



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handboek Verzamelen Verplaatsingsgegevens

Editie 2014

Datum	25 februari 2014
Status	Concept

LET OP!!! DIT IS EEN WERKVERSIE

Dit document is nog in bewerking en daarom alleen bedoeld voor de uitbesteding van het Grootschalig Verkeersonderzoek Randstad Personenvervoer 2014.

In de zomer van 2014 zal de definitieve versie van dit document gereed zijn.

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Informatie	Patrick.Sevarts@rws.nl
Telefoon	0621522891
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	20 februari 2014
Status	Concept
Versienummer	0.6

Inhoud

Inleiding—8

1 Verplaatsingsgegevens—9

- 1.1 Algemeen—9
- 1.2 Onderwerp handboek—9
- 1.3 Toepassing handboek—10

2 Vragenlijst personenvervoer—11

- 2.1 De variabelen—11
- 2.2 Andere bronnen—11
- 2.3 Respondenten vaker benaderen—12
- 2.4 Kernvariabelen Personenvervoer—12
- 2.5 Keuzevariabelen Personenvervoer—18

3 Vragenlijst goederenvervoer—24

- 3.1.1 Kernvariabelen—24
- 3.1.2 Keuzevariabelen—27

4 Vraagstelling specifieke variabelen—29

5 Steekproef—31

- 5.1 Aselecte Steekproef—31
- 5.2 Bruto en Netto Steekproef—32
- 5.3 Richtlijnen steekproefgrootte—32

6 Veldwerk—35

- 6.1 Papier of Digitaal—35
- 6.2 Voorbereidingstijd—37
- 6.3 Taakafbakening—38
- 6.4 Enquêtedag—39
- 6.5 Gebruik camera's en software—39
- 6.6 Apparatuur en opstelling camera's—40
 - 6.6.1 Verkeersportalen / viaducten—40
 - 6.6.2 Lichtmasten—41
 - 6.6.3 Stand Alone Units—41
 - 6.6.4 Voor- én achterkant registreren van goederenvervoer—42
 - 6.6.5 Aankondigingborden bij gebruik van camera's—43
- 6.7 Werkwijze verwerken cameraregistratie—44
- 6.8 Cameraregistratie voor analyse verkeersstromen—45
- 6.9 Kader Cameragebruik Hoofdwegennet—45
- 6.10 Toestemming en vergunningen—45
- 6.11 Procedure voor aanvragen kentekengegevens bij de RDW—46
 - 6.11.1 Aanvraag en kosten—46
 - 6.12 Filteren RDW-bestand—48
 - 6.12.1 Filteren leaseauto's—48
 - 6.12.2 Bedrijfspersonenauto—48
 - 6.12.3 Huurauto's—48
 - 6.12.4 Goederenvervoer—49
 - 6.13 Benaderen Leaserijders—49
 - 6.14 Aanbiedingsbrief—52

6.15	Verkeerstellingen naar voertuigcategorie—53
6.16	Verkeerstellingen buitenlandse kentekens—54
6.17	(schriftelijke) instructies—54
6.18	Op de onderzoeksdag—55
6.19	Telefonische reacties en verloop respons—56
7	Verwerking—58
7.1	Verwerkingstraject—58
7.2	Onbruikbare formulieren—58
7.3	Herkomst en bestemmingen—59
7.4	Personenvervoer—61
7.4.1	Kernvariabelen—61
7.4.2	Keuzevariabelen—62
7.5	Goederenvervoer—63
7.5.1	Kernvariabelen—63
7.5.2	Keuzevariabelen—64
7.6	Ophogen—64
8	Rapportage—65
8.1	Databestanden—67
9	Wetgeving—69
9.1	Wetgeving gebruik camera's—70
9.2	Verkeersonderzoek door andere overheidsinstanties—70
10	Spitsmijden projecten—73
10.1	Relatie met verkeersonderzoek—73
10.2	Proces—73
10.3	Opvragen kentekengegevens RDW—74
10.4	Minimumeisen uitnodiging—74
10.5	Kentekenherkenningscamera's—74
10.6	Privacy—75
10.7	Fraudecontrole— Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage	Voorbeelddocumenten—76
A.1	Voorbeeldbrief Uitnodiging Personenvervoer—76
A.2	Voorbeeldbrief Bundelbrief goederenvervoer—78
A.3	Voorbeeldbrief herinnering verkeersonderzoek Goederenvervoer—79
A.4	Voorbeeld Persbericht—80
A.5	Voorbeeld vragenlijst Personenverkeer—81
A.6	Voorbeeld vragenlijst goederenvervoer—83
A.7	Voorbeeld van een 'stippenkaart' met herkomst en bestemming—85
Bijlage	NSTR-indeling—86
Bijlage	Checklist Verkeersonderzoeken—87
Bijlage	Protocol vernietiging procesmateriaal—92
Bijlage	Bewerkersovereenkomst—93
Bijlage	Wetteksten—100
A.8	WEGENVERKEERSWET 1994—100
A.9	REGLEMENT verwerking gegevens kentekenregister 2009—102

A.10 KENTEKENREGLEMENT—102

Bijlage Gedragscode Privacy—105

Inleiding

In november 1995 verscheen de eerste editie van het Handboek Verzamelen Verplaatsingsgegevens. Na de update in 1998 en in 2009 is dit de 4^e versie van het handboek. Het doel van dit handboek is het beschikbaar hebben van een uniform instrumentarium voor de verzameling en het gebruik van verplaatsingsgegevens. Op deze manier kan Rijkswaterstaat en zijn regionale partners een onderzoeksprogramma opstellen dat op efficiënte wijze inhoudelijke informatie oplevert waarbij in de onderzoeksmethode veel rekening wordt gehouden met privacy.

LEESWIJZER

- Hoofdstuk 1 bevat een toelichting op verkeersonderzoek en uitleg over van het doel en het gebruik van dit handboek.
- Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de variabelen die voor een uniforme onderzoeksaanpak van belang zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen kern- en keuzevariabelen. Per variabele is de vraagstellingen uitgewerkt.
- Hoofdstuk 3 lijkt in opzet op hoofdstuk 2 maar bevat de uitwerking van de vragenlijsten voor goederenvervoer.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de vraagstelling van specifieke variabelen. Deze kunnen per onderzoek naar eigen inzicht worden ingevuld.
- Hoofdstuk 5 handelt over de steekproef. Volstaan wordt met een indicatieve aanduiding van de netto na te streven steekproef, omdat de studie naar steekproefgrootte nog niet is afgerond.
- Hoofdstuk 6 geeft een schets van de verschillende onderdelen van het veldwerk.
- Hoofdstuk 7 gaat in op de verwerking van het enquêtemateriaal. Beschreven wordt hoe kan worden omgegaan met ontbrekende variabelen en hoe de verschillende variabelen worden gecodeerd en gevalideerd. Tevens wordt het berekenen van ophoogfactoren besproken.
- Hoofdstuk 8 geeft de eisen die aan een rapportage mogen worden gesteld.
- Hoofdstuk 9 behandelt de wetteksten die momenteel gelden voor het uitvoeren van verkeersonderzoek.
- Hoofdstuk 10 gaat kort in op 'spitsmijden-projecten'. In dit hoofdstuk wordt de verbinding tussen verkeersonderzoek en spitsmijden duidelijk gemaakt.
- Bijlage: In de bijlage zijn allerlei documentvoorbeelden opgenomen, een checklist voor het uitvoeren van verkeersonderzoek, het protocol voor vernietiging van het procesmateriaal, de bewerkersovereenkomst, relevante wetteksten en de gedragscode privacy opgenomen.

1 Verplaatsingsgegevens

1.1 Algemeen

Verplaatsingsgegevens zeggen iets over het hoe, wanneer, waar en waarom van het vervoer van mensen en goederen. Hiervoor zijn allerlei kenmerken nodig zoals de vervoerswijze, het tijdstip, herkomst en bestemming van verplaatsingen, met welk doel de verplaatsing worden gemaakt en via welke routes. Verplaatsingsgegevens worden voornamelijk verzameld met het oog op beleidsverkenningen op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij kan het gaan om het volgen van ontwikkelingen die reeds zijn opgetreden, zoals bij effectmeting, of om te komen tot instrumenten (bijvoorbeeld verkeersmodellen) waarmee geprobeerd kan worden een schatting te maken van toekomstige gebeurtenissen met de bedoeling beleidsopties te kunnen analyseren.

Het doel van een verplaatsingsonderzoek bepaalt doorgaans de populatie die wordt onderzocht. Is de populatie eenmaal bekend dan wordt, aan de hand van de karakteristieken van de populatie en het onderzoeksdoel, een besluit genomen met betrekking tot de wijze van onderzoek.

Er kunnen bijna oneindig veel populaties worden gedefinieerd en er is een behoorlijk aantal onderzoeksmethodieken voorhanden. Er zijn daarom talrijke bronnen beschikbaar waaraan verplaatsingsgegevens kunnen worden ontleend. Te noemen zijn: het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het CBS (Voorheen Mobiliteitsonderzoek Nederland van RWS), enquêtegegevens van openbaar vervoerbedrijven, gegevens uit gedetailleerde verplaatsingsonderzoeken op lokaal niveau, weg-, uitdeel- en kenteken-enquêtes onder personen- en goederenvervoer op doorsneden van de infrastructuur, recreatieonderzoeken, distributie-planologische onderzoeken.

Het behoeft nauwelijks toelichting dat de gebruiksmogelijkheden van onderzoeksgegevens sterk toenemen indien alle onderzoekende partijen dezelfde richtlijnen en procedures hanteren. Dan ontstaat immers een meerwaarde doordat uitwisselbaarheid met en hergebruik van in een ander verband verzamelde onderzoeksgegevens mogelijk wordt.

1.2 Onderwerp handboek

Het Handboek Verzamelen Persoonsgegevens gaat uitsluitend over het verzamelen van verplaatsingsgegevens m.b.t. personen- en goederenvervoer over de weg door middel van weg- uitdeel- en kenteken-enquêtes. Deze drie typen enquêtes verschillen niet in doelstelling, maar wel in de gevolgde methodiek:

- **Wegenquête**

Enquête waarbij een voertuig wordt aangehouden en de bestuurder ter plaatse wordt ondervraagd; het enquêteformulier wordt ingevuld door een enquêteur

- **Uitdeelenquête**

Enquête waarbij een voertuig wordt aangehouden maar de bestuurder niet ter plaatse wordt ondervraagd; het enquêteformulier wordt aan de bestuurder overhandigd met het verzoek dit op een later tijdstip in te vullen en terug te zenden

- Kentekenenquête

Enquête waarbij een voertuig niet wordt aangehouden; het adres van de eigenaar wordt aan de hand van het kenteken achterhaald, waarna het enquêteformulier wordt toegestuurd met het verzoek dit in te vullen en terug te zenden

1.3

Toepassing handboek

Dit handboek is voor RWS medewerkers die verkeersonderzoek op basis van kentekenregistratie willen uitvoeren en voor marktpartijen die hiervoor gecontracteerd worden. Dit handboek dient als bijlage bij elke uitbesteding aan de opdrachtnemer te worden verstrekt. De opdrachtnemer is verplicht om de aanwijzingen in dit handboek op te volgen. In overleg met Rijkswaterstaat kan in voorkomende gevallen worden afgeweken van de in dit handboek opgenomen aanwijzingen. Dit kan vooraf in de offerteaanvraag geregeld worden maar ook achteraf in onderling overleg. In dat laatste geval is het verstandig om afspraken met de opdrachtnemer schriftelijk vast te leggen.

2 Vragenlijst personenvervoer

2.1 De variabelen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de onderzoeksvariabelen die voor een uniforme onderzoeksaanpak van auto-enquêtes van belang zijn.

Bij het verzamelen van verplaatsingsgegevens wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende typen variabelen:

kernvariabelen

Verplaatsingsgegevens die essentieel zijn voor het verkeersbeleid en modeltoepassingen en daarom altijd en op uniforme wijze worden gevraagd

keuzevariabelen

Verplaatsingsgegevens die voor modeltoepassingen meestal niet essentieel zijn, maar wel van algemene betekenis zijn en daarom vaak en op uniforme wijze worden gevraagd

specifieke variabelen

Verplaatsingsgegevens die een specifiek lokale betekenis hebben of behoren tot een specifiek onderzoek en daarom soms worden gevraagd

In dit handboek worden uitsluitend de kern- en keuzevariabelen besproken. De variabelen zijn van een nummering voorzien om verwijzing te vergemakkelijken. Daarbij zijn de kernvariabelen bij het personenvervoer aangeduid met P1, en een volgnummer. De keuzevariabelen worden aangegeven door P2 en een volgnummer. De variabelen m.b.t. het goederenvervoer zijn, volgens dezelfde systematiek, aangegeven met G1 en G2 en een volgnummer.

2.2 Andere bronnen

Stel alleen vragen die je écht nodig hebt en vul deze aan met variabelen die al beschikbaar zijn uit andere bronnen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan voertuiginformatie en ladingtypen. Hierbij wordt vaak gerefereerd aan de verplichte CBS-enquetes in het kader van de Wet Goederenvervoer over de Weg. De voertuigtechnische informatie is vrijwel volledig beschikbaar in de registratie van het kentekenrecord dat bij de RDW / Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie wordt bijgehouden. Deze informatie wordt niet geleverd in een standaard bevraging. Als er extra kenmerken uit de RDW registratie nodig zijn, kunnen deze aan het bestand toegevoegd worden. De RDW zal op verzoek een offerte leveren voor deze werkzaamheden.

Bij kenteken-enquêtes verdient het grote aanbeveling in samenwerking met de landelijke coördinator voor verkeersonderzoek en opdrachtgever na te gaan of gevraagde variabelen ook langs andere weg verkregen kunnen worden. Aandacht voor het beperken van de administratieve last voor bedrijven is en blijft essentieel.

Bij de betreffende variabelen is aangegeven of er ten tijde van het publiceren van deze editie alternatieve bronnen beschikbaar zijn.

2.3 Respondenten vaker benaderen

Het verkregen adressenbestand mag nooit gebruikt worden voor andere doeleinden dan de gegevensverzameling waarvoor het beschikbaar is gesteld. In sommige gevallen kan het zinvol zijn om na afloop van het onderzoek met enkele respondenten persoonlijk in een interview of in focusgroepen wordt gesproken over het onderzoek. In dat geval kan in de vragenlijst de mogelijkheid worden opgenomen om naam, adres, woonplaats en telefoongegevens, e-mailadres op te geven. Ook is een vraag in de vorm van 'Wilt u vaker deelnemen aan onderzoek van Rijkswaterstaat, vul dan hier uw e-mail adres in' denkbaar. De respondent geeft op deze manier toestemming voor vervolgonderzoek. Uiteraard mogen de op deze manier verkregen gegevens alleen gebruikt worden voor het doel waar de respondent zijn toestemming voor heeft gegeven.

Let er bij de verwerking van de gegevens op dat deze gegevens in een apart databestand worden opgenomen. Er mag nooit een koppeling mogelijk zijn tussen persoonsgegevens en de ingevulde vragenlijst.

2.4 Kernvariabelen Personenvervoer

De volgende kernvariabelen worden onderscheiden:

P1-1	Locatie van de waarneming en Tijdstip van waarneming
P1-2	Voertuig op locatie gebruikt
P1-3	Woonadres
P1-4	Voertuigsoort
P1-5	Voertuigbezetting
P1-6	Eigenaar voertuig
P1-7	Herkomst
P1-8	Motief herkomst
P1-9	Bestemming
P1-10	Motief bestemming
P1-11	Tijdstip zelfde rit in andere richting.

P1-1 Locatie van de waarneming

Het tijdstip van waarneming wordt òf door de enquêteur op het formulier genoteerd (weg- of uitdeelenquête) òf door de respondent van de adressering overgenomen (kentekenenquête) Indien (bij de kentekenenquête) het postnummer niet op het enquêteformulier staat vermeld, dan moet dit ook van de adressering in de aanbiedingsbrief worden overgenomen. De redactie is dan meestal als volgt:

Bij het adres op de aanbiedingsbrief staat een tijdsperiode en een postnummer vermeldt. Wilt u de tijdsperiode en het postnummer hieronder invullen?

Tijdsperiode: :

Postnummer:

Óf

In het briefhoofd van de begeleidende brief staat een code vermeld die verwijst naar de tijdsperiode, de locatie en de rijrichting. Niet naar uw kenteken! Wilt u de code uit het briefhoofd hieronder invullen?

Code:

De huidige softwaremogelijkheden stellen een consultant in staat op de aanbiedingsbrief alle relevante informatie te printen. Dit zijn dan het adres, zo nodig het postnummer en de rijrichting, het waargenomen kenteken en de tijdsperiode. Deze brief wordt, met het enquêteformulier, in een vensterenveloppe verzonden, waarbij er – om privacy-redenen – voor gewaakt dient te worden dat waarneemtijd/ -post en kenteken NIET zichtbaar zijn door het briefvenster. Wordt op ieder formulier – ook een relatief eenvoudige handeling - het nummer van de waarnemingspost vermeldt, dan hoeft de respondent die uiteraard niet nog eens te noteren.

P1-2 Voertuig op locatie gebruikt

Is het voertuig met het in het briefhoofd van de begeleidende brief vermelde kenteken op de onderzoeksdatum en in de genoemde tijdsperiode door u op de plaats van waarneming gebruikt?

Ja, ga door naar vraag 3.

Nee, het voertuig is toen door iemand anders gebruikt. Wilt u dit formulier dan aan de bestuurder geven?

Nee, het voertuig is daar toen niet gebruikt; er moet een registratiefout zijn gemaakt.

Nee, het voertuig staat niet (meer) op mijn naam.

Indien u antwoordmogelijkheid 3 of 4 heeft aangekruist; wilt u dan zo vriendelijk zijn dit vragenformulier niet verder in te vullen maar wel terug te sturen?

P1-3 Woonadres

Wat is de postcode (alleen de cijfers) van uw woonadres?

Voorkeur heeft het hier te werken met “invulvakjes”

Evenals de herkomst en bestemming, wordt het woonadres geregistreerd op basis van de **vier cijfers** van de postcode. Deze variabele biedt de mogelijkheid tot koppeling aan huishoudenquêtes (waaronder het OViN / Mobiliteits Onderzoek Nederland) en is van belang bij modeltoepassingen.

P1-4 Voertuigsoort

Met welk type voertuig maakte u deze rit?

personenauto (of busje voor personenvervoer)
 bestelauto, stationcar ZONDER zijramen achter
 vrachtwagen zonder aanhanger of oplegger
 vrachtwagen met aanhanger
 truck met oplegger
 Eco-combi / LZV (25,25 m)
 anders, namelijk:

Het verschil tussen een personenauto en een bestelauto wordt door iedere respondent begrepen. Toevoegingen als 'grijs kenteken' of 'geblindeerde ramen' (bij 2) zijn natuurlijk wel juist, maar bevorderen de leesbaarheid niet en worden daarom ontraden.

Bovenstaande vraagstelling wordt uitsluitend toegepast indien bij een enquête alle verkeer wordt onderzocht. Indien men uitsluitend personenvervoer onderzoekt, vervallen 2, 3, 4, 5 en 6 uiteraard. Hieruit volgt dat dan de vraag geheel kan vervallen. Het verdient aanbeveling in dat geval kentekens van niet-personenauto's uit het kentekenbestand te verwijderen alvorens de kentekens naar de RDW te sturen.

Aanbevolen wordt de coderingen 2 t/m 6 op te nemen indien uitsluitend goederenvervoer wordt onderzocht. De code 9 betekent altijd 'overig'. In een gevalideerd bestand komt 'overig' nauwelijks voor omdat (vrijwel) alle ingeschreven teksten bij 'anders, namelijk' weer kunnen worden teruggebracht tot de genoemde voertuigsoorten.

In 1989 zijn de motorfietsen als voertuigsoort verdwenen uit de onderzoeken (in die tijd was het aantal motorfietsen te klein geworden) en kon het woord 'voertuig' in de vraagstelling vaak worden vervangen door 'auto'. Natuurlijk kan het zinvol zijn ook de keuze 'motor' te gebruiken.

Alternatieve bron: Kentekenregister RDW bevat o.a. codes en omschrijvingen voor voertuigsoort. Zie bijlage RDW-codes.
Ook de CBS/NIWO-gegevens bevatten informatie over het vracht- of bestelvoertuig.

P1-5 Voertuigbezetting

Hoeveel personen zaten er in het voertuig, de bestuurder meegeteld?

Hierop kan men het aantal inzittenden invullen: personen.

Een enkele keer komt het nog wel voor dat deze vraag van opties wordt voorzien: 1, 2, 3, 4, 5 en meer dan 5. Deze vorm wordt ontraden omdat men daarmee een validatiemogelijkheid verliest (indien bijvoorbeeld 30 is ingevuld is het een autobus en die wordt over het algemeen niet geënuquêteerd) en, strikt genomen, een gemiddelde voertuigbezetting niet kan worden bepaald.

De redactie 'de bestuurder meegeteld' is van recente datum en voor sommigen waarschijnlijk iets begrijpelijker dan 'inclusief de bestuurder'.

P1-6 Eigenaar voertuig

De auto waarin u reed was:

uw eigen auto of de privé-auto van een ander
 een auto van de zaak (in eigen beheer)
 een leaseauto
 een huurauto
 anders, namelijk:

Ook hier geldt dat het er niet toe doet of in de vraag 'voertuig' of 'auto' wordt gebruikt, hoewel 'voertuig' wat vreemd is, doordat in de opties alleen over auto's wordt gesproken. Volledigheidshalve worden de volgende, door INRO-TNO ("De zakenrijder in perspectief" september 1995) gebruikte, definities vermeldt:

- Auto van de zaak: Een personenauto die door de werkgever ter beschikking gesteld wordt aan een werknemer en door deze werkgever grotendeels betaald wordt.
- Leaseauto: Een auto van de zaak waarbij de financiering verzorgd wordt door een leasemaatschappij. Veelal, maar niet altijd, gaat dit gepaard met de uitbesteding van het beheer van de auto aan de leasemaatschappij.
- Auto van de zaak in eigen beheer: Een auto van de zaak waarbij de werkgever zelfstandig zorg draagt voor de financiering van de auto. Veelal, maar niet altijd, gaat dit gepaard met het zelfstandig beheer van de auto.
- Privé-auto: Een personenauto die eigendom is van een natuurlijk persoon.

Deze variabele wordt bij auto-enquêtes, dus ook bij kenteken-enquêtes, onderzocht om vast te stellen of er sprake is van een leaseauto. Achterliggend doel is om, met behulp van de resultaten van deze vraag bij uitdeel- en wegen-enquêtes, te komen tot correctiefactoren waarmee de afwezigheid van de bestuurders van leaseauto's, bij kenteken-enquêtes kan worden verrekend. Omdat incidenteel leasebedrijven de enquêteformulieren doorsturen naar de bestuurders, is het gewenst de vraag ook bij kenteken-enquêtes op te nemen, om te voorkomen dat een overschatting van het aandeel van de leaseauto's ontstaat.

Het RDW kentekenregister bevat een code (de RTL-code) welke aangeeft of het een leasebedrijfskenteken betreft. Dit zou een alternatieve bron kunnen zijn als deze code consequent wordt toegepast door leasemaatschappijen. Helaas is dit vaak niet het geval en is deze code tot op heden niet bruikbaar voor dit type onderzoek.

P1-7 **Herkomst**

De plaats waar u werd waargenomen en de richting waarin u toen reed, zijn in het briefhoofd vermeld.

Wat was het laatste vertrekadres voordat u de plaats van waarneming passeerde in de aangegeven richting? Geen korte tussenstops bij een benzinestation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden.

postcode (alleen de cijfers):

Indien u de postcode niet weet

plaatsnaam: _____

straatnaam of gebouw: _____

Door in de herkomst- en bestemmingsvragen nog eens te wijzen op de rijrichting wordt geprobeerd het opgeven van een verplaatsing in de tegengestelde rijrichting in te perken (deze fout komt veel voor). De rijrichting wordt ook wel bij de adressering opgenomen, zodat daarnaar in deze vraag moet worden verwezen. Door deze gegevens bij de adressering op te nemen wordt bereikt dat met een eenheidsformulier kan worden gewerkt in plaats met één model per enquêtepost.

In verband met privacyaspecten dient nadrukkelijk te worden vermeld dat de letters van de postcode niet moeten worden opgegeven.

P1-8 en P1-10 **Motief herkomst en Motief bestemming**

Herkomstmotief: Wat deed u op het adres waar u vandaan kwam?

Bestemmingsmotief: Wat ging u op dat adres doen?

wonen
werken op vast adres, standplaats
werken op een tijdelijk adres
zaken of vergadering
goederen laden/loss
passagiers halen/brengen
bezoek familie of kennissen
onderwijs volgen
recreëren, sporten, vakantie
winkelen
bezoek (tand)arts, polikliniek e.d.
anders, namelijk:

Deze vraag volgt op de vragen naar het herkomst- resp. bestemmingsmotief. De beste opzet van het enquêteformulier ontstaat indien de herkomstvraag en herkomstmotiefvraag onder elkaar staan, waardoor het verband tussen beide vragen zo duidelijk mogelijk is. Ditzelfde geldt uiteraard ook bij de bestemmingsvragen. In sommige gevallen wordt hiervan afgeweken ivm de beperkte ruimte op het formulier.

Bij de validatie dienen alle teksten die bij 'anders nl....' zijn bijgeschreven afzonderlijk te worden bekeken en moet geprobeerd worden deze alsnog bij de voorgaande opties onder te brengen. Dit is bijna altijd mogelijk. Hierdoor zal, indien de validatie goed is uitgevoerd, 'anders nl....' uiteindelijk vrijwel niet voorkomen.

Het motief van personen die op weg zijn naar een begrafenis en verplaatsingen met het doel een voertuig in een service-garage achter te laten, blijven gecodeerd als code 'anders'.

De toevoeging 'standplaats' bij 'werken op vast adres' is niet echt noodzakelijk. Weglaten hiervan leidt ertoe dat een aantal respondenten bij 'anders nl...' zullen invullen 'standplaats'. Dit moet dan weer moet worden omgecodeerd tot 'werken op vast adres'. Het gaat daarbij om personen die op weg zijn naar of komen van busstations, transportbedrijven, politiebureaus, verzekeringsbedrijven enz. Deze personen werken weliswaar niet op een vast adres, maar beginnen en eindigen hun werkdag wel op een vast adres.

P1-9 Bestemming

De mogelijke vraagstellingen met betrekking tot de bestemmingen komen uiteraard overeen met die voor de herkomsten:

Wat was het eerste aankomstadres NADAT het voertuig de plaats van waarne-
ming passeerde in de aangegeven richting? Geen korte tussenstops bij een ben-
zinstation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden.

postcode (alleen de cijfers):

Indien u de postcode niet weet

plaatsnaam: _____

straatnaam of gebouw: _____

De wijze van opgeven van het bestemmingsadres is identiek aan die waarop het herkomstadres wordt opgegeven.

P1-11 Tijdstip zelfde rit in andere richting.

Heeft u de rit tussen het opgegeven vertrek- en aankomstadres op dezelfde dag
ook in de tegenovergestelde richting gemaakt? De tijd s.v.p. opgeven in het 24-
uurs-stelsel: 2 uur 's middags = 14.00 uur enz.

nee

ja, ik ben daarbij langs HETZELFDE punt gereden om ongeveer
uur en minuten

ja, maar ik ben via een ANDERE route gereden om ongeveer
uur en minuten

De derde optie is vooral opgenomen om het verschil met de tweede te benadrukken.

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat gemiddeld ongeveer 80 % van de verplaatsingen in het personenvervoer gespiegeld kunnen worden. Bij het motief woon-werk kan dit voor ca. 95 % van de verplaatsingen, bij de overige motieven ligt dat percentage rond de 75 %. Het is duidelijk dat het vragen naar het tijdstip van de verplaatsing in de tegenovergestelde richting de mogelijkheid biedt een redelijk volledige herkomst-bestemmings-matrix te schatten, zonder in die richting te enquêteren. In combinatie met deze 'keervraag' is tellen in de, ten opzichte van de enquêterichting, tegenovergestelde richting gewenst, zodat vastgesteld kan worden welk deel van het verkeer in de tegenovergestelde richting via de keervraag verklaard kan worden.

2.5 Keuzevariabelen Personenvervoer

Voor de keuzevariabelen is hoofdzakelijk gekeken naar die variabelen die regelmatig worden gevraagd, maar die voor modeltoepassingen meestal niet essentieel zijn. Het zijn geen specifieke variabelen maar hebben een algemene betekenis. De keuzevariabelen zijn optioneel, dit in tegenstelling tot de kernvariabelen. Het is bovendien denkbaar dat er na verloop van tijd keuzevariabelen in onbruik raken en nieuwe ontstaan. Anders dan bij de kernvariabelen zijn de te onderzoeken keuzevariabelen sterk afhankelijk van het doel van het onderzoek.

Als keuzevariabelen worden aangemerkt:

- P2-1 Grenspostkeuze bij een buitenlandse rit**
- P2-2 Grondgebruik herkomst / bestemming**
- P2-3 Parkeerwijze herkomst / bestemming**
- P2-4 Looptijd herkomst / bestemming**
- P2-5 Vroeger / later vertrektijdstip i.v.m. files**
- P2-6 Kostendragende partij**
- P2-7 Keuzereiziger openbaar vervoer**
- P2-8 Reden niet met openbaar vervoer**
- P2-9 Keuzereiziger autopassagier**
- P2-10 Ritfrequentie**
- P2-11 Geslacht en leeftijd inzittenden**
- P2-12 Gevolgde route (op kaartje)**
- P2-13 Geschat jaarkilometrage (per klasse)**

Bij deze variabelen kan de volgende toelichting worden gegeven.

P2-1 Grenspostkeuze bij een buitenlandse rit

De vraag naar de grenspost kan het beste direct na de herkomst- / bestemmingsvraag worden gesteld. De redacties zijn respectievelijk:

Indien u uit het buitenland kwam, via welke grenspost bent u Nederland dan binnengereden?

Indien u naar het buitenland ging, via welke grenspost bent u Nederland dan uitgereden?

Door de vele opties zijn het open vragen die afzonderlijk gecodeerd moeten worden. Dat is vrij veel werk omdat de benamingen of aanduidingen die men gebruikt niet eenduidig zijn. **De codeerlijst is weergegeven in de bijlagen van hoofdstuk 8**

Nederland kent ruim 100 grensposten die door het wegverkeer worden gebruikt. Onderzoeksgegevens van het grensverkeer zijn relatief schaars, wat een gemis is bij studies met betrekking tot internationaal verkeer, zoals die betreffende achterlandverbindingen. Om hieraan iets te doen, is de grenspostvraag geïntroduceerd. Er wordt gevraagd om op te geven welke grenspost men is gepasseerd bij een buitenlandse herkomst of bestemming.

P2-2 Grondgebruik herkomst/bestemming

Sommige modellen gaan uit van het grondgebruik voor de bepaling van ritproductiegegevens. Denk hierbij aan (zware)industrie, landbouw, kantoorlocaties, winkelgebieden e.d. Ook deze vragen worden aansluitend aan de herkomst- resp. bestemmingsvraag gesteld:

Wat bevindt zich op de plaats waar u vandaan kwam?

Wat bevindt zich op de plaats waar u heen ging?

eigen woning
andere woning
fabriekskantoor
kantoor
winkel
fabriek/werkplaats
school
camping/hotel
strand, bos e.d.
anders, namelijk:

P2-3 Parkeerwijze herkomst/bestemming

Deze vraag bedoelt een inzicht te geven in de aard van de gebruikte parkeergelegenheid. Hierdoor kan het effect van parkeermaatregelen in een bepaald gebied worden geraamd. Met deze vraag is verbonden: looptijd herkomst/ bestemming, waarbij met looptijd de tijd te voet wordt bedoeld tussen de parkeerplaats en de uiteindelijke herkomst of bestemming.

Ook deze vragen worden direct na de herkomst- resp. bestemmingsvraag gesteld.

Waar hebt u op dat adres uw auto geparkeerd?

eigen terrein of garage (van bedrijf of particulier)
op een openbare parkeergelegenheid (gratis)
op de openbare weg (gratis)
parkeerplaats voor vergunninghouders
bij een parkeermeter
in een parkeergarage (betaald)
op een openbaar parkeerterrein (betaald)
anders, namelijk:

P2-4 *Looptijd herkomst/bestemming*

Wat was de loopafstand in minuten van uw herkomst naar deze parkeerplaats?

minuten

De vraag volgt op de vraag naar de parkeerwijze bij het herkomstadres.

P2-5 *Vroeger/later vertrektijdstip i.v.m. files*

Heeft u de vertrektijd van deze rit aangepast in verband met files?

nee
ja, ik ben minuten later vertrokken
ja, ik ben minuten vroeger vertrokken

Door deze vraag wordt de wijze waarop de automobilist op files anticipeert en de invloed hiervan op de werking van een verkeersmodel in beeld gebracht.

P2-6 *Kostendragende partij*

Wie draagt de kosten van deze rit?

ikzelf
mijn werkgever
mijn werkgever voor ongeveer de helft
anders, namelijk: Heeft u de vertrektijd van deze rit aangepast in verband met files?

Inzicht in de partij die uiteindelijk de kosten van een autoverplaatsing draagt, is van belang voor het ramen het effect van prijsmaatregelen.

P2-7 Keuzereiziger openbaar vervoer

Had u deze rit ook met het openbaar vervoer kunnen maken?

ja
nee
weet ik niet

Door deze vraag wordt vastgesteld of men van mening is dat de opgegeven verplaatsing in beginsel met openbaar vervoer gemaakt had kunnen worden.

P2-8 Reden niet met openbaar vervoer

Waarom kon of wilde u deze reis niet met het openbaar vervoer maken? (meerdere antwoorden zijn mogelijk)

De reistijd van het openbaar vervoer is te lang
Het openbaar vervoer rijdt niet vaak genoeg
De afstand van het herkomstadres tot de dichtstbijzijnde halte is te groot
De afstand van het bestemmingsadres tot de dichtstbijzijnde halte is te groot
De overstapmogelijkheden zijn slecht
Openbaar vervoer is te duur
Openbaar vervoer is niet comfortabel
Ik moest op meerdere bestemmingen zijn
De auto was nodig voor vervoer van goederen
Als ik 's morgens vertrek is er nog geen openbaar vervoer
Als ik 's avonds terugkom is er geen openbaar vervoer meer
Anders, namelijk:

weet ik niet

Door de antwoorden op deze vraag kan een inzicht ontstaan in gewenste verbeteringen aan het openbaar vervoer en kan een specifieke behoefte worden gesignaleerd. Deze vraag kent vele mogelijke opties. Hiervoor wordt op dit moment geen uniforme opstelling voorgesteld. Afhankelijk van het onderzoeksdoel zullen de opties bepaald moeten worden.

P2-9 Keuzereiziger autopassagier

Indien u niet alleen in de auto zat, waren er dan passagiers bij die zelf de beschikking over een auto hadden, maar ervoor kozen deze te laten staan?

Nee
Ja, van mijn passagiers had(den) personen zelf als bestuurder met de auto kunnen gaan.

Doel van deze vraag is te bepalen of een of meerdere passagiers de beschikking hadden over een auto. Hierdoor kan een inzicht ontstaan in verschuivingen in het autogebruik.

P2-10 Ritfrequentie

Hoe vaak maakt u deze zelfde rit gemiddeld?

- minder dan 1 keer per week
- 1 keer per week
- 2 keer per week
- 3 keer per week
- 4 keer per week
- 5 keer per week
- meer dan 5 keer per week

Deze variabele maakt al vele jaren deel uit van de vraagstelling bij kentekenenquête-tes. Vooral bij Mobiliteitsmanagement is deze variabele van groot belang om het potentieel van het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen te bepalen. Denk hierbij aan 'van A naar Beter kaartjes' en het belonen van 'spitsmijden'. Het aantal malen per week dat een bepaalde verplaatsing wordt gemaakt, is dan onmisbaar.

P2-11 Geslacht en leeftijd inzittenden

Wat was de (eventueel geschatte) leeftijd en het geslacht van de inzittenden? Wilt u de bestuurder onder 1 noteren?

Inzittende	1	2	3	4	5	6
Geslacht	M / V	M / V	M / V	M / V	M / V	M / V
Leeftijd < 10 jr						
10 – 20 jr						
20 – 30 jr						
30 – 40 jr						
.....						

Persoonskenmerken van inzittenden van motorvoertuigen zijn een fundamenteel gegeven bij een doelgroepenbenadering. Omdat dit ook bij openbaar vervoeronder-zoeken standaardvariabelen zijn, ontstaat hierdoor een betere basis voor bijvoor-beeld modal-splitstudies.

P2-12 Gevolgde route (op kaartje)

Wilt u op de kaart de route tekenen die u bij de hiervoor opgegeven rit hebt ge-reden?

Toelichting:

Het kan zijn dat een deel van uw route niet op de kaart voorkomt. De lijn waar-mee u de route tekent gaat dan natuurlijk niet verder dan de rand van de kaart. Het is het handigst als u de lijn op de kaart tekent in dezelfde richting als u bent gereden. Gebruik een viltstift, kleurpotlood of ballpoint die niet zwart is.

Door het laten tekenen van de gevolgde route op een kaartje kan de werking van een bestaand model worden gecontroleerd. Ook kunnen aan de hand van de routes

effecten van verkeersmaatregelen worden geëvalueerd of geprognoseerd. Desgewenst kan gevraagd worden de route van dezelfde rit in de andere richting eveneens op een kaartje te tekenen.

Opmerking: Bij gebruik van een webbased enquête kan dit ondersteund worden met digitaal kaartmateriaal zoals 'google-maps'.

Om de gevolgde route te kunnen tekenen wordt op of bij het enquêteformulier een kaart opgenomen. Een niet al te ingewikkelde kaart in zwart of donkergrijs geeft goede resultaten, kleur is dus niet nodig.

Indien men dezelfde rit in tegenovergestelde richting wil laten tekenen, dan is het verstandig die vraag te laten voorafgaan door de vraag naar het tijdstip van dezelfde rit in de andere richting, zodat de vraag over de route wat duidelijker wordt.

Bovenstaande redactie moet uiteraard enigszins worden aangepast.

Opmerking: Bij gebruik webbased onderzoek is dit vooralsnog lastig te realiseren.

P2-13 Geschat jaarkilometrage (per klasse)

Wat was de (eventueel geschatte) leeftijd en het geslacht van de inzittenden?

Wilt u de bestuurder onder 1 noteren?

- 0 – 5000
- 5001- 10.000
- 10.001 - 20.000
- 20.001 - 30.000
- 30.001 - 50.000
- Meer dan 50.000

Door het uitvragen van het jaarkilometrage wordt een niet-specifiek voor het onderzoek gestelde informatiebehoefte ingevuld. Het CBS wordt door deze cijfers geholpen de juiste statistieken te maken voor wat betreft brandstofverbruik- en emissies. Na het wegvallen van het zgn. personenautopanel is de steekproef uit de nationale autopas niet voldoende gebleken en is aan RWS gevraagd in voorkomende gevallen – dus bij kentekengerelateerde onderzoeken – naar het jaarkilometrage te vragen.

3 Vragenlijst goederenvervoer

Primair doel bij het onderzoek van het goederenvervoer is het vaststellen van de aantallen voertuigen per doorsnede en rijrichting, de voertuigkenmerken en kenmerken van de vervoerde goederen. In enkele gevallen, voornamelijk bij “gewone voertuigkenmerken”, verdient het voorkeur andere bronnen te gebruiken. Bovendien zijn de gegevens m.b.t. de goederenstromen van groot belang bij de opstelling van transportmodellen en modal-splitstudies.

3.1.1 Kernvariabelen

De onderstaande kernvariabelen bij m.b.t. goederenvervoer komen ook bij personenvervoer voor. Voor deze kernvariabelen is de vraagstelling identiek aan die bij het personenvervoer. Deze zijn beschreven in [paragraaf 2.4.](#)

- G1-1 Locatie van de waarneming**
- G1-2 Tijdstip van waarneming**
- G1-3 Voertuigsoort**
- G1-4 Herkomst**
- G1-5 Bestemming.**

Opmerkingen:

- **Voertuigsoort:** Bij het enquêteren van goederenvervoer moeten niet alleen vrachtauto's maar ook bestelauto's worden geënuquêteerd, omdat deze voertuigen eveneens bestemd zijn voor het vervoeren van goederen. Op sommige wegvakken rijden meer bestelauto's dan vrachtauto's, waardoor het aandeel in de goederenstroom niet onbelangrijk is.
- Het tijdstip van dezelfde rit in andere richting is bij goederenvervoer over de weg geen onderwerp van onderzoek omdat de ladinggegevens, niet gespiegeld kunnen worden. Om die reden wordt goederenvervoer vrijwel altijd in beide rijrichtingen onderzocht.
- Alternatieve bron: Kentekenregister RDW eventueel aangevuld met CBS/NIWO-gegevens

De volgende kernvariabelen zijn specifiek voor [auto]-enquêtes goederenvervoer:

- G1-6 Postcode bedrijfsvestiging**
- G1-7 Type vervoer**
- G1-8 Laadvermogen**
- G1-9 Beladen volume**
- G1-10 Soorten vervoerde goederen**
- G1-11 Gewicht vervoerde goederen**
- G1-12 Soort vervoerder**

G1-6 Postcode bedrijfsvestiging

Wat is de postcode (alleen de cijfers) van uw bedrijfsvestiging?

G1-7 Type vervoer

Hieronder wordt verstaan de wijze waarop goederen worden vervoerd: in een container, tank of als losse lading. Tevens wordt door de vraagstelling nagegaan of geen sprake is van personenvervoer dat ten onrechte werd aangezien voor goederenvervoer.

Welk type vervoer was dit?

container
 natte bulk
 droge bulk
 luchtvracht
 agrarisch vervoer
 geconditioneerd vervoer
 stukgoed
 (winkel)distributie
 geen vervoer van goederen
 anders, namelijk

Alternatieve bron: Kentekenregister RDW eventueel aangevuld met CBS/NIWO-gegevens

G1-8 Laadvermogen

Het laadvermogen is een variabele die in combinatie met beladen volume en het soort en gewicht van de vervoerde goederen inzicht geven van de mate van benutting van de voertuigen. Daarnaast zijn deze variabelen van belang voor een goede validatie.

Wat is het laadvermogen van dit voertuig?

KG óf ton

Dit is een open vraag. Om iets meer houvast te hebben bij minder goed leesbare tekst, die bij de data-entry onjuist in het bestand terechtkomt, is het raadzaam hieraan toe te voegen:

dit is in:

1 ton

2 kg

Opmerking: Dit gegeven kan ook uit het kentekenbestand van de RDW worden gehaald. Nadeel van het gebruik van dit getal in de RDW registratie is dat er geen rekening wordt gehouden met opleggers en aanhangers. Het gaat dan om het laadvermogen van het trekkend voertuig. Voor overige vrachtauto's kan dit gegeven gebruikt worden als een validatie-vraag.

Alternatieve bron: Kentekenregister RDW eventueel aangevuld met CBS/NIWO-gegevens.

G1-9 Beladen volume

.Het beladen volume is een variabele die in combinatie met laadvermogen en het soort en gewicht van de vervoerde goederen inzicht geven van de mate van benutting van de voertuigen. Daarnaast zijn deze variabelen van belang voor een goede validatie.

Tot hoever was de wagen beladen (volume) toen die, op het moment van waarneming, in de aangegeven richting reed?

vol
3/4 vol
1/2 vol
1/4 vol
leeg

Bij goederenvervoer is het van belang dat in de vraagstelling meerdere malen wordt aangegeven dat het gaat om de ladingsituatie op het moment dat het voertuig werd waargenomen. De reden hiervan is dat men in het goederenvervoer gewend is onder één rit zowel de heen- als terugreis te verstaan, met als doel het vervoeren van goederen. Vraagt men 'Tot hoever was de wagen beladen?' dan zal de respondent altijd een lading opgeven, ook al passeerde het voertuig de enquêtepost leeg. Bij enquêtes m.b.t. goederenvervoer moet, om dezelfde reden, worden vermeden vragen te stellen over 'deze rit'.

Opmerking: Als deze vraag aan de chauffeur wordt gesteld bij een weg/uitdeel-enquête is goede beantwoording mogelijk. Indien de vraag wordt gesteld in een kentekenenquête zal de beantwoording lastiger zijn. De chauffeur weet na enkele dagen (de productie en verzending vergt al snel 3 – 4 werkdagen) al niet meer wat en waar hij heeft vervoerd/geladen. In die gevallen zou de vraag aan een bedrijfs-administratie moeten worden gesteld.

G1-10 en G1-11 Soorten vervoerde goederen

Welke soort(en) goed(eren) werden toen vervoerd en wat was het gewicht per soort?

Indien deze vraag niet onmiddellijk op de volumevraag volgt, dan is de toevoeging 'toen in de aangegeven richting werd gereden' onontbeerlijk. Doet men dat niet, dan leidt dit onvermijdelijk tot vele tonnen mineraalwater met de bronnen in Spa als bestemming.

Het is gebruikelijk dat twee goederensoorten met het bijbehorende gewicht kunnen worden opgegeven. In het verleden zijn wel meer mogelijkheden aangeboden, maar meer dan twee goederensoorten geeft men vrijwel niet op omdat niet gevraagd wordt naar een omschrijving van de goederen zelf.

De toevoeging dit is in ton/kg voorkomt onduidelijkheid. Laat men dit achterwege, dan zal iemand die 200 kg kussens vervoert '200 kg' invullen of '0,2 ton'. Anderen vinden het vanzelfsprekend dat het gewicht in hele tonnen moet worden uitgedrukt, waardoor wel lading, maar geen gewicht kan voorkomen.

Opmerking: Als deze vraag aan de chauffeur wordt gesteld bij een weg/uitdeel-enquête is goede beantwoording mogelijk. Indien de vraag wordt gesteld in een kentekenenquête zal de beantwoording lastiger zijn. De chauffeur weet na enkele dagen (de productie en verzending vergt al snel 3 – 4 werkdagen) al niet meer wat en waar hij heeft vervoerd/geladen. In die gevallen zou de vraag aan een bedrijfs-administratie moeten worden gesteld.

G1-12 Soort vervoerder

Werd het voertuig gebruikt voor:

beroepsvervoer
eigen vervoer (met vergunning)
geen van beide

Er wordt onderscheid gemaakt tussen beroepsvervoerders en eigen vervoerders. Onder beroepsvervoer wordt het vervoeren van goederen krachtens een overeenkomst met derden verstaan. Eigen vervoer is het vervoer van goederen ten behoeve van het eigen bedrijf. Voor beide soorten vervoer is een vergunning nodig, dit in tegenstelling tot vervoer van goederen met een bestelauto (op enkele uitzonderingen na).

Alternatieve bron: CBS/NIWO-gegevens.

Opmerkingen:

- De soort vervoerder blijkt uit de inschrijvingsgegevens zoals die bij het CBS-bedrijvenregister/NIWO zijn vastgelegd.
- Vrachtauto's zijn altijd of beroeps- of eigen vervoer, bestelauto's niet.

3.1.2 Keuzevariabelen

De volgende keuzevariabelen zijn identiek aan die bij het personenvervoer:

- G2-1 Grenspostkeuze bij een buitenlandse rit**
- G2-2 Grondgebruik herkomst/bestemming**
- G2-3 Vroeger / later vertrektijdstip i.v.m. files**
- G2-4 Gevolgde route (op kaartje)**
- G2-5 Geschat jaarkilometrage (in klasse)**

Uitsluitend voor goederenvervoer zijn de keuzevariabelen:

- G2-5 Vorige vervoerswijze**
- G2-6 Volgende vervoerswijze.**

G2-5 Vorige vervoerswijze

Indien deze goederen zijn GELADEN bij een distributiecentrum of opslag-/overslag-voorziening, met welke transportwijze zijn deze goederen daar dan aangevoerd (bedoeld wordt niet intern transport met b.v. een heftruck e.d.)?

vrachtwagen of bestelauto
zeeschip
vliegtuig
trein
binnenschip
pijpleiding
anders, n.l.:
deze vraag is niet van toepassing.

In beginsel zijn alle (in het kader van dit onderzoek bedoelde) transportwijzen in de opties opgenomen. Bij 'anders, n.l.' worden soms vormen van intern bedrijfstransport genoemd, waardoor de eigenlijke vraag onbeantwoord blijft. Daarom wordt er in de vraag op gewezen dat dit niet bedoeld wordt.

Deze variabelen hebben tot doel te bepalen of de vervoerde goederen op de herkomst of bestemming van de opgegeven verplaatsing werden bewerkt of gebruikt of dat sprake is van overladen. Bovendien wordt, in het geval van overladen, de transportwijze vastgesteld die vooraf ging aan en/of volgde op de opgegeven verplaatsing.

G2-6 Volgende vervoerswijze.

Indien deze goederen zijn GELOST bij een distributiecentrum of opslag-/overslag-voorziening, met welke transportwijze zijn deze goederen daar dan afgevoerd (geen intern transport)?

vrachtwagen of bestelauto
zeeschip
vliegtuig
trein
binnenschip
pijpleiding
anders, n.l.:
deze vraag is niet van toepassing.

De vragen m.b.t. de vorige en volgende vervoerswijze volgen bij voorkeur op de vraag naar de vervoerde goederen, opdat duidelijk is wat met 'deze goederen' wordt bedoeld. Indien dit bij de indeling van het enquêteformulier minder gelukkig uitkomt, verdient het de voorkeur om 'deze goederen' te vervangen door 'de vervoerde goederen'.

4 Vraagstelling specifieke variabelen

Voor de vraagstelling bij enquêtes geldt dat iedere respondent de vraag moet kunnen begrijpen. De vragen moeten daarom eenvoudig zijn en in gewone huis-tuin-en-keuken-taal worden gesteld. Wie vertrouwd is met het verkeerskundig jargon vergeet soms dat een vraag als: 'wat was het herkomstmotief van uw verplaatsing?' echt geen normaal Nederlands is. Ook in een woordenboek vind je meestal geen uitleg over woorden zoals 'personenverplaatsing' of 'verplaatsingsmotief'. Met het oog op de efficiency bij het uitwerken van verkeersenquêtes worden weinig open vragen gesteld (bijvoorbeeld: wat vindt u van?) Een vraag wordt daarom meestal gevolgd door gesloten antwoordcategorieën of een getal (hoeveel personen zaten er in het voertuig?)

Aan de antwoordcategorieën van een vraag moeten drie eisen worden gesteld:

- de categorieën mogen elkaar niet overlappen in betekenis, waardoor meer dan één optie goed is, terwijl er maar één mag worden gekozen (geen redundantie);
- er moet voldoende detail in de opties worden aangebracht teneinde alle mogelijke toepassingsmogelijkheden af te dekken;
- de omschrijvingen moeten kort en duidelijk zijn, zodat men gemakkelijk de juiste kan vinden (korte omschrijvingen bevorderen bovendien de overzichtelijkheid)

Korte teksten staan soms op gespannen voet met een strikt juiste verwoording. De belangrijkste toets ligt bij de respondent: deze moet goed kunnen begrijpen wat er van hem of haar wordt verwacht. Voor de teksten van de kern- en keuzevragen bevat dit hoofdstuk aanbevelingen, zo nodig voorzien van een korte toelichting.

Tips voor het stellen van vragen:

1. Maak korte zinnen

Niet: We zijn aan het einde van de vragenlijst. U kunt hier nog uw laatste opmerkingen kwijt, als u (on)tevreden bent over één of meer onderwerpen uit de vragenlijst of nog andere wensen/opmerkingen heeft.

Maar: Heeft u nog vragen of opmerkingen over deze vragenlijst?

2. Stel niet meerdere vragen in een vraag

Niet: In welke mate en op welke manier zijn gedragingen van vrachtautochauffeurs volgens u van invloed op de verkeersveiligheid en doorstroming?

Maar: 1. Welke gedragingen van vrachtautochauffeurs zijn volgens u van invloed op de verkeersveiligheid?

2. Welke gedragingen van vrachtautochauffeurs zijn volgens u van invloed op de doorstroming?

3. Varieer niet in de puntsschaal

Dus niet bij de ene vraag een 5 puntsschaal en bij de volgende vraag weer een 4 puntsschaal. Vermijd 10 puntsschalen, vraag dan liever naar een rapportcijfer als dit nodig is voor het onderzoek. Bij Rijkswaterstaat werken we zo veel mogelijk met een 5 puntsschaal.

4. Maak schalen met uitgeschreven waarden

Niet: Bent u tevreden over de afhandeling van uw klacht?
Zeer tevreden O O O O Ontevreden

Maar: Bent u tevreden over de afhandeling van uw klacht?

- zeer tevreden
- tevreden
- niet tevreden/niet ontevreden
- ontevreden
- zeer ontevreden
- weet niet/geen mening

5. Maak actieve zinnen

Niet: De volgende maatregelen zullen worden genomen.

Maar: Rijkswaterstaat neemt de volgende maatregelen.

6. Laat overbodige (werk)woorden weg

Niet: Op welke wijze zou u het liefst geïnformeerd willen worden over de werkzaamheden aan de A15?

Maar: Op welke wijze wilt u geïnformeerd worden over de werkzaamheden aan de A15?

7. Gebruik een directe aanspreekvorm

Niet: Nu volgen enkele vragen over ...

Maar: Nu stellen wij u enkele vragen over ...

8. Gebruik geen figuurlijke taal of uitdrukkingen

Niet: Wat is uw houding ten opzichte van ... ?

Welke uitspraak is voor u van toepassing?

Maar: Wat vindt u van ... ?

Welke uitspraak past bij u?

9. Stel neutrale vragen (geen suggestieve vragen)

Niet: Wat vindt u van de lange files op de A2?

Maar: Wat vindt u van de files op de A2?

5 Steekproef

De steekproef bij enquêtes bepaald de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten maar heeft tevens invloed op de kosten van het onderzoek. Essentie van een goede steekproef is: na ophoging moet het opgehoogde bestand een getrouwe weergave geven van het waargenomen verkeer. Dat vereist dat de steekproef aselekt is en dat wordt uitgegaan van een voldoende steekproefgrootte

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe tot een aselechte steekproef kan worden gekomen en wordt een richtlijn gegeven voor de grootte van de steekproef.

5.1 Aselechte Steekproef

De karakteristieken van het verkeer op wegen met meer dan één rijstrook per richting kunnen per rijstrook sterk verschillen, zowel in herkomst en/of bestemming als in verplaatsingsmotief. Dit verschil ontstaat onder meer door verschillen in rijgedrag van verschillende categorieën weggebruikers. Zo zijn er bijvoorbeeld relatief meer zakelijke en woon-werkverplaatsingen op links gelegen rijstroken. Daarom dient het waargenomen verkeer per rijstrook afzonderlijk te worden beschouwd teneinde een aselechte steekproef te kunnen trekken.

Bij de voorbereiding van een onderzoek dient tevoren helder te zijn of men geïnteresseerd is in de karakteristieken van het totale verkeer dat de te onderzoeken doorsnede passeert, of per afzonderlijke rijstrook. In het eerste geval bestaat de onderzoekspopulatie uit het totale verkeer op de bewuste doorsnede, in het tweede geval vormt het verkeer op iedere rijstrook een afzonderlijke onderzoekspopulatie. Bij meerstrooks rijbanen bepaalt de keuze tussen deze beide mogelijkheden de wijze waarop de gewenste bruto steekproef (zie hierna) wordt bepaald en de kosten die moeten worden gemaakt voor het verkrijgen van de bij de kentekens behorende adressen, de mailing en de verwerking van de respons op de enquête.

Teneinde bij meerdere stroken per doorsnede een aselechte steekproef voor de gehele doorsnede te krijgen, dient iedere strook naar rato van de onderzoekspopulatie in de steekproef te zijn vertegenwoordigd. Dit betekent dat, ook al is men niet geïnteresseerd in de karakteristieken van het verkeer per rijstrook, iedere strook afzonderlijk geteld moet worden om de bruto steekproef per rijstrook en per uur als volgt te kunnen berekenen:

$$b_x = \frac{N_x}{N_{\text{totaal}}} * b_{\text{totaal}}$$

Hierin zijn:

Btotaal: de bruto steekproef op basis van de intensiteit op de totale doorsnede
 Bx de gewenste bruto steekproef voor strook x
 Nx de intensiteit op strook x
 Ntotaal de intensiteit op de totale doorsnede.

Het spreekt vanzelf dat de kentekenwaarneming eveneens altijd per rijstrook en onderzochte voertuigcategorie dient te geschieden, ongeacht de wijze waarop men na de waarneming de bruto steekproef bepaalt. Bij de verwerking van de respons wordt afzonderlijk per rijstrook en voertuigcategorie opgehoogd. Dit is het geval

voor zowel het trekken van de steekproef als voor de ophoging wordt een te onderzoeken wegdoorsnede verdeeld in meerdere waarnemingsposten.

5.2 Bruto en Netto Steekproef

De **bruto steekproefomvang** is het aantal kentekens waarvan bij de RDW de namen en adressen worden opgevraagd met het doel aan deze personen of instellingen een enquêteformulier te zenden (bij kenteken-enquêtes), het aantal uitgereikte formulieren (bij uitdeel-enquêtes) of het aantal afgenomen interviews (bij wegen-enquêtes). Analoot hieraan is de bruto steekproef de fractie van het passerende verkeer waaraan formulieren zijn verzonden of uitgedeeld of waarvan interviews zijn afgenomen.

Onder de **netto steekproef** wordt verstaan: de fractie van het passerende verkeer waarvan in het te vervaardigen onderzoeksbestand bruikbare verplaatsingsgegevens voorkomen. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op wat, in dit verband, onder bruikbaar moet worden verstaan. Het is gebruikelijk de bruto en netto steekproef uit te drukken in procenten.

Het verschil in bruto en netto steekproef ontstaat bij alle onderzoeken in de eerste plaats door non-respons. Bij kenteken-enquêtes spelen ook een rol: onjuist geregistreerde kentekens, uitsluiten van lease- en huurauto's, kentekens van voertuigen in een bedrijfsvoorraad (bestaan wel, maar er wordt door de RDW geen adres geleverd) en vervallen kentekens.

5.3 Richtlijnen steekproefgrootte

Voor de berekening van de bruto steekproef uit de gewenste netto steekproef is, aan de hand van praktijkgegevens, voor personenverkeer (PV), resp. bedrijfsvoertuigen (BV), uitgegaan van de volgende kengetallen bij kenteken-enquêtes op autosnelwegen met visuele kentekenregistratie:

	PV	BV
Verlies door registratiefouten en leaseauto's	27 %	15 %
Netto bruikbare respons	40 %	35 %

Hieruit volgt dat van het personenvervoer 29,2 % en van de bedrijfsvoertuigen 29,7 % van de waargenomen kentekens een bruikbare enquête oplevert. Het verschil is zo klein dat de waarde voor het personenvervoer ook is gebruikt voor de bedrijfsvoertuigen. Dit heeft het voordeel dat niet met verschillende streefcijfers voor beide categorieën voertuigen gewerkt hoeft te worden.

Teneinde aan te sluiten bij de tot nu toe gebruikte kentallen voor het trekken van de steekproef, wordt uitgegaan van een betrouwbaarheidsinterval van 90 % en een nauwkeurigheid van 5 %.

Anders gezegd: in niet meer dan 10 % van de gevallen zal de uitkomst meer dan 5 % afwijken van de werkelijkheid. Bij gebruik van de normale verdeling als benadering van de binomiale verdeling kan het aantal benodigde netto waarnemingen dan worden berekend met de formule:

$$N = \frac{0,96 * N}{K^2 * (N - 1) + 0,96}$$

Hierin zijn:

n: benodigde grootte van de netto steekproef (absolute waarde)

N: de grootte van de onderzochte subpopulatie

K: gewenste nauwkeurigheid (hier: 5 %)

De benodigde bruto steekproef bedraagt $1/0,292 * n$.

De op deze basis berekende netto en bruto steekproef per rijstrook is weergegeven in de hieronder staande tabel.

Voorbeeld: indien in een bepaald uur op een rijstrook 1000 personenauto's rijden dan is de gewenste netto steekproef 8,8 % en bedraagt de hiervoor benodigde bruto steekproef 30 %. Indien er op die strook in datzelfde uur 400 vracht- en bestelauto's rijden, dan geldt hiervoor een netto, resp. bruto steekproef van 19,5 en 67%.

Opgemerkt wordt dat de behaalde netto steekproef kan worden gezien als kwaliteitstoets. Dit geldt niet voor de bruto steekproef. Zoals hiervoor is opgemerkt, is de bruto steekproef bepaald aan de hand van ervaringen bij visuele kentekenwaarneming op autosnelwegen.

Bij gebruik van camera's komen slechts een gering aantal waarneemfouten voor, daarentegen is er wel sprake van uitval bij 'slecht leesbare kentekens'. Denk hierbij bijvoorbeeld aan vuile nummerborden, een schroefje in het nummerbord etc. Met cameraregistratie is een herkenningspercentage van 95% onder normale omstandigheden goed haalbaar.

De functie van het onderzochte wegvak in het verkeerssysteem beïnvloedt het aandeel van leaseauto's in de verkeersstroom. Onderzoek van verkeer op wegen met een belangrijke regionale of bovenregionale verbindingfunctie laat een hoger percentage leaseauto's zien dan wegen van lagere orde. Ook dit heeft invloed op de relatie tussen bruto en netto steekproef. De manier waarop hiermee (eventueel) rekening wordt gehouden zal per geval moeten worden beoordeeld. Een algemene richtlijn hiervoor wordt daarom niet gegeven.

Bij wegenquêtes is de netto steekproef uiteraard gelijk aan het aantal geslaagde interviews. Bij een uitdeel-enquete kunnen de brutowaarden voor personen- en goederenvervoer met resp. 27 en 15 % worden verlaagd, omdat hierbij fouten bij het waarnemen van de kentekens en de invloed van het aandeel van leaseauto's geen rol spelen.

Gewenste netto steekproef en raming nodige bruto steekproef

intensiteit in mvt/uur	netto steekproef		bruto steekproef	
	mvt	in %	mvt	in %
100	50	50,0	80	80,0
200	66	33,0	160	80,0
300	73	24,3	240	80,0
400	78	19,5	267	66,8
500	81	16,2	277	55,5
600	83	13,8	284	47,4
700	85	12,1	291	41,6
800	86	10,8	295	36,8
900	87	9,7	298	33,1
1000	88	8,8	301	30,1
1100	89	8,1	305	27,7
1200	89	7,4	305	25,4
1300	90	6,9	308	23,7
1400	90	6,4	308	22,0
1500	91	6,1	312	20,8
1600	91	5,7	312	19,5
1700	91	5,4	312	18,3
1800	92	5,1	315	17,5
1900	92	4,8	315	16,6
2000	92	4,6	315	15,8
2100	92	4,4	315	15,0
2200	93	4,2	318	14,5
2300	93	4,0	318	13,8
2400	93	3,9	318	13,3
2500	93	3,7	318	12,7
2600	93	3,6	318	12,2

Bij intensiteiten van minder dan omstreeks 250 mvt/uur kunnen de aangegeven netto steekproeven niet worden gehaald, omdat de maximaal haalbare bruto steekproef (hiervoor is 80 % aangenomen) niet voldoende is.

Opgemerkt wordt dat bovenstaande waarden convergeren naar een maximum van omstreeks 95 netto en 320 bruto waarnemingen per rijstrook per uur bij een maximale verkeersbelasting. Bij de aangegeven betrouwbaarheid zijn hogere aantallen dus niet aan de orde.

6 Veldwerk

In dit hoofdstuk wordt geschetst hoe het veldwerk verloopt en wat men daarbij kan tegenkomen. Maar meer dan een leidraad kan het niet zijn. De opsomming die bij de taakafbakening wordt gegeven kan weliswaar als checklist worden gebruikt, maar daarmee is niet gezegd dat er verder niets te doen valt. Ieder onderzoek heeft zijn eigen situatie-specifieke problemen die opgelost moeten worden.

6.1 Papier of Digitaal

Verkeersonderzoeken worden van oudsher uitgevoerd met een papieren vragenlijst. Vaak is dit een goede oplossing omdat kentekenhouders alleen via een brief op hun postadres gevraagd kunnen worden om deel te nemen aan het onderzoek. Het toevoegen van een papierenvragenlijst (meestal 2 kantjes van een A4) is dan erg eenvoudig. Een alternatief voor een papierenvragenlijst is een enquête via internet. Er wordt dan een link en een persoonlijke inlogcode in de uitnodigingsbrief opgenomen die de respondent kan gebruiken om de internetvragenlijst in te vullen. Als je kiest voor een digitale vragenlijst let er dan op dat deze ook in te vullen is met tablets en smartphones.

Voordelen

Papier	Internet
Eenvoudig voor respondent (geen apparatuur nodig)	Snellere verwerking; de data zijn eerder beschikbaar
Werkt als 'reminder'	Goedkoper (data entry is niet nodig, geen drukkosten, retourenveloppen en antwoordnummer)
Iedereen kan deelnemen	'routing' van vragen mogelijk waardoor respondenten alleen relevante vragen krijgen.
	Respons is beter te volgen
	Meer toelichting mogelijk, bijv. door het toevoegen van tekst of videomateriaal.

Nadelen

Papier	Internet
Data-entry noodzakelijk	Door verschil in gebruik/toegang tot internet kunnen demografische en/of geografische verschillen ontstaan
Meer portokosten (oa door antwoordnummer)	Respondenten nemen niet de moeite om de internetapplicatie op te starten. De uitnodiging kan alleen op papier worden verstuurd, de URL moet dan handmatig worden overgenomen in een web-browser.
Hogere drukkosten	Kans op storingen (web-applicatie niet beschikbaar)
Respondenten moeten naar de brievenbus om het formulier terug te sturen	

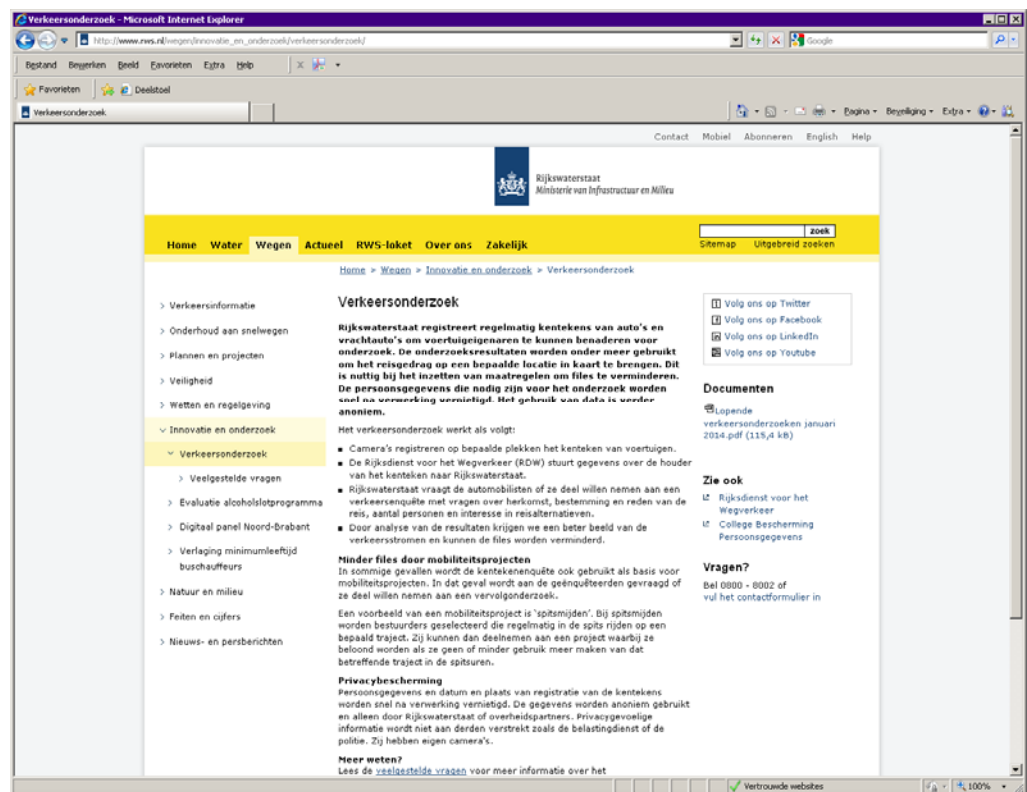
Uiteraard gelden voor beide vormen dezelfde criteria ten aanzien van zorgvuldigheid van aanschrijven, toelichtingen, anonimiteit etc.

Zorgvuldigheid is specifiek vereist ten aanzien van:

- Aanschrijven respondent
Dit moet via een 'gewone' brief waarin dan wordt verwezen naar een website waar de enquête klaar staat.
- Anonimiteit
De digitale methode moet nog duidelijker maken dat de antwoorden van de respondent anoniem zijn en blijven. Een unieke inlognaam/code is aan te bevelen.
- Toelichtingen
In de toelichting – feitelijk dezelfde tekst als in de 'papieren' aanbiedingsbrief/persbericht/vragenlijst moet duidelijk worden aangegeven wat de bedoeling van het onderzoek is en waarom voor deze wijze van benaderen is gekozen.
- Verwerking
Bij de verwerking moeten responsgegevens worden ontdaan van elke identificatie anders dan tijd/plaats/rijrichting e.d. Er worden dus nimmer IP-adressen gelogd en opgeslagen bij de antwoorden. Op geen enkele andere wijze mag in de onderzoeksdatabase individuele informatie van de respondent (zoals zijn adres of kenteken) worden opgeslagen.

Het is wel toegestaan om respondenten te vragen om hun privégegevens ter beschikking te stellen voor vervolgonderzoek zoals een telefonisch interview, een extra onderzoek of deelname aan een mobiliteitsprogramma of focusgroep. Respondenten dienen dan zelf hun privé gegevens die nodig zijn (bijv. e-mailadres) in te vullen en daarmee expliciet toestemming geven voor gebruik van deze informatie voor het vooraf aangekondigd doel.

Ook geldt dat net als bij een papieren enquête altijd wordt verwezen naar de website van Rijkswaterstaat met uitleg (o.a. FAQ-lijst) over verkeersonderzoek / spitsmijdenprojecten op basis van kentekenregistratie. www.rws.nl/verkeersonderzoek.



Afb. 1 De RWS pagina met informatie over verkeersonderzoek

6.2 Voorbereidingstijd

De voorbereiding van een verkeersonderzoek heeft niet alleen invloed op de kwaliteit van de onderzoeksresultaten, maar ook op de veiligheid van de eventuele waarnemers en het verkeer. Daarom is het belangrijk om voldoende tijd hiervoor uit te trekken. Het spreekt vanzelf dat op alle betrokkenen de plicht rust de risico's, die aan ieder onderzoek zijn verbonden, zoveel mogelijk te beperken.

De tijd die nodig is voor de voorbereiding van het onderzoek hangt voor een deel af van het noodzakelijke overleg met derden. Denk bijvoorbeeld aan het verkrijgen van de benodigde toestemmingen (zie ook 6.9). Daarnaast bepaalt de omvang van het onderzoek (het aantal waarnemingsposten met materiaal en eventueel het totaal aantal waarnemers) vanzelfsprekend in belangrijke mate de tijd die nodig is voor het opbouwen van een doordachte en goed functionerende onderzoeksorganisatie.

Voor het houden van een kenteken- of uitdeelenquête van beperkte omvang (bijvoorbeeld 5 waarnemingsposten) moet een voorbereidingstijd van 5 weken als een minimum worden beschouwd. Bij een grootschaliger onderzoek moet worden gedacht aan een voorbereidingstijd van omstreeks 8 à 9 weken. De voorbereidingstijd voor wegenquêtes hangt sterk af van de wegbeheerder en de aard van de onderzoeks-locatie. Op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom met lage snelheden kan een onderzoek vaak binnen enkele weken worden georganiseerd, terwijl men voor een auto(snel)weg buiten de bebouwde kom zeker op 5 weken moet rekenen.

6.3 Taakafbakening

Rijkswaterstaat besteedt de uitvoering van verkeersonderzoek uit aan gerenomeerde onderzoeksbureaus die ruime ervaring hebben op dit werkterrein. Het bureau dat gecontracteerd is voor het project, is verantwoordelijk voor de organisatie van het onderzoek. Daarbij is het van belang dat in een vroeg stadium duidelijk is welke voorbereidende werkzaamheden door Rijkswaterstaat uitgevoerd worden en welk werk door het onderzoeksbureau wordt uitgevoerd. Denk hierbij ook aan een goede planning/tijdschema. Uiteraard is het aan de betrokken partijen hoe men de taken onderling verdeelt. De volgende taakverdeling (niet alle vermelde activiteiten zijn bij ieder onderzoek nodig) is vrij gebruikelijk:

Opdrachtgever (RWS):

- Bepalen op welke wegvakken en in welke richting het verkeer moet worden geëncquêteerd.
- Vaststellen van de intensiteiten op de te onderzoeken wegvakken en bepalen van de gewenste netto steekproef.
- Zo nodig assisteren van de consultant bij het verkrijgen van de benodigde ontheffingen en toestemmingen.
- Regelen algemene pagina over verkeersonderzoek (incl. projectenlijst).
- Beschikbaar stellen van benodigde huisstijlelementen voor briefpapier, enveloppe's en huisstijlsjablonen voor webpagina's in geval van een webbased onderzoek
- Opstellen van een persbericht; een persbericht vóór het onderzoek moet worden beschouwd als bescherming van de privacy en is verplicht, een persbericht ná het onderzoek is uitsluitend voorlichting en is vrijwillig
- Regelen van de reactietelefoon Landelijke Infolijn Rijkswaterstaat 0800-8002

Onderzoeksbureau:

- Opstellen van een checklist voor de belangrijke handelingen door de opdrachtgever, de consultant en eventuele derden; regelmatig controleren of een en ander op tijd wordt uitgevoerd
- In overleg met de opdrachtgever en landelijk coördinator voor verkeersonderzoek / RDW vaststellen van de enquêtedata, daarmee rekening houdend met vakanties, feestdagen en evenementen
- regelen van drukwerk (briefpapier en enveloppen)
- Regelen van een antwoordnummer voor ontvangst van teruggezonden enquêteformulieren
- Voor ieder te onderzoeken wegvak de locatie(s) van de waarneemposten en het benodigde materiaal bepalen
- Bij uitdeel- en wegenquêtes: vervaardigen van situatieschets van de in te stellen enquêtepost
- Opstellen – in samenspraak met opdrachtgever -van enquêteformulier(en) en aanbiedingsbrief/brieven dan wel teksten op webpagina's
- Bepalen van aantallen enquêteformulieren, aanbiedingsbrieven, retourenveloppen enz. en het (doen) vervaardigen van het noodzakelijke drukwerk (in huisstijl van opdrachtgever) c.q. opstellen webpagina's (in RWS huisstijl)
- Via de landelijk coördinator voor verkeersonderzoek (onder overlegging van enquêteformulier, aanbiedingsbrief, persbericht, verzoeken om machtiging voor gebruik van het kentekenregister (zie procedure)
- Beschikbaar stellen "achtervang" voor beantwoorden detail – technische – vragen tbv. contactpersoon bij de opdrachtgever.
- In overleg met de opdrachtgever besluiten hoe met leaseauto's wordt omgegaan (zie 6.12)

- Informeren van de gemeente op wiens grondgebied een onderzoek plaatsvindt
- Informeren van politieregiokorps en KLPD
- Informeren van openbaar vervoerbedrijven indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze hinder van het onderzoek zullen ondervinden
- Informeren van de wegbeheerder(s) en eventueel overleg indien voor het onderzoek toestemming van de wegbeheerder nodig is
- Overleg met mailbedrijf
- Plannen ter goedkeuring indienen bij landelijk coördinator verkeersonderzoeken.
- Operationele afspraken inzake afleveren van de kentekens bij de RDW
- Opstellen van de schriftelijke instructie(s) voor de medewerkers die bij het onderzoek zijn betrokken
- Geven van mondelinge instructies aan eventuele extra waarnemers één of enkele dagen voorafgaand aan het onderzoek
- Gereedmaken van materiaal dat nodig is op de dag van het onderzoek
- Plaatsen technische hulpmiddelen (camera's, computers)
- Verdelen van de enquêteposten over mobiele controleurs
- Regelen van de onderlinge communicatie en coördinatie op de onderzoeksdag
- Risicoanalyse maken en hierop blijven anticiperen.
- Inzet van het 'werf mij niet register' zie

6.4 Enquêtedag

Doorgaans wordt voor de dag van een verkeersenquête een dinsdag gekozen omdat wordt aangenomen dat deze dag een gemiddelde weekdag het best representeert. Bij kenteken-enquêtes wordt ernaar gestreefd de enquêteformulieren uiterlijk op zaterdag van dezelfde week bij de respondenten te bezorgen, opdat deze in het weekend worden ingevuld.

Voor goederenvervoer worden zowel dinsdag als donderdag als goede onderzoeksdagen beschouwd. De vragenlijsten worden, bij kenteken-enquêtes, vrijwel altijd aan een bedrijf verstuurd en administratief verwerkt. Het streven het enquêteformulier op de zaterdag na de waarneming bij de respondenten te bezorgen, geldt daardoor voor het goederenvervoer niet.

Bij andersoortige enquêtes of beoogde benadering van kentekenhouders kan afgeveken worden van de "standaard" waarneemdag. Zo kan – bijv. in het kader van mobiliteitsmanagement - ook gedurende langere tijd worden waargenomen om bijv. "veelgebruikers" van een route te selecteren.

6.5 Gebruik camera's en software

In vrijwel alle Rijkswaterstaat-opdrachten wordt bij kenteken-enquêtes voor het registreren van de kentekens gebruik gemaakt van camera's. De voordelen hiervan zijn onder meer:

- Door een camera te combineren met een infrarood schijnwerper, is waarnemen van kentekens bij duisternis en slechte weersomstandigheden zeer goed mogelijk.
- Doordat geen personen op de onderzoekslocatie aanwezig zijn gedurende het onderzoek, is de kans op bezwaren van het KLPD / politieregiokorps aanzienlijk kleiner dan bij de inzet van personen voor het fysiek visueel waarnemen en registreren van de kentekens.

- Vrijwel alle kentekens van alle passerende voertuigen worden waargenomen (95% wordt automatisch herkend) de software haalt (tegenwoordig) hoge betrouwbaarheden.
- Bij een storing gedurende het onderzoek is het relatief eenvoudig de gehele waarneming of een gedeelte ervan over te doen.
- Afhankelijk van de gevolgde werkwijze kunnen daarbij de kentekens tot 24 uur eerder bij de RDW worden aangeboden dan bij een visuele waarneming het geval is. Hierdoor ontvangen de respondenten van de enquêtes de mailing eerder. Dit komt de kwaliteit van de respons ten goede omdat respondenten zich de waarneemdag beter herinneren.

6.6 Apparatuur en opstelling camera's

Een opname-eenheid bestaat uit een camera en doorgaans een infrarood schijnwerper. Door gebruik van een infrarood schijnwerper speelt de lichtsituatie geen rol van betekenis, wat uiteraard een groot voordeel is t.o.v. een visuele kentekenwaarneming. Bij gebruik van infrarood licht worden de beste resultaten bereikt bij duisternis. Voor de weggebruikers is het infrarood niet of nauwelijks waarneembaar.

Voor het plaatsen van camera's voor projecten van Rijkswaterstaat is geen WBR-vergunning (Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken) nodig, maar moet wel toestemming gevraagd worden bij het wegendistrict.

6.6.1 Verkeersportalen / viaducten

Om de kans op herkenning van een kenteken zo groot mogelijk te maken, wordt ernaar gestreefd een camera recht boven een rijstrook op te stellen. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van verkeersportalen of viaducten.

Voor het gebruik van een portaal dienen een of meerdere rijstroken te worden afgesloten. Dit is duurder (er moet een hoogwerker worden gebruikt) en vergt meer organisatie dan gebruik van een viaduct. Tijdelijke afsluiting van rijstroken betekent dat de wegbeheerder erop zal toezien dat de verkeersveiligheid niet in gevaar komt tijdens de montage- en demontage van de camera's. Tijdens de werkzaamheden zal een hiervoor verantwoordelijke functionaris aanwezig zijn. Ook bestaan voor een tijdelijke afsluiting van rijstroken goede veiligheidsprocedures. Hierdoor is de verkeersveiligheid tijdens de werkzaamheden goed gewaarborgd. Bij montage van de apparatuur aan een viaduct terwijl het verkeer eronder rijdt ligt de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid meestal direct bij de personen die bij de montagewerkzaamheden betrokken zijn.

Aan de montage van camera's aan leuningconstructies en verkeersportalen zijn enkele voorwaarden verbonden:

- de werkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd dat geen voorwerpen kunnen losraken en naar beneden vallen
- De methode van bevestigen dient dusdanig te zijn dat er geen schade wordt aangebracht aan Rijkswaterstaat eigendommen. Er dient tevens rekening te worden gehouden met het feit dat roestende apparatuur ook lakschade aanbrengt !! (te denken valt hier aan RVS-bandmateriaal met een rubber bescherm laag)
- Kabels dienen deugdelijk en dusdanig te zijn bevestigd dat ze niet los kunnen komen en geen schade aanbrengen aan Rijkswaterstaat eigendommen.

- gebruik van bouten, schroeven en andere losse verbindingsmiddelen voor montage aan de leuning van het viaduct is verboden.
- het samenstellen van onderdelen van de opstelling dient tevoren plaats te vinden op een zodanige locatie dat er geen gevaar voor het verkeer kan ontstaan
- indien wordt gewerkt vanaf een voet- of fietspad, moet de aanwezigheid van de apparatuur op het viaduct duidelijk worden gemarkeerd.
- Er mag nooit interferentie optreden met systemen van RWS of derden.
- Camera's mogen geen belemmering zijn m.b.t. zicht op verkeersborden, aanduidingsborden, ed.
- Er mag geen gebruik worden gemaakt van voedingsvoorzieningen van Rijkswaterstaat. (tenzij aantoonbaar anders overeengekomen met en conform de eisen van de wegbeheerder)
- Indien systemen worden toegepast die netspanning in de portalen vereisen, dient de aarding van de portalen aangepast te worden! (normaal is een portaal geaard op 2,5 Ohm, dit moet verlaagd worden tot 1,0 Ohm en d.m.v. meetrapport(en) aangetoond worden bij de wegbeheerder).
- Er mag in geen geval gebruik worden gemaakt van de in portalen aanwezige kabelgoten.
- Kabels dienen voorzien te zijn van kabellabels met opschrift conform eisen Rijkswaterstaat.
- Op de geplaatste apparatuur dient een telefoonnummer te worden aangebracht, zodat het voor de wegbeheerder mogelijk is om de eigenaar van het aangebrachte te kunnen benaderen.

Er kunnen aanvullende bepalingen van toepassing zijn die worden opgesteld door het wegendistrict van RWS waar de camera geplaatst moet worden.

6.6.2 *Lichtmasten*

In sommige gevallen wordt gebruik gemaakt van een gunstig gesitueerde lichtmast. Dit is niet bij alle districten toegestaan. Hiervoor worden de volgende redenen aangevoerd:

- De constructie van de lichtmast is gecertificeerd, dit certificaat berust op de lichtmast zonder daarop aangebracht constructies anders dan wat nodig is om het geheel als lichtmast te completeren.
- Het betrekken van elektra uit de lichtmast kan diverse verstoringen opleveren.

Daarom is deze methode af te raden tenzij anders overeengekomen met het Wegendistrict.

6.6.3 *Stand Alone Units*

Tegenwoordig wordt vaak de voorkeur gegeven aan een 'stand alone unit' van de cameraleverancier die langs de weg wordt geplaatst. Voordeel van deze laatste oplossing is dat er geen rijstrook afzettingen nodig zijn bij het plaatsen en de camera's makkelijker te bereiken zijn bij eventuele problemen. Ook zijn deze 'stand alone' units voorzien van een eigen stroomvoorziening (aggregaat en/of zonnecollectoren). Voor het plaatsen van deze units gelden de volgende regels:

- Er dient rekening te worden gehouden met de bermveiligheid en obstakelvrije zone.

- Er mag geen gebruik worden gemaakt van voedingsvoorzieningen van Rijkswaterstaat. (tenzij aantoonbaar anders overeengekomen met en conform de eisen van de wegbeheerder)
- Op de geplaatste apparatuur dient een telefoonnummer te worden aangebracht, zodat het voor de wegbeheerder mogelijk is om de eigenaar van het aangebrachte te kunnen benaderen.
- Kabels dienen voorzien te zijn van kabellabels met opschrift conform eisen Rijkswaterstaat.



Stand alone units (foto: Frank Wagemans, Connection Systems Venhuizen)

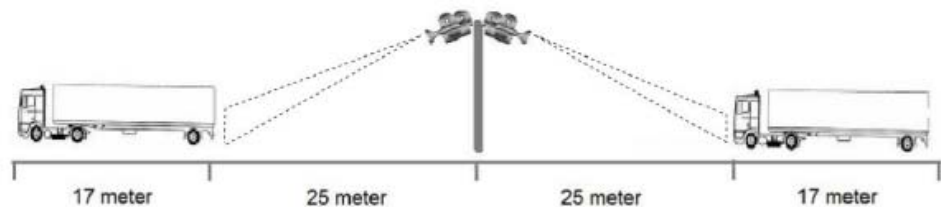
Te allen tijde: wees voorbereid op vandalisme en/of diefstal.

6.6.4 Voor- én achterkant registreren van goederenvervoer

Voor verkeersonderzoek onder vrachtauto's is het nodig om het kenteken van de voorkant van de vrachtauto te registreren. De achterkant is veelal het kenteken van de oplegger/aanhanger en daardoor niet bruikbaar.

Indien inzicht verkregen moet worden in de combinatie van aanhanger/trekker, moet de voor- én de achterkant worden waargenomen. Dit type onderzoek is optioneel en niet nodig voor elk verkeersonderzoek onder vrachtverkeer. Voor de registratie worden dan twee ANPR-kentekencamera's geïnstalleerd. Technisch is deze registratie op dezelfde wijze uit te voeren en te verwerken als de registratie aan de voorzijde. Aangezien er een datum/tijd/locatie-label aan de kentekenwaarneming hangt, zijn de beelden van de achter- en voorzijde aan elkaar te koppelen. Uitgangspunt hierbij is dat van elk kenteken dat aan de voorzijde is waargenomen

ook een kenteken aan de achterkant moet zijn waargenomen binnen bepaalde tijdsgrenzen. De afstand tussen voor- en achterkantwaarneming bedraagt ongeveer 60-80 m.



Schematisch overzicht kentekenregistraties voorkant-achterkant

6.6.5 Aankondigingborden bij gebruik van camera's

Camera's die boven of langs de weg geplaatst worden, trekken vaak veel (media) aandacht. Daarom wordt regelmatig de vraag gesteld of kentekenherkenningscamera's voor verkeersonderzoek aangekondigd moeten worden met een bord. Een mogelijkheid is het plaatsen van tekstkar of een geel bord met een tekst zoals "Camera's ivm verkeersonderzoek". Hierbij dient een duidelijke afweging gemaakt te worden tussen de veelheid aan borden op de weg en de extra afleiding die deze borden opleveren tov het aantal vragen die het plaatsen van camera's oproept.

Veelal wordt door de verkeerskundigen negatief geadviseerd (zie onderstaand citaat). Als er ideeën zijn om een dergelijke aankondiging te plaatsen, neem dan altijd contact op met de verkeerskundigen van het betreffende organisatieonderdeel.

"Het is ons er aan gelegen de doorstroming en veiligheid te waarborgen. In dat opzicht zien wij geen oplossing in het plaatsen van extra bebording om de verkeersonderzoeken aan te kondigen.

Dit om de volgende redenen:

- *extra afleiding van de weggebruiker (slechts een paar procent van de weggebruiker onderneemt actie in de vorm van vragen stelen)*
- *het voorkomen van ongewenste c.q. onvoorspelbaar gedrag (bv. uitwijken naar andere routes)*
- *het is erg druk met wegwerkzaamheden en diverse verkeersfaseringen sieren de ruit van Rotterdam (A15 MAVA, A4 DS en vele meer). Hiervoor is naast de permanente bebording, en overige bebording (nieuw wegdek, langere remweg) ook veel tijdelijke bebording geplaatst. De aandacht van de weggebruiker dient uit te gaan naar de verkeerssituatie op dat moment. Getracht wordt alleen het hoogstnoodzakelijke aan bebording te plaatsen, om te veel afleiding te voorkomen. Weggebruikers hebben nl. beperkte tijd om de informatie op/langs en boven de rijbaan in zich op te nemen.*

Een regulier persbericht en Q&A bij de landelijke informatielijn 0800-8002 is voldoende."

6.7 Werkwijze verwerken cameraregistratie

Bij het bepalen van de kentekens kunnen, bij het gebruik van camera's, twee werkwijzen worden onderscheiden:

Bij de ene methode worden de beelden ter plaatse vastgelegd, maar worden de kentekens op een later moment en op een andere locatie aan de beelden ontleend (videobanden/harddisks). Een tweede methode is die waarbij een aan de camera gekoppelde computer onmiddellijk na het passeren van een voertuig het opgenomen beeld analyseert en het "gelezen" kenteken met enkele administratieve informatie (o.a. datum, tijd, postnummer) wegschrijft naar een bestand op de harde schijf.

In beide gevallen is het beeldmateriaal - voor zolang het daadwerkelijk bestaat - een persoonsgegeven dat valt onder de Wet Bescherming Persoonsgegevens en dient het als zodanig te worden behandeld.

Het gebruik van een systeem dat de foto's direct gebruikt, verdient de voorkeur omdat het beeld (de foto) na analyse meteen wordt verwijderd.

Systemen die beeldmateriaal later analyseren werken op basis van een gelijk principe doch daar wordt de harddisk/videoband noodzakelijkerwijs – omdat de verwerking vaak elders plaatsvindt - veiliggesteld. In dat geval zal opdrachtgever erop dienen toe te zien dat opdrachtnemer het beeldmateriaal na "lezing" binnen de gestelde termijnen vernietigt.

Een PROTOCOL-vernietiging procesmateriaal is - voor bovenstaande situaties - opgenomen in dit handboek.

Bij beide methoden wordt gebruik gemaakt van programmatuur die uit de beeldopname kentekens afleidt. De werkwijze waarbij de kentekens onmiddellijk na de waarneming (foto-systeem) worden geregistreerd als bestand op een harde schijf heeft het voordeel van zeer snelle beschikbaarheid van de kentekens. Bij een middelgroot onderzoek zijn de bestanden met daarin de kentekens en de bijbehorende waarnemingsadministratie kort na beëindiging van de waarnemingsperiode beschikbaar. De maximale tijdswinst t.o.v. een visuele waarneming ontstaat indien men direct daarna tevens de steekproef uit het ruwe kentekenbestand kan trekken.

Legt men de beelden vast om deze op een later moment te analyseren, dan gaat de tijdswinst t.o.v. een visuele waarneming vrijwel geheel verloren. Voordeel is echter dat men het proces waarbij uit de beelden de kentekens worden afgeleid kan volgen en onderbreken en eventuele fouten kan herstellen. Bij ongunstige licht- of weersomstandigheden (tegenlicht, regen) of een vuile of beschadigde kentekenplaat laat een computerprogramma het sneller afweten dan een menselijke waarnemer. Een met de computer meewerkende en corrigerende waarnemer kan in zo'n geval het verschil uitmaken tussen een geslaagde en mislukte waarneming. Ook latere analyse van bijvoorbeeld het weggedrag (waarbij de kentekens feitelijk niet ter zake doen) is beter mogelijk met opgeslagen beeldmateriaal.

Opmerking: met name ten behoeve van specifieke onderzoeken – zoals vragen naar aandeel buitenlandse voertuigen of bepaalde voertuigsoorten – kan gebruik van opgeslagen beeldmateriaal noodzakelijk zijn. De landelijk coördinator voor verkeersonderzoek dient over dergelijk gebruik van materiaal in bezit bij opdrachtnemer of opdrachtgever te worden geïnformeerd.

6.8 Cameraregistratie voor analyse verkeersstromen

Voor sommige projecten wordt volstaan met een kentekenregistratie op een aantal strategisch gekozen punten om op deze manier de verkeersstromen te kunnen analyseren. Er worden dan géén persoonsgegevens opgevraagd via de RDW en dus ook geen vragenlijst verstuurd naar de kentekenhouders van de passerende voertuigen. Dit type registratie valt wel onder de Wet Bescherming Persoonsgegevens omdat het kenteken ook een persoonsgegeven is. Bij dit type onderzoek is het daarom ook van belang om een melding te maken aan de landelijk coördinator voor verkeersonderzoek zodat het project gemeld wordt in de projectenlijst op internet. Het sturen van een persbericht is bij dit type onderzoek optioneel omdat geen personen worden aangeschreven. Zorg er wel voor dat de kentekens zo snel mogelijk gecodeerd worden zodat deze niet meer zijn te herleiden naar de oorspronkelijke kentekens. Gebruik het 'gecodeerde' bestand voor de analyses.

6.9 Kader Cameragebruik Hoofdwegennet

Op 16 oktober 2013 is door WVL een nieuw kader voor camagebruik opgesteld. De belangrijkste zaken uit dit kader zijn overgenomen in dit document. Dit kader is van toepassing op alle verkeersonderzoeken op basis van kentekenregistratie met camera's (ANPR).

6.10 Toestemming en vergunningen

Voor het plaatsen van camera's voor projecten van Rijkswaterstaat is geen WBR-vergunning (Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken) nodig, maar moet wel toestemming gevraagd worden bij het wegendistrict. (zie par. 6.6 voor regels rondom het plaatsen van camera's)

Voor provinciale en gemeentelijke wegen is de noodzaak van ontheffingen afhankelijk van de methode van onderzoek en de feitelijke locatie(s). De provincie en gemeente(n), dienen tijdig op de hoogte gesteld te worden over de voor hun relevante aspecten. De gemeente(n) dienen in ieder geval (ook indien geen toestemming vereist is) geïnformeerd te worden omdat elke onderzoekslocatie op gemeentegrond gelegen is.

Voor het handmatig registreren langs de weg van kentekens van passerende voertuigen is formeel geen toestemming van een wegbeheerder nodig. Is het echter voor het onderzoek noodzakelijk dat de waarnemers en/of eventuele gebruikte voertuigen / opstellingen zich bevinden op plaatsen waar dit niet is toegestaan, dan dient de wegbeheerder hiervoor een ontheffing te verlenen van de desbetreffende verboden.

Voor het staande houden van het verkeer (bij een uitdeel- of wegenquête) op wegen die in het beheer zijn van het Rijk is toestemming van de Minister van Infrastructuur en Milieu nodig. Hiertoe dient een verzoek aan de HID van het RWS organisatieonderdeel dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van verkeersonderzoek te worden gericht. De toestemming is nodig onder verwijzing naar artikel 147/148 van de Wegenverkeerswet 1994. De inrichting van een uitdeel- of enquêtepost moet conform het handboek "Werk in Uitvoering niet-autosnelwegen" gebeuren.

Indien een waarneempost op een rijksweg wordt gesitueerd, dan is voor de waarnemers en hun voertuigen "De ontheffing Wegenverkeersreglement en vrijstelling Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990" noodzakelijk. Deze ontheffin-

gen/vrijstellingen worden door de Districten van Rijkswaterstaat verstrekt. Het verlenen van dergelijke ontheffingen vergt ± 1 week. Voorafgaand dient de betrokken contactpersoon op de hoogte gesteld te worden.

De districten willen uiterlijk ± 1 week voorafgaand aan het onderzoek de naam, woonplaats, werkgever van de waarnemer(s) en de betrokken kentekens weten. Veelal zijn op dat moment deze gegevens nog niet bekend. Met het afgeven van blanco ontheffingen/vrijstellingen is men terughoudend.

Voor het inrichten van een enquêtepost moet door de wegbeheerder een verkeersbesluit worden genomen. Hierin dient opgenomen te worden: locatie, datum, tijdstip, ontheffingen in de zin van de RVV 1990/WVR zoals tijdelijk gebruik vluchstrook om een auto neer te zetten of monteren camera's. De officiële procedure vergt enkele maanden, omdat het verkeersbesluit ter visie moet worden gelegd. Dit wordt echter in het kader van verkeersonderzoek zelden gedaan. De Provincie neemt ± 2 à 3 weken vóór de onderzoeksdag de verkeersbesluiten. Hiervoor hebben zij zelf een standaardprocedure ontwikkeld.

6.11 Procedure voor aanvragen kentekengegevens bij de RDW

Rijkswaterstaat heeft met de RDW afspraken gemaakt voor het opvragen van kentekengegevens. Concreet houdt dit in dat de RDW geen informatie levert zonder tussenkomst van de landelijk coördinator voor verkeersonderzoek op basis van kentekenregistratie. Hierdoor weet de RDW dat ze de gegevens verstrekken voor een toepassing die ook wettelijk is toegestaan. De landelijk coördinator controleert hierop en overlegt bij twijfel met de landelijk privacy-coördinator van RWS.

Voor het aanvragen van kentekengegevens bij de RDW geeft de landelijk coördinator verkeersonderzoek akkoord aan de RDW. Voor dit akkoord controleert hij op het rechtmatig gebruik van de gegevens. Hiervoor moeten de volgende stukken worden aangeleverd:

- Het persbericht waarmee weggebruikers vooraf worden geïnformeerd over de kentekenregistratie
- De uitnodigingsbrief die naar de kentekenhouders wordt gestuurd
- De vragenlijst die naar de kentekenhouder wordt verstuurd

Het is verstandig om de landelijk coördinator vroegtijdig in het project te betrekken zodat deze niet voor verrassingen komt te staan. Dit leidt kan namelijk leiden tot onnodige vertraging.

Na controle van de bovengenoemde stukken zal de landelijk coördinator akkoord geven aan de RDW voor de gegevensverwerking. De praktische afspraken met de RDW kunnen rechtstreeks door de opdrachtnemer worden ingevuld.

6.11.1 Aanvraag en kosten

Het tarief van de RDW is € 100,= per aangeleverd aanvraagbestand (prijspeil 2013). Voorwaarde is enkel dat het aanvraagbestand een excel of csv bestand moet zijn dat als volgt is ingedeeld:.

	A	B	C	D
1	kenteken	datum	tijd	aanvrager info
2	20gsb5	20111209	1615	A12

- 1^e Regel gebruiken voor kolomkoppen (kenteken, datum, tijd en aanvrager info).
- Datum en tijd hoeven niet verplicht worden ingevuld, maar het heeft de voorkeur dit wel te doen. Indien leeg dan neemt RDW systeemdatum als peildatum.
- In kenteken datum en tijd mogen beslist geen verbindingstreepjes en/of andere (lees)tekens worden gebruikt.
- Kolom D "aanvrager info" kan optioneel met een eigen referentienummer o.i.d. worden ingevuld.

Het bestand dat de RDW zal terugleveren is indien digitaal verstuurd versleuteld met een separaat geleverd wachtwoord. Ook is het mogelijk om een CD per aangekende post te ontvangen. De methode van levering kan per geval met de RDW besproken worden.

De RDW zal een bestand terugleveren met de volgende records:

KENTEKEN:	20GSB5
P-DATUM	20111209
P-TYD	1615
P-PLUS	A12
MERK-BESCHR	PEUGEOT
TYPE-BESCHR-VTG	206; 1.4 3DRS
REG-DAT-AANSPR	20081030
REG-TYD-AANSPR	1345
VOOR-LET-NAT-P	K
VOOR-VOEG-NAT-P	
G-N-NAT-P	Jansen
GEB-DAT-NAT-P	19500604
STRAAT-NAAM-ADR	Dorpsstraat
HUIS-NR-ADR	5
HUIS-TV-ADR	
POSTC-N-ADR	1020
POSTC-A-ADR	XP
WOONPL-NAAM-ADR	Amsterdam
Houder kenteken	N=Natuurlijkpersoon R=Rechtspersoon I=Importeursvoorraad B=Bedrijfsvoorraad

Indien een bestand uit de RDW kentekenregistratie nodig is wat meer gegevens bevat dan de standaard bevraging, zal hiervoor een apart offerte traject plaatsvinden. De RDW geeft aan dat het dan verstandig is om zoveel mogelijk verder te borden op bestaande aanvragen omdat dan het minste programmeerwerk nodig is. Kanttekening hierbij is dat bij veel kenmerken van de RDW-registratie enige kennis van de manier waarop dit gegeven gevuld wordt nodig is. Anders kunnen er bij de interpretatie verkeerde conclusies getrokken worden.

6.12 Filteren RDW-bestand

Het bestand dat de RDW teruglevert waarbij de kentekens zijn verreikt met de NAW-gegevens van de voertuigeigenaren, is niet direct bruikbaar voor de mailing. Er dienen eerst een aantal filters plaats te vinden zodat zoveel mogelijk kentekenhouders op de juiste manier worden benaderd. Als er veel voertuigen op één adres geregistreerd staan, vraagt dit om een andere aanpak.

6.12.1 *Filteren leaseauto's*

Auto's van Leasemaatschappijen zijn niet rechtstreeks uit het RDW bestand te filteren. De RTL-code in de registratie van de RDW is van onvoldoende kwaliteit om betrouwbare resultaten op te leveren. Daarom moet het filteren op leasemaatschappijen via een omweg. Veel leasemaatschappijen zijn lid zijn van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA). Door een overzicht van leden van de VNA te gebruiken, is het voor een groot deel van deze auto's redelijk goed mogelijk te bepalen of het gaat om een leaseauto of niet. Aanvullend op de ledenlijst van de VNA kan in het bestand worden gezocht naar firmanamen die erop duiden dat het om een leasemaatschappij gaat. Deze methode is natuurlijk niet 100% betrouwbaar omdat aan de naamgeving niet altijd is vast te stellen of het om een leasemaatschappij gaat. Daarnaast hebben leasemaatschappijen individuele afspraken met hun grote klanten en staan deze voertuigen wel op naam van deze klant, maar verzorgt de leasemaatschappij het voertuigbeheer.

6.12.2 *Bedrijfspersonenauto*

De BEDRIJFSPERSONENAUTO is gedefinieerd als een personenauto die bij de Rijksdienst Wegverkeer niet op naam staat van een particulier persoon. Deze definitie omvat zowel de personenauto's die op naam staan van leasemaatschappijen, als van gewone bedrijven. Ook personenauto's op naam van persoonlijke bv's vallen onder de noemer bedrijfspersonenauto. Alle personenauto's die op naam staan van een bedrijf (gewoon bedrijf, leasemaatschappij, eenmansbedrijf, zzp-er), overheid (Rijk, provincie, gemeente, politie enz.), stichting, woningcorporatie enz., met juridische bedrijfsvorm B.V., N.V. GMBH, V.O.F., maatschap, trust, zzp-er, stichting of andere juridische vorm, fiscaal-juridisch niet zijnde een particulier, met aantallen werknemers tussen de 1 en 10 miljoen, worden betiteld als bedrijfspersonenauto. De 'bedrijfspersonenauto' is een uitbreiding van de definitie ten opzichte van de oude definitie van alleen leaserijders (geregistreerd bij een leasemaatschappij). Simpel gezegd is een 'bedrijfspersonenauto' een personenauto die hoofdzakelijk wordt gebruikt ten behoeve van een bedrijf en de bedrijfsvoering.

Het verdient aanbeveling om het via de RDW verkregen bestand te filteren op adressen met een groot aantal personenauto's. Veelal gaat het hierbij om bedrijven met een groot wagenpark. Indien er meer dan 3 brieven naar hetzelfde adres gestuurd worden, kunnen deze beter gebundeld worden met een aparte brief met uitleg en het verzoek om de brieven door te sturen naar de bestuurders van de betreffende voertuigen. Dit zal de bereidheid om mee te werken en daarmee de respons ten goede komen.

6.12.3 *Huurauto's*

Enquêteren van de bestuurders van huurauto's moet bij kenteken-enquêtes als een praktische onmogelijkheid worden beschouwd omdat de bereidheid van autoverhuurbedrijven de enquêtes door te sturen nihil is. De adressen van deze bedrijven worden zoveel mogelijk uit het RDW-bestand gefilterd door gebruik van trefwoorden als 'car rental' en 'autoverhuur'. +

6.12.4 Goederenvervoer

Ook grote beroeps- en eigen vervoerders ontvangen bij een kentekenenquête onder goederenvervoer tientallen enquêteformulieren. Vaak worden deze oningevuld teruggestuurd met de opmerking dat men bereid is tot het beantwoorden van de vragen tegen een vergoeding. Hierdoor wordt de enquête minder representatief naar mate de steekproef hoger is. Om deelname van dit soort bedrijven te maximaliseren zijn een aantal mogelijkheden:

- Bundel de uitnodigingsbrieven en voeg een extra brief toe met uitleg over het onderzoek. Bundelen van de brieven gebeurt als er meer dan 3 brieven naar hetzelfde adres gaan.
- Neem contact op met de vervoerdersorganisaties en probeer en betrek hun in het onderzoek. Door de uitnodigingsbrief samen met de vervoerdersorganisatie(s) op te stellen kan de bereidheid om deel te nemen verder toenemen.
- Stuur na 2 a 3 weken een herinneringsbrief. Geef in deze brief ook aan dat we liever een beperkt aantal ingevulde enquêtes terug ontvangen dan een algehele afwijzing omdat het er te veel zijn.

Een voorbeeld van de 'bundelbrief' en de 'herinneringsbrief' is opgenomen in de bijlage.

Voor onderzoeken naar vrachtverkeer is aan te bevelen een anders opgezette vragenlijst met afzonderlijke modules te gebruiken. Onderscheiden worden dan één deel over de rit, één deel over de lading etc en één deel meningen. Elk afzonderlijk in te vullen door resp. chauffeur, belader/planner en directie. Dit is vooral relevant voor adressen van bedrijven die meerdere malen (bijvoorbeeld meer dan 5 maal) in het door de RDW afgeleverde bestand voorkomen.

Terugdringen administratieve lasten

In lijn met het kabinetsvoornemen de administratieve lasten voor het bedrijfsleven terug te dringen bestaat inmiddels de optie enkele reeds bij de overheid beschikbare gegevens "in te printen" in het vragenformulier. Tests met het op die manier controleerbaar maken van het kentekenrecord (dat wordt immers altijd opgevraagd) hebben tot zeer bevredigende reacties geleid. Tevens wordt nog onderzocht of en op welke wijze een koppeling kan worden gerealiseerd met de enquête-informatie tbv. de Wet Goederenvervoer over de Weg (de eerder genoemde NIWO/CBS-enquête)

De besluiten hoe men met lease-, verhuur- en vervoerbedrijven om wil gaan, dienen in de voorbereidingsfase te worden genomen.

6.13 Benaderen Leaserijders

Leaseauto's staan veelal geregistreerd op naam van de leasemaatschappij. Daardoor kan deze groep bestuurders niet rechtstreeks benaderd worden door gebruik te maken van de kentekeninformatie van de RDW. Dit heeft twee gevolgen:

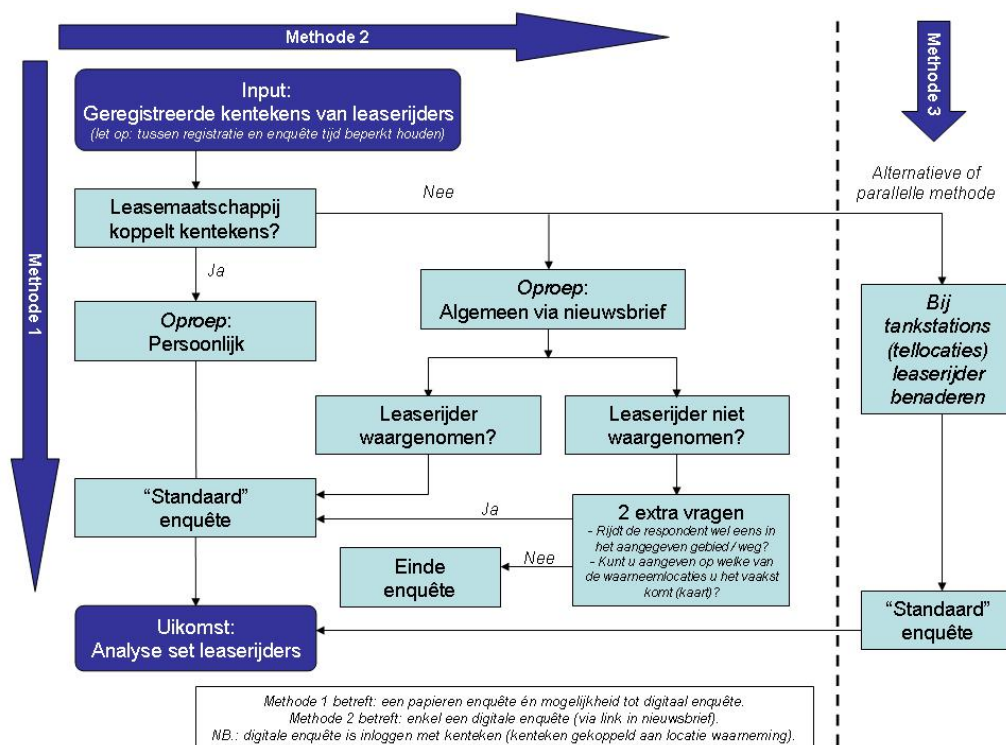
- Als deze adressen niet gefilterd worden uit het bestand dat de RDW aanlevert, worden grote aantallen brieven naar leasemaatschappijen gestuurd. Lease maatschappijen doen hier doorgaans niets mee. Dit is dus verspilling van portokosten en drukwerk en levert ook nog irritatie bij leasemaatschappijen op omdat zij onnodig grote hoeveelheden post krijgen.
- Leaserijders kunnen niet deelnemen aan het onderzoek omdat ze geen uitnodigingsbrief krijgen.

Leaserijders vormen op een gemiddelde werkdag een groot aandeel van het wegverkeer. Naar schatting ca. 20 tot 30 % van het totaal aantal personenauto's in de spits. Zowel voor de bouw en kalibratie van verkeersmodellen als mobiliteitsmanagement is het daarom van belang ook deze groep mee te nemen.

De bereidheid van leasemaatschappijen om deel te nemen aan verkeersonderzoeken is niet erg groot. Verkeersonderzoeken leveren in de regel namelijk weinig directe meerwaarde op voor de leasemaatschappij of voor hun klanten (bedrijven en leaserijders). Leasemaatschappijen hebben in het verleden duidelijk aan gegeven dat ze in principe alleen bereid zijn om deel te nemen als er directe winst te halen is voor hun of voor hun klanten. Spitsmijden projecten zijn hier een goed voorbeeld van. In een spitsmijdenproject wordt de leaserijder (hun klant) de mogelijkheid geboden om geld te verdienen door de spits te mijden. Dit heeft een positieve uitstraling op de leasemaatschappij (zij geven hun klanten de kans om deel te nemen) en de leaserijder heeft een direct financieel belang.

Er zijn 3 methoden waarop leaserijders betrokken kunnen worden in het onderzoek:

1. Door de persoonlijke uitnodiging. Deze methode is in het verleden gebruikt. Deze methode is vooral bruikbaar bij spitsmijdenprojecten. Voor verkeersonderzoeken zal de bereidheid tot deelname via deze methode erg klein (nihil?) zijn.
2. Door een algemene uitnodiging. Als leasemaatschappijen niet mee willen werken, is er een terugvaloptie (methode 2) die minder belastend is voor leasemaatschappijen.
3. Het benaderen van leaserijders bij tankstations



Methode 1 Persoonlijke uitnodiging (voorkeur van RWS)

- De opdrachtnemer (via RWS) filtert een bestand met leaserijders uit registratie (op basis van NAW gegevens leasemaatschappijen).
- De opdrachtnemer levert dit bestand incl. een persoonlijke inlogcode aan leasemaatschappijen.
- Leasemaatschappijen koppelen geselecteerde kentekens aan hun klantenbestand.
- Leasemaatschappijen sturen een uitnodigingsbrief (incl. inlogcode) naar leaserijders.
- Leaserijders kunnen de (digitale) enquête invullen door in te loggen met hun persoonlijke code.

Voor methode 1 zijn in 2010 afspraken gemaakt met de VNA over het procesverloop. Deze afspraken zijn uitgewerkt in een afzonderlijk document met de titel 'Leaseprotocol'.

Methode 2 Algemene uitnodiging aan alle leaserijders

- Leasemaatschappijen worden gevraagd om een mailing (via de nieuwsbrief) te sturen naar al hun leaserijders (opdrachtnemer, via RWS, levert tekst en link naar digitale vragenlijst aan). Dit is eenvoudiger voor de leasemaatschappij dan methode 1 omdat ze vaak gebruik kunnen maken van een nieuwsbrief die toch al verstuurd wordt, maar betekent wel dat onnodig veel leaserijders worden opgeroepen om de enquête in te vullen.
- Leaserijders kunnen met hun kenteken inloggen op een site waar ze de enquête invullen.
- Er dient een 'tweede enquête' gemaakt te worden voor (enkel) leaserijders die deel willen nemen aan het onderzoek, maar niet in het bestand (geregistreerd door camera's) voorkomen.
Enquête 1: Kenteken wel waargenomen. Inloggen met kenteken en leaserijder komt bij 'standaard' vragenlijst net als voor overige personenauto's.
Enquête 2: Kenteken niet waargenomen. Inloggen met kenteken en leaserijder krijgt eerst een aantal extra vragen waarbij de eerste vragen gaan over 'rijden op de onderzoekslocatie' en 'welke locatie dan het meest gepasseerd wordt'. Indien de leaserijder nooit op een van de locaties komt kan de enquête beëindigd worden. Als de bestuurder de locatie wel kent, is dezelfde vragenlijst als de 'standaardvragenlijst' van toepassing.
- De opdrachtnemer stelt een beloning ter beschikking als trigger. Dit is nodig omdat het een algemene aanschrijving is en niet op persoonlijke titel. Zonder beloning zullen er weinig leaserijders de moeite nemen om de enquête in te vullen. De beloning kan zijn een verloting van bijvoorbeeld VVV-bonnen of dinercheques. Bijvoorbeeld een verloting met een totale waarde van maximaal € 1000,- door 20 dinercheques van €50 te verloten. Deelnemers die in aanmerking willen komen voor de verloting dienen dit aan het einde van de enquête aan te geven door het invullen van hun e-mailadres. Anders kunnen zij niet benaderd worden.

Voor beide methoden geldt:

1. Een vooraankondiging in de digitale nieuwsbrief van VNA/leasemaatschappijen is gewenst zodat leaserijders weten dat het onderzoek er aankomt.
2. Opstellen alle benodigde correspondentie (brief/uitnodigingsmail) verzorgt opdrachtnemer (via RWS).
3. De initiële contacten met de VNA worden door RWS gelegd. Verdere afstemming met de leasemaatschappijen is een taak voor de opdrachtnemer.

4. Leaserijders worden apart geanalyseerd. Als totale groep kan iets gezegd worden en als verschil tussen wel/niet geregistreerd. Bovendien kan een vergelijking worden gemaakt met 'normale' personenauto's. Afhankelijk van respons groep 'wel geregistreerd' kan worden besloten om de groep 'niet geregistreerd' eventueel buiten de analyse te houden (af te laten vallen). Deze rapportage mag niet worden gespecificeerd naar leasemaatschappij ivm concurrentiegevoelige gegevens.

Wat levert dit op voor leasemaatschappijen?

- Aan leasemaatschappijen wordt de mogelijkheid geboden om een beperkt aantal vragen (maximaal 5) mee te laten liften in het onderzoek. Op deze manier kan ook de leasemaatschappij wat meer statistische informatie krijgen over het gedrag van de leaserijders.
- Ook zal RWS inzicht geven in de resultaten. Speciaal voor de leasemaatschappijen zal specifiek gerapporteerd worden op het verschil in bevindingen m.b.t. het reisgedrag van leaserijders en andere automobilisten.
- Naast deze directe voordelen is er natuurlijk ook een maatschappelijk belang. De informatie die dit onderzoek oplevert, wordt gebruikt voor het verbeteren van de doorstroming op snelwegen en levert daarmee een bijdrage aan het bereikbaar houden van Nederland

Alternatieve of parallelle methode (methode 3)

Een alternatieve of parallelle en laatste methode kan nog zijn om leaserijders bij tankstations te benaderen met een uitdeelenquête. De tellocaties in het onderzoek moeten dan wel zo gekozen worden dat deze nabij tankstations liggen. Deze methode kan ook als alternatieve of parallelle methode gezien worden. Bij tankstations wordt aan automobilisten gevraagd of het voertuig waarin ze rijden een leaseauto is. Als dit het geval is en ze willen meewerken aan het onderzoek wordt een vragenlijst uitgedeeld. Aandachtspunt bij deze methode is dat afstemming en toestemming bij tankstations moet plaatsvinden voor dit onderzoek. Bij deze methode moet een goede afweging gemaakt worden tussen de kosten en de opbrengsten. Er zullen maar een gering aantal leaserijders op dat betreffende tankstation stoppen en slechts een deel daarvan is bereid om mee te werken aan het onderzoek. Het aantal bruikbare ingevulde vragenlijsten die dit oplevert is daardoor relatief klein.

6.14

Aanbiedingsbrief

De stijl en vormgeving van de aanbiedingsbrief (bij een uitdeel- en kentekenenquête) zijn zaken die de opdrachtgever, in overleg met de consultant, bepaalt. Inhoudelijk dient de brief in ieder geval de volgende elementen te bevatten:

- Door welke instantie(s) het onderzoek wordt uitgevoerd.
- Het doel van het onderzoek (de respondent zoveel mogelijk zijn eigen voordeel laten herkennen verhoogd de respons)
- Het verzoek het enquêteformulier in te vullen en terug te sturen
- De garantie dat de privacy van de respondent gewaarborgd is
- Een telefoonnummer dat gebeld kan worden voor informatie (0800 8002)
- Een woord van dank voor de verleende medewerking.
- Verwijzing naar de internetsite van RWS met de FAQ lijst
www.rws.nl/verkeersonderzoek

Bij een kentekenenquête dienen tevens in de brief te worden opgenomen:

- De wijze waarop het adres van de respondent is verkregen

- De mogelijkheid dat er een fout is gemaakt bij het registreren/verwerken van het kenteken
- De mogelijkheid dat er een fout in het RDW-bestand is geslopen
- Het verzoek het enquêteformulier door te geven aan de werkelijke bestuurder indien dat een ander was.

Ter voorkoming van overbodige telefoontjes naar het contacttelefoonnummer is het aan te bevelen op de achterzijde van de aanbiedingsbrief de antwoorden van veel gestelde vragen van respondenten op te nemen, de zogenaamde Frequently Asked Questions. Hierbij wordt meestal een selectie gemaakt uit de meest voorkomende vragen of een of meerdere van de bovenstaande items als deze niet in de brief worden vermeld. Voor de overige FAQ's kan worden verwezen naar de site www.rws.nl/verkeersonderzoek.

De aanbiedingsbrief dient te worden ondertekend door een voor het onderzoek verantwoordelijke overheidsfunctionaris.

Voorbeeld brieven voor personenvervoer en goederenvervoer zijn opgenomen in de bijlage.

6.15 Verkeerstellingen naar voertuigcategorie

Bij verkeersonderzoeken is het van belang om ook het totale verkeersaanbod op de meetlocaties te kennen. Hiervoor worden visuele tellingen uitgevoerd. Dit gebeurt door het plaatsen van overzichtscamera's die het totale verkeersbeeld filmen. De camera's moeten hiervoor ver genoeg 'uitgezoomd' zijn zodat wel de voertuigen zijn te herkennen maar geen privacygevoelige gegevens zoals kentekens. Let er ook op dat personen in voertuigen niet herkenbaar mogen zijn. Naderhand wordt het op deze manier verkregen beeldmateriaal handmatig geteld door het bekijken van de beelden en het invullen van telformulieren.

Op het telformulier zullen, ten behoeve van de ophoging van de enquêteresultaten, dezelfde voertuigcategorieën voorkomen als op het enquêteformulier. Het is de gewoonte daarnaast ook het overige verkeer (indien bijvoorbeeld uitsluitend personenauto's worden geënuêteerd) visueel te tellen.

Het telformulier is in de eerste plaats een afgeleide van het enquêteformulier. Voor voertuigsoorten die niet op het formulier voorkomen wordt de volgende indeling gehanteerd:

- personenauto
- bestelauto
- vrachtwagen met aanhanger
- vrachtwagen zonder aanhanger
- truck met oplegger
- motor, scooter
- autobus.

Het onderscheid tussen een bestelauto en een vrachtauto is het volgende: een bestelauto heeft één achteras met aan beide kanten van de auto één band (enkel lucht). Heeft het voertuig twee banden per kant op de achteras, of twee of meer achterassen, dan is het een vrachtwagen (dubbel lucht). Een uitzondering op deze regel vormen vrachtauto's met z.g. super singles, een extra brede band op de achteras.

6.16 Verkeerstellingen buitenlandse kentekens

Een tabel met nationaliteiten van de waargenomen voertuigen is te maken op basis van de bestanden verkregen met kentekenherkenning. Voor tellingen van nationaliteiten geldt dat dit duidelijk opgenomen moet worden in de offerteaanvraag naar de consultant. Deze werkzaamheden zullen namelijk niet standaard uitgevoerd worden. De kentekenherkenningssoftware is in staat om vrijwel alle Europese landen te herkennen. Van de verder weg gelegen landen zullen maar weinig waarnemingen in het bestand voorkomen. Daarom worden de 16 meest voorkomende nationaliteiten geselecteerd en de rest van de waarnemingen gegroepeerd in de categorie 'overig'.

6.17 (schriftelijke) instructies

Als gebruik wordt gemaakt van waarnemers, dienen deze goed geïnstrueerd te worden. Een week tot enkele dagen voor de mondelinge instructie worden de waarnemers voorzien van een schriftelijke instructie. Iedere consultant zal deze naar eigen inzicht en ervaring opstellen. Onderdelen in de schriftelijke instructie die van belang moeten worden geacht voor een goed verloop van het veldwerk zijn:

- beschrijving van het doel van het onderzoek
- benadrukken van het belang van de verkeersveiligheid van de waarnemers en het verkeer, verplicht dragen van veiligheids-vesten, zich houden aan de gestelde regels; hoe te handelen bij uitdeelposten
- datum, tijd en locatie van de mondelinge instructie
- datum, tijd en locatie van verzamelen op de dag van het onderzoek
- welk telefoonnummer gebeld moet worden in geval van verhindering
- wijze van vervoer naar en van de waarnemingsposten
- pauzeregelingen
- werkzaamheden door de waarnemers, onderscheiden naar taak
- welke materialen men meekrijgt en weer in moet leveren
- wat men zelf moet meenemen (lunch, koffie, kleding etc.)
- telefoonnummer(s) bij problemen tijdens het onderzoek
- voorbeelden van telformulieren en kentekenlijst; van de enquête indien wordt uitgedeeld
- welke categorieën voertuigen buiten het onderzoek blijven
- organisatie op de waarnemingspost, bevoegdheden van de onderzoeksleiding.

Bij de enquête blijven de volgende voertuigcategorieën doorgaans – al is natuurlijk in specifieke gevallen elk type mee te nemen - buiten het onderzoek (maar worden wel geteld):

- autobussen (lijndienst, touringcar)
- buitenlandse voertuigen
- lesauto's
- militaire voertuigen, ambulances, brandweer, politie
- motoren en scooters
- taxi's, rouwauto's
- werkverkeer (zand, grind, etc); maar als één voertuig (zelfde kenteken) een groot aantal malen langs komt (en wordt herkend) niet meer schrijven of enquête aan uitdelen
- witte (voorlopige) en groene (van garages) kentekens.

Het opnemen van deze lijst in de schriftelijke instructie voorkomt verwarring op de dag van het onderzoek.

Indien de waarnemers zijn aangewezen op eigen vervoer dan is, nadat de waarnemingsposten zijn toegewezen, een duidelijke routebeschrijving naar de post gewenst, bij voorkeur met een foto van de locatie.

6.18 Op de onderzoeksdag

Na een goede voorbereiding zou het onderzoek verrassingsvrij moeten verlopen. In dat geval bestaan de werkzaamheden van de onderzoeksleiding vooral uit:

- Faciliteren van waarnemers (bij handmatige waarneming)
- Zorgen voor het standby hebben van technisch personeel voor het verhelpen van storingen bij cameraregistratie
- controleren op verkeersveiligheid
- inzetten van reserves, bijvoorbeeld indien iemand uitvalt of op kennelijk onderbezette posten
- controleren of correct geteld, genoteerd en/of uitgedeeld wordt en of de beoogde steekproef wordt gehaald
- tijdig innemen van kentekenlijsten (bij handmatige waarnemingen) opdat met de data-entry van de kentekens kan worden begonnen (alleen bij grote handmatige onderzoeken)

Op de onderzoeksdag is de consultant hiervoor verantwoordelijk. De controleurs dienen gedurende de eerste uren minstens eenmaal per half uur alle aan hen toegewezen posten te bezoeken. Bij aanvang van het onderzoek moeten alle posten minstens eenmaal zijn gecontroleerd. Loopt het onderzoek eenmaal goed, dan kan de toezichtfrequentie wat worden verlaagd. Toezicht door de opdrachtgever is gewenst, opdat hij zich ervan kan overtuigen dat het onderzoek daadwerkelijk volgens plan wordt uitgevoerd. Eventuele op- en aanmerkingen geeft hij aan de onderzoeksleiding door. Indien de opdrachtgever zelf direct kan ingrijpen, dienen de postleiders hiervan duidelijk op de hoogte te zijn.

Tijdens het onderzoek is bewaken van de verkeersveiligheid een belangrijk aspect. Het dragen van een oranje veiligheidsvest is voor iedereen verplicht. Het veiligheidsvest moet voldoen aan de EN-norm EN471-norm klasse 2 of 3. Ook voor het plaatsen van of het onderhoud aan camera's zijn veiligheidsvesten vereist.



Het noteren van kentekens is het veiligste vanuit een voertuig (auto of portakabin). Tevens zit men droog. Bij onvoldoende beschikbaarheid van voertuigen zal men op veilige afstand van de weg moeten zitten; altijd achter de geleiderail (niet ertussen) of op een viaduct.

Op posten van een uitdeel- of wegenquête zal een ervaren persoon (vanuit de opdrachtgever of wegbeheerder) toezicht moeten houden op de veiligheid, de inrichting van de uitdeelpost en het bijsturen van uitdelers in de eerste uren. De verantwoordelijkheid voor de (eigen) veiligheid ligt primair bij elke medewerker. Eindverantwoordelijke qua veiligheid is de opdrachtnemer.

6.19 Telefonische reacties en verloop respons

In de aanbiedingsbrief moet(!) een telefoonnummer vermeld staan waar mensen met vragen terecht kunnen. De telefonische reacties moeten bij de opdrachtgever binnenkomen vanwege het karakter van het onderzoek. Hiervoor kan de Landelijke informatielijn van Rijkswaterstaat worden ingeschakeld (0800-8002).

Uiteraard dienen de medewerkers van de landelijke informatielijn vooraf geïnformeerd te worden over het onderzoek. Zij kunnen dan rekening houden met hun bezetting en zijn voorbereid op de veelgestelde vragen.

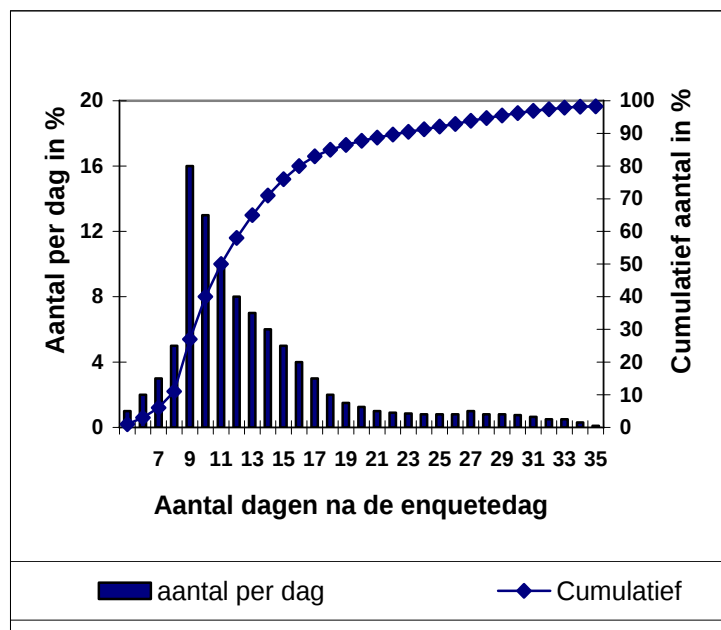
De opdrachtgever doet dit door contact op te nemen met de Landelijke informatielijn en hun te voorzien van de benodigde informatie.

- Datum versturen van brieven
- Afschrift van brief, enqueteformulier en persbericht
- Eventueel voorzien van extra instructies / FAQ-lijst (de standaard FAQ-lijst staat op www.rws.nl/verkeersonderzoek)
- Een contactpersoon voor vragen die de informatielijn niet kan beantwoorden

Men moet erop rekenen dat 1 à 2 % van de aangeschreven bestuurders telefonisch zal reageren. Zeker bij een groot onderzoek zal hiervoor dus menskracht beschikbaar moeten zijn. Vastleggen van de reacties gebeurt in het systeem van de Landelijke informatielijn. Vraag na het onderzoek een overzicht (rapportage) op van de gestelde vragen. Deze rapportage inzien is altijd belangrijk omdat dit een indicatie is voor het verloop van het onderzoek. (Eventuele fouten roepen direct vragen op).

Hou er ook rekening mee dat de pers dit onderwerp vaak oppakt in de berichtgeving. Wees voorbereid op persvragen en schakel hierbij de afdeling communicatie in!

In de eerste twee weken na de onderzoeksdag komt 80% à 85% van de totale respons op het antwoordnummer binnen. Na vier weken bedraagt dit percentage omstreeks 95 %. In onderstaand voorbeeld is het normale verloop van de respons weergegeven.



7 Verwerking

7.1 Verwerkingstraject

De verwerking van enquêtegegevens begint op het moment dat:

- bij een kentekenenquête, als de verzamelde kentekens worden vastgelegd in een bestand (geautomatiseerd of handmatig)
- bij een met camera uitgevoerde kentekenenquête, als de kentekens in het bestand worden weggeschreven
- bij een uitdeel- of wegenquête, als kan worden vastgesteld hoeveel enquêteformulieren per tijdseenheid en per waarnemingspost zijn uitgedeeld of hoeveel interviews zijn afgenomen.

Het eindpunt van de verwerking kan worden gedefinieerd als het moment waarop het volledig geschoonde en gevalideerde enquêtebestand is voltooid.

Controle steekproef (bij handmatige registratie)

Onmiddellijk na beëindiging van de waarneming wordt, aan de hand van de visuele tellingen, de behaalde steekproef bepaald (per uur). Bij een kentekenenquête kan men, uit overwegingen van kostenbeheersing, besluiten teveel waargenomen kentekens buiten het verdere verwerkingstraject te houden. Zie voor meer informatie het hoofdstuk over de steekproeftrekking.

Indien delen van het onderzoek een lagere dan de beoogde steekproef hebben, dan kan worden besloten tot zo spoedig mogelijk (bijvoorbeeld binnen 1 of 2 weken) aanvullend enquêteren teneinde de gewenste bruto steekproef alsnog te halen.

Sluitingsdatum voor respons

Doorgaans wordt bij uitdeel- en kentekenenquêtes voor de ontvangst van enquêteformulieren een termijn van vier of vijf weken aangehouden. Formulieren die na de sluitingsdatum worden ontvangen worden niet meer verwerkt.

Nummeren van de formulieren (bij handmatige registratie)

De bruikbaar bevonden enquêteformulieren worden oplopend en aansluitend genummerd.

7.2 Onbruikbare formulieren

Een enquêteformulier wordt altijd als onbruikbaar beschouwd indien:

- het nummer van de waarnemingspost ontbreekt en er meerdere waarnemingsposten zijn
- de herkomst of bestemming ontbreekt of niet eenduidig te bepalen is.

Bij personenvervoer wordt een formulier bovendien als onbruikbaar beschouwd indien:

- het herkomstmotief ontbreekt en tevens het bestemmings-motief of de voertuigsoort of het tijdstip van waarneming niet is ingevuld
- het bestemmingsmotief ontbreekt en tevens het herkomst-motief of de voertuigsoort of het tijdstip van waarneming niet is ingevuld
- het tijdstip van waarneming ontbreekt en tevens de herkomst- en bestemmingsmotieven niet zijn ingevuld.

7.3 Herkomst en bestemmingen

De herkomst en bestemming van een verplaatsing zijn verreweg de belangrijkste variabelen bij verkeersenquêtes. Indien de herkomst of bestemming op een enquêteformulier ontbreekt of niet aannemelijk is, dan is het formulier daarom zondermeer onbruikbaar. Omdat deze variabelen bovendien zowel bij het personen- als het goederenvervoer kernvariabelen zijn wordt de verwerking ervan besproken voorafgaand aan de overige variabelen.

Herkomsten en bestemmingen in Nederland, Duitsland en België worden weergegeven in 4-cijferige postcodes. Dit is de kleinste geografische eenheid die bij de uitwerking wordt toegepast. De sociaal-economische gegevensbestanden in het kader van het NRM (Nieuw Regionaal Model) hebben eveneens de 4-cijferige postcode als kleinste geografische eenheid. Voor het overige buitenland wordt normaal gesproken geen gebiedsindeling gehanteerd. Dit kan wel van belang zijn voor verkeersonderzoek in de grensstreek. Hierbij dient opgemerkt te worden dat respondenten veelal de postcodes van hun buitenlandse bestemming/herkomst niet zullen kennen.

Door een respondent opgegeven letters van Nederlandse postcodes worden, in verband met privacy-aspecten, niet opgenomen in het bestand. Gebeurt dit toch dan dient gewaarborgd te worden dat de letters bij de validatie automatisch worden overschreven met spaties.

Alle herkomsten en bestemmingen worden behalve op postcode en land, gecodeerd op coördinaat. Het is gebruikelijk hiervoor z.g. Rijkswaterstaatscoördinaten te gebruiken. Dit stelsel heeft het nulpunt ongeveer op de Doggersbank en een positieve Y-as die naar het zuiden wijst. De gebruikte eenheid is decameter (10 meter)

Coderen

In beginsel codeert men de adressen eerst op postcode, voor zover de respondent dit zelf niet heeft opgegeven, en op land (het land moet altijd afzonderlijk worden gecodeerd) Men moet erop rekenen dat op omstreeks 50 % van de formulieren de postcode van het herkomst- of bestemmingsadres ontbreekt en dus moet worden opgezocht aan de hand van de opgegeven plaats, straatnaam of aanduiding van een object. Gemiddeld kan 90 % van de ontbrekende postcodes alsnog worden ingevuld.

Indien wel een plaatsnaam is opgegeven maar de postcode niet eenduidig kan worden bepaald, dan wordt een vervangende postcode in het centrum van die plaats bepaald en in het bestand opgenomen. Deze vervangende postcode dient als zodanig herkenbaar te blijven door een %, dat achter de vier cijfers wordt gezet. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid deze records te negeren en, indien gewenst, een opnieuw opgehoogd bestand te vervaardigen met uitsluitend werkelijk waargenomen postcodes.

Opgegeven postcodes moeten worden gecontroleerd op basis van postcode tabellen of het een werkelijk bestaande postcode is. Postcodes van postbussen worden voorzien van een % achter de postcode, omdat ook daarbij sprake is van een fictieve plaatsbepaling.

De te gebruiken landencodes zijn opgenomen in de bijlage. Deze lijst is aangepast aan de staatkundige ontwikkelingen die zich in de laatste jaren in het bijzonder in Oost-Europa hebben voorgedaan. Codes van niet meer bestaande staatkundige

eenheden zijn in de lijst gehandhaafd omdat deze codes in oudere enquêtebestanden voorkomen.

Aan de hand van de postcode en het land worden de bijbehorende coördinaten in het record gezet.

Valideren

Nadat de herkomst en bestemming is bepaald, wordt de verplaatsing, gelet op enquêtelocatie en enquêterichting, beoordeeld op plausibiliteit. Dit laatste gebeurt doorgaans op basis van de locatie van het waarnemingspunt en de coördinaten van de postcodegebieden of de landen indien het om een herkomst of bestemming buiten Nederland, België of Duitsland gaat. Is een verplaatsing niet aannemelijk, dan wordt de betreffende case uit het bestand verwijderd.

Voor het bepalen van de plausibiliteit van een verplaatsing zijn verschillende werkwijzen denkbaar, waarbij de geografische ligging van herkomst, enquêtepost en bestemming uiteraard altijd uitgangspunt dienen te zijn.

Een veel voorkomende vergissing in de opgegeven verplaatsingen is het gekeerd opgeven van de herkomst en bestemming en alle daarmee samenhangende variabelen. Men werd bijvoorbeeld waargenomen tijdens een werk-woonrit, maar beschrijft een woon-werkrit. Dit houdt in dat gecontroleerd moet worden of de richting van de verplaatsing overeenkomt met de richting van de enquête. Dit kan onder andere worden gedaan met behulp van een toedelingsprogramma, maar ook andere werkwijzen zijn denkbaar.

Wordt vastgesteld dat een verplaatsing in de tegenovergestelde richting is opgegeven, dan moet deze worden 'gekeerd'. Daarbij worden niet alleen de herkomst en bestemming verwisseld, maar ook de daaraan verbonden variabelen. Voorbeelden van aan de herkomst en bestemming gebonden - en dus te keren - variabelen zijn: postcode, land, coördinaat, motieven, parkeerwijze.

Wat is een 'goede' rit?

Onlogische combinaties van herkomst en bestemming worden, zoals hiervoor beschreven, met een veronderstelde werkelijkheid in overeenstemming gebracht. Indien dat niet lukt, wordt een record ongeldig gemaakt. In principe zijn alle verplaatsingen in een gevalideerd bestand dus 'goed'. Dat wil niet zeggen dat iedere verplaatsing in overeenstemming is met de werkelijkheid.

Mensen verplaatsen zich niet altijd via de meest voor de hand liggende route: ze maken soms onlogische omwegen, raken de weg kwijt of rijden voor de aardigheid maar wat rond van en naar dezelfde plaats, zoals bij recreatieve ritten. Hoewel men bij modeltoepassingen niet zoveel kan beginnen met een bestand met onlogisch aandoende ritten - daarom worden ze verwijderd - zal men zich hiervan toch bewust moeten blijven. Indien men in de zomer op de Zeeuwse eilanden of op de Veluwe enquêteert, zal men goed moeten kijken naar de onderzoeksdoelstelling en de validatieprocedures op een laag pitje moeten zetten.

7.4 Personenvervoer

7.4.1 Kernvariabelen

Indien een enquêteformulier niet is verwijderd maar tijd, voertuigsoort, aantal inzittenden, herkomstmotief of bestemmingsmotief ontbreken, dan worden deze generereerd.

Bij het genereren van variabelen bij personenvervoer wordt als volgt te werk gegaan:

- indien de voertuigsoort ontbreekt, dan wordt aangenomen dat het een personenauto betreft
- indien een herkomstmotief niet is vermeld, dan wordt hiervoor aselekt een motief gekozen uit de verzameling overeenkomstige bestemmingsmotieven van ritten met eenzelfde voertuigtype in het opgegeven uur
- indien een bestemmingsmotief niet is vermeld, dan wordt hiervoor aselekt een motief gekozen uit de verzameling overeenkomstige herkomstmotieven van ritten met eenzelfde voertuigtype in het opgegeven uur
- indien het tijdstip van waarneming ontbreekt dan wordt aselekt een uur getrokken uit de overige ritten in het bestand met gelijke herkomst- en bestemmingsmotieven en wordt een willekeurig kwartier bepaald
- indien het aantal inzittenden niet is vermeld, dan wordt het aantal inzittenden aselekt getrokken uit de overige ritten in het bestand met dezelfde herkomst- en bestemmingsmotieven; komt deze combinatie niet voor, dan wordt 1 ingevuld.

Voor overige, hierboven niet vermelde variabelen geldt dat een ontbrekend gegeven wordt gecodeerd als 'onbekend'. Het is niet juist een ontbrekende variabele onder 'overig' te rangschikken.

De overige kernvariabelen, te weten:

- locatie van de waarneming
- tijdstip van waarneming
- voertuigsoort
- motief herkomst
- motief bestemming
- voertuigbezetting
- eigenaar voertuig
- tijdstip zelfde rit in andere richting
- postcode woonadres

vragen relatief weinig validatie- en codeerwerk, mede doordat alle vragen vrijwel gesloten vragen zijn. Het spreekt vanzelf dat iedere variabele moet liggen binnen de voor die variabele toegestane grenzen en dat hierop wordt gecontroleerd. Deze controle dient op het vervaardigde bestand plaats te vinden, waardoor tevens een controle ontstaat op de kwaliteit van de data-entry. Alle gevonden fouten dienen, aan de hand van de enquêteformulieren, in het bestand te worden gecorrigeerd.

Naast het reeds vermelde genereren van ontbrekende variabelen bestaan de werkzaamheden uit:

- Alsnog coderen van alle bijgeschreven teksten voor de voertuigsoort, de motieven en eigenaar voertuig. Vrijwel alle onder 'anders, namelijk' ingeschreven teksten kunnen alsnog bij een meerzeggende code worden ondergebracht, zodat in een goed gevalideerd bestand 'overig' weinig zal voorkomen.

- Controleren of het opgegeven uur van waarneming binnen de onderzoeksperiode ligt. Is dit niet het geval dan wordt het uur als niet ingevuld beschouwd en zo mogelijk bijgegenereerd.
- Indien 'eigenaar voertuig' niet is ingevuld dan wordt deze variabele gecodeerd als 'onbekend' (code 5)
- Indien het tijdstip van dezelfde rit in andere richting ontbreekt of buiten de normale 24-uurs-periode ligt dan blijft, resp. wordt de variabele blank.
- Indien herkomst- of bestemmingsmotief 'wonen' is, controleren of de postcode van het woonadres overeenkomt met de corresponderende herkomst of bestemming. Is bij de herkomst, resp. bestemming een vervangende postcode ingevuld, maar is wel een valide postcode voor het woonadres opgegeven, dan wordt deze alsnog gebruikt voor de herkomst of bestemming. Voorts dient de postcode van het woonadres te worden gecontroleerd op bestaanbaarheid. Bij een niet bruikbare of niet ingevulde postcode van het woonadres worden 'blanks' ingevuld indien deze niet uit de herkomst of bestemming is af te leiden.

7.4.2 *Keuzevariabelen*

De meeste keuzevariabelen vereisen weinig codeer en/of validatiewerk. Voor de variabelen 'keuzereiziger openbaar vervoer', 'keuzereiziger autopassagier' en 'rit-frequentie' geldt dat er sprake is van volledig gesloten vragen (er is geen 'anders, namelijk') en uitsluitend 'onbekend' moet worden gecodeerd indien geen antwoord op de vraag is gegeven.

Bij parkeerwijze herkomst/bestemming en kostendragende partij dient wel een 'anders, namelijk' te worden gecodeerd, uiteraard voor zover dit mogelijk is. Ook hier geldt weer dat een ontbrekend antwoord als 'onbekend' moet worden gecodeerd.

Bij geslacht en leeftijd van de inzittenden moet worden gecontroleerd of het aantal opgaven overeenkomt met het elders opgegeven aantal inzittenden. Blijkt uit deze vraag minder inzittenden, dan worden de ontbrekende geslachten en leeftijden gecodeerd als 'onbekend' (resp. code 3 en blank) Blijkt uit deze vraag dat er meer inzittenden zijn dan eerder werd opgegeven, dan wordt het eerdere aantal gecorrigeerd.

Coderen van grenspostkeuze bij een buitenlandse rit is arbeidsintensief omdat er sprake is van een open vraag. Bovendien is het soms lastig te achterhalen welke grenspost wordt bedoeld. Is bij een buitenlandse rit geen grenspost vermeld, dan wordt de variabele blank gelaten. Een codelijst van grensposten is opgenomen in bijlage 8.X

Bij looptijd herkomst/bestemming en vroeger/later vertrektijdstip in verband met files moet worden gecontroleerd of de opgegeven tijden aannemelijk zijn. Bij goederenvervoer kan een tot enkele uren aangepaste vertrektijd worden opgegeven, bij personenvervoer komt dit (nog?) niet voor. De tijden worden blank gelaten indien niets is ingevuld. De vraag naar de reden waarom men niet met openbaar vervoer reist levert veel antwoorden bij 'anders, namelijk' op, die weer zoveel mogelijk bij de overige opties moeten worden ondergebracht. Bij deze vraag kan een code voor

onbekend worden geïntroduceerd indien niets is opgegeven. Coderen van de gevolgde route op een kaartje wordt gedaan door een netwerk te maken dat de kaart weergeeft en de ingetekende routes te coderen overeenkomstig de link- of knooppuntnummers in dat netwerk. Hoe men daarbij te werk gaat hangt mede af van de wijze waarop de antwoorden op deze vraag worden gerapporteerd.

7.5 Goederenvervoer

7.5.1 Kernvariabelen

Voor de variabelen:

- locatie van de waarneming
- tijdstip van waarneming
- voertuigsoort

wordt verwezen naar het personenvervoer.

Specifiek voor enquêtes onder goederenvervoer zijn de volgende kernvariabelen:

- postcode bedrijfsvestiging
- type vervoer
- laadvermogen
- beladen volume
- soorten vervoerde goederen
- gewicht vervoerde goederen
- soort vervoerder.

Is de postcode van het adres van de bedrijfsvestiging niet bruikbaar of niet ingevuld, dan worden 'blanks' ingevuld. In tegenstelling tot het personenvervoer is deze variabele bij het goederenvervoer vrijwel nooit uit de herkomst of bestemming af te leiden.

Aan bijgeschreven teksten (onder 'anders, nl...') voor het type vervoer kunnen bijna altijd meer verklarende codes worden toegekend.

Teneinde aansluiting te krijgen bij CBS-gegevens en de statistieken van de EG, geschiedt het coderen van de vervoerde goederen op de Europese NSTR-code. Deze code kent verschillende niveaus die worden aangeduid aan de hand van het aantal cijfers in de code. Coderen op NSTR-2 niveau wordt voor het analyseren van de goederenstroom als minimaal beschouwd. De hierbij te gebruiken codelijst is weergegeven in de bijlage. Bij webbased onderzoeken kan de NSTR-codelijst als "keuze-lijst" worden aangeboden

De opgegeven waarden van de goederengewichten en het laadvermogen worden vertaald naar kg.

De variabelen beladen volume en soort vervoerder zijn volledig gesloten vragen. Bij niet-ingevuld zijn van deze variabelen wordt op 'onbekend' gecodeerd. Ditzelfde geldt voor de andere variabelen indien niets is ingevuld en ook geen tekst is opgegeven.

Laadvermogen, gewicht van de lading en volume dienen bij de validatie te worden gecontroleerd op onlogische combinaties. Indien geen vervoerde goederen of goederengewichten zijn opgegeven en het voertuig bij het beladen volume toch niet als

'leeg' wordt aangemerkt, dan wordt het (eerste) vervoerde goed ook als 'onbekend' gecodeerd, evenals het bijbehorende gewicht. Omgekeerd wordt aangenomen dat er geen lading was indien bij het beladen volume is opgegeven dat het voertuig leeg was.

7.5.2 *Keuzevariabelen*

Bij de variabelen vorige vervoerswijze en volgende vervoerswijze dienen eerst de teksten te worden bijgecodeerd. Indien niets is ingevuld (dus ook geen 'niet van toepassing') en ook geen tekst is bijgeschreven, wordt op 'onbekend' gecodeerd.

7.6 **Ophogen**

Het doel van het ophogen is het corrigeren van de altijd fluctuerende steekproeven. Een rechte telling heeft door de verschillen in steekproef natuurlijk weinig zeggingskracht.

De ophoging van de cases in het enquêtebestand geschiedt, aan de hand van de visuele tellingen, per waarnemingspost, per voertuigsoort en per tijdsperiode. Voor de tijdsperiode kan zowel een kwartier als een uur worden gekozen.

Een kleine tijdsperiode bij het ophogen heeft tot gevolg dat toevallige fluctuaties in de respons in een tijdsperiode sterk doorwerken bij de ophoging. Heeft men in een tijdsperiode relatief weinig cases in het bestand, dan kunnen daardoor de opgehoogde ritten in het bestand sterk oververtegenwoordigd raken. Een kleine tijdsperiode bij het ophogen maakt derhalve het opgehoogde bestand vaak niet nauwkeuriger. Vaak wordt daarom alleen in de spitsuren per kwartier en daarbuiten per uur opgehoogd, of wordt overall per uur opgehoogd.

Een enkele keer komt het voor dat in een tijdsperiode voor een voertuigsoort wèl een of meer enquêtes in het bestand zijn opgenomen, maar dat, bij de visuele telling geen of minder voertuigen van het bewuste soort zijn gezien. De oorzaak is doorgaans gelegen in een niet precies gelijk lopen van de horloges van de waarnemers, waardoor hetzelfde voertuig bij verschillende tijdsperioden worden geregistreerd. In die gevallen wordt de visuele telling gecorrigeerd: het aantal in de bewuste tijdsperiode getelde voertuigen wordt gelijk gemaakt aan het aantal enquêtes in het bestand. Teneinde hierdoor in totaal niet meer voertuigen te krijgen dan zijn geteld, worden de voertuigen die in de ene periode zijn toegevoegd, weer afgetrokken van een aangrenzende periode. Deze slag is niet van toepassing bij gebruik camerasystemen.

8 Rapportage

Rapportages van verkeersenquêtes zullen doorgaans veel cijfers bevatten met hier en daar een aantal verklarende teksten. Daarom wordt de rapportage niet volledig voorgeschreven, maar wordt alleen aangegeven wat in ieder geval in de rapportage opgenomen dient te worden. Om tot zo'n opsomming te komen, is uitgegaan van het doel waaraan een rapportage moet beantwoorden.

Doel van de rapportage is in de eerste plaats:

- weergeven waarom wat waar is onderzocht;
- aangeven welke relatie er bestaat met andere onderzoeken;
- aan te geven wat de kwaliteit van het onderzoekmateriaal is;
- bijzondere omstandigheden te vermelden die van belang zijn voor de gebruiker van de onderzoeksgegevens;
- onderzoekresultaten en belangrijke kentallen te presenteren waarvan bekend is dat er bijzondere belangstelling voor is;
- aan te geven welke bewerkingen zijn uitgevoerd op het enquêtebestand.

Van de elementen van een rapportage met betrekking tot een ingesteld enquête-onderzoek kan het volgende overzicht worden gegeven.

Samenvatting

Omdat er een overweldigend aanbod van informatie is, wordt iedere professional gedwongen zorgvuldig te kiezen wat men wel en niet wil lezen. De samenvatting is hierbij een handreiking. Er worden weinig of geen cijfers in opgenomen: het gaat er vooral om weer te geven waarover de rapportage gaat, met vermelding van hooguit enkele belangrijke conclusies en/of kentallen. Ook wordt de samenvatting gebruikt voor documentatiedoeleinden. Sommige auteurs nemen deze documentatie-tekst afzonderlijk op in de rapportage, om te bereiken dat deze de essentie weergeeft. Een goede samenvatting beslaat hooguit enkele pagina's A4.

Doelen

Men mag veronderstellen dat geen onderzoek wordt ingesteld zonder dat sprake is van een of meerdere specifieke onderzoeksdoelen. Wil de opdrachtnemer kwaliteit in het onderzoek kunnen leggen, dan dient het onderzoeksdoel tevoren bekend te zijn. Alleen dan kan hij nagaan of het voorgenomen onderzoek aan het beoogde doel zal beantwoorden en zo nodig met de opdrachtgever overleggen over de voorgestelde aanpak.

De onderzoeksdoelen dienen in de rapportage vermeld te worden en wel om de volgende redenen:

- de opdrachtgever laat ermee zien welke maatschappelijke relevantie het onderzoek heeft;
- onderzoeksdoelen zeggen iets over het type onderzoek: er kan sprake zijn van een eenmalig en uniek onderzoek, maar ook van een routinematig onderzoek dat een onderdeel is van een monitoringsysteem;
- onderzoeksdoelen functioneren als een checklist voor de rapportage; indien niet bekend is welke aspecten van het onderzochte verschijnsel bijzondere aandacht hebben, dan kan de rapporteur deze niet extra belichten;
- de onderzoeker kan een oordeel vormen omtrent de mate waarin het onderzoek aan de gestelde doelen beantwoordt en hierop in de rapportage nader ingaan.

- Het zo goed mogelijk formuleren van een onderzoeksdoel is primair de taak van de opdrachtgever.

Beschrijving van het onderzoek

Vastgelegd moet worden op welke locatie(s) is onderzocht, wat is onderzocht en eventuele bijzondere omstandigheden die van belang zijn. Hierbij wordt gedacht aan:

- een kaartje met de locaties en nummering van de waarnemingsposten;
- de variabelen die zijn onderzocht en een voorbeeld van het gebruikte enquête-formulier
- het tijdstip waarop de enquête is gehouden;
- de weersgesteldheid en bijzonderheden (vakanties, feestdagen of meer lokale omstandigheden, zoals een marktdag) die invloed kunnen hebben gehad op de onderzoeksresultaten;
- bruto en netto aantal enquêtes per waarnemingspost;
- getelde en geënuquêteerde voertuigen en steekproef resp. ophoogfactoren per tijdseenheid per voertuigsoort;
- een kwalitatieve waardering van de steekproef
- een toelichting op de uitgevoerde bewerkingen, zoals de wijze waarop de coördinaten zijn bepaald, hoe het bestand is gevalideerd en hoeveel cases daarbij uit het bestand zijn verwijderd.

Belangrijke kengetallen

Wat belangrijke kengetallen zijn hangt voor een deel af van het doel van het onderzoek. Los daarvan, wordt voorgesteld per waarnemingspost in ieder geval op te nemen:

bij het personenvervoer:

- HB-tabellen per voertuigsoort en verplaatsingsmotief in mvt en personen
- uur tegengestelde richting, per verplaatsingsmotief
- verplaatsingsmotieven per voertuigsoort
- afstandsverdelingen per voertuigsoort
- afstandsverdelingen per verplaatsingsmotief
- verplaatsingsmotieven per uur
- voertuigbezetting van personenauto's naar verplaatsingsmotief en uur
- eigenaar voertuig per verplaatsingsmotief.
- verplaatsingsmotief en afstandsverdeling naar eigendomsvorm voertuig.

bij het goederenvervoer:

- HB-tabellen voor voertuigen, per waarnemingspost, voertuigsoort, type vervoer en goederengroep, in mvt en in vervoerd gewicht
- vervoerde goederen naar waarnemingspost
- vervoerde goederen naar voertuigsoort
- vervoerde goederen naar type vervoer
- vervoerde goederen naar afstand
- vervoerde goederen naar gewichtsklasse
- beladen volume naar voertuigsoort
- laadvermogen naar voertuigsoort
- laadvermogen naar soort vervoerder
- verplaatsingsafstand naar soort vervoerder
- volume naar soort vervoerder
- vorige/volgende vervoerswijze naar type vervoer
- vorige/volgende vervoerswijze naar goederengroep
- verdeling goederenvervoer naar voertuigsoort

- verdeling goederenvervoer naar goederengroep.

Ten behoeve van de rapportage dienen continu variabelen uiteraard te worden ingedeeld in klassen.

Herkomst-bestemmings-tabellen worden, vanwege de omvang ervan, doorgaans in de bijlagen opgenomen.

Conclusies

Indien de opdrachtgever met een onderzoek een expliciete vraag beantwoord wenst te zien, dan dient hierover uiteraard te worden gerapporteerd.

Een onderzoek dat uitsluitend beoogt een verplaatsingspatroon vast te stellen, behoeft, naar onze mening, geen conclusies te bevatten. Niets is vervelender (voor de schrijver én de lezer) dan krampachtige pogingen nog iets te zeggen die dan uitmonden in zinnen als:

'Het valt op dat de relatie tussen A en B bijna tweemaal zo groot is als die tussen A en C, terwijl die tussen A en D hierbij ver achterblijft.'

Op het bestand uitgevoerde bewerkingen

Op het ruwe onderzoeksbestand wordt een aantal bewerkingen uitgevoerd, zoals toevoegen van coördinaten en landencodes, verplaatsingsmotieven en ophoogfactoren. De hierbij gevolgde procedures dienen in de rapportage te worden toegelicht. Ook de wijze van validatie en codering dient te worden toegelicht.

De omvang van de bijlagen

De bijlagen bij rapportages van verkeersenquêtes kunnen zeer omvangrijk zijn. Betrokkenen worden aangemoedigd te volstaan met een rapport waarin de hoofdzaken staan vermeld en de meeste tabellen, met name herkomst-bestemmings-tabellen, op CD- of DVD-ROM te rapporteren.

Geografisch analyse

Voor de grafische presentatie van herkomst / bestemmingen wordt veelal gewerkt met een zgn. stippenkaart. Van elke tellocatie wordt een kaart gemaakt waarop is aangegeven waar de voertuigen vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Een voorbeeld van een stippenkaart is opgenomen in de bijlage.

8.1 Databestanden

De wijze waarop een onderzoeksbestand aan de opdrachtgever wordt aangeboden, is in de eerste plaats een zaak van die opdrachtgever zelf. Deze zal een en ander laten afhangen van het onmiddellijke gebruiksdoel en van de werkwijze waaraan men gewend is.

Omwille van centrale opslag en uitwisseling van onderzoeksgegevens is voor de (kern)variabelen een uniforme bestandsopbouw gewenst. Naast de op de wensen van de opdrachtgever geënte bestanden wordt daartoe bij ieder onderzoek een kernbestand vervaardigd. Daarvoor gelden de volgende regels:

- data in ASCII-format, type bestand: sequential, comma separated
- ongeldige records komen niet voor

Teneinde misverstanden te voorkomen wordt bij een databestand een afzonderlijke informatiefiler geleverd waarin vermeld wordt:

- de naam van het databestand waarop de informatiefle betrekking heeft
- locatiegegevens en datum van het onderzoek
- de gebruikte recordindeling en, indien nodig, de betekenis van gebruikte codes
- de recordlengte
- het aantal records
- de opdrachtgever
- de consultant die het bestand heeft vervaardigd
- wie nadere informatie kan verschaffen over het onderzoek
- eventuele andere informatie die voor een goed begrip van het bestand van belang is.

De namen van het onderzoeksbestand en van de informatiefle worden zo gekozen dat duidelijk is dat deze bij elkaar horen: <filenaam>.DAT voor het onderzoeksbestand en <filenaam>.INF voor het informatiebestand, waarbij filenaam een passende naam voor het betreffende onderzoek is.

9 Wetgeving

De juridische basis voor de verstrekking van gegevens uit het kentekenregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is de Wegenverkeerswet 1994 en het "Reglement verwerking gegevens kentekenregister 2009". De belangrijkste artikelen zijn hieronder geciteerd. De volledig relevante teksten zijn opgenomen in de bijlage.

WEGENVERKEERSWET 2009

Artikel 42 Wegenverkeerswet Lid 4

Het verzamelen van de gegevens, bedoeld in het derde lid, geschiedt voor de volgende doeleinden:

- a
- b
- c *om overheidsorganen te voorzien van gegevens uit het kentekenregister voor zover zij aangeven deze gegevens nodig te hebben voor een goede uitoefening van hun publieke taak.*

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/HoofdstukIV/3/Artikel42>

Artikel 43 Wegenverkeerswet

1. *De Dienst Wegverkeer verstrekt uit het kentekenregister gegevens aan overheidsorganen, voor zover zij aangeven deze gegevens nodig te hebben voor een goede uitoefening van hun publieke taak.*
2.
3.

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/HoofdstukIV/3/Artikel43>

REGLEMENT VERWERKING GEGEVENS KENTEKENREGISTER 2009

Reglement t.a.v. het verwerken van gegevens als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994 (Reglement verwerking gegevens kentekenregister 2009) De Directie van de Dienst Wegverkeer, Gelet op artikel 45 van de Wegenverkeerswet 1994;

Hoofdstuk 8 lid 1 Reglement verwerking gegevens kentekenregister 2009

De eerste aanvraag tot het verstrekken van gegevens aan overheidsorganen als bedoeld in de wet geschiedt schriftelijk bij de Dienst Wegverkeer onder opgave van de naam en het adres van de aanvrager alsmede de redenen van de aanvraag. Voor de Dienst Wegverkeer dient het aannemelijk te zijn, dat de aanvrager een overheidsorgaan is en een publiekrechtelijke taak uitoefent. De Dienst Wegverkeer vergewist zich daarbij in elk geval van de identiteit van de aanvrager.

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0028997>

In genoemde artikelen is o.m. bepaald dat aan personen of instanties met een publiekrechtelijke taak, de gevraagde gegevens worden verstrekt, voor zover zij deze gegevens behoeven voor de uitvoering van hun taak en de persoonlijke levenssfeer van degene op wie de gegevens betrekking hebben daardoor niet onevenredig wordt geschaad. De basis voor zowel het Privacyreglement als het Kentekenreglement ligt in de Wegenverkeerswet 1994.

Over de privacy-aspecten van de kentekenregistratie is, in het kader van de totstandkoming van de Wegenverkeerswet 1994, uitvoerig gesproken met het College Bescherming Persoonsgegevens CBP, het Ministerie van Justitie en het Parlement.

De wegenverkeerswetgeving kent, voor wat betreft de kentekenregistratie, een privacy-regime dat nauw aansluit bij het bepaalde in de Wet Bescherming Persoonsgegevens (WBP)

Toestemming voor het gebruik van het kentekenregister moet bij ieder onderzoek afzonderlijk bij de landelijk coördinator verkeersonderzoek worden aangevraagd. Daarbij moet elk type aanbiedingsbrief en elk type enquête worden overlegd. De coördinator controleert of wordt voldaan aan de Wet Bescherming Persoonsgegevens (gewaarborgde anonimiteit van de respondenten).

9.1 Wetgeving gebruik camera's

Cameragebruik is in Nederland, net als in de meeste landen om ons heen, primair gekaderd in privacywetgeving. Daarmee is de voornaamste vraag die uit juridisch oogpunt gesteld moeten worden de vraag of cameratoezicht in specifieke gevallen een inbreuk maakt op de privacy van burgers. Het recht op privacy in algemene zin is vastgelegd in artikel 10, eerste lid, van de Grondwet. Op Europees niveau kennen we artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) en artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten (IVBPR).

Indien camera gebruik een inbreuk op de privacy inhoudt, dient vervolgens de vraag te worden beantwoord of deze inbreuk al dan niet rechtmatig is. Daartoe dient de gebruikte vorm van cameratoezicht met name te worden getoetst aan de eisen die artikel 8 van het EVRM in dit verband stelt. Dit impliceert dat de uitoefening van cameratoezicht (indien zij een inbreuk op de privacy oplevert) moet zijn voorzien bij de wet, in het belang van een in artikel 8 EVRM genoemd doel moet zijn én nodig moet zijn in een democratische samenleving.

Deze laatste eis is in de jurisprudentie over artikel 8 EVRM uitgewerkt in een aantal nadere voorwaarden. Vertaald naar de uitoefening van cameratoezicht die een inbreuk op de privacy oplevert, houdt de eerste voorwaarde in dat voor de uitoefening daarvan een dringende maatschappelijke behoefte («pressing social need») dient te bestaan. De tweede voorwaarde is dat de uitoefening van zo'n vorm van cameratoezicht evenredig moet zijn met het doel dat daarmee zou moeten worden bereikt (eis van proportionaliteit). De derde en laatste voorwaarde is dat het met de desbetreffende vorm van cameratoezicht beoogde doel niet op een andere, minder ingrijpende wijze kan worden bereikt (eis van subsidiariteit).

9.2 Verkeersonderzoek door andere overheidsinstanties

Regelmatig krijgt RWS verzoeken van andere overheden voor het faciliteren van verkeersonderzoek op basis van kentekenregistratie. Rijkswaterstaat kan hier slechts een adviserende rol in hebben in verband met wettelijke taken en verantwoordelijkheden. Het toepassen van cameraregistratie is namelijk aan strikte voorwaarden verbonden zoals beschreven in de vorige paragraaf.

Met name de 'proportionaliteitsregel' en de 'eis van subsidiariteit' is bij andere toepassingen dan grootschalig verkeersonderzoek op basis van kentekenherkenningscamera's moeilijk (niet?) aan te tonen. Camera's mogen alleen worden ingezet als

er geen bruikbaar alternatief voor handen is. In het geval van onderzoek op Rijkswegen, is dit het geval omdat (vracht)auto's uit alle windstreken kunnen komen én de registratie gekoppeld is aan een of meerdere punten op het Rijkswegennet. Cameraregistratie is de enige manier om de weggebruiker te kunnen benaderen voor grote verkeersonderzoeken. In het geval van onderzoek door lokale overheden zoals een gemeente, zijn er vaak alternatieve vormen van werven denkbaar zoals het aanschrijven van een (steekproef) van inwoners binnen de gemeente of het plaatsen van een advertentie in een lokaal nieuwsblad.

Als het gaat om grootschalig verkeersonderzoek zoals beschreven in dit handboek door andere overheidspartijen waar Rijkswaterstaat een direct belang heeft, kan RWS wel fungeren als opdrachtgever. Uiteraard dient dan wel volgens de richtlijnen in dit Handboek gewerkt te worden.

Overigens is het wel aan andere overheden toegestaan om adresgegevens bij kentekens op te vragen bij de RDW. Voorwaarde is wel dat zij moeten kunnen aantonen (op basis van wetgeving) dat zij de gegevens nodig hebben voor het uitvoeren van hun publieke taak. Hierover gaat artikel 42 van de 'Wegen Verkeerswet' (lid 4 punt C) en het 'reglement verwerking gegevens kentekenregister' (Hfd. 8 lid 1).

Over het algemeen geldt dat bij lokaal onderzoek ook heel goed met uitdeelenquêtes of persoonlijke interviews gewerkt kan worden, bijvoorbeeld op een parkeerplaats of bij een benzinestation. Dit voorkomt problemen met privacywetgeving.

Privacymelding

Voor verkeersonderzoek op basis van cameraregistratie heeft Rijkswaterstaat een generieke melding gemaakt bij de privacycoördinator en de functionaris bescherming Persoonsgegevens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de Melding Verwerking staan onder andere het doel en beheer van de verwerking beschreven als ook de bewaartermijnen, het inzagerecht, en de beveiliging van de persoonsgegevens. De Melding Verwerking is de basis vanuit de WBP op grond waarvan Rijkswaterstaat zorgvuldig omgaat met persoonsgegevens. Het is niet nodig om separate privacymeldingen te maken voor nieuwe verkeersonderzoeken. Voorwaarde is dan wel dat deze worden aangemeld bij de landelijk coördinator voor verkeersonderzoeken op basis van cameraregistratie zodat deze op de website van RWS gepubliceerd worden.

http://www.rws.nl/wegen/innovatie_en Onderzoek/verkeersonderzoek/

Dit laatste geldt ook voor verkeerstellingen op basis van kenteken herkenning waarbij geen personen worden benaderd. Het kenteken is tenslotte ook een persoonsgegeven dat valt onder de WBP.

Bewerkerovereenkomst

Zodra RWS een verwerking van persoonsgegevens uit laat voeren door een derde partij, dan moet een zogenaamde bewerkerovereenkomst worden opgesteld. Deze bewerkerovereenkomst heeft als doel om contractueel met de derde partij dezelfde zorgvuldigheidseisen vast te leggen, als dat die ook voor RWS zelf gelden. Ook kan worden gebruikt gemaakt van de ARBIT2012 (Algemene Rijksvoorwaarden bij Inkoop ICT 2012). RWS blijft verantwoordelijk.

Wanneer persoonsgegevens worden doorgegeven aan een partij die de gegevens zelf verwerkt geldt voor de doorgifte net als voor de verwerking zelf dat deze een wettelijke grondslag moet kennen. Een opdrachtnemer (adviesbureau) is verplicht te werken conform dit handboek en daarmee ook impliciet gehouden aan de bewerkerovereenkomst zoals opgenomen in de bijlage van dit document.

Privacy impact analyse (PIA)

Sinds 1 maart 2013 beveelt het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) een Privacy Impact Assessment (PIA) aan als instrument. Dit speelt vooral bij omvangrijke projecten. Voor zowel verkeersonderzoek op basis van kentekenregistratie als voor spitsmijdenprojecten zijn generieke PIA's opgesteld.

10 Spitsmijden projecten

Spitsmijden heeft tot doel het terugdringen van het verkeersaanbod in de ochtend en/of avondspits. Om dit te bereiken worden allerlei benuttingsmaatregelen ingezet. Een van deze maatregelen is het belonen van weggebruikers die hun voertuig niet in de spits gebruiken. Vaak wordt deze methode ingezet bij grote infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat om filevorming tijdens de werkzaamheden tegen te gaan. Ook kan deze methode worden ingezet op plaatsen waar het verkeersaanbod structureel hoog is om de filedruk te doen afnemen.

10.1 Relatie met verkeersonderzoek

Een spitsmijdenproject begint vaak met een verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek wordt gebruikt om inzicht te krijgen in de verkeersstromen op de spitsmijdenlocaties. Op deze manier kan een inschatting gemaakt worden van het potentieel aantal deelnemers van het spitsmijdenproject. In de enquête wordt de vraag toegevoegd of men wil deelnemen aan het project. Als de respondent wil deelnemen wordt het e-mailadres en/of Naam, Adres, Woonplaats (NAW) gevraagd om deze personen te kunnen benaderen met een aanbieding voor spitsmijden. De methode van spitsmijdenprojecten heeft zich in het verleden in diverse projecten bewezen. Daarom wordt de stap van het verkeersonderzoek niet altijd toegepast maar wordt direct gestart met een werving.

Dit handboek bevat geen complete handleiding voor het uitvoeren van een spitsmijdenproject. Alleen de raakvlakken met verkeersonderzoeken op basis van kentekenherkenning zijn hierin opgenomen. De cameraregistratie op basis van kentekenherkenning, is naast het vooraf gehouden verkeersonderzoek de belangrijkste link met dit handboek. Voor de cameraregistratie gelden namelijk grotendeels dezelfde regels. Afwijkingen op de regels voor 'normaal' verkeersonderzoek, worden in dit hoofdstuk beschreven.

10.2 Proces

Bij de aanvang van het spitsmijdenproject worden camera's geplaatst die het verkeersaanbod meten. Op basis van deze meting wordt bestand gemaakt met alle kentekens die nodig zijn voor het project. Door het verkregen bestand te analyseren kan bepaald worden welke voertuigen regelmatig in de spits worden gesignaleerd. Vaak wordt uitgegaan van minimaal 3 passages per week op werkdagen in de ochtend en/of avondspits. Dit heet de 'referentie-meting'. Van deze kentekens worden de adresgegevens opgevraagd bij de RDW. Vervolgens worden deze kentekenhouders benadert met een aanbod om deel te nemen aan het spitsmijdenproject. Zij kunnen dan een beloning ontvangen voor elke keer dat ze niet met hun voertuig of met een andere op hetzelfde adres geregistreerde personenauto in de spits verschijnen. Dus als een personenauto tijdens de referentie-meting 4 keer is gesignaleerd en tijdens de looptijd van het project slecht 2 keer binnen een week wordt waargenomen, ontvangt de deelnemer een beloning voor de 2 keer dat hij de spits heeft gemeden.

10.3 Opvragen kentekengegevens RDW

Voor het opvragen van de adresgegevens van de kentekenhouders bij de RDW geldt dezelfde procedure als bij verkeersonderzoeken. RWS heeft afspraken gemaakt met de RDW om bevestigingen van het RDW register altijd via de landelijkcoördinator voor verkeersonderzoek te laten plaatsvinden. De landelijk coördinator zal hierbij altijd vragen naar:

- de privacy melding
- een bericht waaruit blijkt dat de opdrachtgever van het spitsmijdenproject op de hoogte is van de aanvraag (dit kan een CC van een email zijn)
- een afschrift van de brief (correspondentie) die naar de potentiële deelnemers worden gestuurd.
- een afschrift van het persbericht (het persbericht wordt verstuurd voor het plaatsen van de camera's)

Als deze zaken in orde zijn, verleent de landelijk coördinator toestemming aan de RDW voor het leveren van de gevraagde gegevens.

10.4 Minimumeisen uitnodiging

De uitnodigingsbrief (correspondentie) en het persbericht worden op dezelfde manier beoordeeld als de brieven en persberichten die voor verkeersonderzoeken worden verstuurd. Vaak wordt er voor de werving van verkeersonderzoeken afgeweken van een 'klassieke' brief. Er wordt een wervende uitnodiging gemaakt die respondenten eerder zullen prikkelen om deel te nemen. Let er in dat geval op dat deze ook aan de volgende minimumeisen voldoet:

- Er moet een duidelijke afzender op de uitnodiging worden vermeld. De opdrachtgever dient zich zodanig te identificeren, dat hij gemakkelijk kenbaar en daadwerkelijk bereikbaar is voor de ontvanger. Naam en adres van de opdrachtgever dienen in het aanbod voor te komen, waarbij niet kan worden volstaan met de vermelding van het postbusnummer. Het gaat hierbij om een rechtspersoon. Een afzender zoals 'Slim uit de spits' voldoet dus niet.
- Er wordt verwezen naar een internetsite waarop duidelijk wordt uitgelegd hoe het project werkt, hoe de adresgegevens zijn verkregen, welke partijen in het project betrokken zijn en hoe de privacy is geregeld. (Privacyreglement)
- Als buiten de Naam, Adres en Woonplaats persoonsgegevens op de correspondentie staan, mogen deze niet zichtbaar zijn voor derden. Verzending dient dan in een enveloppe plaats te vinden.

10.5 Kentekenherkenningscamera's

Anders dan bij verkeersonderzoeken blijven de kentekenherkenningscamera's een langere periode staan. Meestal zolang als het project loopt. Deze camera's zijn nodig om voortdurend te kunnen waarnemen of een kenteken al dan niet wordt gesignaleerd in het spitsverkeer. Ook zijn de camera's nodig om te kunnen controleren of er geen onrechtmatig gebruik wordt gemaakt van de beloning door bijvoorbeeld met een andere op hetzelfde adres geregistreerde auto te rijden.

10.6 Privacy

Voor spitsmijden projecten is een generieke privacy melding gemaakt bij de Functionaris Bescherming Persoonsgegevens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Elk spitsmijdenproject kan weer anders worden ingericht. De basis, zoals hierboven is beschreven blijft hetzelfde maar de invulling kan wat anders zijn. Daarom is het nodig om van elk spitsmijdenproject een privacy melding te maken. Uiteraard kan deze voor een groot deel worden gekopieerd van de generieke privacy melding voor spitsmijdenprojecten. Ook is voor spitsmijdenprojecten een generieke Privacy Impact Analyse gemaakt, ook de aanwijzingen die hierin staan, dienen opgevolgd te worden.

Bijlage Voorbeelddocumenten

A.1 Voorbeeldbrief Uitnodiging Personenvervoer

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
 Bezoekadres: Middelzeehuys
 Zuidersingel 3
 Leeuwarden
 Postadres: Postbus 2301
 8901 JH Leeuwarden
 T (058) 234 43 44
 www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
 Dhr. Simon Rooze
 T (058) 234 41 33



Naam

Straat + nummer

Postcode Plaats

Code (voor op enquête):	Code
Kenteken:	Kenteken
Datum van waarneming:	dinsdag 16 april
Periode van waarneming:	XX:XX – XX:XX uur
Locatie van waarneming:	A7 of N48
Rijrichting:	Naar Heerenveen of naar Hooqveeen

Datum: April 2013
Onderwerp: Verkeersonderzoek A7 en N48

Geachte mevrouw/meneer,

Rijkswaterstaat houdt in april 2013 een verkeersonderzoek op de hoofdrijbanen A7 knooppunt Joure richting Heerenveen en N48 Zuidwoldse richting knooppunt Hooqveeen. Hiermee wil Rijkswaterstaat beter inzicht krijgen in de herkomst en bestemming van automobilisten en vrachtauto's, hoe er wordt gereisd en met welk vervoermiddel. Uw medewerking - als weggebruiker - aan dit verkeersonderzoek is voor ons van groot belang.

Wij verzoeken u bijgevoegd vragenformulier in te vullen en het in de antwoordenvelope - zonder postzegel - aan ons terug te sturen. Indien de antwoordenvelope ontbreekt, dan kunt u ook een andere envelope gebruiken. Op het vragenformulier vindt u het antwoordnummer.

Speciale aandacht vragen wij voor het invullen van vraag 1. Zonder deze gegevens is de vragenlijst onbruikbaar! Bent u niet (op het genoemde tijdstip) op deze locatie geweest? Vult u dan s.v.p. alleen vraag 1 en 2 in en stuur het formulier terug.

Deelname is anoniem: de gegevens op het formulier zijn op geen enkele wijze aan uw naam en adres te koppelen. Wij verzekeren u dat de gegevens vertrouwelijk worden behandeld en uitsluitend zullen worden gebruikt voor dit verkeersonderzoek.

Enkele antwoorden op veel gestelde vragen hebben wij op de achterzijde van deze brief vermeld. Indien het antwoord op uw vraag daar niet bij staat, kunt u telefonisch informatie verkrijgen op telefoonnummer 0800 – 8002. Daarnaast kunt u ook uitleg en antwoorden vinden op www.rws.nl/verkeersonderzoek.

Hartelijk dank voor uw medewerking!

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
 Namens deze,
 het hoofd van de afdeling Netwerkontwikkeling & Visie,



ir. T.E. de Bruijn

Achterkant voorbeeldbrief Uitnodiging Personenvervoer



Veel gestelde vragen en antwoorden over het verkeersonderzoek

Wat is er allemaal geregistreerd?

Alleen de kentekens van de voertuigen zijn geregistreerd. De kleur, het automerk of het type van het voertuig zijn niet vastgelegd. Ook is de snelheid niet geregistreerd.

Is mijn privacy gewaarborgd?

Op de vragenlijst is niets meer terug te vinden waardoor kan worden nagegaan wie de enquête heeft ingevuld. Ook het door u in te vullen waarnemingsnummer en de tijdsperiode maken dit niet mogelijk. Er zijn in die periode immers meerdere voertuigen gepasseerd. Van de in te vullen postcodes in de vragenlijst hoeven uitsluitend de cijfers te worden ingevuld. Alle kenteken- en adresinformatie en alle ingevulde formulieren zullen na gebruik worden vernietigd.

Ik ben niet op de genoemde locatie geweest. Wat moet ik doen?

Op de onderzoeksdag zijn de kentekens van de passerende auto's genoteerd. Deze kentekens zijn vervolgens door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) in Veendam van adressen voorzien. Tijdens dit proces kunnen fouten worden gemaakt. Indien slechts één letter of één cijfer foutief is genoteerd, dan ontvangt niet de persoon die de onderzoekslocatie passeerde de vragenlijst, maar iemand anders. Mocht dat bij u het geval zijn, dan verzoeken wij u in dat geval toch vraag 1 in te vullen en vervolgens het formulier terug te sturen.

Ik heb het vermoeden dat een ander met mijn kenteken rijdt. Kan dat?

Er worden alleen kentekens genoteerd, geen automerk of type. Zodoende is het niet mogelijk na te gaan of een andere auto van uw kenteken is voorzien. Veelal vormen ten onrechte ontvangen bekeuringen een aanwijzing dat er inderdaad een auto met hetzelfde kenteken als het uwe rondrijdt. Indien u vermoedt dat dit het geval is, kunt u contact opnemen met de plaatselijke politie.

De auto met het genoemde kenteken is niet meer in mijn bezit/ is als vermist opgegeven/ is reeds naar de sloop gebracht. Waarom heb ik toch een vragenformulier ontvangen?

Ondanks onze zorg om dergelijke kentekens buiten het onderzoek te houden is het mogelijk dat u per ongeluk toch een vragenlijst heeft ontvangen. In dat geval verzoeken wij u toch vraag 1 in te vullen en vervolgens het formulier terug te sturen.

Mag Rijkswaterstaat mijn kenteken noteren en mijn adres opvragen? En mag de Rijksdienst voor het Wegverkeer dat adres leveren?

Ja. Volgens art. 12, lid 1 onder c, 4e punt van het Privacyreglement kentekenregister 1996, mag de RDW gegevens uit het kentekenregister verstrekken aan Rijkswaterstaat voor verkeerskundige enquêtes.

Indien het antwoord op uw vraag hier niet bij staat, kunt u telefonisch informatie verkrijgen op telefoonnummer 0800 – 8002. Daarnaast kunt u ook uitleg en antwoorden vinden op www.rijkswaterstaat.nl/verkeersonderzoek.

A.2 Voorbeeldbrief Bundelbrief goederenvervoer

				Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Naam Adres PC + woonplaats				
Datum : oktober 2012 Onderwerp : bundeling enquêtes verkeersonderzoek Bijlage : diversen				
Geachte heer/mevrouw,				
Rijkswaterstaat houdt deze maand een verkeersonderzoek onder het vrachtverkeer. Met dit onderzoek krijgen wij inzicht in ontwikkelingen en trends voor vrachtverkeer op autosnelwegen. Hierdoor kunnen we betere oplossingen aandragen voor gesignaleerde verkeersproblemen.				
Van uw bedrijf hebben we meerdere kentekens waargenomen die op het bovenstaand adres staan geregistreerd. Wij hebben alle afzonderlijk waargenomen kentekens gebundeld en sturen deze als pakket aan u toe. In de bundel treft u per geregistreerd kenteken een vragenlijst aan met daarbij een brief waarin tijd, plaats, richting en kenteken van het betreffende voertuig zijn vermeld.				
Wij willen u vragen om van alle vragenlijsten het eerste deel over ritgegevens te beantwoorden. Het tweede deel gaat vooral om meningsvragen. Indien u dit één keer op één van de vragenlijsten invult, is dat voldoende. Indien er meerdere mensen binnen uw bedrijf hun mening willen geven dan kan dat natuurlijk ook. Zij kunnen dan een van de andere formulieren gebruiken.				
Het invullen van de vragenlijst kost ongeveer 5 minuten. We hopen dat u deze tijd wilt vrijmaken, want voor het welslagen van het onderzoek is uw medewerking van het grootste belang. Wij verzekeren u dat uw gegevens vertrouwelijk worden behandeld en dat ze uitsluitend worden gebruikt voor dit verkeersonderzoek. Na het verwerken van de enquêtes worden alle privacy gevoelige gegevens vernietigd.				
Dit onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met het bedrijf Goudappel Coffeng. Mocht u nog vragen hebben over dit onderzoek of de vragenlijst dan kunt u contact opnemen met de heer M. Wagenaar van Goudappel Coffeng. Zijn telefoonnummer is 0570-666841.				
Enkele antwoorden op veelgestelde vragen over verkeersonderzoek hebben wij op de achterzijde van deze brief vermeld. Als het antwoord op uw vraag daar niet bij staat kunt u telefoonnummer 0800-8002 bellen van de Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat. Ook is informatie te vinden op de website: www.rws.nl/verkeersonderzoek .				
Wij danken u bij voorbaat hartelijk voor uw medewerking!				
Met vriendelijke groet,				
DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR, Namens deze, de directeur beheer en onderhoud,				
				
M. Timmer				

A.3 Voorbeeldbrief herinnering verkeersonderzoek Goederenvervoer

		Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Naam Adres Woonplaats		Contactpersoon Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat T 0800 8002
Datum november 2012 Onderwerp herinnering enquêtes verkeersonderzoek		
Geachte heer/mevrouw,		
Vorige maand heeft u van Rijkswaterstaat een vragenlijst ontvangen met het verzoek om deel te nemen aan het Verkeersonderzoek Goederenvervoer in de Randstad. Inmiddels hebben we van heel veel kentekenhouders, zowel bedrijven als individuele personen de ingevulde vragenlijsten terug mogen ontvangen. <i>Hartelijk dank daarvoor.</i> Mocht u de toegestuurde vragenlijsten nog niet hebben ingevuld dan willen wij vragen dit alsnog te doen. De ingevulde vragenlijsten kunnen portvrij worden opgestuurd naar: Verkeersonderzoek Goederenvervoer Antwoordnummer 9 7400 VB Deventer Een aantal grote transportondernemingen heeft gevraagd of ze alle vragenlijsten moeten invullen. Voor ons is het van belang om zoveel mogelijk goed ingevulde vragenlijsten terug te ontvangen, maar we begrijpen ook dat dit niet altijd kan. Wilt u in dat geval zo vriendelijk zijn om toch een aantal van de toegestuurde vragenlijsten in te vullen? Als u nog vragen heeft over dit onderzoek of als u algemene vragen heeft over het werk van Rijkswaterstaat, kunt u contact met ons opnemen via telefoonnummer 0800-8002 van de Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat. Ook is informatie te vinden op de website: www.rws.nl/verkeersonderzoek. Hartelijk dank voor uw medewerking! Met vriendelijke groet, DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR, Namens deze, de directeur beheer en onderhoud, M. Timmer		

A.4 Voorbeeld Persbericht

		Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Milieu	
Nummer		Datum	19 februari 2014
		www.rijkswaterstaat.nl	
PERSBERICHT			
Rijkswaterstaat onderzoekt reisgedrag en telt verkeer op de A6, A7, A28 en N48			
Rijkswaterstaat voert op dinsdag 16 april aanstaande op de hoofdrijbaan op de A7 knooppunt Joure richting Oudehaske en de hoofdrijbaan N48 Zuidwolde richting knooppunt Hoozevee onderzoek uit naar het reisgedrag van voorbijkomende voertuigen. Daarnaast wordt op maandag 15 april aanstaande vanaf 19.00 uur tot dinsdag 16 april 19.00 uur het passerende verkeer geteld op delen van de A6, A7, A28 en N48 inclusief een aantal op- en afritten. Rijkswaterstaat wil hiermee beter inzicht krijgen in onder andere de herkomst en bestemming van de automobilisten en vrachtauto's en van de hoeveelheid verkeer op deze rijkswegen. De uiteindelijke resultaten worden gebruikt als aanvulling op de reeds beschikbare informatie (o.a. uit permanente telpunten) over het aantal voertuigen dat op deze wegen rijdt. Jaarlijks voert Rijkswaterstaat circa 20 soortgelijke onderzoeken uit op haar wegennet.			
Onderzoek reisgedrag			
Voor het onderzoek naar het reisgedrag worden op dinsdag 16 april tussen 06.00 uur en 19.00 uur op de hoofdrijbaan op de A7 vanaf knooppunt Joure richting Oudehaske en de hoofdrijbaan N48 vanaf Zuidwolde richting knooppunt Hoozevee, alle kentekens van het passerende verkeer, zowel vrachtauto's als personenauto's, geregistreerd. Rijkswaterstaat vraagt vervolgens bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer de adressen op die bij de kentekens horen. Deze automobilisten krijgen na enkele dagen een envelop met een vragenlijst thuis gestuurd en het verzoek om deze vragenlijst in te vullen en te retourneren. Er is een vragenlijst voor vrachtverkeer en personenvervoer. Bij het vrachtverkeer wordt specifiek gevraagd naar de belading en de frequentie waarin het traject wordt afgelegd. Aan de reizigers van de personenauto wordt onder andere ingegaan op het traject, het aantal inzittenden en de reden van de reis (zakelijk, recreatief).			
Verkeerstellingen			
Op maandag 15 april vanaf 19.00 uur tot dinsdag 16 april 19.00 uur wordt al het passerende verkeer geteld op: • A7 van knooppunt Joure naar Joure, in beide richtingen; • de op- en afritten, in beide richtingen, A6 Lemmer, Oosterzee, Sint Nicolaasga, A7 Joure West, de op- en afrit A7 Heerenveen West; • de bypasses A6 van Sint Nicolaasga naar Oudehaske, A7 van Sneek naar Sint Nicolaasgade hoofdrijbaan, in beide richtingen, N48 van Zuidwolde naar knooppunt Hoozevee; • de op- en afritten, in beide richtingen, N48 Steenbergerweg, Zuidwolde; • alle 8 verbindingbogen N48/A28 knooppunt Hoozevee en • de op- en afritten, in beide richtingen, A28 Hoozevee, Fluitenberg, Pesse, Spier, Beilen en Westerbork.			
De resultaten			
Met nadruk wordt er op gewezen dat de kentekens uitsluitend voor het onderzoek naar het reisgedrag worden geregistreerd en niet voor andere doeleinden. De vragenlijsten worden volledig anoniem behandeld en na beëindiging van het onderzoek vernietigd. De resultaten van het onderzoek worden eind juli 2013 verwacht.			
.....			
Mededeling aan redacties (niet voor publicatie): Voor meer informatie over dit bericht kunt u contact opnemen met, Rijkswaterstaat, tel 06- of kijk op www.rws.nl			
Buiten kantooruren en in het weekend is voor dringende zaken een persvoorlichter bereikbaar via 06 46 27 27 04. Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.			
.....			

A.5 Voorbeeld vragenlijst Personenverkeer

Verkeersonderzoek A7 Joure-Heerenveen en N48 Zuidwolde-Hoogeveen april 2013 Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Personenauto's

Wilt u s.v.p. het hokje vóór het juiste antwoord aankruisen of het juiste antwoord in BLOKLETTERS invullen.

In het briefhoofd van de begeleidende brief staat een code vermeld die verwijst naar de tijdsperiode, de locatie en de rijrichting. **Niet naar uw kenteken!**

1. Wilt u de code uit het briefhoofd hieronder invullen?
Code:

2. Is het voertuig met het in het briefhoofd van de begeleidende brief vermelde kenteken op de onderzoeksdatum en in de genoemde tijdsperiode door u op de plaats van waarneming gebruikt?

1. ☐ ja, ga door naar vraag 3.
2. ☐ nee, het voertuig is toen door iemand anders gebruikt. Wilt u dit formulier dan aan de bestuurder geven?
3. ☐ nee, het voertuig is daar toen niet gebruikt; er moet een registratiefout zijn gemaakt.
4. ☐ nee, het voertuig staat niet (meer) op mijn naam.

Indien u antwoordmogelijkheid 3 of 4 heeft aangekruist; wilt u dan zo vriendelijk zijn dit vragenformulier niet verder in te vullen maar wel terug te sturen?

3. Met wat voor een voertuig maakte u deze rit?

1. ☐ personenauto
2. ☐ busje voor personenvervoer
3. ☐ bestelbusje voor serviceverlening (bijvoorbeeld klusbedrijf)
4. ☐ anders, namelijk:

4. De auto waarin u reed was:

1. ☐ uw eigen auto of de privé-auto van een ander
2. ☐ een auto op naam van de zaak (in eigen beheer)
3. ☐ een lease-auto
4. ☐ een huurauto
5. ☐ anders, namelijk:

5. Wat is de postcode van uw woonadres (alleen de cijfers)?
Postcode:

6. De plaats waar het voertuig werd waargenomen en de richting waarin het toen reed, zijn in het briefhoofd van de begeleidende brief vermeld.

Wat was het laatste vertrekadres VOORDAT u de plaats van waarneming passeerde in de aangegeven richting?
Geen korte tussenstops bij een benzinstation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden
Plaatsnaam: indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven.

Postcode (alleen de cijfers):
A.u.b. GEEN postcode van een postbus opgeven.
Straatnaam of aanduiding gebouw, indien u de postcode niet weet:

7. Wat deed u op het adres waar u vandaan kwam?

1. ☐ wonen
2. ☐ werken op een vast werkadres, standplaats
3. ☐ werken op een tijdelijke werkplek
4. ☐ zakenbezoek of vergadering
5. ☐ goederen laden/lossen
6. ☐ passagiers wegbrengen/ophalen
7. ☐ familie/kennissen bezoeken
8. ☐ onderwijs volgen
9. ☐ recreëren, sporten, ontspannen, vakantie
10. ☐ winkelen
11. ☐ bezoeken van (tand)arts, polikliniek e.d.
12. ☐ anders, namelijk:

8. Wat was het eerste aankomstadres met de auto NADAT u de plaats van waarneming passeerde in de aangegeven richting?
Geen korte tussenstops bij een benzinstation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden
Plaatsnaam: indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven.

Postcode (alleen de cijfers):
A.u.b. GEEN postcode van een postbus opgeven.
Straatnaam of aanduiding gebouw, indien u de postcode niet weet:

A.u.b. doorgaan op de achterzijde.

Voorbeeld achterkant vragenlijst Personenvervoer

Verkeersonderzoek A7 Joure-Heerenveen en N48 Zuidwolde-Hoogeveen april 2013 Personenauto's		Rijkswaterstaat Noord-Nederland				
9. Wat deed u op het adres waar u naar toe ging? 1. ☐ wonen 2. ☐ werken op een vast werkadres, standplaats 3. ☐ werken op een tijdelijke werkplek 4. ☐ zakenbezoek of vergadering 5. ☐ goederen laden/lossen 6. ☐ passagiers wegbrengen/ophalen 7. ☐ familie/kennissen bezoeken 8. ☐ onderwijs volgen 9. ☐ recreëren, sporten, ontspannen, vakantie 10. ☐ winkelen 11. ☐ bezoeken van (tand)arts, polikliniek e.d. 12. ☐ anders, namelijk:	15. Heeft u de rit tussen het opgegeven vertrek- en aankomstadres op dezelfde dag ook in tegenovergestelde richting gemaakt? Wilt u a.u.b. de tijd opgeven in het 24-uurs stelsel: 2 uur 's middags = 14.00 uur enz. 1. ☐ nee 2. ☐ ja, ik ben daarbij langs HETZELFDE PUNT gereden om ongeveer: uur minuten 3. ☐ ja, maar ik ben via een ANDERE ROUTE gereden om ongeveer: uur minuten					
10. Heeft u de vertrektijd van deze rit aangepast om files te vermijden? 1. ☐ nee 2. ☐ ja, ik ben minuten LATER vertrokken 3. ☐ ja, ik ben minuten VROEGER vertrokken	16. Heeft u wel eens suggesties of klachten doorgegeven aan Rijkswaterstaat via de 0800-8002 informatielijn? 1. ☐ nee 2. ☐ ja, namelijk:					
11. Heeft u de weg waar u bent waargenomen gekozen om files of wegwerkzaamheden te vermijden? 1. ☐ nee, anders kies ik deze weg ook 2. ☐ ja, als er geen files of wegwerkzaamheden waren, zou ik een andere weg hebben genomen, namelijk:	17. Tot slot: Heeft u op dit moment nog suggesties hoe Rijkswaterstaat haar dienstverlening aan u kan verbeteren? 1. ☐ nee 2. ☐ ja, namelijk:					
12. Hoeveel personen zaten er in het voertuig, de bestuurder meegeteld? personen						
13. Wat was de (eventueel geschatte) leeftijd en het geslacht van de inzittenden? Wilt u a.u.b. de bestuurder onder 1 noteren? inzittende nr.: 1 2 3 4 5 omcirkel geslacht: M/V M/V M/V M/V M/V noteer leeftijd <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>						
14. Hoe vaak maakt u deze rit gemiddeld? 1. ☐ minder dan 1 keer per week 2. ☐ 1 keer per week 3. ☐ 2 keer per week 4. ☐ 3 keer per week 5. ☐ 4 keer per week 6. ☐ 5 keer per week 7. ☐ meer dan 5 keer per week 8. ☐ anders, bijvoorbeeld meerdere keren per dag (graag zo volledig mogelijk invullen):	EINDE ENQUÊTE Wilt u het ingevulde formulier in <u>bijgevoegde antwoortenveloppe</u> terugzenden? Indien de antwoortenveloppe ontbreekt, dan kunt u het ingevulde formulier zonder postzegel terugzenden aan:					

A.6 Voorbeeld vragenlijst goederenvervoer

Verkeersonderzoek A7 Joure-Heerenveen en N48 Zuidwilde-Hoogeveen april 2013 Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Vrachtverkeer

Wilt u s.v.p. het hokje vóór het juiste antwoord aankruisen of het juiste antwoord in BLOKLETTERS invullen.

In het briefhoofd van de begeleidende brief staat een code vermeld die verwijst naar de tijdsperiode, de locatie en de rijrichting. Niet naar uw kenteken!

1. Wilt u de code uit het briefhoofd hieronder invullen?

Code:

2. Is het voertuig met het in het briefhoofd van de begeleidende brief vermelde kenteken op de onderzoeksdatum en in de genoemde tijdsperiode door u of uw bedrijf op de plaats van waarneming gebruikt?

1. ☐ ja, ga door naar vraag 3
 2. ☐ nee, het voertuig is toen door iemand anders gebruikt. Wilt u dit formulier dan aan de bestuurder geven?
 3. ☐ nee, het voertuig is daar toen niet gebruikt; er moet een registratiefout zijn gemaakt
 4. ☐ nee, het voertuig staat niet (meer) op mijn/ onze naam

Indien u antwoordmogelijkheid 3 of 4 heeft aangekruist, wilt u dan zo vriendelijk zijn dit vragenformulier niet verder in te vullen maar wel terug te sturen?

3. Met wat voor een voertuig is deze rit gemaakt?

1. ☐ bestelauto
 2. ☐ vrachtwagen ZONDER aanhanger
 3. ☐ vrachtwagen MET aanhanger
 4. ☐ trekker ZONDER oplegger
 5. ☐ trekker MET oplegger
 6. ☐ langere, zwaardere vrachtautocombinatie LZV
 7. ☐ bus voor personenvervoer
 8. ☐ anders, namelijk:

4. Welk type vervoer is dit?

1. ☐ containervervoer
 2. ☐ natte bulk
 3. ☐ droge bulk
 4. ☐ luchtvracht
 5. ☐ agrarisch vervoer
 6. ☐ geconditioneerd vervoer
 7. ☐ stukgoed
 8. ☐ (winkel)distributie
 9. ☐ anders, namelijk:

5. Betreft de lading die vervoerd werd vervoer van gevaarlijke stoffen?

1. ☐ nee
 2. ☐ ja; GEVI/UN code:

6. Wat is het laadvermogen van dit voertuig?

kilogram of ton

7. Werdt het voertuig gebruikt voor:

1. ☐ beroepsvervoer
 2. ☐ eigen vervoer (met vergunning)
 3. ☐ geen van beiden

8. De plaats waar het voertuig werd waargenomen en de richting waarin het toen reed, zijn in het briefhoofd van de begeleidende brief vermeld.

Wat was het laatste vertrekadres VOORDAT u de plaats van waarneming passeerde in de aangegeven richting?
 Geen korte tussenstops bij een benzinstation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden

Plaatsnaam: indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven.

Postcode (alleen de cijfers):

A.u.b. GEEN postcode van een postbus opgeven.

9. Wat was het eerste aankomstadres NADAT u de plaats van waarneming passeerde in de aangegeven richting?
 Geen korte tussenstops bij een benzinstation, wegrestaurant, rustplaats e.d. vermelden

Plaatsnaam: indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven.

Postcode (alleen de cijfers):

A.u.b. GEEN postcode van een postbus opgeven.

10. Heeft u de vertrektijd van deze rit aangepast om files te vermijden?

1. ☐ nee
 2. ☐ ja, ik ben minuten LATER vertrokken
 3. ☐ ja, ik ben minuten VROEGER vertrokken

11. Heeft u de weg waar u bent waargenomen gekozen om files of wegwerkzaamheden te vermijden?

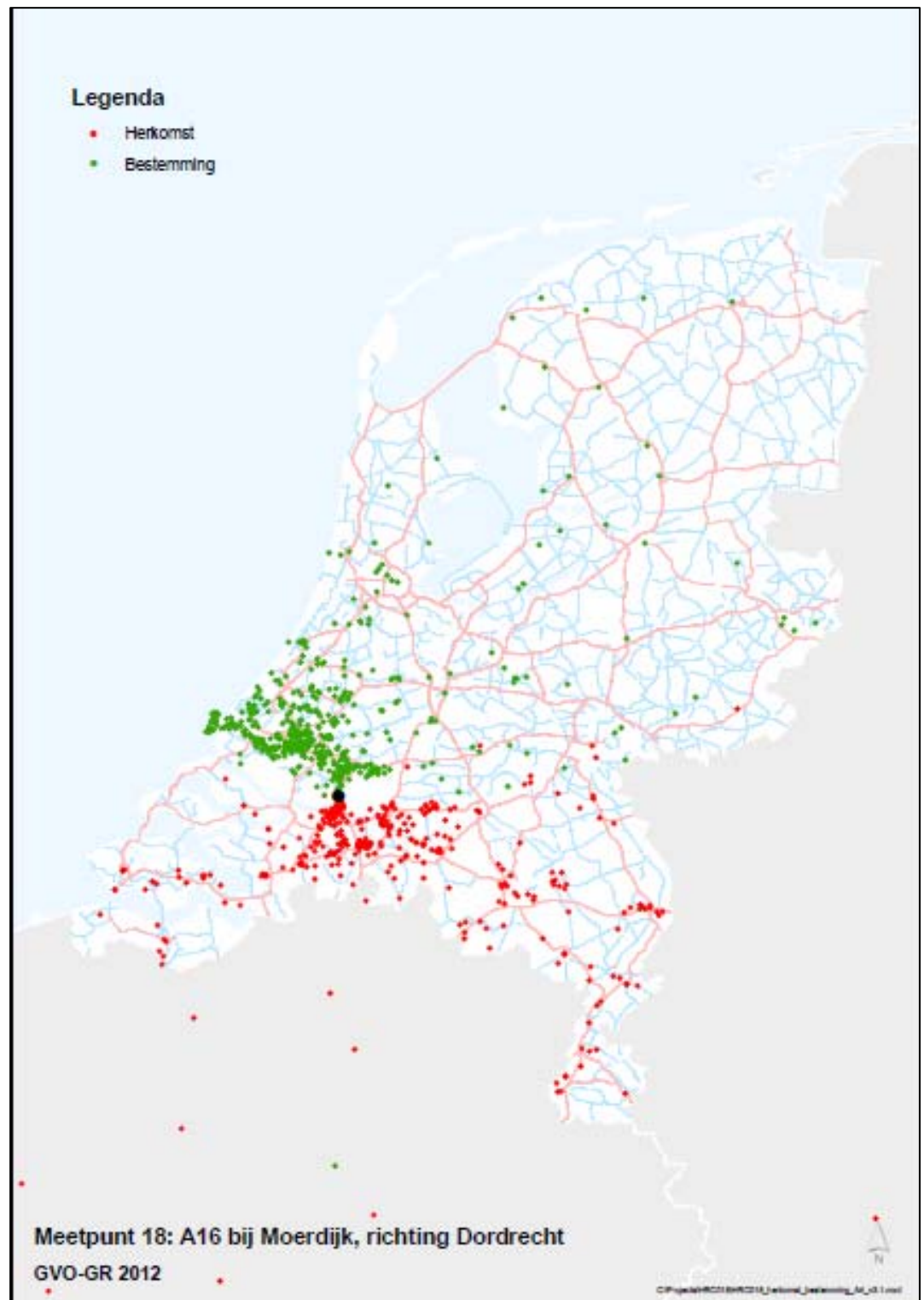
1. ☐ nee, anders kies ik deze weg ook
 2. ☐ ja, als er geen files of wegwerkzaamheden waren, zou ik een andere weg hebben genomen, namelijk:

A.u.b. doorgaan op de achterzijde.

Voorbeeld achterkant vragenlijst goederenvervoer

Verkeersonderzoek A7 Joure-Heerenveen en N48 Zuidwilde-Hoogeveen april 2013 Frachtverkeer		Rijkswaterstaat Noord-Nederland
12. Tot hoever was de wagen beladen (volume) toen deze in de aangegeven richting reed? 1. ☐ vol 2. ☐ ¾ vol 3. ☐ ½ vol 4. ☐ ¼ vol 5. ☐ leeg	18. Heeft u wel eens suggesties of klachten doorgegeven aan Rijkswaterstaat via de 0800-8002 informatielijn? 1. ☐ nee 2. ☐ ja, namelijk:	
13. Welke soorten goederen werden vervoerd? 1. ☐ landbouw 2. ☐ voedingsmiddelen 3. ☐ vaste brandstoffen 4. ☐ aardolieproducten 5. ☐ ertsen en metalen 6. ☐ bouw materiaal 7. ☐ chemieproducten 8. ☐ meststoffen 9. ☐ afval 10. ☐ anders, namelijk: 11. ☐ n.v.t. (geen vervoer van goederen)	19. Tot slot: Heeft u op dit moment nog suggesties hoe Rijkswaterstaat haar dienstverlening aan u kan verbeteren? 1. ☐ nee 2. ☐ ja, namelijk:	
14. Wat is de postcode van uw bedrijfsvestiging? Postcode (alleen de cijfers):		
15. Wat was het meest dichtbijgelegen LAAD-/LOSADRES t.o.v. uw bedrijfsvestiging op deze dag? Plaatsnaam: Indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven. Postcode (alleen de cijfers):		
16. Wat was het meest verafgelegen LAAD-/LOSADRES t.o.v. uw bedrijfsvestiging op deze dag? Plaatsnaam: Indien buitenland, a.u.b. zowel land als plaatsnaam opgeven. Postcode (alleen de cijfers):		
17. Hoe vaak maakt u deze rit gemiddeld? a. ☐ minder dan 1 keer per week b. ☐ 1 keer per week c. ☐ 2 keer per week d. ☐ 3 keer per week e. ☐ 4 keer per week f. ☐ 5 keer per week g. ☐ meer dan 5 keer per week h. ☐ anders bijvoorbeeld meerdere keren per dag (graag zo volledig mogelijk invullen):		
EINDE ENQUÊTE Wilt u het ingevulde formulier in <u>bijgevoegde antwoortenveloppe</u> terugzenden? Indien de antwoortenveloppe ontbreekt, dan kunt u het ingevulde formulier zonder postzegel terugzenden aan: <i>Hariglijk dank voor uw medewerking</i>		

A.7 Voorbeeld van een 'stippenkaart' met herkomst en bestemming



Bijlage NSTR-indeling

NSTR indeling 1-digit

- 0 Landbouwproducten en levende dieren
- 1 Andere voedingsproducten en veevoeder
- 2 Vaste minerale brandstoffen
- 3 Aardoliën en aardolieproducten
- 4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies
- 5 Ijzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)
- 6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen
- 7 Meststoffen
- 8 Chemische producten
- 9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)

NSTR Indeling 2-digit

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 0 Levende dieren | 52 Halffab staal |
| 1 Granen | 53 Staven staal etc |
| 2 Aardappelen | 54 Plaat-,bandstaal |
| 3 Fruit,groenten | 55 Pijpen etc |
| 4 Textiel,-afval | 56 Non-ferromet etc |
| 5 Hout,kurk | 61 Zand,grind,klei |
| 6 Suikerbieten | 62 Zout,zwavel etc |
| 9 Ov plantaardige en dierlijke grstof | 63 Ov ruwe miner |
| 11 Suiker | 64 Cement,kalk |
| 12 Dranken | 65 Gips |
| 13 Genotmidd etc | 69 Ov bew bouwmat |
| 14 Vlees,vis etc | 71 Natuurlijke meststoffen |
| 16 Bereid landbprod | 72 Kunstmeststoffen |
| 17 Veevoer | 81 Chem basisprod |
| 18 Olie(zad)en,vet | 82 Aluminiumox etc |
| 21 Steenkool | 83 Prod stkool etc |
| 22 Bruinkool,turf | 84 Cellul,oud pap |
| 23 Cokes | 89 Ov chem prod |
| 31 Ruwe aardolie | 91 Vervoermat |
| 32 Vloeib brandst | 92 Landbtract,-mach |
| 33 Energiegassen | 93 (Elek) machines |
| 34 Ov aardoliederiv | 94 Metaalwaren |
| 41 IJzererts | 95 Glas,keram etc |
| 45 Ov ertsen,afval | 96 Leer,text,kled |
| 46 Schroot ijzer/sta | 97 Ov (half)fabr |
| 51 Ruw ijzer,staal | 99 Ov (stuk)goed |

Bijlage Checklist Verkeersonderzoeken

Deze lijst geeft een overzicht van alle stappen die doorlopen moeten worden om een kenteken-gebaseerde enquête tot een goed resultaat te doen komen.

ALGEMENE INFORMATIE VOOR DOSSIER

Waar gaat de waarneming plaatsvinden?

- ☐ <langs of over een route>
- ☐ <op één locatie>
- ☐ <op een aantal locaties>
- ☐ <anders, nl.>

Hoe gaat de waarneming plaatsvinden?

- ☐ <Waarnemers ter plaatse>
- ☐ <Fotomateriaal direct via software>
- ☐ <fotomateriaal voor latere verwerking>
- ☐ <Videomateriaal voor latere verwerking>
- ☐ <Anders, nl. >

Hoe groot moet de omvang van de respons zijn?

- ☐ <tot ca. 1.000 responsformulieren>
- ☐ < van 1.000 tot 2.500 responsformulieren >
- ☐ <van 2.500 tot 5.000 responsformulieren>
- ☐ < van 5.000 tot 10.000 responsformulieren>
- ☐ < van 10.000 tot 20.000 responsformulieren>
- ☐ < meer dan 20.000 responsformulieren, nl.: >

Wat is de selectiegroep?

- ☐ <personenauto's>
- ☐ <goederenvervoer/vrachtauto's/bestelauto's>
- ☐ <bussen>
- ☐ <motorrijders>
- ☐ <combinatie vanen>
- ☐ <anders, nl. : >

Moeten zakelijke rijders (leasewagens) meegenomen worden?

- ☐ <ja> Maak dan minimaal 6 maanden tevoren een afspraak met landelijk coördinator voor verkeersonderzoek voor het leggen van contacten met Vereniging Autolease Maatschappijen Nederland
- ☐ <nee>

Moeten brancheorganisaties (KNV,EVO,TLN,VERN) goederenvervoer worden betrokken?

- ☐ <ja> Maak minimaal 6 maanden te voren een afspraak via de landelijk coördinator voor leggen contacten
- ☐ <nee>

Wie is opdrachtgever?

- ☐ <IenM-onderdeel>
- ☐ <Afdeling>

o <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres>

Indien samenwerking met andere overheid/overheden:

Met wie wordt samengewerkt ?

o <provincie> Namelijk :

o <gemeente> Namelijk :

o <waterschap> Namelijk :

o <ander> Namelijk:

Wie is contactpersoon bij opdrachtgever?

o <Afdeling>

o <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres>

Wie is opdrachtnemer?

o <Bedrijf / Organisatie>

o <Afdeling>

o <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres>

Wie is contactpersoon bij opdrachtnemer?

o <Afdeling>

o <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres>

Betrekt opdrachtnemer eventueel onderaannemers (uitvoering) bij de opdracht?

o <ja>

o <no.> <Bedrijf / Organisatie> <Afdeling> <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres>

o <no.> <Bedrijf / Organisatie> <Afdeling> <Naam, postadres, telefoonnummer, Emailadres >

o <..>

o <nee>

Controleer De aanbiedingsbrief

Er worden een aantal eisen gesteld aan de aanbiedingsbrief. Deze worden steeds getoetst aan de geldende regelgeving. Het kan namelijk zijn dat door uitspraken van bijvoorbeeld de rechter, of de nationale ombudsman, de vaste kamercommissie IenM, de minister, of het college toezicht persoonsregistraties aanpassingen nodig zijn in de te hanteren regels.

Voor brief moet ook worden gelezen de HOMEPAGE van de webbased versie van een onderzoek.

- De brief is afgedrukt op IenM-briefpapier (eventueel met logo opdrachtnemer erbij ter illustratie)
- De brief bevat altijd de afzender van de verantwoordelijke organisatie (rechtspersoon)
- De brief bevat nimmer het kenteken wel een waarneempostnummer
- De brief bevat een "lijst veel gestelde vragen (met antwoorden)" en er wordt verwezen naar www.rws.nl/verkeersonderzoek
- De brief bevat een informatietelefoonnummer voor inlichtingen/vragen. (0800 8002)
- De brief stelt nadrukkelijk dat de vragenlijst nimmer te koppelen is met het kenteken

- De brief stelt nadrukkelijk dat de gegevens anoniem worden verwerkt
- De brief stelt nadrukkelijk dat de kentekengegevens na beëindiging van het onderzoek zullen worden vernietigd (kan ook in FAQ-lijst)
- De brief geeft kort een toelichting op de reden voor het onderzoek en verwijst evt. naar bijgesloten brochures of websites.
- De brief geeft summier uitleg over gebruikte waarnemingsmethode
- Er wordt uitsluitend melding gemaakt van “waargenomen kentekens”
- Belangrijk bij de verzending van de brieven/vragenlijsten is dat deze dient te geschieden in een vensterenveloppe waarbij NIMMER het waarneempostnummer zichtbaar mag zijn.

Controleer De vragenlijst

- De vragenlijst kan heel divers van opzet en samenstelling zijn. Dit is natuurlijk volledig afhankelijk van het te onderzoeken onderwerp.
- Een aantal richtlijnen ter voorkoming van kritiek op – en dus aanpassingen – is hierna aangegeven:
 - Géén vragen naar de exacte leeftijd van de respondent
Wèl toegestaan is klassenindeling: 0 – 15, 15 – 20, 21 – 25 etc. Vroeger werd de vraag naar de exacte leeftijd wèl toegestaan, doch na kamervragen aan de vaste kamercommissie V&W in 2000 en 2001 is door de Minister verzocht toe te zien op redactie van deze vraag.
 - Géén vragen naar exacte inkomsten respondent
Wèl toegestaan, mits gemotiveerd, in een bij de vraag behorende toelichting, is een klassenindeling van voldoende klassegrootte.
 - Géén vragen naar namen van bezochte personen, instellingen etc.
 - Wèl toegestaan – uiteraard - zijn 4-cijferige postcode, of eventueel straatnaam/nummer of naam van een gebouw
 - Géén vragen naar persoonlijke leefomstandigheden zoals woning, beleggingen, roerende goederen (TV,CD,DVD), hobbies, burgerlijke staat, seksuele voorkeur, gezondheid etc.
- Dit is een algemene richtlijn! Indien het onderzoek zich – bijvoorbeeld - richt op evaluatie van een emissiebeperkende maatregel dan zijn breed geformuleerde, algemene gezondheidsvragen mogelijk.
- Vragen zijn voorzien van een toelichting met de achtergrond van de vraag.
- Vragen naar gereden routes/trajecten etc zijn voorzien van een duidelijk kaartje
- Vragen naar herkenbaarheid van bijv. verkeersborden, mottoborden, markeringen etc. zijn voorzien van een duidelijke foto of voorbeeldtekening

Controleer Persbericht

Het is verplicht bestuurders in het gebied van het onderzoek te informeren over het onderzoek door middel van een persbericht in tenminste één lokaal- of regionaal dagblad alsmede – voor forensen/toeristen – in minimaal één nationaal dagblad. Ook wordt vaak gebruik gemaakt van melding via websites. Denk hierbij o.a. aan RWS-twitter en facebook. Dit persbericht is als extra voorwaarde aan de procedure toegevoegd na vragen aan de vaste kamercommissie V&W in 2000. Het is daarbij uitdrukkelijk gesteld dat de beoogd respondent (de doelgroep) moet worden geïnformeerd over een voorgenomen onderzoek op plaats/traject X op datum/tijd Y opdat hij zijn rit langs een andere route kan laten plaatsvinden.

Het persbericht dient uiterlijk 1 dag voorafgaand aan de datum van waarneming te worden gepubliceerd in de beoogde media. Omdat de waarnemingen meestal op een dinsdag plaatsvinden is publicatie op de daaraan voorafgaande zaterdag gebruikelijk.

lijk. In het persbericht wordt aangegeven waar, door wie, en waarom het onderzoek wordt uitgevoerd. Dit persbericht wordt door de opdrachtgever (RWS) opgesteld – evt in overleg met opdrachtnemer. Schakel de afdeling communicatie van het RWS-dienstonderdeel in om de informatie naar de media te sturen. Deze mensen zijn het best regionaal/lokaal op de hoogte en weten welke media te informeren. Ook in het persbericht wordt melding gemaakt van “waargenomen kentekens”.

Controleer Aanvraag en verwerkingsprocedure

- Aanvraag verwerking minimaal 4 weken voor datum eerste waarneming via de landelijk coördinator voor verkeersonderzoeken, zodat het onderzoek ook opgenomen kan worden in de planning (o.a. op internet)
- Aanvraag bevat minimaal :
 - Datum(s) (plus uitwijkdatum) waarnemingen
 - Plaatsaanduiding(en)
 - Contactpersonen
 - Omvang = aantal kentekens dat zal worden aangeleverd
- Kondig het onderzoek op tijd aan bij de RDW via de landelijk coördinator.
- Uiterlijk 2 weken voor datum eerste waarneming worden de volgende stukken ter controle aan de landelijk coördinator voorgelegd:
 - Aanbiedingsbrief
 - Persbericht
 - Vragenlijst
- Geef aan wie de rekening van de RDW betaald (facturatiegegevens)

Belangrijk voor aanvraag

HET IS NIET TOEGESTAAN KENTEKENS WAAR (TE DOEN) NEMEN ZONDER VOORAFGAAND AKKOORD VAN DE LANDELIJK COÖRDINATOR VOOR KENTEKENREGISTRATIE TER ZAKE VAN HET BETREFFENDE ONDERZOEK.

- Indien door het RDW géén toestemming van de landelijk coördinator is verkregen wordt de aanvraag geweigerd.
- Het gebruik van kentekengegevens ten behoeve van telefonische enquêtes is niet toegestaan en zal dus ook worden geweigerd.
- Bij conflicten tussen RDW en aanvrager draagt de landelijke coördinator geen enkele verantwoordelijkheid, zij is geen partij in de relatie tussen RDW en aanvrager.
- Een aanvraag tot reservering van verwerkingscapaciteit bij RDW gaat doorgaans in overleg met de opdrachtnemer en de RDW. Deze wordt door RDW in de planning gezet. RWS heeft géén rechten tot aanpassing van de RDW-planning
- De RDW stelt - zo mogelijk in overleg - de prioriteiten in de verwerkingsaanvragen op. De RDW beslist in voorkomende gevallen zelfstandig tot verschuiving in de planning.
- Aanleveren per E-mail is mogelijk aan het volgende Emailadres: IV@rdw.nl
Dit is de afdeling InformatieVoorziening. Indien gebruik wordt gemaakt van een fysieke aanlevering dan moeten de te gebruiken uitvoermedia door de aanvrager/uitvoerende organisatie zelf worden meegezonden bij de aanlevering van de

kentekens. Let hierbij op gegevensbeveiliging en maak zoveel mogelijk gebruik van bestanden die zijn beveiligd met een wachtwoord.

Te gebruiken media bij aanlevering

Voor de aanlevering van kentekens kan gebruik worden gemaakt van de volgende methoden/media:

- Aanlevering m.b.v. E-mail aan CIV@rdw.nl mits in het juiste format en voorzien van een wachtwoordbeveiliging
- CD-ROM (per aangetekende post)

Aanleverformaat

ASCII CSV- bestand (alle media) 1 kenteken per regel/record. De formaatbeschrijving is opgenomen in dit document.

Uitleverformaat

De RDW levert de data terug als ASCII - bestand (alle media)
1 kenteken met aangevraagde gegevens per regel/record

Noodzakelijke overige aspecten

Melden onderzoeksdata, locatie en wijze van vastlegging (mensen of camera's):

- Bij Wegbeheerders Rijk of Provincie ter plaatse (rayons, regiokantoren etc.)
- Bij politie-instanties ter plaatse (regiokorpsen én KLPD-Driebergen)
- Bij gemeentelijke / waterschapsdiensten ter plaatse (Openbare Werken / Dienst Verkeer)

Bij gebruik camera-opstellingen:

Maak afspraken met wegbeheerders over locatie, datum en tijd opstellen, montage/demontage etc. Bedenk dat invallend zonlicht of zijdelingse reflecties de beeldkwaliteit en dus het waar te nemen kenteken sterk beïnvloeden
Bedenk dat sommige locaties vandalismegevoelig kunnen zijn. Ga dit na bij de lokale wegbeheerder.

Bijlage Protocol vernietiging procesmateriaal

Datum _____
Plaats _____
Naam _____
Werkzaam bij _____

Heeft toegezien op de volledige vernietiging zonder kopie van het hierna genoemde procesmateriaal

- ☐ Videobanden met filmmateriaal afkomstig van videocameraopstellingen
- ☐ Videobanden met fotomateriaal afkomstig van videocameraopstellingen
- ☐ Videobanden met fotomateriaal afkomstig van fotocameraopstellingen
- ☐ Beeldbestanden tbv. latere verwerking op digitale media zoals HARDDISK CD-R / CD-RW / DVD-R / DVD-RW / DVD+R / DVD+RW2 Tape, memory-card, USB-stick, diskette
- ☐ Bestanden met kentekengerelateerde (adres)gegevens afkomstig van RDW tbv. dit onderzoek
- ☐ Bestanden met "tussenresultaten" tbv. adressering brieven en enqueteformulieren
- ☐ Ontvangen formulieren

De vernietiging had plaats door middel van :

- ☐ Onherstelbaar wissen videobanden
- ☐ Onherstelbaar wissen (beeld)bestanden van harde schijf/schijven van computers / CD-ROM / CD-RW / DVD-R / DVD-RW / DVD+R / DVD+RW2, diskette, tape, memory-card, USB-stick etc.
- ☐ Onherstelbaar wissen wissel- of tussenbestanden welke zijn aangemaakt tijdens verwerking van het genoemde procesmateriaal
- ☐ Onherstelbaar wissen bestanden bevattende adresgegevens ten behoeve van verzending enquêtemateriaal
- ☐ Fysiek teniet gaan van ontvangen retourformulieren (papiervernietiging / archiefvernietiging)

Het gaat hierbij om al het materiaal dat informatie bevat die wordt gekenmerkt als 'persoonsgegeven' in de Wet Bescherming Persoonsgegevens dat is ontstaan als gevolg van:

- de methode van waarneming van het onderzoek
- de verwerking van de gegevens m.b.t. software
- verwerking van de retour ontvangen formulieren

Van het genoemde procesmateriaal is aantoonbaar géén kopie - op welke wijze dan ook gemaakt – achtergebleven

Controleur	Ondertekeningen	Uitvoerder "vernietiging"
------------	-----------------	---------------------------

Bijlage Bewerkersovereenkomst

De meest recente versie van de bewerkersovereenkomst is beschikbaar via intranet-RWS. De opdrachtnemer gaat bij verwerking van persoonsgegevens in alle gevallen akkoord met de onderstaande bewerkersovereenkomst.

DIRECTORAAT-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT

<naam RWS-dienst>

<plaats van vestiging>

Bewerkingsovereenkomst in het kader van de Wbp: **<Naam verwerking>**

De ondergetekenden:

- A. de Staat der Nederlanden, gevestigd te 's-Gravenhage, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur van de <Naam Dienst> van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, <Naam HID>, hierna te noemen: "Opdrachtgever"
- B. <Naam Opdrachtnemer>, statutair gevestigd te <plaats>, ten deze rechts-geldig vertegenwoordigd door XXXXXXXX, hierna te noemen: "Opdrachtnemer"

OVERWEGENDE

- A. dat partijen een nadere overeenkomst zijn aangegaan onder mantelovereenkomst <nr. >.
- B. dat Opdrachtgever het wenselijk acht diverse activiteiten met betrekking tot de verwerking(en) van persoonsgegevens als nader gespecificeerd in bijlage 1 door Opdrachtnemer te laten uitvoeren;
- C. dat Partijen overeenkomen om bij het verwerken van deze persoonsgegevens de hierna volgende bepalingen in acht te nemen;

VERKLAREN ALS VOLGT TE ZIJN OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1. Definities

1.1 Bijlagen: aanhangsels bij deze overeenkomst, die na door beide partijen te zijn geparafeerd, deel uitmaken van de overeenkomst.

1.2 Normen en Standaarden: de door Opdrachtgever vastgestelde Normen en Standaarden terzake van methoden, technieken, procedures, projecten, productiekenmerken en documentatievoorschriften welke bij de uitvoering van werkzaamheden door Opdrachtnemer zullen worden gevolgd als vastgelegd in bijlage 2.

1.3 Personeel van Opdrachtnemer: de door Opdrachtnemer voor de uitvoering van deze overeenkomst in te schakelen personeelsleden, welke onder zijn verantwoordelijkheid zullen werken.

1.4 Verwerking van persoonsgegevens of het verwerken van persoonsgegevens: elke handeling of elk geheel van handelingen met betrekking tot persoonsgegevens, waaronder in ieder geval het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiding of enige andere vorm van terbeschikkingstelling, samenbrengen,

met elkaar in verband brengen, alsmede het afschermen, uitwissen of vernietigen van gegevens.

Artikel 2. Onderwerp van deze overeenkomst

2.1 Opdrachtnemer verbindt zich om in het kader van de verwerking van persoonsgegevens omschreven in bijlage 1 de persoonsgegevens van de Opdrachtgever behoorlijk en zorgvuldig te verwerken.

2.2 Opdrachtnemer zal ervoor zorgdragen dat hij de persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig de Regeling bescherming persoonsgegevens V & W en altijd overeenkomstig de Wet bescherming persoonsgegevens.

2.3 Opdrachtnemer staat ervoor in dat het Personeel van Opdrachtnemer en ieder ander die is ingeschakeld door Opdrachtnemer zich houdt aan de voorschriften bij of krachtens de Wet bescherming persoonsgegevens, de Regeling bescherming persoonsgegevens V&W en het gestelde in deze overeenkomst, indien en voor zover zij op enigerlei wijze betrokken zijn bij de verwerking van persoonsgegevens.

Artikel 3. Duur en beëindiging van de overeenkomst

3.1 De overeenkomst vangt aan op de dag van ondertekening door partijen en wordt aangegaan voor een periode gelijk aan de duur van het hoofdcontract <nr.> tussen beide partijen.

3.2 Opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst per direct te beëindigen.

3.3 Opdrachtnemer is gerechtigd de overeenkomst per aangetekend schrijven te beëindigen met een opzegtermijn van 3 maanden, onverminderd zijn lopende verplichtingen uit deze overeenkomst zoals, doch niet beperkt tot geheimhouding, overdracht en vernietiging, als ook nader bepaald in de artikelen 5.5, 5.6 en 9.4.

3.4 In geval van beëindiging van de overeenkomst zullen partijen bij aanvang van de opzegtermijn in overleg treden omtrent de overdracht van de persoonsgegevens aan Opdrachtgever, en in voorkomend geval omtrent de overdracht van applicaties, dossiers, onderhoud, beheersmaatregelen en andere uit hoofde van deze overeenkomst ter beschikking gestelde gegevens, en is Opdrachtnemer verplicht de door Opdrachtgever vereiste medewerking te verlenen.

Artikel 4. Verplichtingen van Opdrachtgever

4.1 Opdrachtgever is de verantwoordelijke voor de gegevensverwerking in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Opdrachtnemer is bewerker in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens.

4.2 Opdrachtgever heeft de verwerking(en) gemeld bij de privacyfunctionaris van het Ministerie van V&W.

4.3 Opdrachtgever verklaart wijzigingen met betrekking tot de verwerking binnen 5 werkdagen aan Opdrachtnemer bekend te maken, waarbij Opdrachtgever Opdrachtnemer informeert over de eventuele gevolgen van deze wijziging voor de uitvoering van deze overeenkomst.

Artikel 5. Verplichtingen van Opdrachtnemer

5.1 Opdrachtnemer verklaar kennis te hebben genomen van het doel waarvoor Opdrachtgever de persoonsgegevens verwerkt.

5.2 Opdrachtnemer stelt Opdrachtgever te allen tijde in staat om binnen de wettelijke termijnen te voldoen aan de verplichtingen op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens, meer in het bijzonder de rechten van betrokkenen, zoals, maar niet beperkt tot, een verzoek om inzage, verbetering, aanvulling, verwijdering of afscherming van persoonsgegevens en het uitvoeren van een gehonoreerd aangetekend verzet.

5.3 Opdrachtnemer verwerkt persoonsgegevens slechts in opdracht van Opdrachtgever en zal alle redelijke instructies van Opdrachtgever dienaangaande opvolgen, behoudens afwijkende wettelijke verplichtingen.

5.4 Op verzoek van Opdrachtgever wordt binnen een daartoe door Opdrachtgever bepaalde termijn door Opdrachtnemer (een deel van) de verwerking van persoonsgegevens overgebracht naar een archiefbewaarplaats, overgedragen aan een derde of worden persoonsgegevens in een andere vorm door Opdrachtnemer bewaard of worden deze persoonsgegevens op een door Opdrachtgever nader te bepalen wijze vernietigd.

5.5 Opdrachtnemer zal te allen tijde op eerste verzoek van Opdrachtgever onmiddellijk alle van Opdrachtgever afkomstige en/of in opdracht van Opdrachtgever verwerkte gegevens met betrekking tot deze overeenkomst aan Opdrachtgever ter hand stellen.

5.6 Opdrachtnemer zal te allen tijde op eerste verzoek van Opdrachtgever onmiddellijk alle afschriften en kopieën van Opdrachtgever afkomstige en/of in opdracht van Opdrachtgever verwerkte gegevens met betrekking tot de Opdrachtgever vernietigen.

Artikel 6. (Eerste) aanlevering van persoonsgegevens

6.1 De ter beschikkingstelling van persoonsgegevens ten behoeve van verwerkingen in het kader van deze overeenkomst zal geschieden op de wijze als beschreven in bijlage 3.

Artikel 7. Verstrekken van persoonsgegevens

6.2 Het is Opdrachtnemer niet toegestaan persoonsgegevens te verstrekken, tenzij dit op schriftelijk verzoek van Opdrachtgever wordt gedaan of Opdrachtgever schriftelijk toestemming tot de verstrekking door Opdrachtnemer heeft gegeven. Indien en voor zover het een van de melding afwijkende verstrekking betreft, geeft Opdrachtgever dit aan. Opdrachtnemer is verplicht schriftelijk te bevestigen dat een dergelijke verstrekking heeft plaatsgevonden, waarbij exact de verstrekte persoonsgegevens, de betrokkene(n), de ontvanger(s) en het moment van verstrekking worden beschreven. Opdrachtgever bewaart de afwijkende verstrekking gedurende drie jaren of voor zolang dit in het kader van de Wbp is toegestaan.

6.3 Indien Opdrachtnemer op grond van een wettelijke verplichting gegevens dient te verstrekken, zal Opdrachtnemer de grondslag van het verzoek en de identiteit van de verzoeker verifiëren en zal Opdrachtnemer onmiddellijk, zo mogelijk vooraf-

gaand aan de verstrekking, Opdrachtgever ter zake informeren. Ook hiervan is Opdrachtnemer verplicht schriftelijk vast te leggen dat een dergelijke verstrekking heeft plaatsgevonden, waarbij exact de verstrekte persoonsgegevens, de betrokkene(n), de ontvanger(s) en het moment van verstrekking worden beschreven. Opdrachtgever bewaart de afwijkende verstrekking gedurende drie jaren of voor zolang dit in het kader van de Wbp is toegestaan.

Artikel 8. Beveiliging

8.1 Opdrachtnemer zal de verwerking van persoonsgegevens beveiligen overeenkomstig de voorschriften gesteld bij of krachtens de Wet bescherming persoonsgegevens en bij of krachtens overige (bijzondere) wetgeving ten aanzien van het verwerken van persoonsgegevens. Tevens verklaart Opdrachtnemer zich te houden aan de Normen en Standaarden van Opdrachtgever, als beschreven in bijlage 2.

8.2 Opdrachtnemer zal daarbij zorgdragen dat zijn beveiligingsbeleid en de uitvoering daarvan tenminste voldoen aan het criterium van een "passend beveiligingsniveau" als bepaald in artikel 13 van de Wet bescherming persoonsgegevens en het Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst.

8.3 Opdrachtnemer zal zich maximaal inspannen om de te verwerken persoonsgegevens te beveiligen en beveiligd te houden tegen indringers en tegen van buiten komend onheil alsmede onzorgvuldig, ondeskundig of ongeoorloofd gebruik.

Artikel 9. Geheimhouding

9.1 Opdrachtnemer is gehouden tot geheimhouding van alle persoonsgegevens en informatie die zij als uitvloeisel van deze overeenkomst verwerkt, behoudens in zoverre die gegevens of informatie klaarblijkelijk geen geheim of vertrouwelijk karakter hebben, dan wel reeds algemeen bekend zijn.

9.2 Indien en voor zover Opdrachtgever daarom uitdrukkelijk schriftelijk verzoekt, zal Opdrachtnemer ten aanzien van de daarbij aangeduide gegevens of informatie bijzondere maatregelen treffen met het oog op de geheimhouding daarvan, welke maatregelen onder meer kunnen inhouden de vernietiging van betrokken gegevens of informatie zodra de noodzaak voor Opdrachtnemer om daarvan nog langer kennis te nemen, is komen te vervallen.

9.3 Opdrachtnemer zal in haar overeenkomsten met het Personeel van Opdrachtnemer, onderaannemers en ieder ander die handelt onder de verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer bedingen dat door die personen op overeenkomstige wijze als in artikel 9.1 en 9.2 bepaald geheimhouding zal worden betracht ten aanzien van alle gegevens en informatie die zij in het kader van hun werkzaamheden voor Opdrachtnemer verwerken. Opdrachtnemer staat er jegens Opdrachtgever voor in dat de bedoelde bedingen door de betrokken personen zullen worden nageleefd.

9.4 Na het beëindigen van deze overeenkomst zal dit artikel 9 geheimhouding gedurende een periode van <aantal> jaren van kracht blijven.

Artikel 10. Toezicht

10.1 Opdrachtgever is te allen tijde gerechtigd de verwerking van persoonsgegevens te (doen) controleren door middel van een audit. Inhoud en diepgang van deze controle wordt door Opdrachtgever nader bepaald.

10.2 Opdrachtgever zal de audit slechts (laten) uitvoeren na een voorafgaande schriftelijke melding aan Opdrachtnemer.

10.3 Opdrachtnemer verbindt zich om binnen een door Opdrachtgever te bepalen termijn aan de betrokken personeelsleden van Opdrachtgever of door Opdrachtgever ingeschakelde derden alle verlangde informatie te verstrekken. Opdrachtnemer kan verlangen dat de ingeschakelde derde vooraf verklaart zich te zullen houden aan geheimhouding.

10.4 Opdrachtnemer staat ervoor in de door de Opdrachtgever of ingeschakelde derde aangegeven aanbevelingen ter verbetering binnen de daartoe door Opdrachtgever te bepalen termijn uit te voeren.

10.5 De kosten van het onderzoek komen voor rekening van Opdrachtgever.

10.6 De privacyfunctionaris V&W kan te allen tijde op grond van de Regeling bescherming persoonsgegevens V&W juncto het bepaalde in de Regeling toezichtbevoegdheden privacyfunctionaris V&W het wettelijk voorgeschreven toezicht uitoefenen. Opdrachtnemer verbindt zich de privacyfunctionaris V&W in de gelegenheid te stellen dit toezicht uit te oefenen.

Artikel 11. Aansprakelijkheid

11.1 Indien Opdrachtnemer tekortschiet in de nakoming van zijn verplichting uit deze overeenkomst kan Opdrachtgever hem in gebreke stellen. Opdrachtnemer is echter onmiddellijk in gebreke als de nakoming van desbetreffende verplichting anders dan door overmacht binnen de overeengekomen termijn reeds blijvend onmogelijk is. De ingebrekestelling geschiedt schriftelijk, waarbij aan Opdrachtnemer 4 weken wordt gegund om alsnog haar verplichtingen na te komen. Deze termijn is een fatale termijn. Indien nakoming binnen deze termijn uitblijft, is Opdrachtnemer in verzuim.

11.2 Opdrachtnemer is aansprakelijk voor alle directe schade voortvloeiende uit het niet-nakomen van of in strijd handelen met de bij of krachtens de Wet bescherming persoonsgegevens gegeven voorschriften en/of het niet-nakomen van of in strijd handelen met het in deze overeenkomst bepaalde, onverminderd de aanspraken op grond van andere wettelijke regels. Opdrachtnemer is aansprakelijk voor schade of nadeel voor zover ontstaan door zijn werkzaamheid.

11.3 Opdrachtnemer vrijwaart Opdrachtgever voor schade als gevolg van aanspraken van derden gebaseerd op niet naleving van voorschriften bij of krachtens de Wet bescherming persoonsgegevens en deze overeenkomst door Opdrachtnemer.

11.4 Indien Opdrachtnemer na de gestelde termijn (Art. 11.1) in verzuim is, is Opdrachtnemer een boete verschuldigd, groot € 2000 per dag, zonder dat hiervoor een aanmaning of een andere voorafgaande verklaring nodig is. Deze boete is niet vatbaar voor verrekening en opschorting en laat het recht van Opdrachtgever op nakoming en schadevergoeding onverlet.

11.5 De aansprakelijkheid overeengekomen in deze overeenkomst heeft alleen betrekking op deze overeenkomst. De aansprakelijkheid en verplichtingen van de Mantelovereenkomst <nr.> en Nadere overeenkomsten blijven onverminderd van kracht.

Artikel 12. Overmacht

12.1 Indien een partij door een niet toerekenbare tekortkoming (overmacht) niet aan haar verplichtingen jegens de andere partij kan voldoen, worden die verplichtingen opgeschort voor de duur van de overmachtstoestand. Indien de overmachts-toestand twee maanden heeft geduurd, hebben beide partijen het recht om de overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden.

12.2 Onder overmacht wordt verstaan een tekortkoming van een partij die niet aan haar schuld is te wijten, noch krachtens de wet, rechtshandeling of in het verkeer geldende opvattingen voor haar risico komt. Onder overmacht wordt niet gerekend een tekort aan personen die zijn belast met de uitvoering van de overeenkomst, ziekte van bedoelde personen, verlate aanlevering of ongeschiktheid van de voor de uitvoering van de werkzaamheden benodigde zaken, tekorten in computercapaciteit of het door calamiteiten uitvallen van computerfaciliteiten langer dan 4 werkdagen, voor zover deze omstandigheden zich voordoen aan de zijde van, dan wel door toedoen van de partij die niet-nakomt cq. tekortschiet. Voorts wordt niet onder overmacht begrepen het niet-nakomen dan wel tekortschieten van door Opdrachtnemer ingeschakelde derden en/of liquiditeits- of solvabiliteitsproblemen aan zijde van de Opdrachtnemer of door Opdrachtnemer ingeschakelde derden.

Artikel 13. Beëindiging

13.1 Ieder der partijen is gerechtigd de overeenkomst door middel van een aangetekend schrijven met onmiddellijke ingang buiten rechte te beëindigen, indien de andere partij ook na schriftelijke ingebrekestelling stellende een redelijke termijn in gebreke blijft zijn verplichtingen uit deze overeenkomst te voldoen.

13.2 Buiten hetgeen elders in deze overeenkomst is bepaald is Opdrachtgever gerechtigd deze overeenkomst door middel van een aangetekend schrijven met onmiddellijke ingang buiten rechte zonder dat enige ingebrekestelling is vereist te beëindigen indien:

- a Opdrachtnemer (voorlopige) surséance van betaling aanvraagt of wordt verleend;
- b Opdrachtnemer zijn faillissement aanvraagt of instaat van faillissement wordt verklaard;
- c de onderneming van Opdrachtnemer wordt geliquideerd;
- d Opdrachtnemer zijn huidige onderneming staakt dan wel op een aanmerkelijk deel van het vermogen van Opdrachtnemer beslag wordt gelegd.

13.3 Indien deze overeenkomst door Opdrachtgever wordt beëindigd op grond van het in artikel 13.1 of artikel 13.2 bepaalde, is Opdrachtgever gerechtigd, de resultaten van de door Opdrachtnemer geleverde diensten te blijven gebruiken. Indien Opdrachtgever gebruik maakt van deze bevoegdheid zal hij daarvoor aan Opdrachtnemer een redelijke vergoeding voldoen, voor zover vergoeding voor de resultaten niet reeds heeft plaatsgevonden.

13.4 Verplichtingen tussen partijen over en weer aangegaan, welke naar hun aard bestemd zijn om ook na ontbinding van de overeenkomst voort te duren, blijven na ontbinding van deze overeenkomst bestaan.

Artikel 14. Eigendomsrechten

14.1 Alle externe gegevensdragers, zoals, doch niet beperkt tot tapes, diskettes, CD-ROM's, DVD's, USB-sticks, microfiches of papier, voorzien van (persoons)-gegevens, worden geacht volle eigendom van Opdrachtgever te zijn. Opdrachtnemer zal nimmer enig recht claimen ten aanzien van de betrokken gegevens noch gerechtigd zijn tot enige vorm van exploitatie anders dan voorzien in deze overeenkomst.

Artikel 15. Overige bepalingen

15.1 De gehele of gedeeltelijke ongeldigheid van een of meer bepalingen van deze overeenkomst brengt niet de nietigheid of vernietigbaarheid van de gehele overeenkomst met zich mee. Voor zover de bedoelde ongeldigheid betrekking heeft op een wezenlijk onderdeel van de relatie tussen partijen, zullen partijen in overleg vaststellen welke wijzigingen in de overeenkomst noodzakelijk uit die ongeldigheid voortvloeien, waarbij zoveel mogelijk aansluiting gezocht zal worden bij de bedoeling van partijen zoals die uit deze overeenkomst blijkt.

15.2 Deze overeenkomst kan slechts worden gewijzigd door middel van een schriftelijk stuk waarin uitdrukkelijk staat vermeld dat het stuk bedoelt een dergelijke wijziging aan te brengen en dat door ter zake bevoegde vertegenwoordigers van partijen is ondertekend.

Artikel 16. Geschillen, toepasselijk recht en jurisdictie

16.1 Op deze overeenkomst en op alle geschillen die daaruit mochten voortvloeien of daarmee mochten samenhangen, is Nederlands recht van toepassing.

16.2 Leder geschil tussen partijen ter zake van deze overeenkomst zal bij uitsluiting worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde rechter te Den Haag.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend,

De Opdrachtgever,	De Opdrachtnemer,
Naam HID _____	Naam _____
Plaats: _____	Plaats: _____
Datum: _____	Datum: _____

Bijlage Wetteksten

A.8 WEGENVERKEERSWET 1994

Van de vigerende wetten zijn alleen die (leden van) artikelen opgenomen die voor dit handboek relevant zijn. Informatie omtrent actuele regelgeving is te vinden via o.a. de website OVERHEID.NL of van het College Bescherming Persoonsgegevens (CBPWEB.NL)

Art. 12.

1. Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de aanwijzingen die door de in artikel 159 bedoelde personen dan wel door andere bij algemene maatregel van bestuur aangewezen personen ter zake van het verkeer op de weg worden gegeven.
2. De in het eerste lid bedoelde aanwijzingen mogen slechts worden gegeven in het belang van de veiligheid op de weg, de instandhouding van de weg en de bruikbaarheid daarvan, of de vrijheid van het verkeer dan wel in het belang van met toestemming van Onze Minister verrichte onderzoeken ten behoeve van het verkeer.

Art. 13

1. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels vastgesteld betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers.
2. In de bij die algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen kunnen bij ministeriële regeling voorschriften ter uitvoering van die regels worden vastgesteld.

Art. 42

1. Er is een kentekenregister. Dit register is een basisregistratie.
2. De Dienst Wegverkeer is de beheerder van het kentekenregister en verantwoordelijke als bedoeld in de Wet bescherming persoonsgegevens.
3. In het kentekenregister verwerkt de Dienst Wegverkeer gegevens omtrent motorrijtuigen en aanhangwagens waarvoor een kenteken is opgegeven en de te naamstelling van die kentekens, alsmede omtrent andere motorrijtuigen en aanhangwagens.
4. Het verzamelen van de gegevens, bedoeld in het derde lid, geschiedt voor de volgende doeleinden:
 - a. voor een goede uitvoering van het bepaalde bij of krachtens deze wet en voor de handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde voorschriften,
 - b. voor een goede uitvoering van het bepaalde bij of krachtens de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet belasting zware motorrijtuigen, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, dan wel andere wettelijke regelingen ten aanzien van motorrijtuigen of aanhangwagens en voor de handhaving van het bepaalde bij of krachtens die wettelijke regelingen, en
 - c. om overheidsorganen te voorzien van gegevens uit het kentekenregister voor zover zij aangeven deze gegevens nodig te hebben voor een goede uitoefening van hun publieke taak.

Art. 43

1. Aan autoriteiten die betrokken zijn bij de uitvoering van deze wet dan wel de in artikel 42, tweede lid, onderdeel b, bedoelde wettelijke regelingen of die zijn belast met de handhaving van de bij of krachtens deze wet dan wel de evenbedoelde wettelijke regelingen vastgestelde voorschriften, worden op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze desgevraagd uit het register de gegevens verstrekt die zij voor de uitoefening van hun taak behoeven.

Art. 44

1. Aan belanghebbenden kunnen, overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels, op aanvraag en tegen betaling, op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze, van het door deze dienst voor de behandeling van de aanvraag vastgestelde tarief, uit het register gegevens worden verstrekt.
2. Aan belanghebbenden worden slechts gegevens verstrekt omtrent door hen opgegeven kentekens.
3. Bij ministeriële regeling kan in bijzondere gevallen, onder daarbij te stellen voorwaarden, worden toegestaan dat van het tweede lid wordt afgeweken.
4. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat het verstrekken van gegevens aan belanghebbenden niet of slechts tot een beperkt aantal of in beperkte vorm of omvang geschiedt.
5. In bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen worden beperkingen gesteld aan het verstrekken van gegevens dan wel aan het gebruik van gegevens nadat zij zijn verstrekt. In elk geval wordt daarbij geregeld welke beperkingen op verzoek van degene aan wie een kenteken is opgegeven, kunnen worden gesteld.

Art. 45

De Dienst Wegverkeer stelt ten aanzien van het verwerken van gegevens als bedoeld in artikel 42 een reglement vast.

Art. 127.

1. Aan autoriteiten die betrokken zijn bij de uitvoering van deze wet of die zijn belast met de handhaving van de bij of krachtens deze wet vastgestelde voorschriften, worden uit het register op de bij ministeriële regeling te bepalen wijze desgevraagd de gegevens verstrekt die zij voor de uitoefening van hun taak behoeven.
2. Aan de met de afgifte van rijbewijzen belaste autoriteiten buiten Nederland worden in de bij algemene maatregel van bestuur te bepalen gevallen op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze en tegen betaling van het door deze dienst vastgestelde tarief, inlichtingen uit het register verstrekt.

Art. 159.

1. Met de opsporing van de feiten, strafbaar gesteld bij of krachtens deze wet, zijn belast:
 - a. de in de artikelen 141 en 142 van het Wetboek van Strafvordering bedoelde personen;
 - b. de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen ambtenaren van de Rijksbelastingdienst, van de Rijks- en de provinciale waterstaat, van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en van de verkeersinspecties, een en ander voor zover bij die algemene maatregel van bestuur is bepaald;
 - c. de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen beëdigde beambten en bedienden van de spoorweg, een en ander voor zover bij die algemene maatregel van bestuur is bepaald;

Art. 160.

1. Op de eerste vordering van de in artikel 159 bedoelde personen is de bestuurder van een motorrijtuig verplicht dat motorrijtuig te doen stilhouden alsmede de volgende bewijzen behoorlijk ter inzage af te geven:

Dit wetsartikel is bedoeld om voertuigen te laten stoppen bij parkeerplaats/benzinestation doch NIET op/langs de rijbaan zelf – voor het uitreiken van een “uitdeelenquete-“

A.9 REGLEMENT verwerking gegevens kentekenregister 2009

Reglement t.a.v. het verwerken van gegevens als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994 (Reglement verwerking gegevens kentekenregister 2009) De Directie van de Dienst Wegverkeer, Gelet op artikel 45 van de Wegenverkeerswet 1994;

Hoofdstuk 8 lid 1 Reglement verwerking gegevens kentekenregister 2009

De eerste aanvraag tot het verstrekken van gegevens aan overheidsorganen als bedoeld in de wet geschiedt schriftelijk bij de Dienst Wegverkeer onder opgave van de naam en het adres van de aanvrager alsmede de redenen van de aanvraag. Voor de Dienst Wegverkeer dient het aannemelijk te zijn, dat de aanvrager een overheidsorgaan is en een publiekrechtelijke taak uitoefent. De Dienst Wegverkeer vergewist zich daarbij in elk geval van de identiteit van de aanvrager.

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0028997>

A.10 KENTEKENREGLEMENT

Art. 9 Belanghebbenden

Voor de verstrekking van gegevens op grond van artikel 44 van de Wegenverkeerswet worden belanghebbenden onderscheiden in:

- a. particulieren,
- b. door Onze Minister of, in geval van verstrekking van gegevens omtrent de aangifte van diefstal of verduistering van een voertuig, door Onze Minister en Onze Minister van Justitie gezamenlijk dan wel, in geval van verstrekking van gegevens omtrent de verplichtingen, bedoeld in artikel 19a, eerste lid, onderdeel a, respectievelijk onderdeel b, door Onze Minister en Onze Minister van Financiën, respectievelijk Onze Minister en Onze Minister van Justitie, gezamenlijk aangewezen beroepsbeoefenaren of categorieën van beroepsbeoefenaren,
- c. personen of instanties met een publiekrechtelijke taak, niet zijnde autoriteiten als bedoeld in artikel 43, eerste lid, van de wet, en
- d. door Onze Minister of, in geval van verstrekking van gegevens omtrent de aangifte van diefstal of verduistering van een voertuig, door Onze Minister en Onze Minister van Justitie gezamenlijk aangewezen organisaties die de belangen van de automobielbranche behartigen.

Art. 10 Aanvraag van gegevens door belanghebbenden

1. De aanvraag tot het verstrekken van gegevens wordt schriftelijk ingediend bij de houder van het kentekenregister onder opgave van de naam en het adres van de aanvrager alsmede de redenen van de aanvraag.
2. De aanvraag, bedoeld in het eerste lid, wordt niet in behandeling genomen dan nadat het door de Dienst Wegverkeer vastgestelde tarief is voldaan.
3. Indien de aanvrager persoonlijk bij de houder van het kentekenregister verschijnt teneinde een aanvraag tot het verstrekken van gegevens in te dienen, legitimeert deze zich ten genoegen van de houder.
4. Het eerste en derde lid zijn niet van toepassing indien de aanvraag wordt ingediend door belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdelen b, c of d, mits overeenkomstig het door de Dienst Wegverkeer bepaalde, is vastgesteld dat de aanvrager tot één van de genoemde categorieën behoort en voldoende zekerheid is verkregen omtrent diens identiteit.

Art. 11 Verstrekking gegevens aan particulieren

Art. 12 Verstrekking van gegevens aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel b (beroepsbeoefenaren)

Art. 13 Verstrekking van gegevens aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel c (personen of instanties met een publiekrechtelijke taak) Aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel c, worden de gevraagde gegevens verstrekt, voor zover zij deze gegevens behoeven voor de uitvoering van hun taak en de persoonlijke levenssfeer van degene op wie de gegevens betrekking hebben daardoor niet onevenredig wordt geschaad.

Art. 14 Verstrekking van gegevens aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel d (vertegenwoordigers van de automobielsector)

1. Aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel d, worden de gevraagde gegevens verstrekt, voor zover zij deze gegevens behoeven voor:
 - a. het verrichten van activiteiten die verband houden met een goede uitvoering van de wet,
 - b. wetenschappelijk onderzoek en statistiek, dan wel
 - c. voertuiginformatiesystemen ten behoeve van de automobielsector, een en ander voor zover bij de aanwijzing, bedoeld in artikel 9, onderdeel d, is bepaald.
2. Aan de in het eerste lid bedoelde belanghebbenden worden uitsluitend gegevens verstrekt die de situatie weergeven op het moment van de verstrekking.

Art. 15 Gebruik van gegevens

1. Belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdelen a, b en c, mogen de aan hen verstrekte gegevens uitsluitend gebruiken voor de doeleinden waarvoor zij zijn verstrekt.
2. Belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel d, mogen de aan hen verstrekte gegevens gebruiken voor de doeleinden waarvoor zij zijn verstrekt. Daarnaast mogen zij de aan hen verstrekte gegevens, met uitzondering van die omtrent de aangifte van diefstal of verduistering van een voertuig, gebruiken voor bij ministeriële regeling aangewezen doeleinden, indien degene op wie de gegevens betrekking hebben tegen een dergelijk gebruik geen bezwaar heeft gemaakt.

Art. 16 Beperkingen aan verstrekking en gebruik van gegevens

Op verzoek van degene van wie gegevens in het kentekenregister zijn opgenomen, wordt in het kentekenregister geregistreerd dat:

- a. hij zijn toestemming onthoudt aan elke verstrekking van op hem betrekking hebbende gegevens aan belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel a,
- b. op hem betrekking hebbende gegevens door belanghebbenden als bedoeld in artikel 9, onderdeel d, niet gebruikt worden voor de in artikel 15, tweede lid, bedoelde, bij ministeriële regeling aangewezen, doeleinden.

Het volledige kentekenreglement is na te lezen op:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0006951>

Bijlage Gedragscode Privacy

Privacyreglement

Het privacyreglement is geen onderwerp meer van de Wet Bescherming Persoonsgegevens. Rijkswaterstaat wil de wettelijke bepalingen rondom privacy goed opvolgen en heeft daarom ter vervanging van het privacyreglement de onderstaande gedragscode privacy opgesteld. Deze gedragscode is gebaseerd op de geldende wetgeving en aanwijzingen van het College Bescherming Persoonsgegevens. Bij verkeersonderzoeken dienen de aanwijzingen in de gedragscode altijd opgevolgd te worden tenzij (nieuwe) wettelijke bepalingen anders voorschrijven. Dit geldt uiteraard zowel voor de opdrachtnemer(s) als voor RWS.

Artikel 1 Begripsbepaling

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. Wbp: Wet bescherming persoonsgegevens;
- b. ministerie: ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- c. persoonsgegeven(s): elk gegeven betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon;
- d. verwerking van persoonsgegevens: elke handeling of elk geheel van handelingen met betrekking tot persoonsgegevens, waaronder in ieder geval het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiding of enige andere vorm van terbeschikkingstelling, samenbrengen, met elkaar in verband brengen, alsmede het afschermen, uitwissen of vernietigen van gegevens;
- e. bewerker: instantie die in opdracht van Rijkswaterstaat de persoonsgegevens die worden verzameld in het kader van het houden van een verkeers- en vervoerkundig onderzoek op basis van kentekenregistratie verwerkt;
- f. betrokkene: degene op wie een persoonsgegeven betrekking heeft;
- g. verkeers- of vervoerkundig onderzoek: elke vorm van wetenschappelijk of beleidsmatig onderzoek dat plaatsvindt in het kader van de uitvoering van de taken van Rijkswaterstaat.
- h. verkeersenquêtes: elke vorm van verkeers- of vervoerkundig onderzoek door of in opdracht (van de directies) van Rijkswaterstaat dat door middel van het enquêteren van kentekenhouders plaatsvindt;
- i. bestand: het gestructureerde geheel waarin de persoonsgegevens worden verwerkt;
- j. verantwoordelijke: de Minister van Infrastructuur en Milieu;
- k. beheerder: hoofd van een dienstonderdeel van het ministerie, aan wie krachtens de geldende organisatie- en mandaatregelingen de taken en bevoegdheden van de minister ten aanzien van verwerkingen van persoonsgegevens zijn gemanda-

teerd, zijnde de Hoofd Ingenieur-Directeur (HID) van organisatieonderdeel **West-Nederland Zuid van het DG RWS**;

- l. functionaris voor de gegevensbescherming (FG): Functionaris voor de gegevensbescherming van het ministerie zoals bedoeld in artikel 62 van de Wbp;
- m. DG RWS: directoraat-generaal Rijkswaterstaat, zijnde een dienstonderdeel in overeenstemming met het organisatie- en mandaatbesluit van het ministerie;

Artikel 2 Reikwijdte

Dit besluit regelt de taken en bevoegdheden van de beheerder met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, verkregen door het houden van verkeers-enquêtes door Rijkswaterstaat.

Artikel 3 Doel van de gegevensverwerking

Het doel van de verwerking van persoonsgegevens is:

Het systematisch verzamelen, vastleggen, opslaan en verwerken van geanonimiseerde gegevens ten behoeve van verkeers- en vervoerkundig onderzoek.

Artikel 4 Categorieën van personen

Uitsluitend van de volgende categorieën van personen worden persoonsgegevens verwerkt:

Bij de RDW geregistreeerde voertuigeigenaren van vervoersmiddelen die zich begeven hebben op de locatie waar verkeers- en vervoerkundig onderzoek plaats vindt.

Artikel 5 Soorten van persoonsgegevens

Een bestand bevat uitsluitend de navolgende persoonsgegevens:

- a. de naam, het adres, de postcode en de woonplaats van betrokkenen;
- b. het kenteken dat op naam staat van een betrokkene alsmede de bijbehorende voertuigtechnische gegevens uit het kentekenregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW);
- c. de datum, het tijdstip en het wegtraject waarop een kenteken is waargenomen;
- d. de datum en het tijdstip waarop aan de betrokkene een enquêteformulier is toegezonden.

Artikel 6 Bewaartermijnen

- 1. De bewerker draagt zorg voor de vernietiging van alle persoonsgegevens die zijn opgenomen in een bestand, zo snel mogelijk na verwerking maar uiterlijk drie maanden nadat het verkeers- of vervoerkundig onderzoek is afgesloten, volgens een door hem vastgesteld protocol dat is goedgekeurd door de verantwoordelijke.
- 2. In uitzonderlijke gevallen kan ter beoordeling van en na goedkeuring door de beheerder en de verantwoordelijke van deze termijn worden afgeweken. Deze afwijking wordt eveneens in een protocol vastgelegd.

Artikel 7 Beheer

- 1. De beheerder is verantwoordelijk voor een zorgvuldig beheer van de persoonsgegevens door de bewerker.
- 2. De persoonsgegevens worden op een nader door de bewerker aan te wijzen plaats opgeslagen en beheerd door één of meer door hem met die taak belaste medewerkers.

Artikel 8 Toegang tot de gegevens

Toegang tot de persoonsgegevens in de gegevensverwerking hebben:

- a. de beheerder;
- b. de bewerker;
- c. personen die zijn belast met of leiding geven aan het invoeren, wijzigen en verwijderen van gegevens;
- d. personen die zijn belast met of leiding geven aan het verkeers- of vervoerkundig onderzoek.
- e. personen die daartoe bij of krachtens wet- en regelgeving bevoegd zijn.

Artikel 9 Verstrekking van persoonsgegevens binnen DG RWS

1. Binnen de organisatie van de verantwoordelijke kunnen op aanvraag persoonsgegevens worden verstrekt indien wordt voldaan aan één of meer van de volgende voorwaarden:
 - a. De verstrekking is niet in strijd met het doel van de gegevensverwerking, zoals vastgelegd in artikel 3 van dit reglement.
 - b. De aanvrager is daartoe, krachtens wettelijk voorschrift, gerechtigd en de verantwoordelijke, na daartoe in elk geval te zijn geadviseerd door de privacycoördinator en de functionaris gegevensbescherming, is tot afgifte gehouden.
2. Voor andere verzoeken tot verstrekkingen van persoonsgegevens dan die bedoeld in het eerste lid zal de verantwoordelijke het verzoek beoordelen, na daartoe in elk geval te zijn geadviseerd door de privacycoördinator en de functionaris gegevensbescherming, waarbij wordt getoetst aan de criteria zorgvuldigheid, proportionaliteit en subsidiariteit.
3. Van het verstrekken van persoonsgegevens binnen de organisatie houdt de verantwoordelijke een registratie bij waarin staat vermeld aan wie, op welk tijdstip welke persoonsgegevens zijn verstrekt.

Artikel 10 Verstrekking van persoonsgegevens buiten DG RWS

1. Buiten de organisatie van de verantwoordelijke kunnen op aanvraag persoonsgegevens worden verstrekt indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarde:
2. Indien de aanvrager daartoe krachtens wettelijk voorschrift is gerechtigd en de verantwoordelijke, na daartoe in elk geval te zijn geadviseerd door de privacycoördinator en de functionaris voor de gegevensbescherming, tot afgifte is gehouden.
3. Voor andere verzoeken tot verstrekkingen van persoonsgegevens buiten de organisatie dan die bedoeld in het eerste lid zal de verantwoordelijke, na daartoe in elk geval te zijn geadviseerd door de privacycoördinator en de functionaris voor de gegevensbescherming, het verzoek beoordelen tegen de criteria zorgvuldigheid, proportionaliteit en subsidiariteit.
4. Van het verstrekken van persoonsgegevens buiten de organisatie houdt de verantwoordelijke een registratie bij waarin staat vermeld aan wie, op welk tijdstip welke persoonsgegevens zijn verstrekt.

Artikel 11 Verzoeken tot inzage in alsmede corrigeren en verwijderen van eigen persoonsgegevens

1. Een betrokkene kan verzoeken om inzage, zoals bedoeld en vastgelegd in artikel 35 van de Wbp, in alle persoonsgegevens die over hem of haar in deze gegevensverwerking is opgeslagen.
2. Indien de opgeslagen persoonsgegevens feitelijk onjuist zijn, voor het doel of de doeleinden van de verwerking onvolledig of niet ter zake dienend zijn, dan wel anderszins in strijd met een wettelijk voorschrift worden verwerkt, dan kan de

betrokkene de verantwoordelijke verzoeken deze te corrigeren of te verwijderen overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Wbp.

3. Een verzoek, als bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, wordt gericht aan de beheerder en wordt ingediend bij het hoofd van dienst.
4. De beheerder is gehouden om de identiteit van betrokkene vast te stellen.

Artikel 12 Beveiliging en nader onderzoek

1. De beheerder en bewerker zien er op toe dat voor de beveiliging van de verwerking een passend beveiligingsniveau in acht wordt genomen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking
2. De functionaris voor de gegevensbescherming van het ministerie kan altijd zijn wettelijk voorgeschreven toezicht uitoefenen. Hij kan zich daartoe laten bijstaan door personen die door hem zijn aangewezen. Hij kan aanbevelingen doen voor een betere verwerking van de persoonsgegevens.

Artikel 13 Geheimhouding

Iedereen die handelt onder het gezag van de verantwoordelijke is verplicht tot geheimhouding van de persoonsgegevens, behalve voor zover enig wettelijk voorschrift hem tot mededeling verplicht.

Artikel 14 Klachten

1. Indien de betrokkene van mening is dat de bepalingen van dit reglement niet worden nageleefd of indien hij een andere reden tot klagen heeft, dan dient betrokkene zich schriftelijk te wenden tot de verantwoordelijke.
2. De betrokkene krijgt binnen zes weken na ontvangst van de klacht schriftelijk antwoord van de beheerder.

TOELICHTING GEDRAGSCODE PRIVACY VERKEERSENQUETES RIJKSWATERSTAAT

ALGEMEEN

Dit besluit bevat beleidsregels ten aanzien van de verwerking van persoonsgegevens die verkregen zijn door het houden van verkeersenquêtes. De verwerking van deze persoonsgegevens valt onder de werking van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp, Stb. 2000, 302). In de Wbp worden regels gegeven ten aanzien van het omgaan met privacy-gevoelige gegevens om er voor te zorgen dat de persoonlijke levenssfeer van een ieder niet meer aangetast wordt dan nodig en wenselijk is. Centraal in deze wet staat het begrip verwerking van persoonsgegevens. Verwerking heeft hierbij een zeer ruime betekenis, waar onder meer het verzamelen, vastleggen, bewaren, verstrekken door middel van doorzending en verspreiding, alsmede vernietigen onder valt. Hoewel de wet dus al regels stelt, wordt het toch wenselijk geacht beleidsregels op te stellen, voor het verwerken van persoonsgegevens die worden verkregen bij het houden van verkeers- en vervoerkundige onderzoeken. De beleidsregels geven aan hoe Rijkswaterstaat met deze persoonsgegevens wil omgaan. Dit biedt zekerheid voor de betrokkenen van wie persoonsgegevens worden verwerkt. De beleidsregels hebben de vorm gekregen van een privacyreglement omdat een reglement voor betrokkenen en de beheerders gemakkelijk te hanteren is. Overigens wordt opgemerkt dat over de procedure voor het houden van verkeers- en vervoerkundige onderzoeken de afgelopen jaren uitvoerig is gecommuniceerd tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Vaste Kamercommissie. Intern is de procedure vastgelegd in een handboek waarin uiteraard ook het element privacy ruime aandacht heeft gekregen.

Kentekens

Bij verkeers- en vervoerkundige onderzoeken is het startpunt steeds het kenteken van een auto. Aan het kenteken zijn in het kentekenregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) belangrijke persoonsgegevens gekoppeld zoals naam en adres, postcode en woonplaats van de eigenaar of houder van een auto. De eigenaar of houder krijgt op zijn adres uit het kentekenregister een vragenlijst toegestuurd met het verzoek deze in te vullen en terug te sturen aan Rijkswaterstaat. Door de gegevens van de RDW als basisgegevens te gebruiken kan ervan uitgegaan worden dat de persoonsgegevens correct zijn. Van het recht op correctie zoals opgenomen in het reglement, zal dan ook naar verwachting niet of nauwelijks gebruik gemaakt worden aangezien het effectiever is de correctie te laten plaatsvinden bij het kentekenregister.

Procedure

De afgelopen jaren zijn de methoden en technieken bij het verkeers- en vervoerkundig onderzoek sterk veranderd. De handmatige waarneming van kentekens behoort tot het verleden en is vervangen door inzet van camera's waarmee per uur honderden auto's en bijbehorende kentekens kunnen worden waargenomen. Computers lezen de kentekens en sturen de gegevens digitaal naar de beheerder van het kentekenregister, de RDW te Veendam. Daar worden de kentekens gebruikt om de juiste records uit het kentekenregister te halen en ter beschikking te stellen aan de opdrachtgevende diensten van Rijkswaterstaat. De adresgegevens en relevante voertuigtechnische gegevens worden vervolgens verwerkt in aanbiedingsbrieven en vragenlijsten, waarna de enquête wordt verstuurd aan de eigenaar of houder van het kenteken van een auto. Na ontvangst van de ingevulde vragenlijsten worden de waarnemingen verrijkt en gebruikt voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen van de opdrachtgevende dienst.

TOELICHTING ARTIKELN

Artikel 3 Doel

De Wet bescherming persoonsgegevens bepaalt dat persoonsgegevens slechts voor uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doelen mogen worden verzameld. Voor Rijkswaterstaat is het doel een goede uitvoering van zijn publiekrechtelijke taak.

Artikel 5 Soorten van persoonsgegevens

Feitelijk kent "het bestand" verschillende vullingen op verschillende momenten van verschillende onderzoeken:

- Een database met datum/tijd/locatie en kenteken zoals waargenomen;
- Eigenlijk het eerst mogelijke bestand dat eerst op "missers" dient te worden gecontroleerd alvorens aan de RDW te worden verzonden om de betreffende gegevens uit het kentekenregister te kunnen selecteren.
- Een database met naam, adres, woonplaats en overige velden uit het kentekenrecord zoals na verwerking door RDW beschikbaar komt voor aanmaak van aanbiedingsbrief en vragenlijsten;
- Een database met o.a. datum/tijd/locatie waarneming, alle velden van het kentekenrecord zoals eerder ontvangen van RDW alsmede de antwoorden van enquêtes ten behoeve van analytisch onderzoek;
- Dit is de laatste fase van het bestand; ontstaan na verwerking van de respons en voorzien van antwoordgegevens met uitsluiting van de adresinformatie en het

kenteken. Eventueel worden aan dit bestand andere gegevensverzamelingen gekoppeld ten behoeve van detailonderzoek en analyse.

Artikel 7 en 12 Beheer en beveiliging

De beheerder is verantwoordelijk voor het beheer van de persoonsgegevens, zowel tijdens de verwerking als daarna. Dit betekent in concreto dat deze gegevens en bijbehorende administratieve bescheiden in een goed afgesloten en voor slechts enkele bevoegde personen toegankelijke ruimte zullen moeten worden bewerkt en bewaard. Wanneer de verwerking plaatsvindt door een instantie buiten Rijkswaterstaat draagt de beheerder er door middel van goede afspraken zorg voor dat voldaan wordt aan de eisen van beheer en beveiliging.

Artikel 10 Verstrekking gegevens buiten DG RWS

In dit artikel is het beleid ten aanzien van de verstrekking van persoonsgegevens vastgelegd. De Wbp maakt in artikel 43 een uitzondering voor het mogen verstrekken van persoonsgegevens in het kader van toezicht of opsporing.

In lid 1 is dit uitgewerkt en wordt bepaald dat de instantie die beschikt over toezichthoudende of opsporingsbevoegdheid, gegevens kan inzien of vorderen na het overleggen van een schriftelijk verzoek waaruit duidelijk wordt op welk wetsartikel zijn bevoegdheid is gebaseerd. Bovendien moet sprake zijn van specifiek en gericht onderzoek.