

De innoverende werkelijkheid van MON

Ir. C. (Coen) van Heukelingen
Drs. M. (Marja) van der Wel

Bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk.
Zeist, november 2004

De auteurs zijn werkzaam bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer onderdeel van de
Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Heerlen/Rotterdam, augustus 2004

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
Summary	3
1. Inleiding	4
2. MON.....	5
3. Pionieren.....	7
4. Communicatie	9
5. Innovatie.....	11
6. Meer- en Maatwerk in 2004	12
7. Conclusie.....	13
8. Slotwoord	14
Literatuur en verwijzingen	15
Bijlage 1 Kwaliteitsverklaring MON.....	16

Samenvatting

De innoverende werkelijkheid van MON

In 2004 is de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) begonnen met het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) als opvolger van het OVG. Met als uitgangspunt: geen trendbreuk. Tegelijkertijd had AVV ambities met MON: het moest vraaggestuurd zijn, de definitieve gegevens zouden eerder opgeleverd worden en er zouden tussentijds resultaten opgeleverd worden. Grensoverschrijdende verplaatsingen zouden geheel worden vastgelegd. Inmiddels is met vier opdrachten voor Meer- en Maatwerk vraagsturing een feit, worden grensoverschrijdende verplaatsingen geheel gecodeerd en wordt gewerkt aan halfjaarcijfers. Ten behoeve van kwaliteit en innovatie hebben we gestreefd naar een open en interactieve communicatie met de omgeving van MON. Gebruikersgroep, expertgroep, MON-internetsite en MON-emailadres zijn hiervan voorbeelden. De reacties die we als projectteam MON krijgen maken duidelijk dat het werkt. Om gebruikers zo goed mogelijk te informeren zullen we de mogelijkheden en beperkingen van MON in de documentatie opnemen. Er is een kwaliteitsverklaring MON opgesteld. Innovatie is structureel in het project ingebed door middel van een longlist van potentiële innovaties die we continu bijwerken en waaruit we twee keer per jaar keuzes maken. Het was tot nu toe pionieren. Al biedt CBS ons ondersteuning, sommige zaken gaan bij AVV anders. De innoverende werkelijkheid van MON bestaat uit hard werken, momenten van evaluatie, ook samen met gebruikers, experts en uitvoerders, en, niet te vergeten, “taartmomenten”, om te vieren wat is bereikt en om energie en inspiratie op te doen voor de toekomst.

Summary

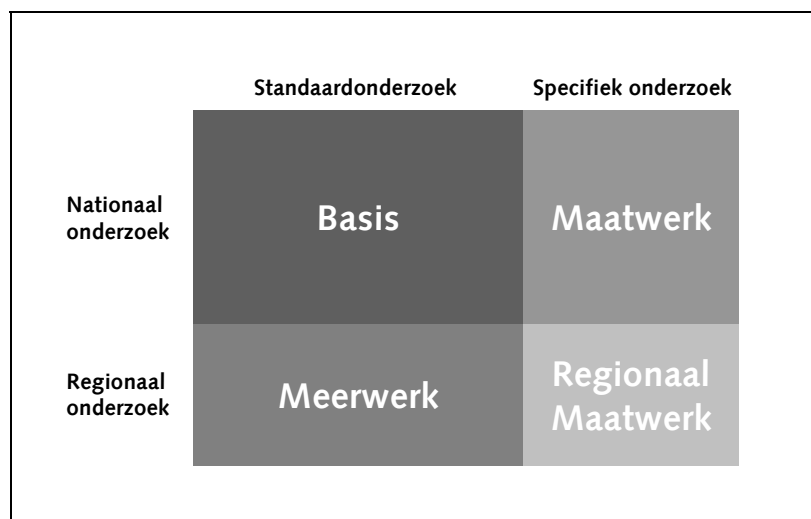
The innovative reality of working with MON

In 2004 the AVV Transport Research Centre (AVV) started its own passenger travel survey: Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), a successor to the OVG. One precondition was that there should be no discontinuities between data. At the same time, the AVV's ambition was to make the survey demand-led, provide preliminary figures, provide annual figures faster, and fully record daily mobility across the Belgian and German borders. Now that four additional surveys are running, the MON is indeed demand-led; all daily journeys across the borders are being coded; and preliminary figures are being produced. To encourage quality and innovation we wish to interact with people related to MON in an open and active manner. The user group, expert group, MON internet site and MON email address are concrete examples of this. The many reactions we are getting show that this works. In order to better inform our users we will in future include the possibilities and limitations of the MON in the documentation. A quality statement about the MON is available. Innovation has been made a structural part of the project thanks to a long list of possible innovations that is kept continuously up-to-date, and from which, twice a year, we choose those that will be implemented. So far we have been doing pioneering work. Even though the CBS is helping us, things are done differently at the AVV. The innovative reality of working with the MON consists of hard work, assessment sessions – not only as a project team but also together with users, experts and survey staff – and, last but not least, “celebration moments”: coffee and cakes to celebrate what has been achieved and to gather new energy and inspiration for the future.

1. Inleiding

In de bijdrage “Mobiliteitsonderzoek Nederland, *Op weg naar een betere informatievoorziening*” aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk in november 2003 te Antwerpen, heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) haar ambities ten aanzien van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) uiteengezet (Bakkes en Van Evert, 2003). In deze paper gaan we in op wat hiervan gerealiseerd is en wordt.

MON is de opvolger van het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) dat het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) tot en met 2003 heeft uitgevoerd. Het geeft een beeld van de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Zoals in de vorige CVS-paper vermeld moest met MON de flexibiliteit van de NKD-onderzoeksmethodiek¹ die sinds 1999 voor het OVG werd gebruikt, echt benut gaan worden: door de introductie van de Meer- en Maatwerkfaciliteit zou de informatielevering van aanbod- naar vraagsturing gaan (zie figuur 1). De gegevens zouden, overeenkomstig de wensen van klanten van AVV, eerder worden geleverd en er zouden tussentijdse cijfers worden gepubliceerd. In het kader van de internationalisering zouden grensoverschrijdende verplaatsingen in zijn geheel vastgelegd gaan worden (Van Evert en Brög, 2004).



Figuur 1: Het MON-concept

¹ NKD staat voor Neu Kontiv Design, een onderzoeksmethodiek ontwikkeld door het Duitse onderzoeksbureau Socialdata (Brög, 2000).

Inmiddels is MON in volle gang. Dagelijks valt op meer dan 100 adressen in Nederland de vragenlijst op de deurmat. De processen steekproeftrekking, veldwerk en data-entry worden momenteel continu uitgevoerd. De processen die volgen op de data-entry worden uitgewerkt, zodat we in het voorjaar van 2005 in staat zijn de eerste definitieve MON-data te leveren. Hoewel deze eerste definitieve MON-data dus nog niet gereed zijn is de eerste aanzet tot innovatie al gegeven.

In deze paper gaan we verder in op de stand van zaken. Voor de lezers die niet met MON en de NKD-onderzoeksmethodiek vertrouwd zijn, beginnen we met een korte toelichting daarop.

2. MON

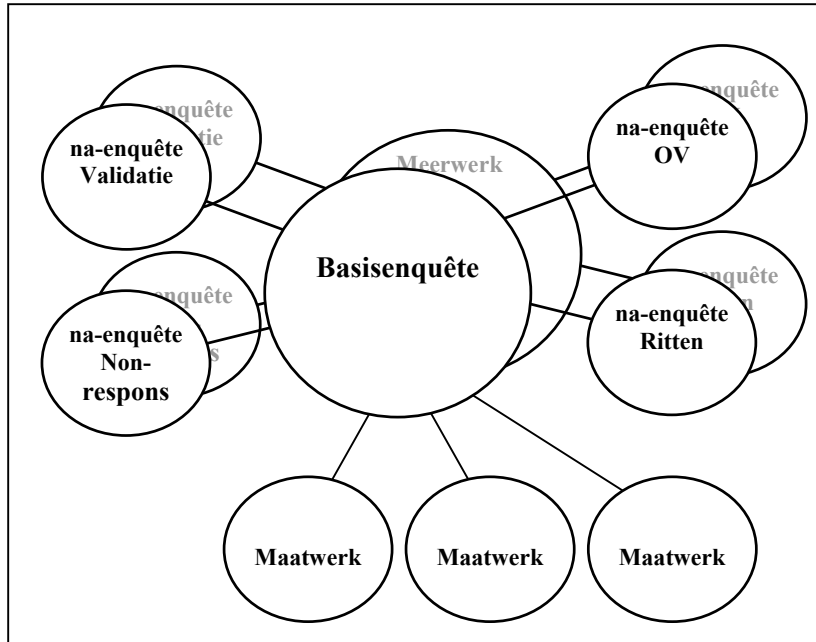
MON is een schriftelijke huishoudenquête waarin mobiliteitsgegevens van hele huishoudens verzameld worden. Dat wil zeggen gegevens over het huishouden en over de personen die tot dat huishouden behoren. De meest essentiële gegevens zijn die over de verplaatsingen die een persoon op de dag van invullen heeft gemaakt. Aan elk huishouden wordt in de aanschrijving een invuldag toegekend.

Uitgangspunt van de NKD-onderzoeksmethodiek die in MON wordt toegepast, is dat de respondent koning is. Wij willen iets van de respondent, dus moeten we het hem of haar zo makkelijk en prettig mogelijk maken.

Het huishouden krijgt een week voor de invuldag een aankondigingsbrief. De dag voor de invuldag krijgen ze de basisenquête (huishoudvragenlijst en persoonsvragenlijsten). Elk huishouden waarvan we een telefoonnummer hebben, wordt op de invuldag gebeld om ze te herinneren aan het onderzoek en om eventuele onduidelijkheden of problemen op te lossen. Dit zijn de zogenaamde motiveringsgesprekken die door speciale motivators worden gehouden.

Om overbodige vragen te voorkomen kent de enquête een satellietstructuur (zie figuur 1) met als middelpunt de basisenquête waarin de vragen staan die voor elk huishouden van toepassing zijn, en met als satellieten standaard na-enquêtes met vragen die slechts aan een deel van de huishoudens worden gesteld. Voorbeeld: alleen die huishoudens die OV-

verplaatsingen hebben opgegeven worden benaderd voor de standaard na-enquête OV waarin nadere informatie over de OV-verplaatsing wordt gevraagd.



Figuur 2: De satellietstructuur van MON

De satellietstructuur wordt tevens gebruikt om het andere partijen binnen of buiten AVV mogelijk te maken in een na-enquête een specifieke doelgroep aanvullende vragen te stellen over een aanverwant, beleidsrelevant onderwerp. Dit is de reeds genoemde Maatwerkfaciliteit. De Meerwerkfaciliteit biedt andere partijen de mogelijkheid extra enquêtes uit te zetten, bijvoorbeeld ten behoeve van een regionale verdichting. Gegevens die zo worden verzameld mag AVV in haar basisbestanden opnemen en aan haar gebruikers ter beschikking stellen. Deze constructie levert winst op voor AVV en de andere partij.

3. Pionieren

Een belangrijke voorwaarde bij de overgang van OVG naar MON, is de vergelijkbaarheid van de resultaten van OVG en MON. Er is een jarenlange reeks mobiliteitsgegevens voorhanden en die mag niet doorbroken worden. Kortom: geen trendbreuk. Daarom hebben we besloten bij MON zoveel mogelijk de OVG-werkwijze te volgen. Het gaat daarbij om brongegevens, kwaliteitscriteria, regels, instructies, berekeningen etc. En we worden goed ondersteund door het CBS wat de kans op een trendbreuk nog weer vermindert.

Toch is het voor AVV, en dan met name het projectteam MON, pionieren: een onderzoek dat voor het CBS vertrouwd was is voor AVV geheel nieuw, als het ware een stuk innovatie. Ook heeft AVV het onderzoek niet klakkeloos overgenomen, maar de overgang benut om een aantal verbeteringen door te voeren. We onderscheiden wijzigingen om de onderzoeksmethodiek beter te benutten, wijzigingen om de kwaliteit van het onderzoek te verhogen en wijzigingen om de bruikbaarheid van het onderzoek te verbeteren. Om een idee te krijgen van de belangrijkste verbeteringen zijn deze in onderstaand kader opgenomen.

Wijzigingen in MON 2004 ten opzichte van OVG 2003

Betere benutting van de onderzoeksmethodiek door:

- het MON-concept: Basisonderzoek met de mogelijkheid van Meer- en Maatwerk;
- kinderen jonger dan 6 jaar te enquêteren via de standaard persoonsvragenlijst;
- een standaard na-enquête Ritten op te nemen;
- een standaard na-enquête Non-responsonderzoek op te nemen.

Kwaliteitsverbetering door:

- gebruik telefoonsticker op de vragenlijst om alsnog telefoonnummer te krijgen;
- stringenter richtlijnen voor telefonisch interviewen;
- uitlevering en communicatie geheel in eigen beheer.

Betere bruikbaarheid door:

- uitgebreidere vastlegging grensoverschrijdend verkeer;
- levering van halfjaarcijfers;
- vragen naar treinstations in standaard na-enquête OV;
- eerdere levering van de definitieve data over een kalenderjaar;
- bestaande ontsluitingswijzen afstemmen met en op de gebruiker;
- aantrekkelijker presentatie van resultaten.

Kwaliteit

Uiteraard is ook bij MON kwaliteit heel belangrijk. Dit eerste MON-jaar speelt het voorkomen van een trendbreuk een grote rol. Inmiddels heeft daarom onder meer een

vergelijking van ongecorrigeerde voorlopige tussentijdse resultaten van OVG en MON plaatsgevonden. Daarvoor zijn het eerste halfjaar MON, 2004, en de eerste helft van de jaren 1999 tot en met 2003 van OVG, gebruikt. Deze vergelijking liet zien dat er geen verontrustende verschillen zijn die wijzen op een trendbreuk. Hoewel het een vergelijking blijft tussen voorlopige, ongecorrigeerde tussenresultaten bevestigt het ons gevoel dat we op de goede weg zijn.

Monitoring

Onderdeel van de kwaliteitsborging is het continu monitoren van allerlei kwaliteitsindicatoren.

Voor de steekproeftrekking wordt onder andere gekeken naar de verdeling van adressen met en zonder telefoonnummer en naar de geografische verdeling. Van het veldwerk wordt met name de respons² bijgehouden. Voor de monitoring van het veldwerk wordt maandelijks een standaard voortgangsrapportage gemaakt. Ook ontvangt het projectteam MON wekelijks een beperkt overzicht van de respons per onderzoekswEEK. Een overzicht van de belangrijkste responsindicatoren over het eerste half jaar van MON is in onderstaand kader weergegeven.

Indicator	Resultaat
Aantal huishoudens in steekproef	17338
Respons (aantal huishoudens)	12347
Responspercentage	71,2%
- waarvan schriftelijk	63,0%
- waarvan telefonisch	8,2%

Tabel 1: Overzicht belangrijkste responsindicatoren over de eerste helft van 2004 (het betreft voorlopige cijfers).

Procesbeschrijvingen

Alle activiteiten die in de diverse processen van het onderzoek plaatsvinden worden uitgebreid beschreven. De kwaliteitsborging maakt onderdeel uit van deze procesbeschrijvingen. De momenten waarop kwaliteitscontrole plaatsvindt in de onderzoeksprocessen en het doel van elke controle zijn hierin duidelijk aangegeven en we

² Het responspercentage is gedefinieerd als het quotiënt van het aantal bruikbare huishoudvragenlijsten en het aantal huishoudens in de steekproef dat behoort tot de waarnemingspopulatie.

verwijzen steeds naar een bijlage waarin de werkzaamheden voor de kwaliteitscontrole beschreven staan met de daarbij behorende kwaliteitseisen en –indicatoren.

Transparantie

AVV vindt het belangrijk dat gebruikers weten welke kwaliteit ze van MON mogen verwachten. Hiertoe is een zogenaamde kwaliteitsverklaring opgesteld, die op hoofdlijnen de karakteristieken en kwaliteit van het onderzoek weergeeft. In bijlage 1 is de kwaliteitsverklaring opgenomen. Bij het communiceren over kwaliteit hoort ook dat we gebruikers zullen wijzen op de eventuele gebruiksmogelijkheden en -beperkingen van de MON-producten. Dit zal worden gedaan in de bij deze producten behorende documentatie.

Expertgroep

Om ervoor te zorgen dat MON ook op de lange termijn de mogelijkheden benut om een zo goed mogelijk beeld van de mobiliteit van de Nederlandse bevolking te geven, is een expertgroep in het leven geroepen. Daarin zitten deskundigen op het gebied van (mobiliteits)onderzoek werkzaam bij universiteiten en onderzoeksinstituten. Zij buigen zich tijdens de bijeenkomsten over vragen en problemen die het projectteam MON aan hen voorlegt en geven ook spontaan advies om de kwaliteit van MON te verbeteren.

4. Communicatie

Binnen MON hebben we voor onze gebruikers een belangrijke plaats gereserveerd. Wij denken dat open communicatie en direct contact met belanghebbenden de beste garantie zijn voor waarborging en verbetering van de bruikbaarheid van MON.

Gebruikersgroep

Daarom is een gebruikersgroep samengesteld waarin gebruikers van OVG, en straks van MON, afkomstig van overheden, semi-overheden, non-profit organisaties en commerciële bureaus, zijn vertegenwoordigd. De gebruikersgroep is niet alleen een adviesorgaan voor het MON, maar biedt ook de mogelijkheid kennis en ervaring uit te wisselen en wensen te uiten. Naast de reguliere bijeenkomsten van de gebruikersgroep wordt jaarlijks ook de Midzomermeeting georganiseerd, waarbij naast het projectteam en de uitvoerder van het onderzoek ook

de gebruikersgroep en expertgroep worden uitgenodigd. Tijdens deze meeting kan niet alleen met het projectteam MON, maar ook met de uitvoerder van het onderzoek openlijk worden gediscussieerd over MON.

Communicatiekanalen

Om alle gebruikers op de hoogte te houden van de ontwikkelingen rondom MON verschijnt er met enige regelmaat een nieuwsbrief en is er een internetsite met informatie over MON (www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl). Ook is er een MON-emailadres (mon@avv.rws.minvenw.nl) waarop iedereen met vragen over het onderzoek terecht kan.

Naamsbekendheid

Het projectteam MON besteedt ook aandacht aan het neerzetten van MON in de markt. MON is weliswaar geen commercieel product, maar het is van belang dat (potentiële) gebruikers op de hoogte zijn van het feit dat MON bestaat en de opvolger is van OVG. We hebben daarom een logo (zie figuur 3) ontworpen en proberen met het geven van presentaties, het deelnemen aan congressen en het plaatsen van artikelen in tijdschriften MON meer naamsbekendheid te geven. Maar uiteraard hebben ook deze activiteiten mede tot doel dat men het projectteam MON weet te vinden en daar met vragen en wensen terecht kan.



Figuur 3: Het MON-logo

5. Innovatie

Zoals eerder beschreven had innovatie bij de start van MON meteen de aandacht. Maar in 2004 besteden we meer energie aan het opzetten van MON dan aan innovatie. Vanaf het jaar 2005 neemt innovatie de plaats over van opzetten en wordt het een vast projectonderdeel. Hiermee willen we de klanttevredenheid en kostenefficiëntie vergroten door vernieuwing, verbetering en uitbreiding van de MON-producten enerzijds en de processen binnen MON anderzijds.

Organisatie

Om het innovatieproces te optimaliseren hebben we een structuur bedacht. Wij houden een longlist bij waarop we alle ideeën die ter sprake komen en voor innovatie in aanmerking komen noteren. De ideeën kunnen bijvoorbeeld afkomen van een wens van een gebruiker of van een geconstateerd efficiëntieprobleem in het onderzoeksproces.

Minimaal twee keer per jaar of eerder als daar aanleiding toe is, worden de meest kansrijke en gewenste ideeën door het projectteam MON in een plan beschreven. Dit plan bevat de voor- en nadelen van de realisatie van het idee en een inschatting van de benodigde financiële en personele middelen. Op basis van een kosten-baten afweging wordt vervolgens besloten welke innovaties daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden.

Indien mogelijk zullen innovaties met behulp van nieuwe (technologische) mogelijkheden worden vormgegeven. Om een idee te geven van onderwerpen die op de longlist terecht kunnen komen is in onderstaand kader een selectie van de huidige longlist opgenomen.

Selectie van ideeën uit de huidige longlist

- inrichten internetsite MON voor respondenten
- onderscheid maken tussen motor-, brom- en snorscooter
- cohort analyse
- efficiënter inrichten proces steekproeftrekking
- additioneel inzetten van panels
- additioneel gebruik van meerdaagse dagboekjes

Innovatie zal ook in de bijeenkomsten van de expertgroep een grote rol gaan spelen. En tijdens de jaarlijkse bijeenkomst in de nazomer kijkt het projectteam MON samen met de uitvoerder van het onderzoek, een aantal gebruikers en een aantal experts naar de strategie van MON op korte en langere termijn.

6. Meer- en Maatwerk in 2004

Zoals reeds gezegd biedt de satellietstructuur van de enquête de mogelijkheid Maatwerk te faciliteren. Daarnaast biedt het MON-concept ook de mogelijkheid voor Meerwerk.

Aan de Meer- en Maatwerkopdrachten worden wel enige eisen gesteld, namelijk:

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

In het eerste onderzoeksjaar van MON wordt zowel van de mogelijkheid voor Meerwerk als voor Maatwerk gebruik gemaakt. Het projectteam MON heeft met verschillende partijen binnen en buiten AVV contact gehad over de mogelijkheden van Meer- en Maatwerk. Uiteindelijk heeft dat geleid tot vier Meer- en Maatwerkonderzoeken.

In mei is de na-enquête gericht op mensen met een beperkte mobiliteit gestart. Hierin worden vragen gesteld over de mobiliteitsbeperkingen die zij vanwege hun, al of niet tijdelijke, aandoening of handicap ondervinden. Naast deze extra informatie zal vergelijking van hun mobiliteitsgedrag met dat van mensen zonder beperking een beeld opleveren van de daadwerkelijke impact van een aandoening op het verplaatsingsgedrag. De enquête vindt gespreid over een jaar plaats.

Eveneens in mei is de na-enquête over verkeersongevallen gestart. Deze zal ook een jaar lopen. Deze heeft tot doel het werkelijk aantal zwaardere verkeersongevallen te achterhalen. In het verleden is dit onderzoek ook als na-enquête bij OVG uitgevoerd.

In september start het veldwerk voor een Maatwerkonderzoek dat de mening van burgers over de bereikbaarheid van het centrum van 39 grote steden onderzoekt. Die mening zal als subjectieve indicator een rol spelen binnen de monitoring van de stedelijke bereikbaarheid zowel in het kader van het Grotestedenbeleid als van de regionale bereikbaarheid.

Tot slot start ook in september het veldwerk voor een Meerwerk van ca. 10.000 respondenten zodat alle provincies een voldoende grote steekproef hebben om 2004 als basisjaar voor het NRM-model te gebruiken.

De resultaten van de Meerwerkopdrachten zullen in 2005 samen met de resultaten van het Basisonderzoek beschikbaar komen. Die van de Maatwerkopdrachten volgen enige tijd later.

7. Conclusie

De huidige werkwijze leidt tot veel dynamiek en enthousiasme bij het projectteam en andere betrokkenen, zowel intern AVV als daarbuiten. Dit komt met name omdat we niet simpelweg OVG hebben overgenomen, maar opnieuw hebben opgezet en zaken hebben verbeterd en nieuwe mogelijkheden toegevoegd. Daardoor kunnen we niet alleen meer bieden, maar kwam er in 2004 ook meer op ons af dan tevoren gedacht. Dat goed te managen is een uitdaging.

De in de inleiding genoemde ambities gaan we, in elk geval grotendeels, waarmaken. De overgang van aanbod- naar vraagsturing is gelukt gezien het feit dat er in 2004 vier opdrachten voor Meer- en Maatwerk zijn gegeven. Grensoverschrijdende verplaatsingen worden geheel gecodeerd en aan de eerste halfjaarcijfers wordt gewerkt. En tot nu toe verwachten we nog steeds de definitieve cijfers over 2004 eerder te kunnen opleveren dan bij OVG het geval was.

8. Slotwoord

De titel van deze paper roept onherroepelijk de vraag op wat die innoverende werkelijkheid van MON nu precies inhoudt. Het antwoord is misschien teleurstellend want het is voornamelijk hard werken. Maar het is ook het inlassen van evaluatiemomenten om te bekijken wat we bereikt hebben, of we nog op de goede weg zitten en of er bijgesteld moet worden om de volgende mijlpalen tijdig te bereiken. En dat niet alleen met het projectteam, maar vooral ook samen met de gebruikers, experts en uitvoerders van het onderzoek. En dan, last but not least, het hebben van “taartmomenten” om bereikte mijlpalen te vieren, tevreden te zijn en energie en inspiratie voor het vervolg op te doen.



Literatuur en verwijzingen

Bakkes, drs. R.M.P., en Evert, ir. H.C. van,

Mobiliteitsonderzoek Nederland, Op weg naar een betere informatievoorziening,

Paper ten behoeve van het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk 2003

Brög, W.,

The Neu KONTIV[®] Design, A Total Survey Design for Surveys on Mobility Behaviour,

Socialdata, München, 2000

Evert, H.C. van, en Brög, W.,

Survey Design, The Past, the Present and the Future,

Paper ten behoeve van de International Conference on Travel Survey Methods 2004

Bijlage 1 Kwaliteitsverklaring MON

Kwaliteitsverklaring MON

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

Basisonderzoek MON

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

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

Meer- en Maatwerk MON

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

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

Algemeen

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

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