



Deelname aan Spitsmijden

Welke factoren spelen een rol?

2008/2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Rapportages Spitsmijden 2	5
1.2 Samenwerkingsverband Spitsmijden 2	5
1.3 Rapport 'Deelname aan Spitsmijden'	5
1.4 Leeswijzer	5

2. Deelnemers en niet deelnemers aan Spitsmijden Gouda-Den Haag	6
2.1 Gegevens	6
2.2 Socio-demografische kenmerken	6
2.3 Werk en reisgerelateerde kenmerken	7
2.4 Overige kenmerken van deelnemers	9
2.5 Motivaties van niet-deelnemers	11
2.6 Conclusie	11

3. Deelnemers aan de verschillende Spitsmijden initiatieven	12
3.1 Deelnemers aan Spitsmijden 1, 2a, 2d	12
3.2 Reisgedrag	12
3.3 Socio-demografische kenmerken	15
3.4 Conclusie	16

4. Conclusie	17
---------------------	-----------



1. Inleiding

Het Nederlandse wegennet, en zeker ook de snelwegen, worden steeds drukker met alle gevolgen van dien. Een aantal bedrijven, universiteiten en overheidsinstellingen heeft eind 2006, in het project Spitsmijden, het initiatief genomen gezamenlijk een korte termijnoplossing te onderzoeken met als algemene doelstelling: het uitbreiden van het repertoire van sturingsinstrumenten ten aanzien van weggebruik tijdens de spits. Soortgelijke instrumenten kunnen naar verwachting ook bijdragen aan het realiseren van een transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland: die is schoner, veiliger en leefbaarder en versterkt de economie.

Eerste proef

De eerste wetenschappelijke proef Spitsmijden is in 2007, als onderdeel van onderzoek naar demand management-concepten binnen het nationale kennisontwikkelingsprogramma Transumo¹, afgerond. De proef op de A12 bewees dat financiële prikkels werken: de 340 deelnemers halveerden hun ritten in de ochtendspits. Ook werd bevestigd dat flexibiliteit, thuis en op het werk - bijvoorbeeld door de betrokkenheid van werkgevers - van groot belang zijn.

Vervolgproef

Spitsmijden blijkt een vernieuwend en kansrijk concept, dat de moeite van verdere ontwikkeling waard is. Internationaal bestaan er nog weinig vergelijkbare wetenschappelijke experimenten en ervaringen. In november 2007 besloot de minister van Verkeer en Waterstaat dan ook in verschillende regio's meer proeven conform het spitsmijden concept te stimuleren in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het is van belang de kennis en ervaring - die voorhanden is bij wetenschappers, ondernemers en beleidsmakers - zo breed en zorgvuldig mogelijk te delen om feiten en ficties van elkaar te onderscheiden. Met dat in gedachten is de tweede proef Spitsmijden ontwikkeld, met de volgende centrale vragen:

- tijdsbestendigheid: werkt belonen ook over een langere periode?
- andere modaliteiten: hoe belangrijk zijn alternatieve modaliteiten voor de gedragsverandering?
- volumereductie: leiden de spitsmijdingen van de deelnemers daadwerkelijk tot merkbaar minder spitsverkeer op de A12 of wordt de ruimte opgevuld door de 'latente vraag'?

Voor deze vervolgproef Spitsmijden zijn 2 nieuwe projecten gestart:

- a) Spitsmijden voor automobilisten op de A12 op het traject van Gouda naar Den Haag;
- b) Spitsmijden in het openbaar vervoer op het treinreistraject van Utrecht naar Den Haag.

Deze 2 projecten zijn inmiddels afgerond. Om de hinder voor de weggebruiker tijdens de huidige wegwerkzaamheden op de A12 zoveel mogelijk te beperken, en om aanvullend en uitgebreider onderzoek te kunnen doen, is door Rijkswaterstaat het project Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer opgezet. Dit project loopt van december 2008 tot en met december 2009. De tussentijdse resultaten van dit onderzoek zijn in dit rapport opgenomen. Wij danken Rijkswaterstaat voor de bijdrage.

Transitieonderzoek

Binnen het kader van de proef Spitsmijden vindt ook transitieonderzoek plaats om een bijdrage te leveren aan een transitie naar duurzame mobiliteit (www.transumo.nl). Een transitie is een fundamentele, maatschappelijke verandering van structuur, cultuur en werkwijzen op systeemniveau. Van het transitieonderzoek in Spitsmijden zijn nog geen kwantitatieve onderzoeksresultaten beschikbaar. Wel hebben onze ervaringen geleid tot een basisstructuur en een aantal bouwstenen voor nieuwe toepassingen van het concept Spitsmijden. Hiermee willen we bewerkstelligen dat er in de toekomst steeds goede afwegingen worden gemaakt voor de beste kans op resultaat en dat het concept tijdsbestendig kan blijven door, indien opportuun, bijstelling op basis van voortschrijdend inzicht.

¹ Transumo is een Nederlands platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit (www.transumo.nl).

1.1 Rapportages Spitsmijden 2

De resultaten van deze proeven zijn vastgelegd in verschillende rapportages:

- Effecten van belonen in Spitsmijden 2; hoe verleid je automobilisten?
- Effecten van belonen in Spitsmijden 2; samenvatting
- Effecten van belonen in Spitsmijden in het OV; hoe verleid je OV-reizigers?
- Deelname aan Spitsmijden; welke factoren spelen een rol?
- Bouwstenen voor scenario's Spitsmijden; wat is het, hoe werkt het en wat zijn de effecten?
- EVI-proef in Spitsmijden 2; chiptechnologie voor elektronische voertuigherkenning
- Leervervingen uit Spitsmijden 2

Daarnaast hebben we een film geproduceerd over deze vervolgproef met een verkenning naar mogelijke toekomstige ontwikkeling van het concept Spitsmijden. De rapportages en de film zijn te downloaden van www.spitsmijden.nl

Rapportages andere proeven

Naast de wetenschappelijke vervolgproef Spitsmijden is sprake van vele regionale projecten en enkele specifieke projecten, gericht op volumereductie tijdens wegwerkzaamheden, zoals het project Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer en diverse FileMijden projecten. Resultaten van deze projecten zijn, of komen beschikbaar, in afzonderlijke rapportages van andere samenwerkingsverbanden. In de rapportage 'Bouwstenen voor scenario's Spitsmijden' worden er ervaringen in een tiental Spitsmijden en daaraan verwante projecten naast elkaar gezet binnen een raamwerk, dat als basis kan dienen voor nieuwe projecten en de verdere kennisontwikkeling over dit concept.

1.2 Samenwerkingsverband Spitsmijden 2

Het samenwerkingsverband Spitsmijden 2 bestaat uit: Bereik!, ARS T&TT, Rabobank, Vrije Universiteit Amsterdam, TU Delft, Universiteit Utrecht, Nederlandse Spoorwegen, OC Mobility Coaching, RDW en Transumo². Het project Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer wordt mogelijk gemaakt door Rijkswaterstaat.

1.3 Rapport 'Deelname aan Spitsmijden'

Voor u ligt het rapport 'Deelname aan Spitsmijden', een gezamenlijke uitgave van het samenwerkingsverband Spitsmijden. In dit rapport geven we een overzicht van de belangrijkste kenmerken van de deelnemers en niet-deelnemers aan de verschillende Spitsmijden projecten: Spitsmijden 1, Spitsmijden 2 en Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer. Het doel van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in:

- welke kenmerken vergroten de geneigdheid deel te nemen aan Spitsmijden;
- in welk opzicht verschillen de deelnemers aan de vervolgproef Spitsmijden van andere Spitsmijdenprojecten.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 vergelijken we de kenmerken van deelnemers en niet-deelnemers aan de vervolgproef (Spitsmijden Gouda - Den Haag) en vermelden we de motivaties van niet-deelnemers. In hoofdstuk 3 vergelijken we de persoonskenmerken van deelnemers aan de vervolgproef met deelnemers aan andere Spitsmijdenprojecten. In hoofdstuk 4 vatten we de belangrijkste bevindingen samen en trekken we conclusies met betrekking tot beleidsimplicaties, verdere ontwikkeling van Spitsmijden en vervolgonderzoek.

² Spitsmijden wordt mede mogelijk gemaakt door Transumo.

2. Deelnemers en niet deelnemers aan Spitsmijden Gouda-Den Haag

2.1 Gegevens

In dit hoofdstuk vergelijken we kenmerken van deelnemers en niet-deelnemers aan Spitsmijden Gouda - Den Haag met elkaar. Hierbij kijken we naar socio-demografische kenmerken en kenmerken van de woon-werksituatie. Vervolgens behandelen we enige specifieke kenmerken van deelnemers en bespreken we de motivaties van niet-deelnemers.

De resultaten, die we in dit hoofdstuk beschrijven, zijn verkregen door middel van een internet enquête onder de deelnemers, met daarin vragen over reisgedrag en de woon- en werksituatie. De enquête is door deelnemers na aanmelding voor de proef (augustus/ september 2008) ingevuld door 785 deelnemers. Daarnaast is in oktober 2008 een enquête uitgezet onder automobilisten die waren uitgenodigd deel te nemen aan de vervolgprouf, maar zich niet aanmeldde. Deze enquête omvatte grotendeels dezelfde vragen over reisgedrag en de woon en werksituatie, aangevuld met vragen over de redenen om niet deel te nemen. Deze enquête is door 161 niet-deelnemers ingevuld.

2.2 Socio-demografische kenmerken

Wat betreft het opleidingsniveau is er geen duidelijk verschil te constateren tussen deelnemers en niet-deelnemers (Tabel 2.1). Dat wil zeggen, in beide groepen heeft ongeveer 70% een hogere opleiding, hier gedefinieerd als HBO/ W.O.-opleiding. Er is dus geen duidelijke invloed van opleidingsniveau op de bereidheid deel te nemen.

TABEL 2.1 OPLEIDING VAN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS

Niet-deelnemers			Deelnemers		
geen informatie	3	1,8%	basisschool	1	0,1%
LBO/ VMBO/ MAVO	13	8,1%	VMBO/ HAVO	42	5,4%
MBO	20	12,4%	LBO	17	2,2%
HAVO/ VWO	14	8,7%	MBO	169	21,7%
HBO	61	37,9%	HBO/ W.O.	550	70,6%
W.O.	50	31,1%			
Totaal	161		Totaal	779	

Het inkomen van deelnemers ligt hoger dan van niet-deelnemers. Zoals blijkt uit Tabel 2.2 vallen deelnemers vaker in de categorie > € 3.500 en minder vaak in de categorie < € 2.000 dan niet-deelnemers. Dit is verrassend omdat zou kunnen worden verwacht dat automobilisten met een lager inkomen meer geneigd zijn deel te nemen aan een project waarin zij een financiële beloning kunnen verdienen. Mogelijk staat daar tegenover dat deelnemers met een hoger inkomen flexibelere werktijden kunnen afspreken.

TABEL 2.2 INKOMEN VAN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS

	Niet-deelnemers		Deelnemers	
< 2.000	29	21,8%	58	9,4%
2.000 - 3.500	64	48,1%	246	39,8%
> 3.500	40	30,1%	314	50,8%
Totaal	133		618	

Wat betreft gezinssamenstelling laat Tabel 2.3 zien dat deelnemers en niet-deelnemers nauwelijks van elkaar verschillen. De dominante groepen zijn gezinnen met kinderen (ongeveer 50%) en koppels zonder kinderen (ongeveer 31%).

TABEL 2.3 GEZINSSAMENSTELLING VAN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS

	Niet-deelnemers		Deelnemers	
alleenstaand zonder kinderen	25	16,0%	110	14,1%
getrouwd/ samenwonend zonder kinderen	50	32,1%	241	31,0%
getrouwd/ samenwonend met kinderen	76	48,7%	395	50,8%
alleenstaand met kinderen	3	1,9%	23	3,0%
anders	2	1,3%	9	1,2%
Totaal	156		778	

Samenvattend kunnen we concluderen dat deelnemers en niet-deelnemers niet sterk verschillen op de hiervoor genoemde persoonlijke en huishoudenskenmerken. Wel zijn deelnemers relatief meer in de hogere inkomensgroepen te vinden.

2.3 Werk en reisgerelateerde kenmerken

Uit Tabel 2.4 blijkt dat de frequentie, waarmee deelnemers en niet-deelnemers in de ochtendspits naar het werk reizen, vrijwel gelijk is. 63 - 64% reist 5 keer per week in de ochtendspits, 29 - 30% 4 keer en 5 - 6% 3 keer. Een hogere frequentie, met als gevolg de mogelijkheid meer beloningen te verdienen, vormt dus geen extra reden om aan Spitsmijden mee te doen.

TABEL 2.4 FREQUENTIE REIZEN NAAR HET WERK IN DE SPITSPERIODE (07.30 - 09.30 UUR)

	Niet-deelnemers		Deelnemers	
0 keer per week	2	1,2%	0	0,0%
1 keer per week	1	0,6%	0	0,0%
2 keer per week	0	0,0%	9	1,1%
3 keer per week	9	5,6%	40	5,1%
4 keer per week	48	29,8%	229	29,2%
5 keer per week	101	62,7%	506	64,5%
Totaal	161		784	

Uit Tabel 2.5 blijkt dat zich tussen deelnemers en niet-deelnemers geen grote verschillen in reisduur naar het werk voordoen. Onder de niet-deelnemers is het percentage, dat meer dan 1,5 uur reist, wel dubbel zo hoog. Dit kan er op duiden dat het voor reizigers met een lange reistijd lastiger is de spits te mijden, omdat men dan erg vroeg van huis moet vertrekken of erg laat op het werk aankomt.

TABEL 2.5 REISTIJD NAAR HET WERK VAN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS

	Niet-deelnemers		Deelnemers	
0 - 14 minuten	1	0,6%	11	1,4%
15 - 29 minuten	31	19,7%	90	11,5%
30 - 44 minuten	38	24,2%	230	29,3%
45 - 59 minuten	35	22,3%	214	27,3%
1 - 1,5 uur	37	23,6%	201	25,6%
1,5 - 2 uur	14	8,9%	32	4,1%
> 2 uur	1	0,6%	7	0,9%
Totaal	157		785	

Uit Tabel 2.6 blijkt dat zich geen grote verschillen voordoen tussen begin- en eindtijd van het werk (onder normale condities, dus zonder beloning). Wel begint een iets groter percentage van de deelnemers na 09.30 uur te werken.

TABEL 2.6 BEGIN- EN EINDTIJD VAN HET WERK VAN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS				
Begintijd	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	vóór 07.30u	49	32,7%	252
07.30 - 09.30u	97	64,7%	449	58,7%
na 09.30u	4	2,7%	64	8,4%
Totaal	150		765	
Eindtijd	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	vóór 16.00u	34	22,7%	179
16.00 - 18.00u	92	61,3%	434	56,6%
na 18.00u	24	16,0%	154	20,1%
Totaal	150		767	

Wat betreft flexibiliteit van werktijden zijn enige verschillen zichtbaar. Van de deelnemers kan 65% later beginnen dan de gebruikelijke tijd, van de niet-deelnemers is dit 63%. Van de niet-deelnemers kan 60% eerder beginnen, voor de deelnemers geldt dat 80% bij vroege aankomst al kan gaan werken of voorbereidingen kan treffen. Dit wijst er op dat de mogelijkheid vroeger te beginnen met werken bijdraagt aan het deelnemen aan Spitsmijden.

Als we kijken naar de mate waarin men vroeger of later van huis kan vertrekken, in verband met de huishoudelijke situatie, wordt dit beeld bevestigd (Tabel 2.7 en 2.8). Het percentage automobilisten, dat zijn begintijd van het werk meer dan een uur kan vervroegen of verlaten, is onder deelnemers veel groter dan onder niet-deelnemers. Blijkbaar is een grote mate van flexibiliteit een belangrijke voorwaarde om deel te nemen aan Spitsmijden. Dit is logisch, omdat de gebruikelijke aanvangstijden midden in de spitsperiode vallen. Een aanzienlijke vertrektijdverandering is dan nodig om de spits te mijden.

TABEL 2.7 HOEVEEL KUNNEN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS MAXIMAAL EERDER VERTREKKEN?				
	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	0 minuten	57	39,9%	57
1 - 30 minuten	37	25,9%	162	21,0%
31 - 60 minuten	21	14,7%	44	5,7%
> 60 minuten	28	19,6%	507	65,8%
Totaal	143		770	

TABEL 2.8 HOEVEEL KUNNEN DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS MAXIMAAL LATER VERTREKKEN?				
	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	0 minuten	54	37,8%	75
1 - 30 minuten	21	14,7%	150	19,5%
31 - 60 minuten	29	20,3%	96	12,5%
> 60 minuten	39	27,3%	449	58,3%
Totaal	143		770	

Wat betreft vervoerswijzekeuze is er weinig verschil tussen deelnemers en niet-deelnemers. Meer dan 90% in beide groepen gebruikt de auto 4 of 5 keer per week (Tabel 2.9). Het percentage dat andere vervoerswijzen gebruikt dan de auto is voor beide groepen erg laag (Tabel 2.10).

TABEL 2.9 FREQUENTIE AUTOGEBRUIK VOOR DE WOON-WERKRIT				
	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	0 keer per week	3	1,9%	14
1 keer per week	2	1,3%	4	0,5%
2 keer per week	2	1,3%	16	2,0%
3 keer per week	7	4,4%	53	6,8%
4 keer per week	42	26,3%	238	30,4%
5 of meer keer per week	104	65,0%	459	58,5%
Totaal	160		784	

TABEL 2.10 GEBRUIK ANDERE VERVOERSWIJZEN VOOR DE WOON-WERKRIT				
	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	autopas	2	1,2%	12
P+R	1	0,6%	12	1,5%
motor	1	0,6%	9	1,1%
brommer	0	0,0%	3	0,4%
trein	4	2,5%	31	3,9%
bus	3	1,9%	5	0,6%
fiets	3	1,9%	15	1,9%

Evenmin als in het gebruik van vervoerswijzen, is er verschil in de beschikbaarheid van alternatieve vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer. Het percentage, dat in de buurt woont van bus- of treinhalt, is in beide groepen nagenoeg hetzelfde.

TABEL 2.11 NABIJHEID VAN OV-VOORZIENINGEN VOOR DEELNEMERS EN NIET-DEELNEMERS				
	Niet-deelnemers		Deelnemers	
	bushalte	254	33,0%	59
treinstation	205	26,6%	45	28,7%
bus- of treinhalte	156	20,3%	32	20,4%

2.4 Overige kenmerken van deelnemers

Van de deelnemers is meer informatie bekend dan van de niet-deelnemers. In deze paragraaf lichten we enige aanvullende kenmerken van deelnemers nader toe.

De gemiddelde begin- en eindtijd van het werk verandert nauwelijks als gevolg van deelname aan Spitsmijden. Het gemiddelde aanvangstijdstip verschuift van 08.05 naar 08.02 uur. Het gemiddelde eindtijdstip verschuift van 16.49 naar 16.40 uur. Uit Tabel 2.12 blijkt echter dat er op individueel niveau veel verschuivingen plaatsvinden, zowel naar vroegere als latere tijdstippen. Verschuiving naar vroegere tijdstippen komt relatief vaker voor.

TABEL 2.12 VERSCHUIVING VAN BEGIN- EN EINDTIJDSTIP VAN HET WERK VAN DEELNEMERS

	Begintijd		Eindtijd	
> 60 minuten eerder	25	3,3%	41	5,4%
31 - 60 minuten eerder	56	7,3%	65	8,6%
1 - 30 minuten eerder	208	27,3%	161	21,2%
geen verandering	290	38,0%	349	46,0%
1 - 30 minuten later	75	9,8%	67	8,8%
31 - 60 minuten later	84	11,0%	55	7,2%
> 60 minuten later	25	3,3%	21	2,8%
Totaal	763		759	

Ten slotte is van de deelnemers bekend welke gezinsomstandigheden van invloed zijn op hun mogelijke vertrektijd van huis. Uit Tabel 2.13 blijkt dat 59% geen beperkingen ervaart. Als genoemde beperkingen komen zorg voor kinderen (14%), brengen van kinderen naar school (8%) en overige beperkingen (10%) het meest voor.

TABEL 2.13 BEPERKING VAN VERTREKTIJDSTIP DOOR GEZINSOMSTANDIGHEDEN VAN DEELNEMERS

zorg voor kinderen	109	14,2%
samen willen ontbijten	45	5,8%
kinderen naar school brengen	60	7,8%
afzetten partner bij werk of elders	20	2,6%
carpoolafspraken	12	1,6%
geen	451	58,6%
anders	73	9,5%
Totaal	770	



2.5 Motivaties van niet-deelnemers

In de enquête onder niet-deelnemers is een vraag opgenomen over de redenen voor niet-deelname. Uit Tabel 2.14 blijkt dat beperkingen als gevolg van werktijden de meest genoemde reden is niet deel te nemen. Dit is consistent met het verschil in flexibiliteit in werktijden tussen deelnemers en niet-deelnemers. Daarnaast speelt het gebrek aan alternatieve vervoerswijzen en afhankelijkheid van de auto een rol niet deel te nemen. Opvallend is dat ook praktische zaken rond de aanmelding een belangrijke reden zijn niet deel te nemen, zoals vergeten aan te melden (24%), de vakantieperiode (8,7%) en verlies van het wachtwoord.

TABEL 2.14 GENOEMDE REDENEN VOOR NIET-DEELNAME

ik kan wegens vaste werktijden de spits niet mijden	39,1%
ik ben vergeten mij aan te melden	24,8%
ik moet mijn gewoontegedrag te veel aanpassen	12,4%
ik heb de auto nodig voor mijn werk	10,6%
ik vind het te veel gedoe	10,6%
ik heb geen alternatief vervoer	9,3%
ik was op vakantie toen de uitnodigingsbrief kwam	8,7%
reizen met het OV kost me te veel tijd	6,8%
verplichtingen binnen het gezin	6,2%
wegens verhuizen/ verandering werkadres	3,7%
de beloning is onvoldoende	3,1%
de periode kwam mij niet uit	3,1%
ik vond de brief onduidelijk	2,5%
ik kom dan te vroeg/ te laat op mijn werk	2,5%
ik heb de auto nodig wegens een handicap	1,9%
ik rijd nauwelijks op de A12	1,2%
ik was het wachtwoord kwijt	1,2%
wegens ziekte	1,2%
anders	11,2%

2.6 Conclusie

Uit de vergelijking tussen deelnemers en niet-deelnemers komt naar voren dat er geen duidelijke verschillen zijn wat betreft persoonlijke en huishoudenskenmerken van de twee groepen. Het enige duidelijke verschil is dat deelnemers vaker in hogere inkomensklassen vallen. Wat betreft kenmerken van het werk en de woon-werkrit is er wel een belangrijk verschil. Deelnemers zijn vaker flexibel wat betreft de vertrektijd van huis en werktijden en kunnen hun werktijd makkelijker aanpassen. Dit maakt het eenvoudiger de spits te mijden en maakt het daarmee aantrekkelijker aan Spitsmijden deel te nemen. Dit is consistent met het feit dat het hebben van vaste werktijden het meest wordt genoemd als reden niet deel te nemen. Hieruit kunnen we de conclusie trekken dat flexibilisering van werktijden significant zou kunnen bijdragen aan deelname aan initiatieven als Spitsmijden en daarmee aan een efficiëntere spreiding van verkeer over de ochtendspits. Daarnaast zouden maatregelen, die het vertrektijd van huis flexibeler maken (bijvoorbeeld verruiming van de tijden van kinderopvang of andere schooltijden), invloed kunnen hebben op de bereidheid aan Spitsmijden mee te doen.

Daarnaast is het opvallend dat praktische zaken rond de aanmelding een belangrijke rol spelen. Dit impliceert dat verbeteringen in de wervingsprocedure (betere timing, tijdige reminders) kunnen bijdragen aan een grotere participatie in Spitsmijden.

3. Deelnemers aan de verschillende Spitsmijden initiatieven

3.1 Deelnemers aan Spitsmijden 1, 2a, 2d

In het voorgaande hoofdstuk zijn de kenmerken van deelnemers en niet-deelnemers aan Spitsmijden Gouda - Den Haag (verder in dit rapport omschreven als Spitsmijden 2a of SM2a) beschreven. In dit hoofdstuk vergelijken we de deelnemers aan Spitsmijden 2a met de deelnemers aan andere Spitsmijden projecten:

- *De eerste proef Spitsmijden (Spitsmijden 1 of SM1)* - 340 deelnemers meden van oktober tot en met december 2006 de ochtendspits op het traject A12 van Zoetermeer naar Den Haag;
- *Spitsmijden Gouda - Zoetermeer (Spitsmijden 2d of SM2d)* - opdrachtgever voor dit project is Rijkswaterstaat. Het doel van het project is tweeledig, namelijk de hinder voor de weggebruiker tijdens de wegwerkzaamheden op de A12 zoveel mogelijk beperken en het uitvoeren van gedragsonderzoek. In het gedragsonderzoek zullen participatie van deelnemers, verkeerskundige effecten, latente vraageffecten en een gedragsanalyse onder deelnemers aan de orde komen. De beloningsperiode van dit project loop van november 2008 tot en met december 2009. Automobilisten kunnen zich gedurende de looptijd van het project aanmelden om de spits op de A12 van Gouda naar Zoetermeer te mijden. In dit rapport zijn de analyses uitgevoerd op basis van 1.783 deelnemers.

De vergelijking tussen de deelnemers aan de vervolgprijs en andere Spitsmijdenprojecten is gebaseerd op enquêtes die tijdens deze projecten zijn afgenomen. Voor Spitsmijden 1 betrof dit 340 respondenten, voor Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer betrof dit 1.753 respondenten (aantal deelnemers tot mei 2009).

3.2 Reisgedrag

Uit Tabel 3.1 blijkt dat in SM1 en SM2a een grote meerderheid 4 of 5 dagen per week in de spits naar het werk gaat. In SM2d komen frequenties 2 en 3 keer per week echter ook relatief vaak voor. Dit is niet zozeer te wijten aan verschillen in de doelgroep, maar meer aan de toelatingscriteria, die in SM2d ruimer zijn gehanteerd. In SM2d zijn ook weggebruikers, die minder dan 4 keer per week zijn waargenomen uitgenodigd deel te nemen. Hierbij speelt een rol dat SM2d deels op hetzelfde traject als SM2a plaatsvond, zodat veel frequente reizigers al in SM2a meededen.

TABEL 3.1 VERSCHUIVING VAN BEGIN- EN EINDTIJDSTIP VAN HET WERK VAN DEELNEMERS

	SM1		SM2a		SM2d	
0 keer	1	0,3%	0	0,0%	0	0,0%
1 keer	0	0,0%	0	0,0%	91	5,2%
2 keer	0	0,0%	9	1,1%	164	9,4%
3 keer	39	11,5%	40	5,1%	330	18,9%
4 keer	90	26,5%	229	29,2%	500	28,6%
5 keer of meer	210	61,8%	506	64,5%	664	38,0%
Totaal	340		784		1.749	

De frequentie van autogebruik voor de woon-werkrit (Tabel 3.2) sluit aan bij het bovengenoemde beeld. In SM1 en SM2a gebruikt een meerderheid 4 tot 5 keer per week de auto, terwijl in SM2d een grotere groep slechts 2 tot 3 keer per week de auto gebruikt om naar het werk te gaan. De verschillen in het gebruik van andere vervoerswijzen zijn gering. In SM1 is meer gebruikgemaakt van de fiets. Mogelijke verklaringen zijn de kortere afstand en verschillen in weersomstandigheden, afhankelijk van het seizoen. In SM2d is relatief meer van de trein gebruikgemaakt.

TABEL 3.2 FREQUENTIE AUTOGEBRUIK VOOR DE WOON-WERKRIT IN VERSCHILLENDE SPITSMIJDEN PROJECTEN

	SM1		SM2a		SM2d	
0	1	0,3%	14	1,8%	62	3,5%
1	5	1,5%	4	0,5%	70	3,9%
2	3	0,9%	16	2,0%	100	5,6%
3	53	15,7%	53	6,8%	192	10,8%
4	91	26,9%	238	30,4%	325	18,2%
5	185	54,7%	459	58,5%	1.034	58,0%
Totaal	338		784		1.783	

TABEL 3.3 PERCENTAGE DAT ALTERNATIEVE VERVOERSWIJZEN GEBRUIKT

	SM1		SM2a		SM2d	
autopassagier	21	6,2%	12	1,5%	87	4,9%
P+R	7	2,1%	12	1,5%	27	1,5%
motor	8	2,4%	9	1,1%	36	2,0%
brommer	0	0,0%	2	0,3%	9	0,5%
trein	16	4,7%	31	3,9%	157	8,8%
bus	6	1,8%	5	0,6%	22	1,2%
fiets	19	5,6%	15	1,9%	50	2,8%

Wat betreft reisduur naar het werk (Tabel 3.4) valt op dat in SM2d meer lange reistijden voorkomen. Dit kunnen we mogelijk verklaren door het feit dat voor veel Spitsmijden deelnemers Den Haag een belangrijke bestemming is en dat het SM2d project (Gouda - Zoetermeer) hier de langere afstandsreizigers uit selecteert.

TABEL 3.4 REISDUUR NAAR HET WERK IN VERSCHILLENDE SPITSMIJDEN PROJECTEN

	SM1		SM2a		SM2d	
0 - 14 minuten	1	0,6%	11	1,4%	4	0,5%
15 - 29 minuten	33	20,8%	90	11,5%	30	3,4%
30 - 44 minuten	38	23,9%	230	29,3%	112	12,6%
45 - 59 minuten	35	22,0%	214	27,3%	167	18,8%
1 - 1,5 uur	37	23,3%	201	25,6%	371	41,9%
1,5 - 2 uur	14	8,8%	32	4,1%	163	18,4%
> 2 uur	1	0,6%	7	0,9%	39	4,4%
Totaal	159		785		886	

Uit Tabel 3.5 blijkt dat deelnemers aan SM2a en SM2d vaker vóór de spits beginnen te werken dan deelnemers aan SM1. Een mogelijke verklaring is dat in SM2a en SM2d de enquête, waarin we naar het normale reisgedrag (nulniveau) vragen, tijdens de beloningsperiode is uitgevoerd, waardoor deelnemers hun gedrag onder beloningscondities rapporteren.

TABEL 3.5 TIMING VAN BEGINTIJD WERK

	SM1		SM2a		SM2d	
vóór 07.30u	21	6,2%	252	32,9%	571	32,9%
07.30 - 09.30u	307	90,6%	449	58,7%	1.077	62,0%
na 09.30u	11	3,2%	64	8,4%	89	5,1%
Totaal	339		765		1.737	

Uit Tabel 3.6 blijkt dat deelnemers aan SM2a en SM2d vaker meer dan een uur later kunnen beginnen vergeleken met deelnemers aan SM1. Bij vroegere aankomst (Tabel 3.7) geldt voor deelnemers in alle Spitsmijden projecten dat een overgrote meerderheid al kan beginnen te werken. Wat betreft beperkingen door de gezinssituatie (Tabel 3.8) zijn er verschillen in de frequentie waarmee deelnemers bepaalde beperkingen noemen. Zorg voor kinderen speelt met name een kleinere rol voor deelnemers aan SM2a dan voor deelnemers aan de andere projecten. Verder ligt het percentage, dat zegt geen beperkingen te ondervinden, in SM2a en SM2d hoger dan in SM1.

TABEL 3.6 HOEVEEL KUNNEN DEELNEMERS AAN SPITSMIJDEN LATER BEGINNEN MET WERKEN

	SM1		SM2a		SM2d	
0 minuten	146	43,3%	267	34,7%	548	31,3%
1 - 29 minuten	43	12,8%	82	10,7%	209	11,9%
30 - 59 minuten	86	25,5%	190	24,7%	486	27,7%
1 - 2 uur	51	15,1%	173	22,5%	395	22,5%
> 2 uur	11	3,3%	57	7,4%	115	6,6%
Totaal	337		769		1.753	

TABEL 3.7 SITUATIE BIJ VROEGERE AANKOMST OP HET WERK

	SM1		SM2a		SM2d	
ik kan direct aan mijn werk beginnen	268	78,8%	613	79,4%	1.390	78,0%
ik kan nog niet echt beginnen, maar wel alvast voorbereiden	32	9,4%	79	10,2%	157	8,8%
ik moet wachten tot een bepaald tijdstip, voordat ik met mijn werk begin	11	3,2%	15	1,9%	83	4,7%
ik moet wachten op collega's, voordat ik met mijn werk kan beginnen	7	2,1%	10	1,3%	31	1,7%
ik kan het (kantoor-)gebouw niet in	8	2,4%	38	4,9%	70	3,9%
anders	14	4,1%	17	2,2%	52	2,9%
Totaal	340		772		1.783	



TABEL 3.8 BEPERKINGEN AAN VERTEKTIJD NAAR HET WERK DOOR GEZINSOMSTANDIGHEDEN

	SM1	SM2a	SM2d
zorg voor kinderen	29,4%	13,9%	23,8%
samen ontbijten	9,7%	5,7%	10,1%
kinderen naar school brengen	19,4%	7,6%	15,6%
afzetten partner	5,9%	2,5%	3,2%
carpoolafspraken	2,4%	1,5%	5,6%
afspraken elders ³	10,9%		
anders	8,2%	9,3%	13,6%
geen	46,2%	57,5%	55,1%

3.3 Socio-demografische kenmerken

Uit Tabel 3.9. blijkt dat het percentage hoogopgeleiden (HBO/ W.O.) in SM2a en SM2d hoger ligt dan in SM1. Mogelijk is dit gerelateerd aan de grotere mate van flexibiliteit in werktijden van deelnemers in SM2a en SM2d.

TABEL 3.9 OPLEIDINGSNIVEAU VAN DEELNEMERS AAN SPITSMIJDEN PROJECTEN

	SM1		SM2a		SM2d	
basisschool	0	0,0%	1	0,1%	13	0,7%
VMBO/ HAVO	33	9,7%	42	5,4%	121	6,8%
LBO	14	4,1%	17	2,2%	56	3,1%
MBO	100	29,5%	169	21,7%	378	21,2%
HBO/ W.O.	192	56,6%	550	70,6%	1.215	68,1%
Totaal	339		779		1.783	

Wat betreft gezinssamenstelling (Tabel 3.10) zijn er geringe verschillen tussen deelnemers aan de verschillende Spitsmijden projecten. In alle projecten vormen samenwonenden, al dan niet met kinderen, de grote meerderheid.

TABEL 3.10 GEZINSSAMENSTELLING VAN DEELNEMERS AAN SPITSMIJDEN PROJECTEN

	SM1		SM2a		SM2d	
alleenstaand	45	13,3%	110	14,1%	227	12,7%
getrouwd/ samenwonend	81	23,9%	241	30,9%	592	33,2%
getrouwd/ samenwonend met kinderen	191	56,3%	395	50,7%	878	49,2%
alleenstaande ouder	16	4,7%	23	3,0%	46	2,6%
woongroep	6	1,8%	1	0,1%	2	0,1%
anders	0	0,0%	9	1,2%	38	2,1%
Totaal	339		779		1.783	

De inkomensverdelingen van de deelnemers aan de Spitsmijden projecten (Tabel 3.11) verschillen enigszins. Het percentage hogere inkomens (> € 5.000) is met name hoger in SM2a en SM2d. Dit correspondeert met het hogere percentage hoger opgeleiden in deze projecten.

³ Voor SM2a en SM2d is deze vraag niet meegenomen in de enquête.

TABEL 3.11 INKOMENSVERDELING VAN DEELNEMERS AAN SPITSMIJDEN PROJECTEN

	SM1		SM2a		SM2d	
< 2.000	18	5,3%	58	7,4%	151	8,5%
2.000 - 3.500	136	40,1%	246	31,6%	515	28,9%
3.500 - 5.000	97	28,6%	227	29,1%	428	24,0%
> 5.000	14	4,1%	87	11,2%	217	12,2%
wil geen informatie geven	74	21,8%	161	20,7%	472	26,5%
Totaal	339		779		1.783	

3.4 Conclusie

Uit dit hoofdstuk komt het beeld naar voren dat de deelnemers aan SM2a en SM2d gemiddeld een hoger opleidings- en inkomensniveau hebben dan de deelnemers aan SM1, en dat ze ook meer flexibiliteit in werktijden hebben (met name in het later beginnen). Verder hebben de deelnemers aan SM2a en SM2d minder vaak beperkingen als gevolg van de gezinssituatie. Dit suggereert dat de aard van de werkzaamheden van deelnemers aan Spitsmijden invloed heeft op de mogelijkheden de spits te mijden: banen van hoogopgeleide werknemers bieden meer flexibiliteit en maken het eenvoudiger de spits te mijden. Of dit daadwerkelijk resulteert in een hogere frequentie van spitsmijden zal nog moeten worden bevestigd. Op 3 van de trajecten is de afname 56/48/61% (zie rapport 'Effecten van belonen in Spitsmijden 2'). Het lijkt dus zo te zijn dat grotere flexibiliteit in werk en huishouden leidt tot een hogere spitsmijd frequentie (al kunnen er ook andere verklaringen zijn). SM2d trekt, vanwege de grotere afstand tot het werkcentrum Den Haag, meer lange afstand reizigers. Voor deze groep kan de trein een aantrekkelijk alternatief zijn, hoewel slechts 8% van de SM2d deelnemers aangeeft wel eens de trein te gebruiken. SM1, met een eenduidige focus op het traject Zoetermeer - Den Haag, kent het grootste percentage fietsgebruikers. Uiteraard is afstand niet de enige determinant van fietsgebruik; onder meer het weer en de seizoenen spelen ook een belangrijke rol.



4. Conclusie

In deze rapportage zijn de deelnemers aan Spitsmijden Gouda - Den Haag (SM2a) vergeleken met zowel een groep niet-deelnemers (maar wel uitgenodigd) aan SM2a als de deelnemers aan de eerste proef Spitsmijden (SM1) en Spitsmijden A12 Gouda - Zoetermeer (SM2d).

Deelnemers versus niet-deelnemers

Uit de vergelijking met niet-deelnemers komt naar voren dat niet-deelnemers minder flexibel zijn in hun werktijden en dit ook vaak (40%) noemen als reden voor niet-deelname. Daarnaast kennen deelnemers minder beperkingen aan hun vertrektijd van huis, voortkomend uit verplichtingen binnen het gezin.



Deze conclusies komen overeen met de uitkomsten van de vergelijking tussen deelnemers en niet-deelnemers in SM1. Als de niet-deelnemers in het onderzoek representatief zijn voor alle niet-deelnemers, zou dit betekenen dat het aantal deelnemers aan Spitsmijden in hoge mate zou kunnen worden vergroot als werktijden flexibeler zouden zijn. Het is duidelijk dat werkgevers hierin een grote rol moeten spelen, aangezien zij in hoge mate de arbeidsvoorwaarden mede bepalen. Dit is een bevestiging van het belang om werkgevers bij Spitsmijden initiatieven te betrekken. Daarnaast is het van belang te anticiperen op nieuwe vormen van werkorganisatie, die het werk door gebruik van telewerkmogelijkheden minder tijd- en plaatsafhankelijk maken. Stimulering van dergelijke werkmethoden kan bijdragen aan een grotere flexibiliteit voor werknemers in de timing van hun woon-werkrit, waardoor spitsmijden gemakkelijker wordt.

Een andere belangrijke conclusie, die volgt uit het onderzoek naar niet-deelnemers, is dat 35% van de deelnemers praktische zaken rondom de werving (vergeten op te geven, wachtwoord kwijt, onduidelijke brief, op vakantie) als reden voor niet-deelname noemen. Dit impliceert dat het de moeite loont te proberen de werving verder te verbeteren. Hierbij valt met name te denken aan de timing en het sturen van herinneringen.

Vergelijking deelnemers Spitsmijden projecten

Ten slotte kunnen we concluderen dat de deelnemers aan SM2a en SM2d verschillen van de deelnemers aan SM1, in de zin dat ze hoger opgeleid zijn en flexibelere werktijden hebben. Hoewel we hier, bij de uitvoering van Spitsmijden, geen controle over hebben, laat dit zien dat de samenstelling van de beroepsbevolking in het studiegebied invloed heeft op de condities voor Spitsmijden en het effect van de maatregel. Tevens constateren we dat de ruimtelijke setting invloed heeft op de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zoals trein (door lange afstanden in SM2d) en fiets (door kortere afstanden in SM1). Dit betekent dat ondersteunende maatregelen, gericht op het stimuleren van bepaalde vervoerswijzen, afhankelijk van deze context moeten worden toegepast.

Colofon

Uitgave

Samenwerkingsverband Spitsmijden

Projectmanagement

p2managers

Productie

CoMMunicom

Foto's:

Gert Janssen, Roelof Pot, Ruud Slagmolen, Nederlandse Spoorwegen,
Projectbureau A12, Rabobank, RDW

Vormgeving en druk

Vormgeving en opmaak: Intens reclame en marketing, Amersfoort

Productie en begeleiding: Xplore, Hoevelaken

Drukwerk: Albe de Coker, Antwerpen

© augustus 2009

*Dit is een uitgave van Spitsmijden. Overname van informatie is toegestaan
mits wordt verwezen naar de proef Spitsmijden.*



ARS | Traffic & Transport Technology



Rabobank



vrije Universiteit amsterdam

 TU Delft



Universiteit Utrecht



RDW

www.rdw.nl


Transumo

De proef Spitsmijden Gouda – Den Haag wordt mede mogelijk gemaakt door Transumo. Transumo is een Nederlands platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit (www.transumo.nl).


spitsmijden

www.spitsmijden.nl