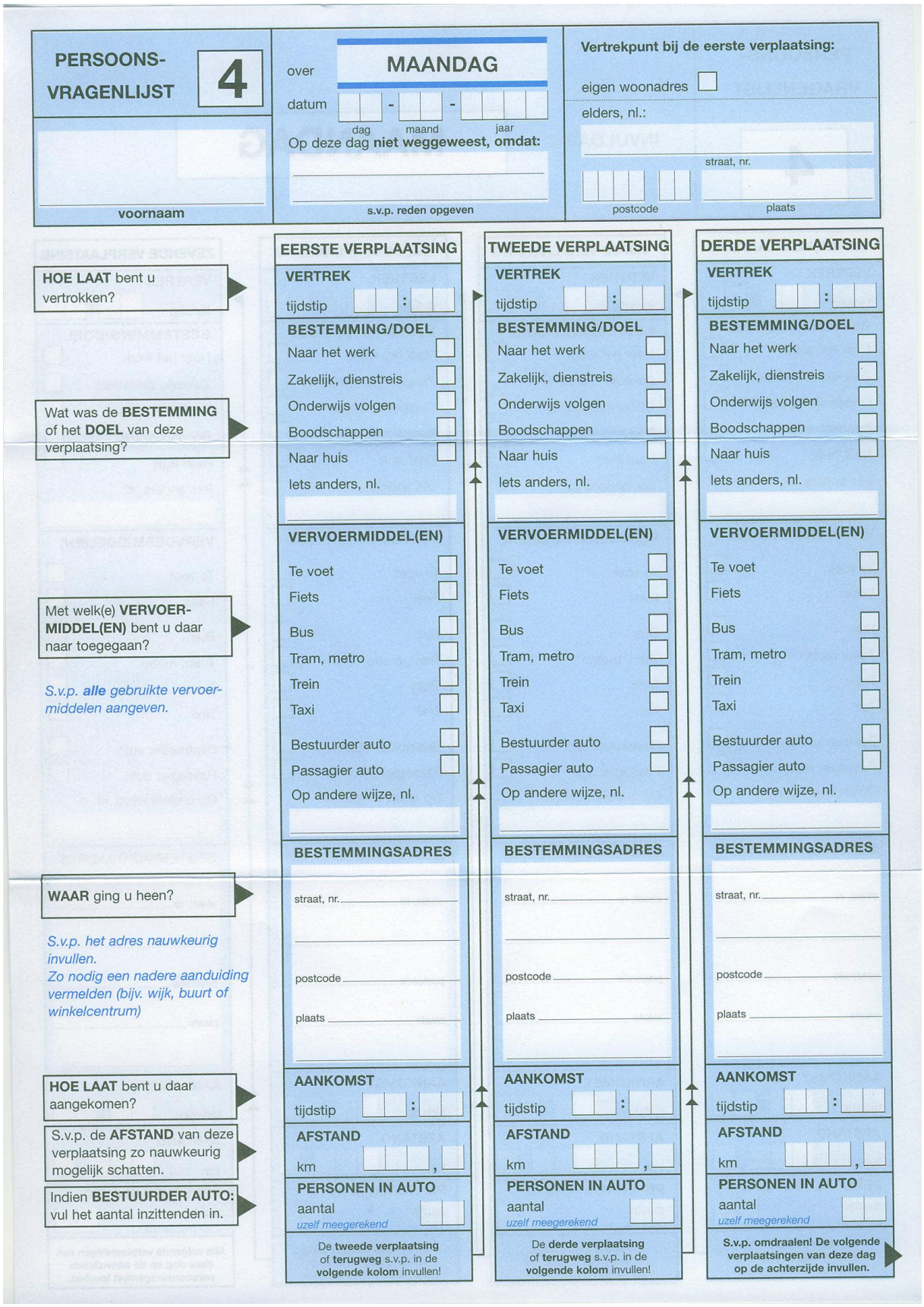
- Indien u vragen heeft, kunt u ons gerust bellen. Wij zijn telefonisch bereikbaar van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 19.00 uur, voor het beantwoorden van uw vragen. Als u dat wilt bellen onze medewerkers u graag terug.

- 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:



PERSOONS-VRAGENLIJST 4

voornaam

over MAANDAG

datum ___ - ___ - ___ (dag - maand - jaar)

Op deze dag **niet weggeweest, omdat:**

s.v.p. reden opgeven

Vertrekpunt bij de eerste verplaatsing:

eigen woonadres ☐

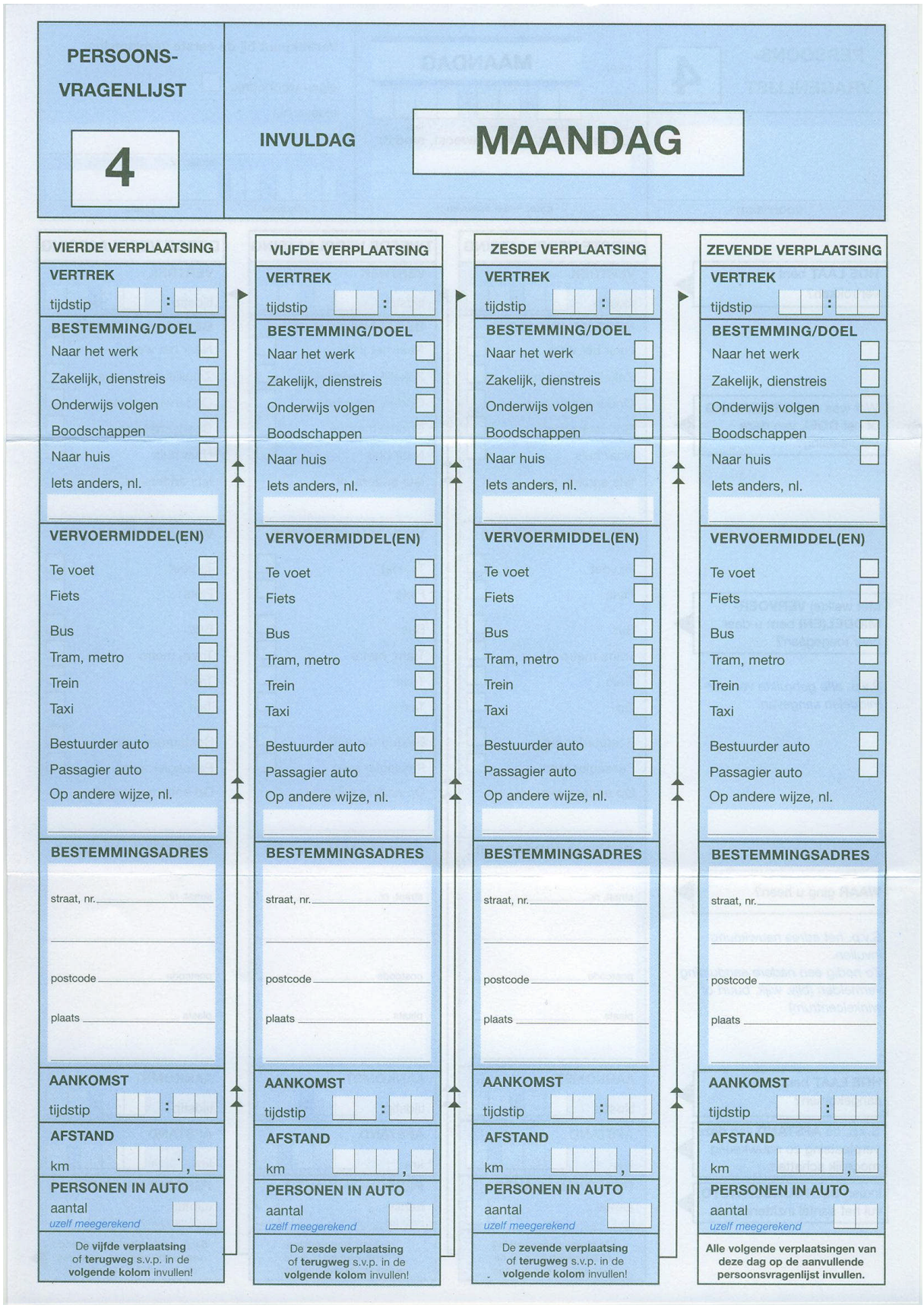
elders, nl.:

straat, nr.

postcode | plaats

	EERSTE VERPLAATSING	TWEEDE VERPLAATSING	DERDE VERPLAATSING
HOE LAAT bent u vertrokken?	**VERTREK** tijdstip :	**VERTREK** tijdstip :	**VERTREK** tijdstip :
Wat was de **BESTEMMING** of het **DOEL** van deze verplaatsing?	**BESTEMMING/DOEL** Naar het werk ☐ Zakelijk, dienstreis ☐ Onderwijs volgen ☐ Boodschappen ☐ Naar huis ☐ Iets anders, nl.	**BESTEMMING/DOEL** Naar het werk ☐ Zakelijk, dienstreis ☐ Onderwijs volgen ☐ Boodschappen ☐ Naar huis ☐ Iets anders, nl.	**BESTEMMING/DOEL** Naar het werk ☐ Zakelijk, dienstreis ☐ Onderwijs volgen ☐ Boodschappen ☐ Naar huis ☐ Iets anders, nl.
Met welk(e) **VERVOER-MIDDEL(EN)** bent u daar naar toegegaan? *S.v.p. **alle** gebruikte vervoer-middelen aangeven.*	**VERVOERMIDDEL(EN)** Te voet ☐ Fiets ☐ Bus ☐ Tram, metro ☐ Trein ☐ Taxi ☐ Bestuurder auto ☐ Passagier auto ☐ Op andere wijze, nl.	**VERVOERMIDDEL(EN)** Te voet ☐ Fiets ☐ Bus ☐ Tram, metro ☐ Trein ☐ Taxi ☐ Bestuurder auto ☐ Passagier auto ☐ Op andere wijze, nl.	**VERVOERMIDDEL(EN)** Te voet ☐ Fiets ☐ Bus ☐ Tram, metro ☐ Trein ☐ Taxi ☐ Bestuurder auto ☐ Passagier auto ☐ Op andere wijze, nl.
WAAR ging u heen? *S.v.p. het adres nauwkeurig invullen. Zo nodig een nadere aanduiding vermelden (bijv. wijk, buurt of winkelcentrum)*	**BESTEMMINGSADRES** straat, nr. postcode plaats	**BESTEMMINGSADRES** straat, nr. postcode plaats	**BESTEMMINGSADRES** straat, nr. postcode plaats
HOE LAAT bent u daar aangekomen?	**AANKOMST** tijdstip :	**AANKOMST** tijdstip :	**AANKOMST** tijdstip :
S.v.p. de **AFSTAND** van deze verplaatsing zo nauwkeurig mogelijk schatten.	**AFSTAND** km ,	**AFSTAND** km ,	**AFSTAND** km ,
Indien **BESTUURDER AUTO:** vul het aantal inzittenden in.	**PERSONEN IN AUTO** aantal *uzelf meegerekend*	**PERSONEN IN AUTO** aantal *uzelf meegerekend*	**PERSONEN IN AUTO** aantal *uzelf meegerekend*
	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.**

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



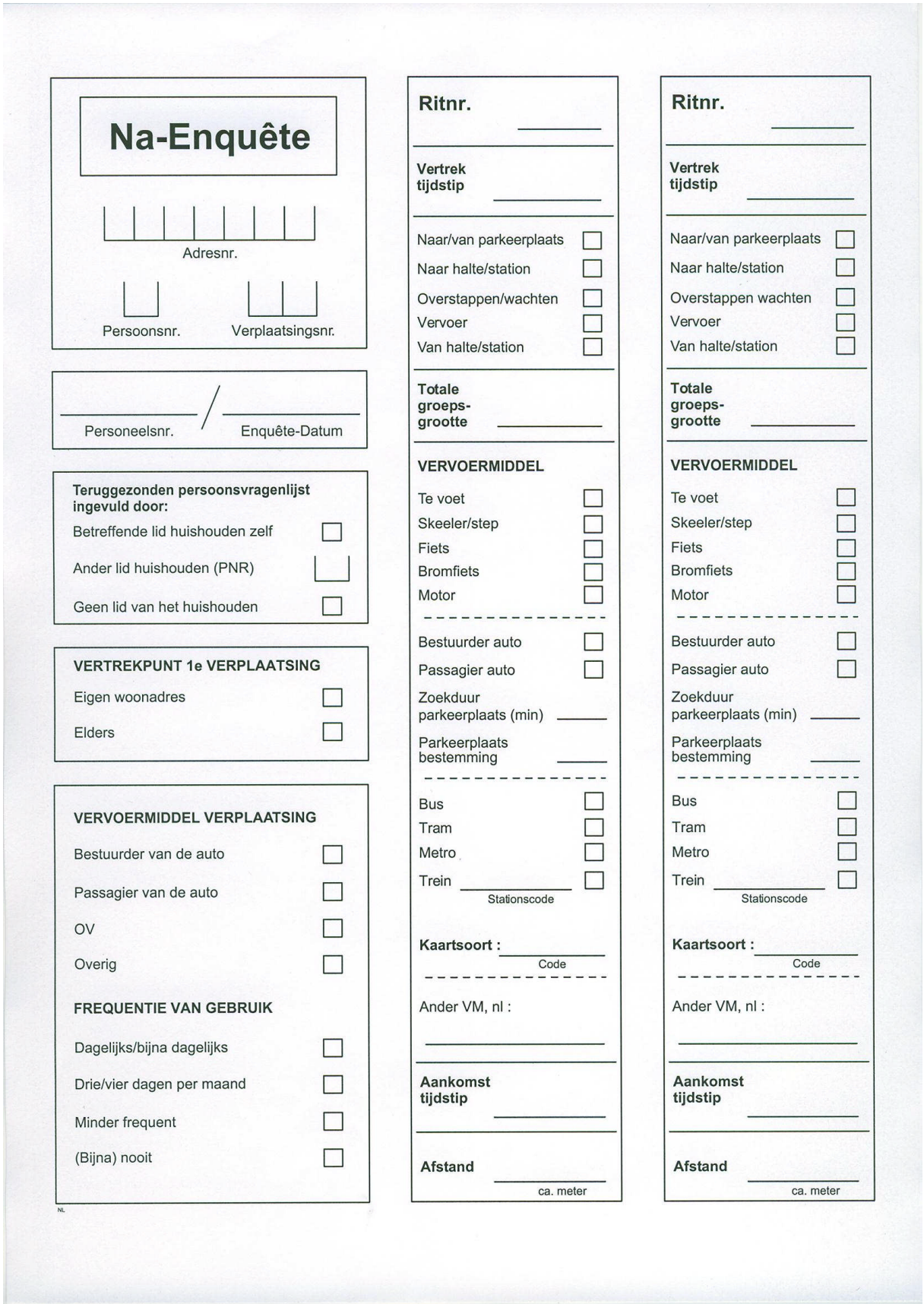
PERSOONS-VRAGENLIJST

4

INVULDAG MAANDAG

VIERDE VERPLAATSING	VIJFDE VERPLAATSING	ZESDE VERPLAATSING	ZEVENDE VERPLAATSING
VERTREK tijdstip :	VERTREK tijdstip :	VERTREK tijdstip :	VERTREK tijdstip :
BESTEMMING/DOEL	BESTEMMING/DOEL	BESTEMMING/DOEL	BESTEMMING/DOEL
Naar het werk ☐	Naar het werk ☐	Naar het werk ☐	Naar het werk ☐
Zakelijk, dienstreis ☐	Zakelijk, dienstreis ☐	Zakelijk, dienstreis ☐	Zakelijk, dienstreis ☐
Onderwijs volgen ☐	Onderwijs volgen ☐	Onderwijs volgen ☐	Onderwijs volgen ☐
Boodschappen ☐	Boodschappen ☐	Boodschappen ☐	Boodschappen ☐
Naar huis ☐	Naar huis ☐	Naar huis ☐	Naar huis ☐
Iets anders, nl.	Iets anders, nl.	Iets anders, nl.	Iets anders, nl.
VERVOERMIDDEL(EN)	VERVOERMIDDEL(EN)	VERVOERMIDDEL(EN)	VERVOERMIDDEL(EN)
Te voet ☐	Te voet ☐	Te voet ☐	Te voet ☐
Fiets ☐	Fiets ☐	Fiets ☐	Fiets ☐
Bus ☐	Bus ☐	Bus ☐	Bus ☐
Tram, metro ☐	Tram, metro ☐	Tram, metro ☐	Tram, metro ☐
Trein ☐	Trein ☐	Trein ☐	Trein ☐
Taxi ☐	Taxi ☐	Taxi ☐	Taxi ☐
Bestuurder auto ☐	Bestuurder auto ☐	Bestuurder auto ☐	Bestuurder auto ☐
Passagier auto ☐	Passagier auto ☐	Passagier auto ☐	Passagier auto ☐
Op andere wijze, nl.	Op andere wijze, nl.	Op andere wijze, nl.	Op andere wijze, nl.
BESTEMMINGSADRES	BESTEMMINGSADRES	BESTEMMINGSADRES	BESTEMMINGSADRES
straat, nr.	straat, nr.	straat, nr.	straat, nr.
postcode	postcode	postcode	postcode
plaats	plaats	plaats	plaats
AANKOMST tijdstip :	AANKOMST tijdstip :	AANKOMST tijdstip :	AANKOMST tijdstip :
AFSTAND km ,	AFSTAND km ,	AFSTAND km ,	AFSTAND km ,
PERSONEN IN AUTO aantal *uzelf meegerekend*	PERSONEN IN AUTO aantal *uzelf meegerekend*	PERSONEN IN AUTO aantal *uzelf meegerekend*	PERSONEN IN AUTO aantal *uzelf meegerekend*
De **vijfde verplaatsing** of **terugweg** s.v.p. in de **volgende kolom** invullen!	De **zesde verplaatsing** of **terugweg** s.v.p. in de **volgende kolom** invullen!	De **zevende verplaatsing** of **terugweg** s.v.p. in de **volgende kolom** invullen!	**Alle volgende verplaatsingen van deze dag op de aanvullende persoonsvragenlijst invullen.**

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



Na-Enquête

Adresnr.

Persoonsnr. Verplaatsingsnr.

Personeelsnr. / Enquête-Datum

Teruggezonden persoonsvragenlijst ingevuld door:

- Betreffende lid huishouden zelf
- Ander lid huishouden (PNR)
- Geen lid van het huishouden

VERTREKPUNT 1e VERPLAATSING

- Eigen woonadres
- Elders

VERVOERMIDDEL VERPLAATSING

- Bestuurder van de auto
- Passagier van de auto
- OV
- Overig

FREQUENTIE VAN GEBRUIK

- Dagelijks/bijna dagelijks
- Drie/vier dagen per maand
- Minder frequent
- (Bijna) nooit

NL

Ritnr. _____

Vertrek tijdstip _____

- Naar/van parkeerplaats
- Naar halte/station
- Overstappen/wachten
- Vervoer
- Van halte/station

Totale groeps-grootte _____

VERVOERMIDDEL

- Te voet
- Skeeler/step
- Fiets
- Bromfiets
- Motor
- Bestuurder auto
- Passagier auto

Zoekduur parkeerplaats (min) _____

Parkeerplaats bestemming _____

- Bus
- Tram
- Metro
- Trein _____ Stationscode

Kaartsoort : _____ Code

Ander VM, nl : _____

Aankomst tijdstip _____

Afstand _____ ca. meter

Ritnr. _____

Vertrek tijdstip _____

- Naar/van parkeerplaats
- Naar halte/station
- Overstappen wachten
- Vervoer
- Van halte/station

Totale groeps-grootte _____

VERVOERMIDDEL

- Te voet
- Skeeler/step
- Fiets
- Bromfiets
- Motor
- Bestuurder auto
- Passagier auto

Zoekduur parkeerplaats (min) _____

Parkeerplaats bestemming _____

- Bus
- Tram
- Metro
- Trein _____ Stationscode

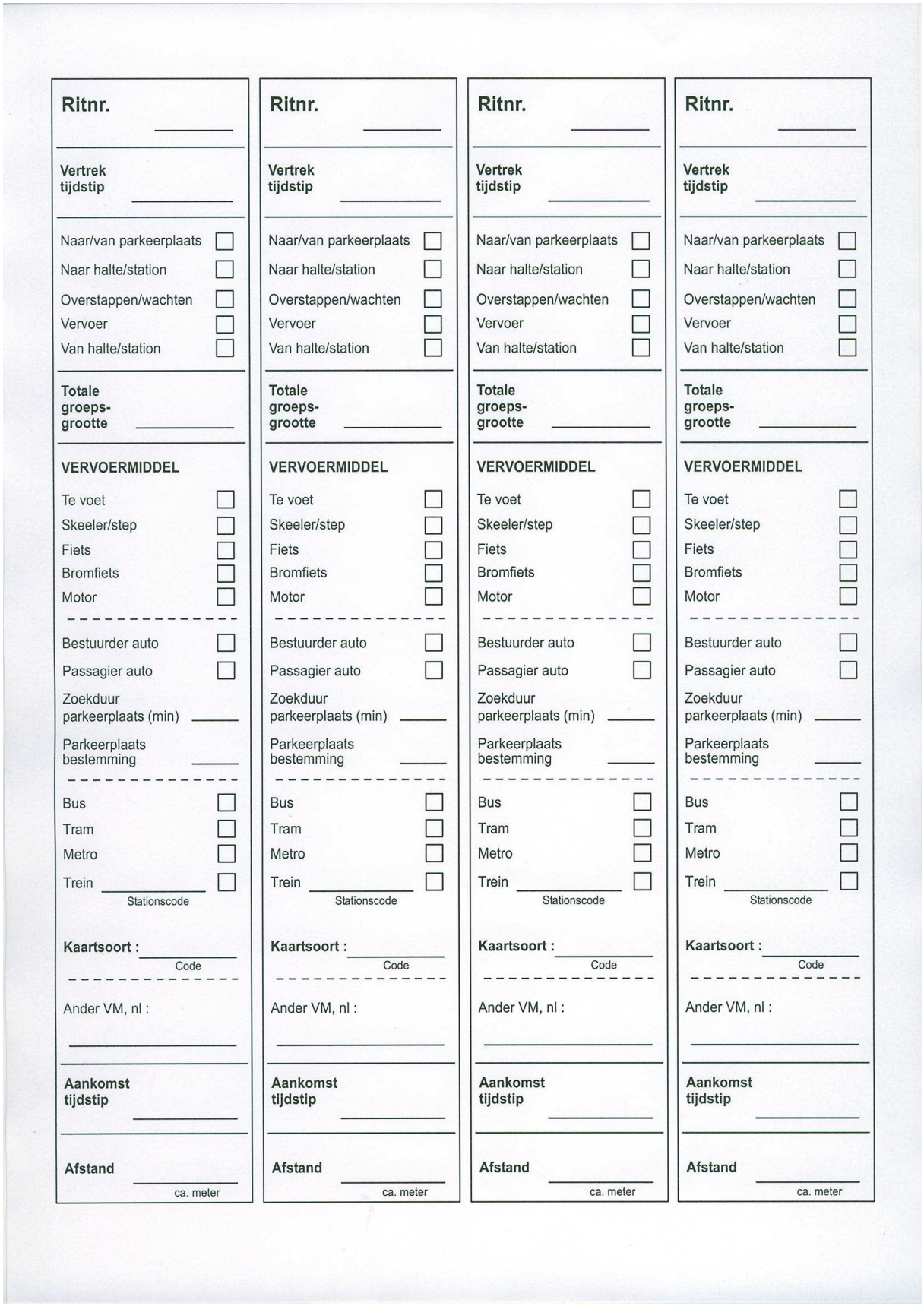
Kaartsoort : _____ Code

Ander VM, nl : _____

Aankomst tijdstip _____

Afstand _____ ca. meter

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



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

Bijlage D Technische details MON 2006

In de tabel van deze bijlage staan de technische details van het standaardonderzoek MON 2006. Omdat het meerwerk Den Haag zich niet leent voor opname in het databestand ontbreken de cijfers hiervoor in het onderste deel van de tabel. De verklaring van de daarin gebruikte termen en de bijbehorende waarden staan onder de tabel.

Technisch detail	Basisonderzoek
Bruto steekproef	36.500
KNU	1.897
Aangepaste bruto steekproef	34.603
Respons (huishoudens)	24.398
Responspercentage	70,5%
NKNU	10.205
Respons (personen)	56.210
Huishoudens in databestand	23.695
t.o.v. aangepaste bruto steekproef	68,5%
NVV	827
Personen in databestand	53.545

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[14]. 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.

[14] Ongeschikte adressen worden tijdens de steekproeftrekking zo goed als mogelijk verwijdert, 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 steekpoef 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 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[15].

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.

[15] Uit non-responsonderzoek uitgevoerd eind 2004 is gebleken dat in het basisonderzoek tweederde van de KNU gevonden wordt.

Bijlage E 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

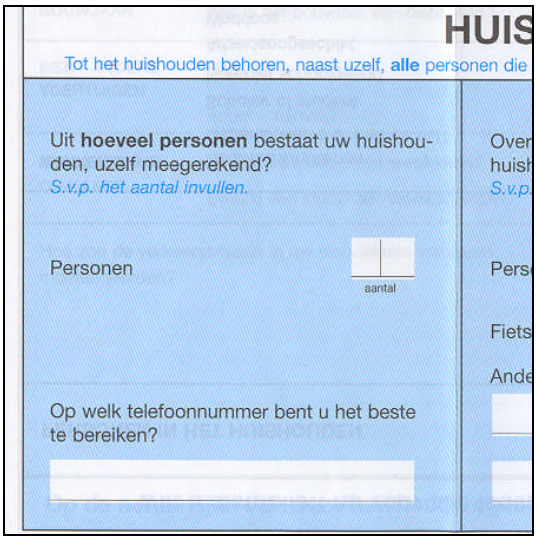
Het CBS beschikte voor OVG over het zogenaamde GBA+-bestand. Dit bestand is de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) aangevuld met gegevens van het Geografisch Basisregister (GBR) van de KPN. De steekproef van OVG was een tweetrapssteekproef. Dit betekende dat eerst gemeenten werden gekozen met kansen 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 6: 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 meeging 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 meeging 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 naar afstand en reisduur voor Nederland en buitenland 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[16]. 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.

[16] De gegevens over de verplaatsingsdelen in het buitenland 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[17]). 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.

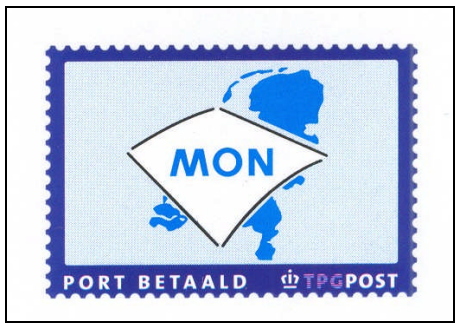
Verschillen tussen MON 2005 en MON 2004

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 7: 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

[17] Dit is het geval als een persoon op de invuldag geen enkele verplaatsing heeft gemaakt.

(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). 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 snorfiets18. 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.

Vrachtautoverplaatsingen

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

Ritten na-enquête

Naar aanleiding van de start van de uitvoering van het maatwerk Taximonitor is de selectie-methodiek voor de Ritten na-enquête gewijzigd. Tot en met maart 2005 ging dat als volgt: Een zelfde aantal respondenten als in de OV na-enquête dat zich verplaatst heeft met de auto of met de taxi wordt in de Ritten na-enquête telefonisch nageënquêteerd over de door hen gemaakte ritten. Vanaf april 2005 ging de selectie als volgt: Een zelfde aantal respondenten als in de OV na-enquête dat zich verplaatst heeft met de auto (als bestuurder of als passagier) wordt geselecteerd voor de Ritten na-enquête. Daarnaast worden alle respondenten die bij een verplaatsing van een taxi gebruik hebben gemaakt ook in de Ritten na-enquête betrokken.

[18] Een persoon met een scooter werd t/m 34 jaar ingedeeld als bromfietsbezitter, vanaf 35 jaar als een snorfietsbezitter.

Bijlage F 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[19], 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)

[19] Bij de weging en ophoging is voor de scheve verdeling van respondenten over de provincies gecorrigeerd.

Maatwerk BeMo (en methodisch onderzoek BeMo)

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.

Meer- en maatwerk in 2005

In 2005 zijn één meerwerkopdracht en twee maatwerkopdrachten uitgevoerd.

Meerwerk

De volgende meerwerkopdracht is in 2005 uitgevoerd:

- Meerwerk Nieuw Regionaal Model (NRM)

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 leverde dit meerwerk 4.641 extra huishoudens en 10.901 extra personen in het databestand MON 2005 op. Het meerwerk is gedurende het hele jaar 2005 uitgevoerd.

Maatwerk

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

- Taximonitor 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. De directie Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen van RWS AVV is de opdrachtgever van dit maatwerk dat als telefonische na-enquête is uitgevoerd van april 2005 tot en met maart 2006. Aan dit onderzoek namen 1.041 personen deel.

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 in de maanden september tot en met december 2005. Aan het onderzoek namen 1.916 personen deel.