

Basispakket
Vervoermanagement

Notitie effectiviteit

versie 3
6 februari 2002

Dirk Ligtermoet
Ligtermoet + Louwense bv
Stationsplein 7a
2801 AK Gouda

1. Activiteitenverslag

Stap B is nagenoeg zo gelopen als gepland en afgesproken. Veel meer dan verwacht bleken we uit de enorme stapel aan rapporten over vervoermanagement effect-cases te kunnen halen. In totaal hebben we 95 cases kunnen beschrijven (zie Bijlage 1). Het onverwachte zat voor ons vooral in de oogst uit oude rapporten, met effectcijfers uit de periode 1990-1995. Oude cases zijn net zo interessant als nieuwe, voor het doel van deze analyse: uitvinden welk effect welke maatregelen hebben.

We zijn niet doorgegaan tot 100, om 2 redenen:

We hadden, toen we bij die 95 waren, precies een zoekronde af. De volgende stap zou zijn om alle adviespunten te benaderen. Dat zou veel inspanning kosten, terwijl we twijfelden of zij veel meer dan enkele extra cases zouden kunnen aanreiken.

Op de millimeter beschouwd, betreffen die 95 cases al veel meer dan 100 vestigingen (de meet-eenheid in vervoermanagement), omdat er enkele gebieden en concerns tussen zitten.

We hebben een case opgenomen in ons overzicht als we op twee aspecten een heel duidelijk beeld hadden:

de genomen maatregelen;
het effect per vervoerwijze.

Andere aspecten hebben we alleen in het overzicht opgenomen voorzover we daarover direct gegevens vonden: bedrijfstype, locatietype, aantal werknemers, oorspronkelijk aandeel auto-solisme. Zelfs hebben we enkele anonieme bedrijven opgenomen (vooral CEA hecht bij ReMove-analyses erg aan geheimhouding). Ons inziens is anonimiteit geen probleem gezien het doel van dit project - mits vaststaat dat het geen dubbel vermeld bedrijf is.

2. Beoordeling van de gevonden gegevens

Het effect is uitgedrukt in veranderingen, in procentpunten, van de vervoerwijzeverdeling (modal split) van het woon-werk verkeer. ¹ Ons inziens is procentpunten verandering in vervoerwijzeverdeling de meest inzichtelijke maat. Om toch een relatief percentage ten opzichte van het autogebruik in de vooraf-situatie te kunnen berekenen, is in de eerste kolom onder effect het aandeel solo-auto in de vooraf-situatie opgenomen (wanneer bekend).

voorbeeld:	vooraf	achteraf	effect procentpunten modalsplit	effect reductie autoverkeer
solo-auto	52%	45%	- 7	7/52ste = 13,5%
carpool	10%	12%	+ 2	
fiets	25%	28%	+ 3	
OV	10%	12%	+ 2	

Verder staat er in de spreadsheet onder effect eigenlijk steeds een sommetje: Het cijfer in de kolom minder solo-auto is steeds evenhoog als de som van de cijfers in de kolommen meer carpool, OV, fiets, BV/van . Ofwel: We geven niet alleen weer hoeveel het autogebruik vermindert maar ook naar welke vervoerwijze de ex-autosolisten overstappen.

Alvorens de 95 gevonden effect-cases te gebruiken om maatregelen te selecteren voor een basispakket, is het verstandig om eerst eens te kijken of we met deze 95 cases een mooie set in handen hebben - in de zin dat ze een goed, gemiddeld beeld geven van de Nederlandse werkgelegenheid. In de bijlagen 2 - 4 zijn de 95 cases daartoe op verschillende manieren gerangschikt.

2.1 Verdeling overheid/semi-overheid/bedrijfsleven

Bijlage 2 geeft de verdeling naar overheid, semi-overheid en bedrijven. Het beeld dat daaruit naar voren komt, is als volgt:

¹ In vervoer management worden ook andere maten gebruikt:
In de begintijd werden effecten vaak uitgedrukt in bespaarde auto-kilometers. Dat was een erg bewerkelijke maat. Onze maat stelt niet kilometers centraal maar verplaatsingen (los van de woon-werk afstand). Ook wordt vaak een relatieve besparing weergegeven: X procent minder auto-kilometers of -verplaatsingen. Of: X procent minder auto-aandeel in de vervoerwijzeverdeling. Dergelijke relatieve maten hebben als nadeel dat je eigenlijk niet ziet wat er staan. 10% kilometerreductie is heel wat anders wanneer, zoals gemiddeld in Nederland, 50% van de werknemers per auto komt (dan dus 5 procentpunten) of wanneer, zoals vaak op A-locaties, slechts 20% per auto komt (dan dus 2 procentpunten).

	overheid	semi-overheid	bedrijven
aantal cases	33	18	44
gemidd. werknemers op de locatie	2215	2720	2546
ingevoerde maatregelen:			
fietsenstalling	pm	pm	pm
fiets vd zaak e.d.	32	14	29
carpool-matching	24	15	20
carpool-parkeerplaatsen	7	8	8
carpool-regeling	14	5	21
OV meer vergoed	27	14	17
auto minder vergoed	7	0	4
bedrijfsvervoer/vanpool	0	1	13
parkeer-tarief of -criteria	14	10	6
vooraf aandeel solo-auto	36,7	46,2	50,0
reductie aandeel solo-auto	11,2	10,6	10,0
toename alternatieven:			
carpool	0,5	1,7	2,1
OV	5,9	5,2	1,5
fiets	4,6	3,8	3,1
BV/vanpool	0,1	0,0	3,3

De verdeling in aantal cases zegt iets over de stand van zaken in vervoermanagement: overheidsinstellingen doen relatief vaker aan vervoermanagement dan bedrijven. Aan de andere kant: 44 bedrijven in het bestand is een mooi aantal - we zijn dus zeker niet bezig om alleen vanuit overheidsinstanties beredeneerd een basispakket te ontwerpen.

Opvallend in de genomen maatregelen is dat overheid en semi-overheid feitelijk al ten zeerste een basispakket hanteren: fiets-vd-zaak, matching en OV-meer-vergoed doen ze bijna allemaal. Bij bedrijven is er veel meer variatie.

De beperking van het aandeel solo-auto (10-11 procentpunten) is erg vergelijkbaar. De uitgangspositie echter niet: bij semi-overheid en bedrijven is het vooraf-autoaandeel veel hoger dan bij overheid. Ook de winst van de auto-alternatieven verschilt duidelijk: Bij overheid en semi-overheid profiteren vooral OV en fiets; bij bedrijven is de winst veel meer verdeeld over 4 alternatieven - met een accent op fiets en bedrijfsvervoer/vanpool. Zowel de verschillen in oorspronkelijke auto-aandelen als in winst-verdelingen hangen waarschijnlijk samen met het bedrijfstype en de locatie.

2.2 Verdeling naar bedrijfstype

Bijlage 3 geeft de verdeling naar bedrijfstype. Zoals in § 1.3 uitgelegd, is dat vooral een indeling naar primaire bedrijfsprocessen, voorzover relevant voor personenverkeer:

	kantoor- balie en admini- stratief	zorg en onderwijs	industrie	kantoor- zakelijk en handel
aantal cases	48	10	20	17
gemidd. werknemers op de locatie	2756	4411	2201	760
ingevoerde maatregelen:				
fietsenstalling	pm	pm	pm	pm
fiets vd zaak e.d.	42	8	13	12
carpool-matching	34	9	9	7
carpool-parkeerplaatsen	15	4	2	2
carpool-regeling	21	3	9	7
OV meer vergoed	37	7	5	10
auto minder vergoed	9	0	2	0
bedrijfsvervoer/vanpool	0	1	10	3
parkeer-tarief of -criteria	21	5	1	3
vooraf aandeel solo-auto	38,1	49,3	50,4	54,3
reductie aandeel solo-auto	10,6	8,8	12,7	8,9
toename alternatieven:				
carpool	1,1	2,0	2,5	1,2
OV	5,5	3,7	0,5	2,6
fiets	3,9	3,1	2,9	4,7
BV/vanpool	0,1	0,0	7,0	0,4

De verdeling van de 95 cases geeft, net als bij de verdeling over overheid/semi-overheid/bedrijven, waarschijnlijk niet de feitelijke verdeling van werkgelegenheid in Nederland weer, maar wel de stand van zaken in vervoermanagement: vervoermanagement doet het vooral goed bij klassieke kantoren en industriële vestigingen. En ook hier geldt: Toch ook werkbare aantallen in de groepen die in vervoermanagement minder actief zijn (kantoor-zakelijk/handel vooral).

De scores van de maatregelen laten zien dat, net als bij overheid/semi-overheid, bij kantoor-balie/-administratief en bij zorg/onderwijs feitelijk al een soort basis-pakket is: het overgrote deel neemt in ieder geval de maatregelen fiets van de zaak, matching en OV meer vergoed. Bij industrie en kantoor-zakelijk/handel is zo'n basispakket veel minder zichtbaar, net als eerder bij bedrijven.

Verder vallen 2 logische hoge maatregelscores op:

21 van de 48 kantoren-balie/-administratief nemen de maatregel parkeer-tarief of -regeling (logisch, want vaak A-locaties en parkeerproblemen)
 10 van de 20 industriële vestigingen treffen de maatregel bedrijfsvervoer/vanpool (logisch want vaak C-locaties en veel zelfde werktijden).

Het aandeel solo-auto in de vooraf-situatie is bij kantoor-balie en -administratief beduidend lager (38%) dan bij de andere bedrijfstypen (49-54%). De vermindering van het aandeel solo-auto is opvallend genoeg het grootst bij industrie (12,7%). Daar zit echter wel een vertekening in, zoals de winst-cijfers laten zien: Het komt vooral door een sterke gemiddelde toename van het aandeel bedrijfsvervoer/vanpooling (7,0%) en dat wordt (zie bijlage 3) weer veroorzaakt door een hoge score van slechts 4 bedrijven, waar de invoering van bedrijfsvervoer enorme verschuivingen in de modal-split gaf.
 Verder valt op dat de fiets qua aandeel over de gehele linie duidelijk wint (2,9 tot 4,7 procentpunt), terwijl carpool en OV meer verschillen naar bedrijfstype kennen.

2.3 Verdeling naar locatie

Bijlage 4 geeft de verdeling naar locatie. Zoals in § 1.3 uitgelegd, is dat een indeling die wat ruimer is dan de oude ABC-indeling en (ook) aansluit bij de nieuwe indeling in NVVP/Vijfde Nota RO in milieus :

	A-locatie (centrum- milieu)	B-locatie (gemengd milieu)	C-locatie (specifiek milieu)
aantal cases	38	31	22
gemidd. werknemers op de locatie	1342	1736	2239
ingevoerde maatregelen:			
fietsenstalling	pm	pm	pm
fiets vd zaak e.d.	33	26	13
carpool-matching	24	22	11
carpool-parkeerplaatsen	14	7	2
carpool-regeling	14	14	10
OV meer vergoed	30	21	4
auto minder vergoed	7	1	1
bedrijfsvervoer/vanpool	0	3	11
parkeer-tarief of -criteria	24	6	0
vooraf aandeel solo-auto	40,6	42,1	52,1
reductie aandeel solo-auto	12,1	7,7	11,7

toename alternatieven:			
carpool	0,6	1,8	2,9
OV	7,0	2,3	-0,2
fiets	4,5	3,2	3,0
BV/vanpool	0,1	0,4	6,1

Vier cases hebben we hier buiten beschouwing gelaten: concerns met vele vestigingen, op verschillende typen locaties.

De 91 resterende cases zijn aardig verdeeld over de 3 locatietypen. Bij de maatregelen is niet direct een specifiek basis-pakket zichtbaar bij een locatietype. Wel valt op (al is het goed verklaarbaar) dat de maatregel parkeer-tarief/-regeling op A-locaties erg vaak getroffen is - en op andere locaties zelden.

Het oorspronkelijke aandeel solo-auto is op A- en B-locaties veel lager (41-42%) dan op C-locaties (52%). De vermindering van het aandeel solo-auto is op B-locaties aanzienlijk lager (8%) dan op A- en C-locaties (12%). Het verschil zit vooral hierin dat, naast steeds een duidelijke winst voor het aandeel fiets, er op A-locaties ook veel OV-aandeel en op C-locatie veel aandeel van bedrijfsvervoer/vanpooling gewonnen wordt.

2.4 Conclusie: bruikbaarheid van de set effect-cases

Ons inziens geeft het geheel van de 95 effect-cases een mooie, voor de vervoermanagement-praktijk representatieve, verdeling over soort werkgever, bedrijfstype en locatie. De verschillen in genomen maatregelen, oorspronkelijke aandelen solo-auto en veranderingen in de modal-split, zijn eigenlijk allemaal helder en goed verklaarbaar; passend bij de bekende verschillen tussen bedrijfstypen en locaties. Ofwel: een goede set om mee te werken voor het selecteren van een basispakket.