

**Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen**  
**Protocol voor het invullen en cleanen van de vragenlijsten**  
**(versie 30.06.2016)**

**A. HET VERPLAATINGSBOEKJE**

**A. 1. Wat is een verplaatsing?**

**A.1.1. Het basisprincipe is het volgende: wanneer men de woning (of welke plaats dan ook) verlaat om naar een andere plaats (bestemming) te gaan en dit met een bepaald doel om op die plaats te doen, dan maakt men een verplaatsing.**

\* Het gaat hier uitsluitend over verplaatsingen **op de openbare weg** want dat is relevant voor de overheid. Iemand die op het terrein van bijvoorbeeld Tessenderlo Chemie (= privédomein) van het ene naar het andere gebouw fietst, telt dus niet mee. De respondent zal dit waarschijnlijk meestal ook niet als zodanig interpreteren en noteren.

Een verplaatsing op een **bedrijvzone** van het ene bedrijf naar het andere of van het ene bedrijfsgebouw naar het andere bedrijfsgebouw zijn weliswaar wel verplaatsingen want dat is in principe wel een openbare weg.

\*Op een bestemming kunnen soms 2 doelen gebeuren. Bv. bij kliniekbezoek: een vriend bezoeken en een test gaan doen. De respondent bepaalt dan in feite welk doel voor hem/haar het belangrijkste is.

\* Er zijn **meerdere vervoerswijzen per verplaatsing** mogelijk ! (cf. toelichting in het verplaatsingsboekje)

Bijvoorbeeld:

Om een vakantiebeurs te bezoeken op de Heizel in Brussel, gaat de respondent te voet naar het station waar hij de trein neemt. Vanaf het aankomststation rijdt hij met de metro naar de Heizel.

Op de tabellen wordt dan aangeduid:

- (hoofd)doel: ontspanning, sport en cultuur
- plaats waar u naartoe ging: Heizel, 1000 Brussel
- hoe u daar naartoe ging: te voet, de trein en de metro

Dit is dus één verplaatsing waarbij gebruik gemaakt wordt van 3 vervoerswijzen: te voet, de trein en de metro. Die ene verplaatsing bestaat dan uit 3 'ritten'.

Indien bij een welbepaalde verplaatsing bij gebruik van openbaar vervoer hetzelfde vervoermiddel achter elkaar wordt gebruikt (bijvoorbeeld eerst een bus en dan, na overstap, een andere bus, dan moet dat ook zo genoteerd worden (dus als 2 afzonderlijke ritten).

Soms wordt door de respondent **een rit als verplaatsing genoteerd** zodat in het hierboven aangegeven voorbeeld 3 verplaatsingen i.p.v. 1 verplaatsing bestaande uit 3 ritten genoteerd wordt. Dit moet gecorrigeerd worden.

\* Bij elke **nieuwe bestemming** is er sprake van een **nieuwe verplaatsing**.

Wanneer de respondent op weg ergens naar toe nog één of meer andere bestemmingen aandoet, dan zijn dit ook allemaal aparte verplaatsingen.

Bijvoorbeeld:

De respondent keert van het werk terug naar huis en doet onderweg nog een boodschap.

Dit zijn dus 2 verplaatsingen:

1. van het werk naar de winkel
2. van de winkel naar huis.

\* **Er is in de verplaatsingsboekjes ruimte voorzien voor 10 verplaatsingen.** Indien de respondent spontaan meer dan 10 verplaatsingen exhaustief noteert, dan laten we dat niettemin staan.

\* **Bij verplaatsingen op vakantie of op zakenreis** worden de tabellen net op dezelfde manier ingevuld alsof de respondent in Vlaanderen zou zijn geweest.

\* De verplaatsingen moeten genoteerd worden die **STARTEN vanaf 05 uur 's morgens** van de toegewezen invuldag tot 05 uur 's morgens van de daaropvolgende dag.

\* Wanneer voor de uitoefening van het werk **veel zakelijke verplaatsingen** gemaakt moeten worden (bijvoorbeeld: taxichauffeur, vertegenwoordiger, brouwer, kaartjesknipper op de trein, huisarts....) dan worden maximum 6 bladzijden voor de zakelijke verplaatsingen gereserveerd en op de overige bladzijden de verplaatsingen **buiten** de werkuren genoteerd. Indien de respondent evenwel meerdere zakelijke verplaatsingen genoteerd heeft, laten we dat staan.

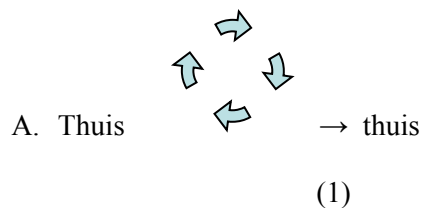
Zakelijke verplaatsingen die van "deur tot deur" gaan (bijvoorbeeld postbode) kunnen beschouwd worden als 1 zakelijke verplaatsing: het moet echt van deur tot deur zijn (cf. verder op blz. 3 en 4 waar min of meer hetzelfde principe wordt toegepast bij winkelen of bij een ronde doen om lotjes te verkopen, of als de chiro met wafels rond gaat...). Het leveren van warme maaltijden aan huis wordt niet beschouwd als 1 zakelijke verplaatsing aangezien niet aan elk huis dat men passeert een maaltijd wordt geleverd.

### **A.1.2. Er zijn een aantal "uitzonderingen" op dit basisprincipe in die zin dat het "doel" (het "motief") van de verplaatsing soms in de verplaatsingsactiviteit zelf gelegen is.**

\* Dit is vaak het geval bij **het motief "wandelen, rondrijden, joggen"**.

Twee eenvoudige en vaak voorkomende gevallen:

- ik verlaat de woning om te gaan joggen en ik begin te joggen vanaf de woning en terug (ik maak in feite een lus). Eigenlijk loop ik van thuis "terug" naar thuis. Strikt genomen, zou je kunnen zeggen, is het doel "naar huis gaan". Dit is uiteraard absurd en het doel van de verplaatsing is eigenlijk gelegen in de verplaatsing zelf. Het doel is dus "wandelen, rondrijden, joggen".

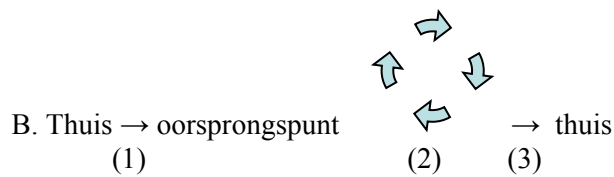


(1) doel= wandelen

Bij zulke lus kunnen **verschillende postcodes** worden aangedaan zeker met fietsen/cruisen met de auto. Het gezond verstand geeft aan dat hier slechts 1 postcode moet ingegeven worden m.n. de beginpostcode (die tevens de aankomstpostcode is uiteraard).

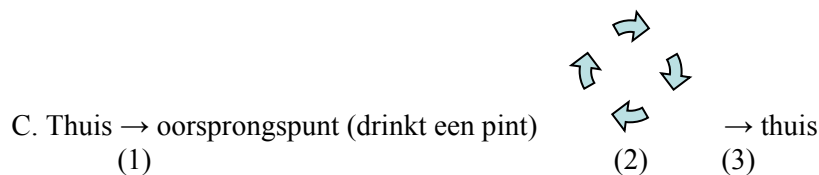
Soms wordt een **lusverplaatsing als 2 verplaatsingen genoteerd**. Dit is het geval waarbij vervoermiddel, afstand, en tijd hetzelfde zijn bij de heen en terug verplaatsing en de eindtijd van de 1<sup>ste</sup> verplaatsing 'wandelen, rondrijden' gelijk is aan (tot 5' speling) de begintijd van de 2<sup>de</sup> verplaatsing 'naar huis'. Dit moet dan aangepast worden naar 1 verplaatsing. Bv. 9u tot 9u10 (wandelen) en 9u10 tot 9u20 (naar huis) wordt dan: 9u tot 9u20: 'wandelen,...'

- ik verlaat de woning en rij met de auto tot aan het bos, jog in het bos en rij terug naar huis. Eerste verplaatsing: van thuis naar het bos: doel: “wandelen, rondrijden, joggen”. Bij de tweede verplaatsing (het joggen) zou je kunnen zeggen (zeer – in feite tètè- strikt genomen): “andere” (t.t.z. naar mijn auto gaan). Derde verplaatsing: terug naar huis. Ook dit is natuurlijk absurd zodat de 3 opeenvolgende verplaatsingsmotieven als volgt zijn: “wandelen, rondrijden, joggen”, “wandelen, rondrijden, joggen” en “naar huis gaan”. De eerste 2 verplaatsingen (van thuis naar het bos met de auto en het joggen in het bos) dus ook niet samenvoegen. Dit is het geval als bij de verplaatsing “wandelen, rondrijden”, 2 verschillende vervoerswijzen aangegeven worden (zeker als het laatste vervoermiddel een typisch wandelvervoermiddel is (te voet, fiets, paard)).



- (1) doel: wandelen...
- (2) doel: wandelen...
- (3) doel: naar huis

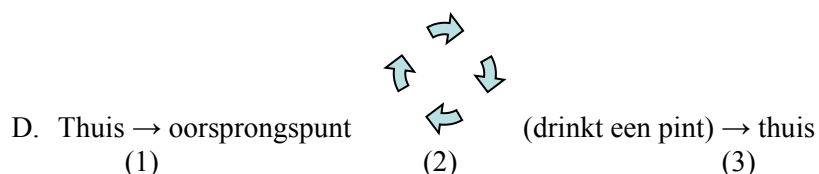
Het volgende voorbeeld komt ook frequent voor en is ook eenvoudig.



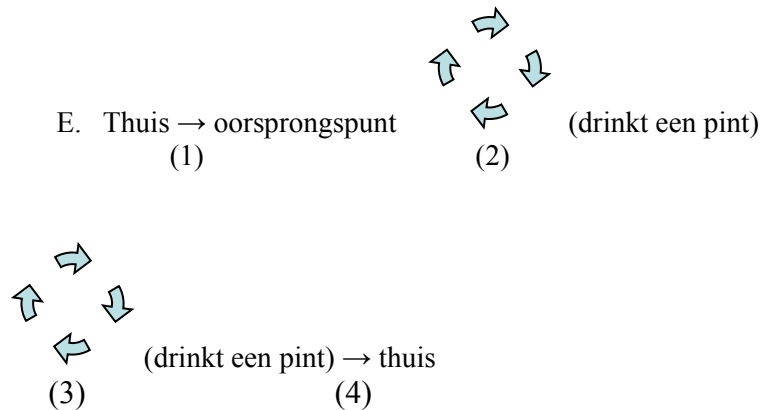
Vooral bij het rondjes fietsen en cruisen met de auto gebeurt het wel vaker dat **een stop ingelast wordt** om bv. een pint te drinken. In dit voorbeeld bevindt de stop zich voor de lusverplaatsing. We zien bij de eerste verplaatsing eigenlijk een vermenging van doelen (nl. “wandelen, rondrijden” en “ontspanning”). Het hoofddoel is in dezen eigenlijk toch wel het “wandelen, joggen, rondrijden”. Niettemin kan een respondent deze eerste verplaatsing eerder kwalificeren als “ontspanning, sport en cultuur”: dit geeft aan dat de picknick of de pint drinken voor hem/haar belangrijker is dan het wandelen, joggen rondrijden. Dat kunnen we dan ook zo behouden. De tweede verplaatsing is dan “wandelen, rondrijden, joggen” en de derde ‘naar huis’. We krijgen dan:

- (1) doel: ontspanning
- (2) doel: wandelen...
- (3) doel: naar huis

Volgend voorbeeld (basisvoorbeeld en variante) komt ook redelijk wat voor maar is wat ingewikkelder.



of



In beide voorgaande 2 voorbeelden bevindt de stop zich na de lus.  
Je kan hier 2 benaderingen hebben:

- 1) De stop maakt deel uit van de lus zodat de verplaatsingstijd niet stopt en de tijd mee opgenomen is in de verplaatsingstijd van de lus. Wellicht wat onrealistisch en je hebt dan soms vrij lange verplaatsingstijden. Anderzijds: je stopt alleen maar tijdens de lus en in die zin kan je het beschouwen als zijnde deel uitmakende van de lusverplaatsing. Motief kan dan 'wandelen, rondrijden, joggen, ..' zijn of 'ontspanning'. We nemen hier misschien best de kwalificatie van de respondent over. We krijgen dan:

- (1) doel: 'ontspanning' of 'wandelen,..' (cf. respondent) (bv. 9u-9u15)
- (2) doel: 'ontspanning' of 'wandelen,..' (cf. respondent) (bv. 9u15-12u15)
- (3) doel: naar huis (12u15-12u30)

- 2) Ofwel kan je zeggen: op het ogenblik dat de stop begint eindigt mijn lusverplaatsing<sup>1</sup>. Motief is dan toch wel eerder 'wandelen, rondrijden, joggen' omdat het motief van de stop niet inbegrepen is. Eigenlijk zit je dan in voorbeeld B! Er zal dan wel een tijdsverschil zijn tussen eindtijdstip van de 2<sup>de</sup> verplaatsing en het begintijdstip van de 3<sup>de</sup> verplaatsing. We krijgen dan:

- (1) doel: 'wandelen,..' (bv. 9u-9u15)
- (2) doel: 'ontspanning' of 'wandelen,..' (cf. respondent) (bv. 9u15-11u30)
- (3) doel: naar huis (12u15-12u30)

Bijkomende toelichting i.v.m. het tijdsverschil is aangewezen.

Beide benaderingen kunnen dus in feite, alhoewel ik persoonlijk eerder naar de tweede interpretatie neig. De toepassing ervan door de respondent middelt de resultaten wellicht uit.

Een korte pauze bij een lange autorit is geen nieuwe verplaatsing tenzij er uitdrukkelijk een wandeling of dergelijke aan gekoppeld werd.

\* Bij **zakelijke verplaatsingen** komt het feit dat het doel van de verplaatsing in de verplaatsingsactiviteit zelf gelegen is in een aantal gevallen ook voor.

---

<sup>1</sup> En eigenlijk puur theoretisch ook het volgende: de afstand tussen einde verplaatsing met als doel 'wandelen' en begin verplaatsing met als doel 'ontspanning' is in feite min of meer 0 meter en moet dus niet genoteerd worden.

Zakelijke verplaatsingen zijn verplaatsingen tijdens de uitoefening van het werk. Maar voor een aantal **is** het “werk” in feite het doen van verplaatsingen (taxichauffeur, buschauffeur, treinpersoneel ..) of m.a.w. het doel van de verplaatsing is ook hier gelegen in de verplaatsingsactiviteit zelf.

Voorbeelden:

- Een taxichauffeur vertrekt 's morgens naar zijn staanplaats (= in feite “werken”). Doet vervolgens een eerste verplaatsing om iemand weg te brengen (= zakelijke verplaatsing 1) en rijdt dan opnieuw naar zijn staanplaats. Strikt genomen zou dat opnieuw “werken” zijn (de staanplaats is immers een “vaste werkplaats” waar hij wacht - in dit geval is dat werken - op een nieuwe klant). Ook dit lijkt wat absurd want al die verplaatsingen naar de staanplaats zijn zo sterk verbonden met de zakelijke verplaatsingen dat we dit als een zakelijke verplaatsing kunnen beschouwen.
- Dit geldt ook voor een bus- of treinchauffeur (piloot/steward(ess)). Hij gaat van thuis naar de stelplaats (= onmiskenbaar “werken”). Hij neemt de bus en rijdt naar zijn eerste eindhalte (dit is zeer zeker een zakelijke verplaatsing). Rijdt hij terug naar de stelplaats dan kan je dit strikt genomen ook beschouwen als “werken”. Maar opnieuw, dit lijkt absurd want het is in feite niet meer dan een vertrekpunt voor een nieuwe zakelijke verplaatsing (of het eindpunt van de vorige zakelijke verplaatsing) en dit kan ook als een zakelijke verplaatsing beschouwd worden.
- Of neem een autocarchauffeur die naar Brugge rijdt met een groep jongeren, ze daar afzet, wacht en er 's avonds terug mee naar huis rijdt: 2 verplaatsingen (1 zakelijke en 1 – waarschijnlijk- naar huis. Het kan ook zijn dat de “terug” verplaatsing een zakelijke verplaatsing is indien de autocar teruggebracht wordt naar de firma. In dat geval is er dan nog een derde verplaatsing in principe naar huis.

Merk op dat in deze voorbeelden de heen – en terugverplaatsingen beschouwd worden als afzonderlijke verplaatsingen en niet als 1 lus. Je zou het eventueel ook als 1 lus kunnen beschouwen maar dit is niet gewenst omdat (in tegenstelling tot het joggen bijvoorbeeld) er toch een specifiek eindpunt is (de eindhalte/eindstation/bestemming waar de taxiklant gebracht wordt).

Nog een voorbeeld:

Een loodgieter die van thuis uit naar het atelier gaat van zijn baas gaat “werken”, zeker indien hij daar effectief gaat “werken”.

Indien hij naar het atelier gaat om van daar uit vrijwel onmiddellijk samen met zijn baas naar een klant te gaan, dan is dat ook werken (dus zoals bij de taxi/buschauffeur die naar zijn staan/stelplaats gaat).

De verplaatsing naar de klant is dan uiteraard een zakelijke verplaatsing.

Indien hij daarna terugkeert naar het atelier om materiaal te halen en/of te lunchen om dan 's namiddags terug naar een klant te gaan dan is dat opnieuw een zakelijke verplaatsing (ook idem aan taxi/buschauffeur, te beschouwen als sterk verbonden met de zakelijke verplaatsingen, een vertrekpunt voor een nieuwe zakelijke verplaatsing of het eindpunt van de vorige zakelijke verplaatsing, alhoewel ja daarover kan discussiëren). Gaat hij die namiddag effectief “werken” in het atelier dan is het doel “werken”.

### **A.1.3. Er zijn een aantal “uitzonderingen” op dit basisprincipe indien veel gelijkaardige bestemmingen mekaar opvolgen**

\* Dit is bijvoorbeeld het geval bij het **winkelen/”shoppen”** in de stad (bijvoorbeeld op de Meir in Antwerpen) waarbij de respondent te voet verschillende winkels bezoekt. Dit wordt beschouwd als 1 verplaatsing. Vaak is er een eerste verplaatsing nodig geweest om in de stad te geraken. Het winkelen is dan de tweede verplaatsing en er is dus ook een derde verplaatsing nodig om naar huis te gaan. Wanneer de respondent echter met een ander vervoermiddel (auto, fiets, openbaar vervoer..) van de ene naar de andere winkel rijdt, dan wordt dit telkens als een aparte verplaatsing beschouwd. Deze uitleg is in de toelichting van het verplaatsingsboekje opgenomen.

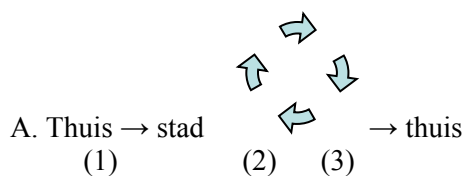
De vermelde 2<sup>de</sup> verplaatsing wordt soms vergeten: hier wordt best geïnformeerd of er een “shopping-verplaatsing” geweest is.

Indien voor de eerst vermelde verplaatsing > 2 uur aangegeven wordt en het verplaatsingsadres is algemener dan straat/laan-naam (bijvoorbeeld: Antwerpen, centrum, de markt) dan wordt een bijkomende winkelverplaatsing (de “shopping” verplaatsing) toegevoegd. De “Dorpstraat” als verplaatsingsadres is niet algemeen genoeg om een bijkomende verplaatsing toe te voegen.

Hieronder worden een aantal mogelijke situaties van ‘winkelen, shoppen’ beschreven. Bemerkt het parallelisme met de beschrijving van dezelfde problematiek bij het doel ‘wandelen,....’

Eerste, eenvoudige voorbeeld:

Normaal gezien zijn er (minstens) 3 verplaatsingen nodig om in de stad te winkelen: naar de stad, het winkelen zelf (= van de ene winkel in de andere stappen) en terug naar huis (zie ook omschrijving in papieren boekje zelf):



- 1) Vertrekt thuis met de auto om 9u en komt aan in een ondergrondse parking in de stad om 9u30. Doel = “winkelen”. Bestemming= stadscentrum, de Meir, markt enz.
- 2) Komt om 9u30 uit de parking en start (te voet) met winkelen, winkel in winkel uit in het centrum van de stad tot 12u en gaat terug naar de parking. Doel = winkelen. Bestemming = stadscentrum, de Meir, markt enz .
- 3) Keert om 12 u terug naar huis met de auto en komt om 12u30 thuis terug aan. Doel = naar huis gaan. Bestemming = thuisadres

Tweede, ook eenvoudig, voorbeeld is als men voor het shoppen nog een koffie gaat drinken.

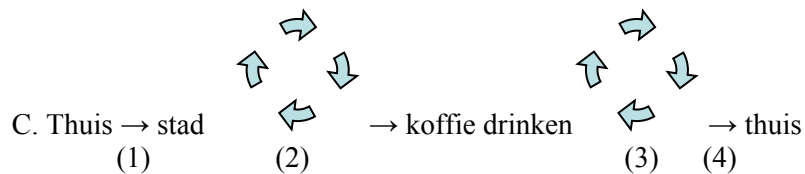


We zien bij de eerste verplaatsing eigenlijk een vermenging van doelen (nl. “winkelen, shoppen” en “ontspanning”). Het hoofddoel is in dezen eigenlijk toch wel het “winkelen, shoppen”. Niettemin kan een respondent deze eerste verplaatsing eerder kwalificeren als “ontspanning”: dit geeft aan dat het koffie drinken voor hem/haar belangrijker is dan het winkelen, shoppen. Dat kunnen we dan ook zo behouden.

De tweede verplaatsing is dan “winkelen, shoppen” en de derde ‘naar huis’. We krijgen dan:

- (1) doel: ontspanning
- (2) doel: ‘winkelen, shoppen’
- (3) doel: naar huis

Derde voorbeeld: als men tijdens het shoppen is gaan eten/een koffie is gaan drinken.



Je kan hier dus (zoals bij doel ‘wandelen’) 2 benaderingen hebben:

- 1) De stop maakt deel uit van de lus zodat de verplaatsingstijd niet stopt en de tijd mee opgenomen is in de verplaatsingstijd van de lus. Wellicht wat onrealistisch en je hebt dan soms vrij lange verplaatsingstijden. Anderzijds: je stopt alleen maar tijdens de lus en in die zin kan je het beschouwen als zijnde deel uitmakende van de lusverplaatsing. Motief kan dan ‘winkelen, shoppen, ..’ zijn of ‘ontspanning’. We nemen hier misschien best de kwalificatie van de respondent over maar wellicht zal wel ‘winkelen, shoppen’ aangegeven worden. We krijgen dan:

- (1) doel: ‘winkelen, shoppen’ (cf. respondent) (bv. 9u-9u15)
- (2) doel: ‘winkelen, shoppen’ (cf. respondent) (bv. 9u15-12u15)
- (3) doel: naar huis (12u15-12u30)

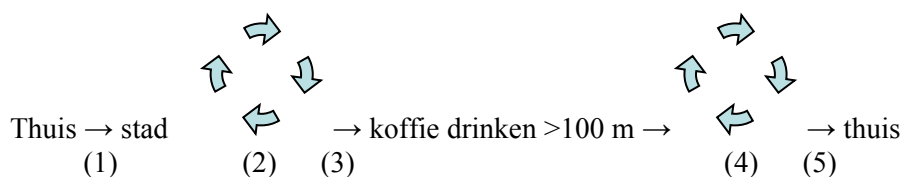
- 2) Ofwel kan je zeggen: op het ogenblik dat de stop begint eindigt mijn lusverplaatsing<sup>2</sup>. Motief is dan zeker ‘winkelen, shoppen’ omdat het (toch wel van een andere aard zijnde) motief van de stop niet inbegrepen is. Eigenlijk zit je dan in voorbeeld A! Er zal dan wel een tijdsverschil zijn tussen eindtijdstip van de 2<sup>de</sup> verplaatsing en het begintijdstip van de 3<sup>de</sup> verplaatsing. We krijgen dan:

- (1) doel: ‘winkelen, shoppen’ (bv. 9u-9u15)
- (2) doel: ‘winkelen, shoppen’ (bv. 9u15-11u30)
- (3) doel: naar huis (12u15-12u30)

Bijkomende toelichting i.v.m. het tijdsverschil is aangewezen.

Beide benaderingen kunnen dus in feite, alhoewel ik persoonlijk eerder naar de tweede interpretatie neig. De toepassing ervan door de respondent middelt de resultaten wellicht uit.

OPGELET: In tegenstelling tot het doel ‘wandelen,...’ is de kans dat het doel ‘ontspanning,...’ niet direct ‘op de weg ligt’ van het winkelen: het restaurant ligt wat verderop in de stad (dus: verder dan 100 meter verwijderd van de laatste winkel) en dan kan je dat als een nieuwe verplaatsing beschouwen:



We krijgen dan:

- (1) doel: ‘winkelen, shoppen’ (bv. 9u-9u15)
- (2) doel: ‘winkelen, shoppen’ (bv. 9u15-11u30)
- (3) doel: ‘ontspanning,...’ (bv. 11u30-11u40)
- (4) doel: ‘winkelen, shoppen’ (bv. 13u15-16u)

<sup>2</sup> En eigenlijk puur theoretisch ook het volgende: de afstand tussen einde verplaatsing met als doel ‘wandelen’ en begin verplaatsing met als doel ‘ontspanning’ is in feite min of meer 0 meter en moet dus niet genoteerd worden.

(5) doel: naar huis (16u-16u15)

#### **ALGEMENE OPMERKING I.V.M. DE LUSVERPLAATSINGEN:**

**Het hierboven beschrevene probeert alleen maar zo goed mogelijk de realiteit te capteren maar we moeten er ons van bewust zijn dat we in deze moeilijke gevallen vaak slechts een gedeeltelijk en/of niet-correct beeld verkrijgen. Belangrijk is dat er een logisch, verdedigbaar benaderingswijze vooropgesteld wordt waarvan we weten dat die in de praktijk vaak niet of niet kan toegepast worden.**

#### **A.1.4. De 100 meter regel.**

\* Het noteren van (zeer) korte ‘verplaatsingen’, die strikt genomen (volgens de definitie van hierboven – zie punt A.1.1.) misschien wel verplaatsingen zijn, lijkt nogal absurd. Het noteren ervan is ook vanuit het standpunt van de overheid minder relevant.

Voorbeelden:

- bij de burens 3 huizen verder even aanbellen
- de straat opgaan om de parkeerschijf te verzetten
- even de hoek omgaan om een brood te gaan halen

Daarom wordt voorgesteld om alleen de verplaatsingen te noteren vanaf 100 meter.

Respondenten zullen waarschijnlijk intuïtief die hele korte ‘verplaatsingen’ vaak ‘vergeten’ of niet noteren omdat ze het niet zo relevant vinden.

\* Een speciaal geval zijn de “tussenverplaatsingen” bij het gebruik van openbaar vervoer.

Bij het gebruik van het openbaar vervoer, wanneer een overstap nodig is (bijvoorbeeld van de bus naar de trein of van trein A naar trein B), moet men zich ook meestal te voet ‘verplaatsen’. Meestal is die afstand vrij kort (bijvoorbeeld een overstap van perron 3 naar perron 7) en vallen ze onder de 100-meter regel.

Deze ‘verplaatsingen’ moeten, vanzelfsprekend, niet genoteerd worden.

In een aantal gevallen kan die afstand van bijvoorbeeld het fietsenrek naar het perron weliswaar wat langer zijn.

Er wordt voorgesteld al die tussenverplaatsingen niet te noteren.

Hiervoor kunnen verschillende redenen worden gegeven: die “tussenverplaatsing” kan eerder beschouwd worden als de scharnier tussen het voortransport (bijvoorbeeld de fiets) en het hoofdtransport (de trein). Ook de éénduidigheid wordt hierdoor verhoogd. Tenslotte wordt het anders te ingewikkeld voor de respondent: al dit soort kleine “verplaatsingen” leidt ons immers erg ver en maakt het invullen nogal ingewikkeld. De kans dat men meer dan 5 verplaatsingswijzen moet invullen bij gebruik van openbaar vervoer (en er zijn er voor 1 verplaatsing 5 voorzien in het verplaatsingsboekje) wordt ook vrij groot.

Hierbij een voorbeeld uit de praktijk voor een woon-werkverplaatsing:

- 1) Fiets (4 km)
- 2) Te voet (van fietsenstalling naar perron) (50 meter)
- 3) Trein (10 km)
- 4) Te voet (van perron x naar perron y) (60 meter)
- 5) Trein (75 km)
- 6) Te voet (van station naar bureau) (0,5 km)

Dit zijn dus in totaal reeds 6 verplaatsingswijzen (‘ritten’ in feite) voor slechts 1 overstap en die niet volledig kunnen genoteerd worden in het huidige verplaatsingsboekje.



## **A.2. Wachttijden**

Er worden geen wachttijden meer afzonderlijk vermeld. Dit bleek te complex voor de respondent. Inzake de tijden beschouwen de we aankomsttijd van rit 1 dus als de vertrek/begintijd van rit 2. Dus de wachttijd op een vervoermiddel wordt samengevoegd met de werkelijke reistijd van dat vervoermiddel.

“Wachten” is hier dus bedoeld als wachten op een vervoermiddel (dus vooral in het kader van openbaar vervoer). Wachttijden moeten we dus steeds interpreteren binnen het kader van een verplaatsing. Wachten op iemand als je die aan het station, school ... gaat afhalen om thuis/ergens te brengen, gebeurt niet in het kader van een verplaatsing want de eerste verplaatsing is naar het station/school gaan en dan ben je als autobestuurder ter bestemming en is die verplaatsing afgerond (dat is de eerste verplaatsing). Na het oppikken begin je aan de tweede verplaatsing ! Zij moeten uiteraard opgenomen zijn in de totale verplaatsingstijd. Dit geldt ook voor parkeer zoektijden en voor voor “wachten” in de file of voor een gesloten spoorwegovergang en dergelijke: hier dienen geen wachttijden genoteerd te worden: de wachttijd zit hier immers vervat in de reistijd. Anders zou je zelfs het stilstaan van een trein waarin je reist, alvorens het station binnen te rijden, ook als wachten kunnen beschouwen hetgeen absurd is.

## **A.4. Auto ter beschikking**

Dit is echt letterlijk te beschouwen: indien de respondent effectief met de auto de verplaatsing had kunnen doen (de respondent heeft een rijbewijs, heeft de sleutels, de auto is niet stuk en niemand is er mee weg, dan is de auto “ter beschikking”) ook al zou het absurd zijn om hem te gebruiken (afstand erg kort, of afstand tot garage is even groot als de afstand van thuis tot de bestemming).

Dus een verplaatsing op een autovrije markt of woon-winkelstraat waar je nooit met de auto kunt rijden is natuurlijk ook te beschouwen als zijnde niet ter beschikking voor die woon-winkelverplaatsing (of iets gelijkaardigs) nadat je met de auto bv. tot aan een nabijgelegen parking bent gereden.

Indien de respondent jonger is dan 18 jaar (of iets ouder en nog geen rijbewijs heeft) dan kan bijkomend gekeken worden of iemand anders ter beschikking was om met de ‘ter beschikking zijnde auto’ de verplaatsing met de respondent te maken waardoor de respondent ‘autopassagier’ zou worden. Indien ja, dan is de auto wel ter beschikking.

Indien de respondent vertrokken is met de fiets waarbij de auto werkelijk ter beschikking is (1<sup>ste</sup> verplaatsing) en (uiteraard) teruggekomen met de fiets (2<sup>de</sup> verplaatsing), dan is op dat ogenblik (bij de 2<sup>de</sup> verplaatsing dus) de auto (uiteraard) niet ter beschikking. Sommige respondenten zetten bij die 2<sup>de</sup> verplaatsing ook “auto ter beschikking” (omdat hij initieel ter beschikking was bij de 1<sup>ste</sup> verplaatsing). Dit is fout.

## **A.5. De hoofdvervoerswijze**

De hoofdvervoerswijze is de vervoerswijze waarop de langste afstand wordt afgelegd (cf. toelichting in het verplaatsingsboekje). Indien ze ongeveer even lang zijn, is het de hoofdvervoerswijze die het langste duurt, maar dit zal amper voorkomen.

## **A.6. Reistijden (vreemde snelheden)**

Tijdens het invullen in CAPI krijg je bij een vreemde snelheid een tussenscherm om deze snelheid te verifiëren.

-Te hoog: is onmogelijk (vb 250 km per uur wandelen). Dit moet je samen met de respondent aanpassen.

-Te Traag: is mogelijk (in stadskern, op piekuren, werken, met iemand staan praten...). Dit moet je verifiëren met de respondent maar dit is mogelijk.

=> NOTEER REDEN op het eind van het boekje bij de opmerkingen en vermeld telkens de betreffende verplaatsing en rit

## Cleanen van reistijden

Er moet met verschillende zaken rekening gehouden worden.

De opgegeven tijd kan bv. in overeenstemming zijn met de opgegeven afstand maar niet met de gecorrigeerde afstand.

Indien de opgegeven tijd erg veel korter is dan de Google tijd dan is het gevaarlijk om de opgegeven tijd te behouden want het moet realistisch blijven. Dan is het wellicht te overwegen om de Google tijd over te nemen.

Indien de opgegeven tijd langer is dan de Google tijd (al dan niet in functie van gecorrigeerde afstand) dan is dat mogelijk gelet op file enz. Maar in principe zouden zulke toestanden door de interviewer moeten zijn aangegeven. Hier best niet te snel ook de reistijd aanpassen. Hou er wel rekening mee dat de Google tijd min of meer real time is en dat dus de tijdsvergelijking moet gebeuren op basis van het tijdstip van verplaatsing. Ook rekening houden met de vervoerswijze: te voet is bv. weinig gevoelig voor file.

## A.7. Doelen en motieven

\* Soms wordt een zakelijke verplaatsing als “werken” aangeduid. Alhoewel misschien niet 100% waterdicht, kan dit geverifieerd worden door het werkadres te vergelijken met het verplaatsingsadres in kwestie: indien verschillend zal het een zakelijke verplaatsing zijn. Indien het werkadres niet gekend is, wordt er niets gewijzigd.

\* Het toegewezen doel van de verplaatsing wordt in een aantal gevallen (vooral bij kinderen) vastgesteld aan de hand van het doel van de verplaatsing voor de (auto)bestuurder: een kind van 7 jaar gaat in feite niet winkelen, zijn moeder gaat winkelen en het kind gaat mee om even weg te zijn of omdat het niet alleen gelaten kan worden (= “iets anders” in feite). Of, nog straffer: het kind gaat mee met de ouders naar bureau in de vakantieperiode: het kind gaat zeker niet werken (eerder “ontspanning...”). Het is zeker niet steeds een probleem: het doel (oma) “een bezoek brengen” geldt wel voor beide (kind en ouder). Tracht hier oog voor te hebben.

\* Sommige door de respondent vermelde doelen/motieven kunnen ondergebracht worden in één van de aangeboden categorieën van het verplaatsingsboekje. Deze antwoorden kunnen dan aangepast worden. Indien het een duidelijk motief is dat zich duidelijk onderscheidt van de aangeboden categorieën kies dan de categorie “andere”.

Indien het eerder een plaatsnaam betreft of een zo vage omschrijving dat verschillende motieven er kunnen worden onder begrepen dan moet je doorvragen.

De richtlijn is dus het gegeven van veld 1 te wijzigen in veld 2 tenzij is aangegeven: “Doorvragen”. Dit betekent dan dat de enquêteur nadere details vraagt over wat het doel was om dan preciezer het doel te kunnen bepalen. Bijvoorbeeld: “naar de beurs<sup>3</sup>”. Ben je daar gaan werken? Zo ja: “werken” is dan het doel. Als iemand de beurs gaan bezoeken met één of andere seniorenclub dan is het “ontspanning, sport en cultuur”.

Veld1	Veld2
2de verblijf	iets anders

<sup>3</sup> Niet de effecten beurs!

adres van bezoek	iemand een bezoek
autocontrole/keuring	diensten
arts (huisarts, dokter)	diensten
Babysit/oppassen bij de kleinkinderen	andere
banket	ontspanning, sport, cultuur
begeleiding	doorvragen
begravenis	andere
benzinstation/tanken	winkelen
betogen	andere
beurs	doorvragen
bezinning met klas	onderwijs volgen
bijberoep	werken
bloed geven	andere
boerderij	doorvragen
bosklassen	Onderwijs volgen
brieven posten	diensten
camping	iets anders
caravan	iets anders
carwash	diensten
catechese/godsdiens	onderwijs volgen
coiffeur	diensten
containerpark	diensten
cursus/opleiding	Onderwijs volgen
dagcentrum	doorvragen
demonstratie/open deur	winkelen
feest	ontspanning, sport, cultuur
feitelijk adres	iets anders
funerarium	andere
gaan doppen	andere
gaan logeren	iemand een bezoek
garage	Doorvragen (meestal diensten)
gelegenheidspersoneel	doorvragen
hond uitlaten	wandelen, rondrijden
hondenschool	doorvragen
hotel	doorvragen; indien voor vakantie: iets anders
hout hakken	andere
huis te koop/bouwgrond	andere
huis van vertrek	andere
iemand helpen	iemand een bezoek
iemand vergezellen	andere
iets gaan eten	ontspanning, sport, cultuur
informatie vragen	doorvragen
instelling	doorvragen
internaat	andere
kamp	ontspanning, sport, cultuur
kapper	diensten
kerk/moskee/synagoog	andere

kerkhof	andere
kippen slachten	andere
klussen (tuinklus,,)	andere
koffietafel	andere
kot	andere
laatste groet	andere
luchthaven	doorvragen
lunchen (↔ dineren)	andere
monitor sportkamp	ontspanning, sport, cultuur
school (examen/proclamatie)	onderwijs volgen
onthaalmoe­der/opvang kinderen ook door oma/opa	andere
op vakantie	ontspanning, sport, cultuur
open bedrijven dag	ontspanning, sport, cultuur
openbare verkoop	andere
oudercontact	andere
parkeerschijf veranderen	andere
politiek	doorvragen
proefrit	winkelen
receptie/drink	ontspanning, sport, cultuur
rechtbank	diensten
repetitie	ontspanning, sport, cultuur
rijles	onderwijs volgen
rommelmarkt gaan	ontspanning, sport, cultuur
rusten	ontspanning, sport, cultuur
scouts/jeugdbeweging	ontspanning, sport, cultuur
seminarie	onderwijs volgen
sollicitatie	andere
stadsbezoek	ontspanning, sport, cultuur
stage	onderwijs volgen
stemmen/verkiezingen	andere
strafstudie	onderwijs volgen
uitstap	ontspanning, sport en
vakantie adres	iets anders
valven raadplegen	onderwijs volgen
VDAB	doorvragen
veiling	winkelen/o,s,c
verblijfplaats	iets anders
vergadering	doorvragen
verhuis van gerief	andere
verhuizen	andere
verkiezingen	andere
verzorging dieren	diensten
video gaan halen	winkelen
voorbereiding	doorvragen
voorbereiding feest	ontspanning, sport, cultuur
voordracht	ontspanning, sport, cultuur
vrijwilligerswerk	andere
wagen halen	doorvragen
wassalon	diensten
(werken) nieuwe woning	andere

ziekenhuis	doorvragen
zwemmen met school	onderwijs volgen
onderhoud ouderlijk huis	andere
naar mama/papa (niet gedomicilieerd)	Andere/bezoek brengen?
opleiding voor het werk	werken
herstelling autoruit	diensten
hondenschool	andere
eigen huis bouwen	andere
zieken gaan verzorgen	andere
bezigheidstehuis	ontspanning, sport, cultuur
voorschoolse opvang	andere
klasuitstap	onderwijs volgen
'terug naar school'	onderwijs volgen

## **B. GEZINS – EN PERSOONSVRAGENLIJST**

### **B.1. Wagens**

Bestelwagens zijn geen vrachtwagens maar ook wagens. Een bestelwagen technisch definiëren (d.w.z. op basis van de reglementering) is nogal ingewikkeld. Iedereen weet weliswaar wat ermee wordt, we denken dan aan een wagen genre Ford Transit.

Een hybride wagen hoort bij “andere”.

### **B.2. Carpooling**

Iemand die van thuis uit vertrekt naar zijn werk en iemand oppikt bijvoorbeeld aan de carpoolparking maakt 2 verplaatsingen. Het motief van de eerste verplaatsing = “iemand/iets halen/wegbrengen” en de tweede verplaatsing “werken” (beide met de auto als vervoermiddel maar bij 1<sup>ste</sup> verplaatsing alleen in de auto als bestuurder en bij de tweede verplaatsing als bestuurder maar dan al carpoolend met 2 in de

auto). Het wachten op degene die hij oppikt wordt geteld bij de 2<sup>de</sup> verplaatsing (zie hierboven: zelfde principe zoals toegepast onder A.2).

Vanuit het standpunt van degene die opgehaald wordt: die heeft maar 1 doel namelijk “werken”, maar wel 2 vervoerswijzen: de eerste vervoerswijze is dan bijvoorbeeld met de auto als chauffeur (tot aan die carpoolparking) en de tweede met de auto als passagier.

### **B.3. Het thuisadres**

Het **thuisadres** is het domicilie adres (dus het adres dat jullie ontvangen hebben). Vakantie adressen, kotadressen en degelijk zijn geen thuisadressen. Vul hier “andere” in. Indien een kind gedomicilieerd is bij de moeder en tijdens de invuldag is het kind bij de vader dan moet hier ook bij het vertrekadres “andere” worden ingevuld. Indien sinds de trekking van de steekproef de respondent verhuisd is en zijn domicilie veranderd heeft, dan mag het thuisadres veranderd worden in zijn nieuw adres .

### **B.4. Rijbewijs**

Voorlopig rijbewijs wordt niet als rijbewijs beschouwd. Het moet dus over een definitief gaan.

### **B.5. Parkeren**

Ergens stoppen om iemand te laten uitstappen wordt niet beschouwd als zijnde parkeren.