



# Proeftuin Duurzaam Vervoer

Hoe UMC Utrecht  
medewerkers anders liet reizen



UMC Utrecht

Shuttel

hely

Hoe zorg je ervoor dat medewerkers niet alleen duurzamer gaan reizen, maar je ook een aantrekkelijke werkgever bent en bijdraagt aan de bereikbaarheid van het Science Park? Met deze kernvraag is het UMC Utrecht, in samenwerking met Shuttel en Hely, de uitdaging aangegaan. In een tijd waarin bereikbaarheid en klimaatverandering steeds belangrijkere vraagstukken worden, was het antwoord duidelijk: door de kracht van ervaring en de juiste prikkels te combineren.

Zo ontstond de Proeftuin Duurzaam Vervoer. Een project dat het UMC Utrecht niet alleen hielp de CO2-uitstoot te reduceren, maar ook bijdroeg aan de gezondheid en het welzijn van haar medewerkers. Gedurende zeven maanden verruilden 300 medewerkers van het UMC Utrecht vrijwillig de auto grotendeels voor een duurzame manier van reizen. Dit door hen een groot aantal voordelen te bieden en te onderzoeken welke set van maatregelen bijdraagt aan gedragsverandering.

In deze case study nemen we je mee in hoe 300 medewerkers ontdekten dat duurzamer reizen voor velen comfortabeler is dan verwacht en niet alleen beter is voor het milieu, maar ook voor henzelf.

Contact:  
*Celina Kroon*



1

# De opzet van de proeftuin

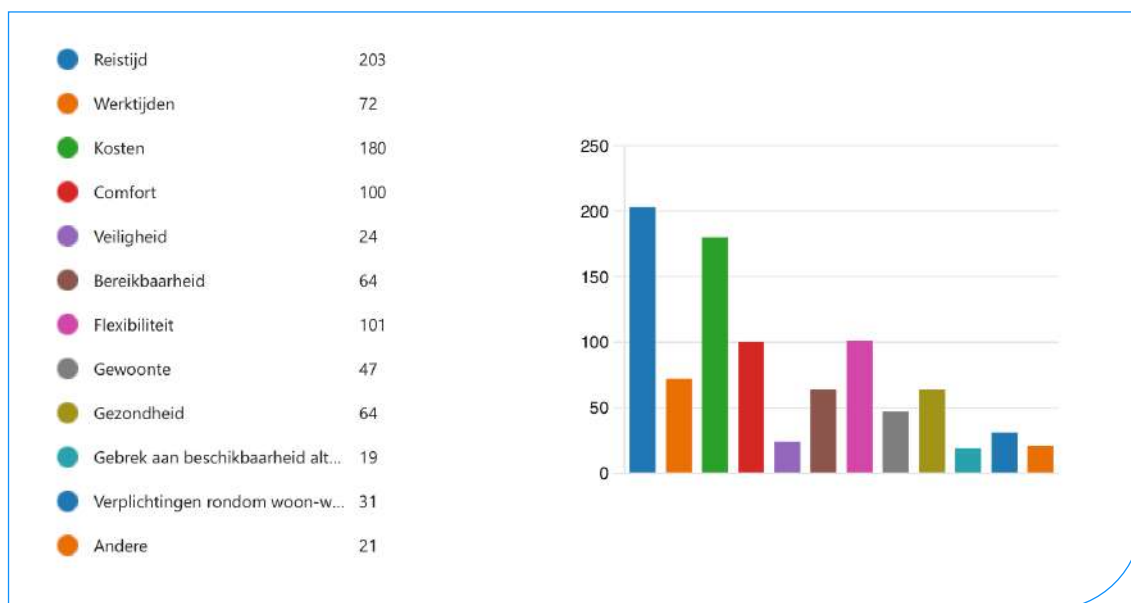


# De start van de proeftuin: van aanleiding naar actie

Het Utrecht Science Park, waar het UMC Utrecht gevestigd is, vormt dagelijks een bruisend middelpunt. Duizenden medewerkers en studenten reizen er naartoe en vandaan. Met alle gevolgen voor het verkeer en het milieu van dien. Door de volle parkeergarages en lange files werd al snel duidelijk: er moet iets veranderen.

Medewerkers die elke dag met de auto naar het UMC Utrecht reizen, kiezen hier niet zomaar voor. Reistijd, kosten en het comfort van de auto zijn vaak doorslaggevend. En toch wil het UMC Utrecht laten zien dat er andere manieren zijn om van A naar B te reizen. Manieren die net zo makkelijk en voordelig zijn, maar met minder impact op het milieu én een positief effect op het welzijn van de reiziger.

Belangrijkste redenen voor het vervoersmiddel vóór de start van de proeftuin:



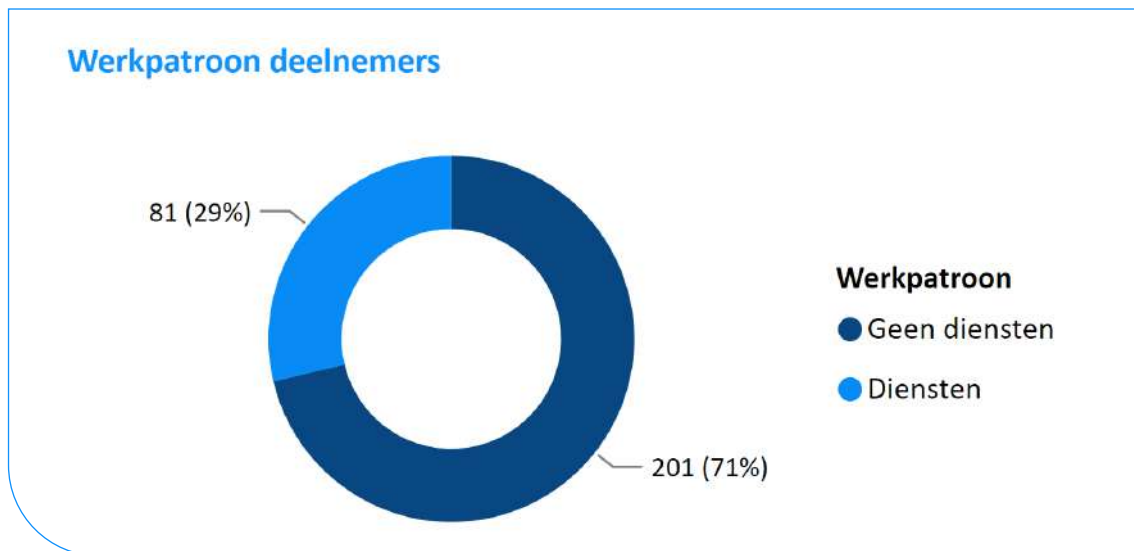
Figuur 1: Reden voor vervoersmiddel



# De Proeftuin: een uitnodiging tot duurzaam reizen

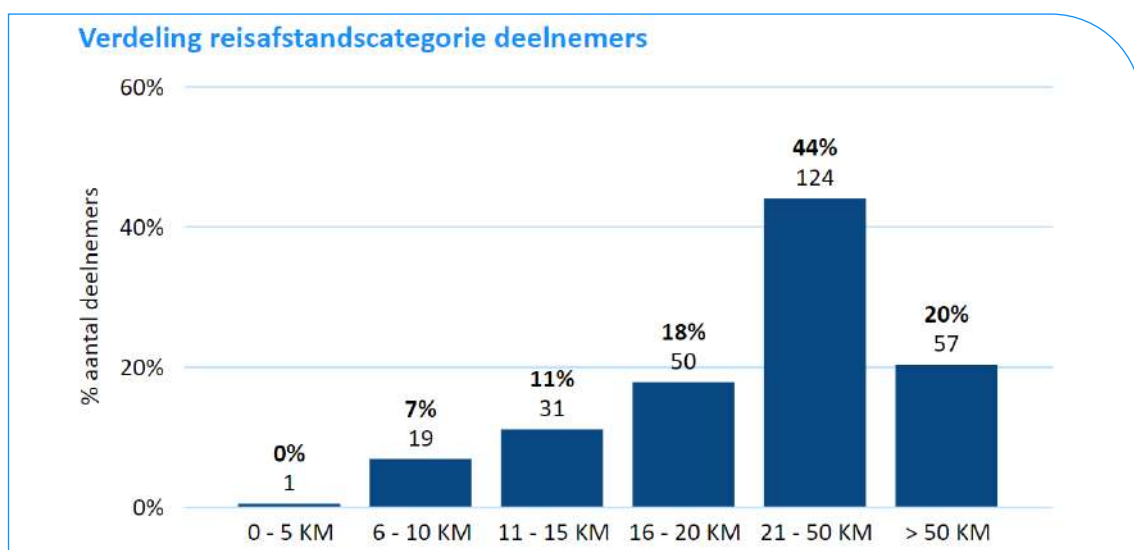
In maart 2024 werd de proeftuin gelanceerd. 300 medewerkers die hoofdzakelijk met de auto naar het UMC Utrecht reisden, gaven zich vrijwillig op om hun auto gedurende zeven maanden in te ruilen voor een duurzamer alternatief. Deze groep vertegenwoordigde een diverse doorsnede van het personeel:

- 29% van de deelnemers werkt in diensten, en de groep deelnemers vertegenwoordigt een groot aantal divisies en directies



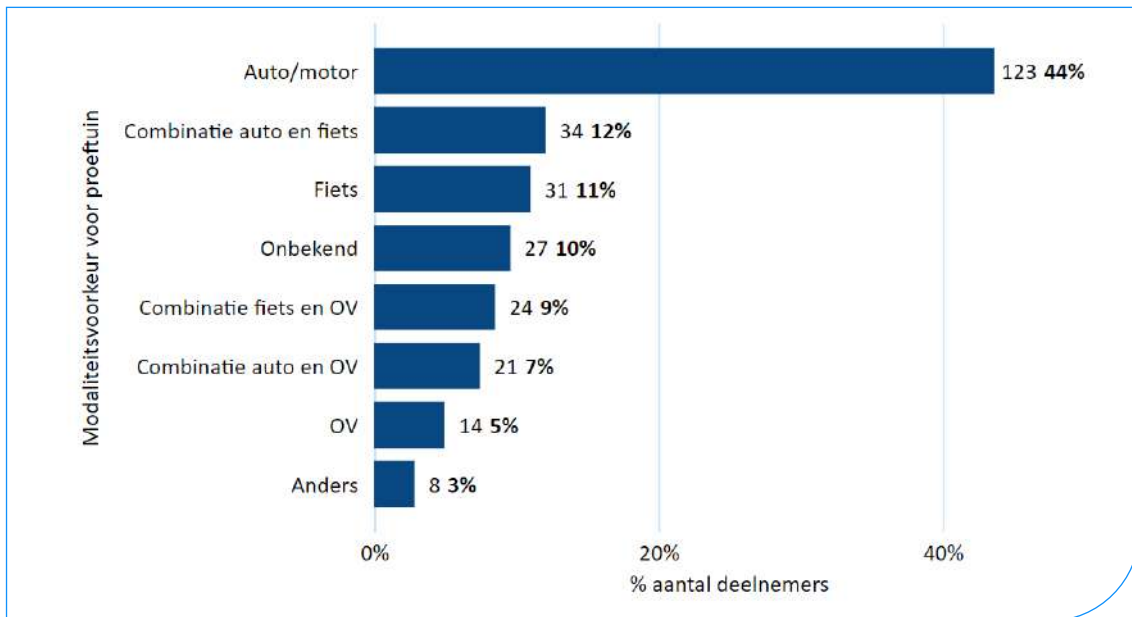
Figuur 2: Werkpatroon deelnemers

- De gemiddelde reisafstand van de deelnemers is 33,2 kilometer



Figuur 3: Verdeling reisafstand deelnemers

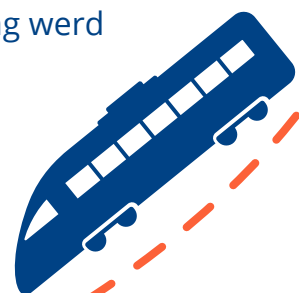
- Het grootste deel van de proeftuindeelnemers reisde voor de start van de proeftuin met de auto/motor naar het UMC Utrecht.



Figuur 4: Modaliteitsvoorkeur voor de proeftuin

### Wat kregen de deelnemers van de proeftuin?

- **100% gratis OV:** Iedere deelnemer kreeg een Shuttelkaart, waarmee 100% gratis gereisd kon worden met het openbaar vervoer voor woon-werk en zakelijke reizen.
- **Hogere fietsvergoeding:** De vergoeding voor fietsgebruik werd verhoogd van 0,05 naar 0,16 euro per kilometer.
- **Fietsen vanaf een (e)bike hub:** Via Hely kregen de deelnemers toegang tot gratis (elektrische) deelfietsen die klaarstonden op strategische plekken, zoals Utrecht Centraal. Later werden hier station Bunnik en UMC Utrecht aan toegevoegd na bevindingen tijdens de proeftuin en feedback vanuit focusgroepen.
- **Parkeerrestricties:** Om autogebruik verder te ontmoedigen, leverden deelnemers hun parkeerautorisaties in tussen 6.00 en 12.00. Parkeren kon gratis voor en na deze periode, maar voor wie in de ochtend met de auto arriveerde, golden reguliere bezoekerstarieven. De groep medewerkers die onregelmatige-en nachtdiensten draait, had hiermee toch gratis toegang tot de parkeergarage tijdens de diensten.
- **Thuiswerkvergoeding:** Via de Shuttel app konden deelnemers hun thuiswerkdagen invoeren, waarna een thuiswerkvergoeding werd uitgekeerd



Met deze maatregelen kreeg iedereen de kans om te ervaren wat duurzaam reizen voor hen zou kunnen betekenen. Gedurende de zeven maanden is data verzameld van de deelnemers, zowel kwantitatief (reisdata en enquêtes) als kwalitatief (o.a. interviews) (zie bijlage 1).

Daarnaast hebben de projectleden, gedragswetenschappers en studenten vanuit de TU Delft meegedacht over de opzet van de vragenlijsten, experimenten en aanbevelingen.

## Samen leren wat werkt

Gedurende proeftuin was communicatie essentieel, om te kunnen leren van de ervaringen van deelnemers. Alvorens de start van de proeftuin is aan geïnteresseerde deelnemers gevraagd naar feedback over de opzet. Door deze terugkoppeling is de oorspronkelijke opzet, waarbij deelnemers werden ingedeeld per vervoersmiddel, gewijzigd zodat deelnemers zelf de keuzevrijheid hadden om iedere dag te kiezen hoe ze wilden reizen.

De contactmomenten rondom de proeftuin zijn divers en diverse kanalen zijn ingezet:

- Voorafgaan aan de proeftuin zijn er diverse inspraak bijeenkomsten georganiseerd
- Bij de start waren er informatiesessies met uitleg en demonstraties van de reisproducten
- Maandelijkse inloopochtenden boden ruimte voor tussentijdse vragen en delen van ervaringen
- In elk gebouw zijn er koffie momenten georganiseerd waar deelnemers en overige medewerkers met elkaar in gesprek konden
- Deelnemers ontvingen elke twee weken een e-mail met updates, praktische tips en inspirerende verhalen van collega's.
- Via Teams is een online community ingericht voor deelnemers
- Drie bevlogen deelnemers vanuit verschillende divisies zijn een dag gevolgd op hun reizen en hier is een inspirerende bedrijfsfilm van gemaakt
- Er is een echte tentoonstelling geweest in de Brink met een doolhof van poster schermen met tussentijdse resultaten van de proeftuin
- Diverse interne nieuwsberichten en externe social posts met veel reacties
- We waren te gast in de live uitzending 'Bij ons in huis' welke voor alle medewerkers is uitgezonden
- Er zijn voor deelnemers diverse onderzoeks momenten geweest zoals enquêtes (0-meting, tussentijdse meting, eindevaluatie, twee stated choice

experiments in samenwerking met de TU Delft), focusgroepen en diepte interviews

- Het projectteam was daarnaast voor vragen bereikbaar via een apart mobiliteit e-mailadres
- Shuttel en Hely waren met hun klantenservice teams ook bereikbaar voor proeftuin deelnemers

Met actieve steun van de Raad van Bestuur kreeg de proeftuin extra draagvlak. De combinatie van persoonlijke interactie, luisteren en acteren op feedback, herkenbare verhalen en interne zichtbaarheid zorgde voor een succesvolle betrokkenheid van de deelnemers.



#### Wist je dat?

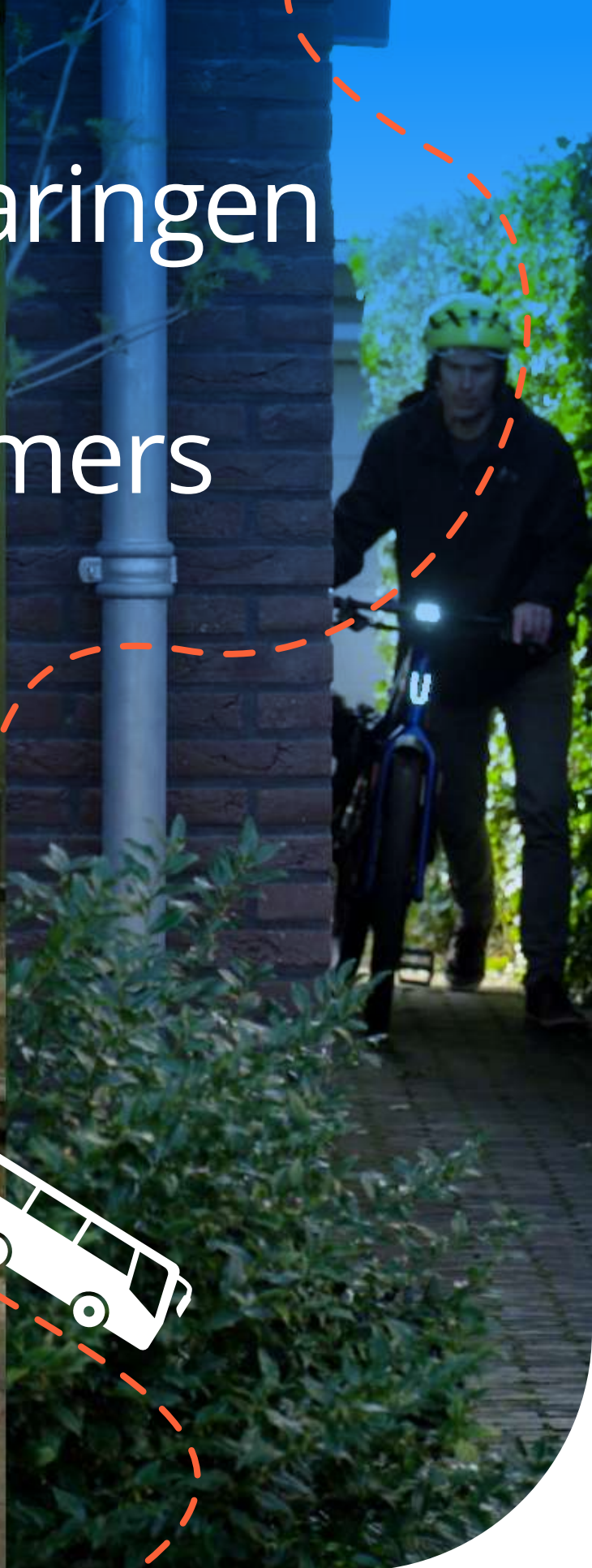
*De algehele communicatie rondom de proeftuin is met een 8,6 (uit 10) beoordeeld door deelnemers!*





2

# De ervaringen van de deelnemers

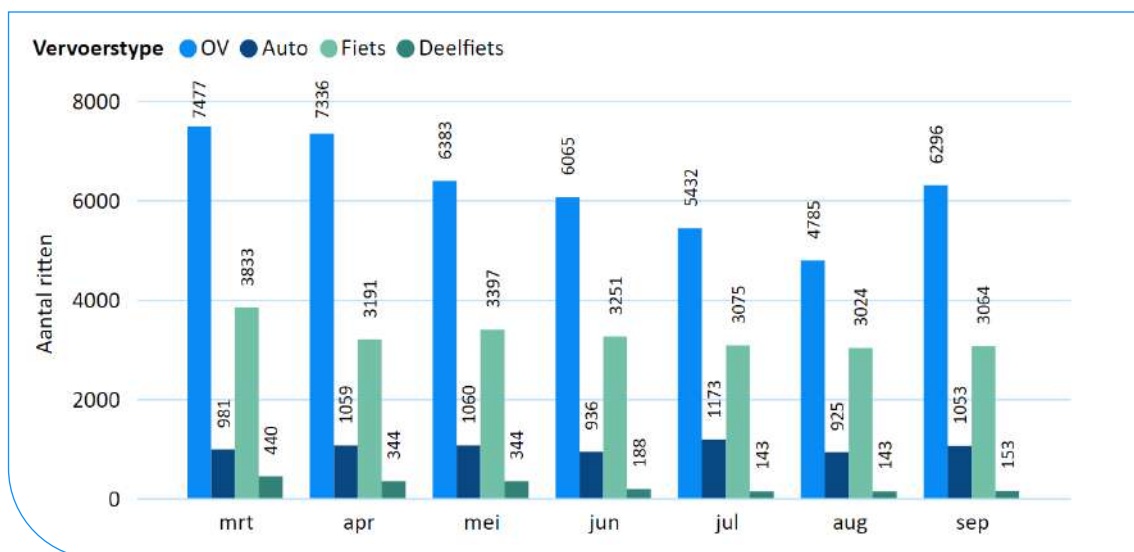


# De ontdekkingen: wat we zagen gedurende de proeftuin

Wat volgde, was een indrukwekkende verandering in gedrag en mentaliteit. Vooraf verwachtten veel deelnemers dat de overstap naar OV en fiets vooral ongemakken met zich mee zou brengen: langere reistijden, ingewikkelde routes, vermoeidheid na een nachtdienst. Maar de realiteit bleek verrassend positief.

## 1. Het grootste deel van de deelnemers maakte een overstap van de auto naar het OV.

Waar het grootste deel van de proeftuindeelnemers (70%) aangaf voor de proeftuin voornamelijk met de auto naar het UMC Utrecht te reizen, laten de deelnemers tijdens de proeftuin de auto massaal staan. Bijna 90% van de woon-werkreizen wordt gedurende de zeven maanden van de proeftuin duurzaam afgelegd. Het grootste deel van de ritten werd afgelegd met het OV en de fiets. Slechts een heel klein percentage deelnemers bleef hoofdzakelijk gebruik maken van de auto.



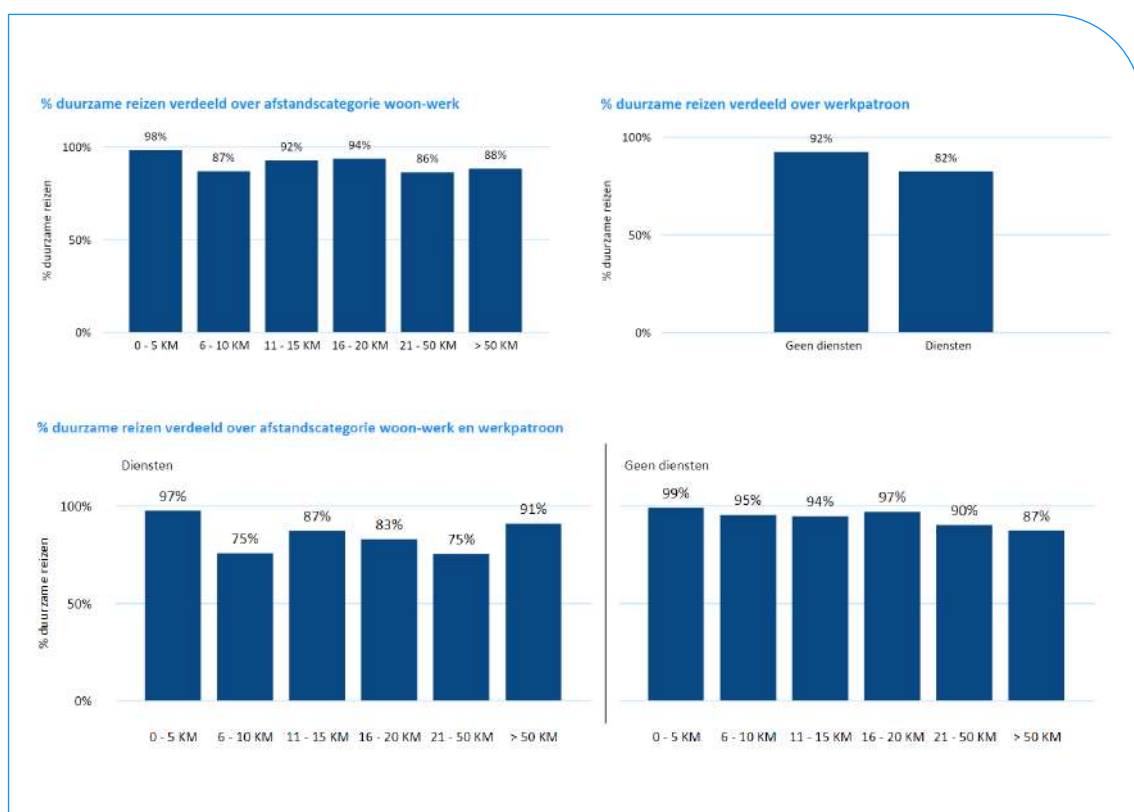
Figuur 5: Aantal ritten per vervoerstype en maand

Opvallend in de uitkomsten is dat er weinig gewisseld wordt van vervoersmiddel op reguliere werkdagen. Het OV werd voor veel deelnemers de nieuwe manier van reizen.

Slechts 20% van de deelnemers wisselde wekelijks van het OV naar een ander vervoermiddel.

Een klein deel van het woon-werkverkeer werd met de auto afgelegd. Hierin is te zien dat de deelnemers die in diensten werkten vaker de auto gebruikten, dan deelnemers die niet in diensten werkten. De voornaamste reden om af en toe toch gebruik te maken van de auto waren:

- Weekendiensten. De verklaring hiervoor is de verminderde bereikbaarheid met het OV van het UMC Utrecht.
- Verplichtingen voor/na werk die leiden tot een andere route of minder tijd, zoals het wegbrengen/ophalen van kinderen, een etentje na werk of mantelzorg.
- Verwachte problemen met het OV (bijvoorbeeld de werkzaamheden rondom station Amersfoort in de periode 6 juli – 18 augustus heeft ertoe geleid dat een deel van de deelnemers uit deze regio weer gebruik hebben gemaakt van de auto om naar het UMC Utrecht te reizen.



Figuur 6: Duurzame reizen per woon-werk afstand en werkpatroon

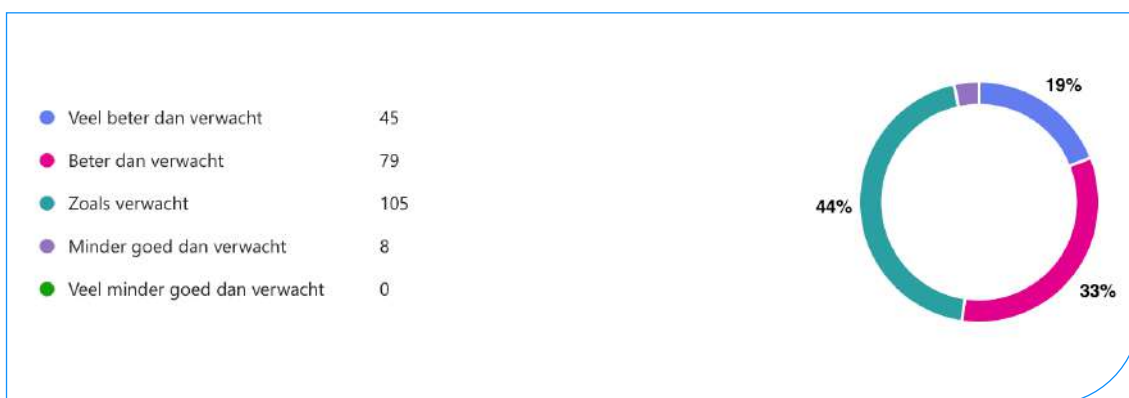


## 2. De grote verassing: minder stress en meer ontspanning

120 deelnemers stapten over van de auto naar het OV, en 13 van de auto naar de fiets. Toegegeven: het was vaak even wennen, de overstap naar het OV. Je moet een nieuw ritme vinden, de reistijden zijn soms langer, maar het levert ook wat op! Voor veel deelnemers werd het al snel duidelijk: de grootste winst zat niet alleen in de financiële voordelen, maar vooral in minder stress.

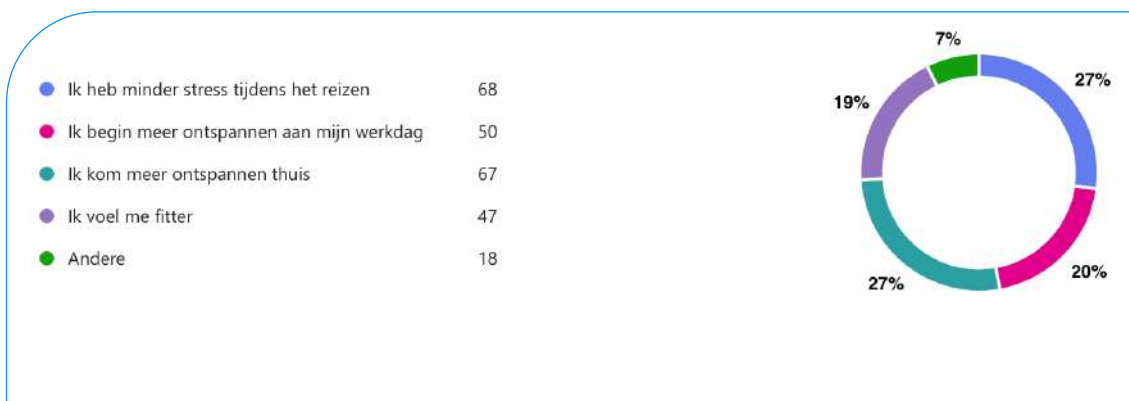
*“Niet in de file hoeven staan maakt dat ik mij echt veel meer ontspannen voel.”*

De nieuwe manier van reizen beviel het grootste deel van de deelnemers (veel) beter dan verwacht, voor zowel het reizen met OV als met de fiets.

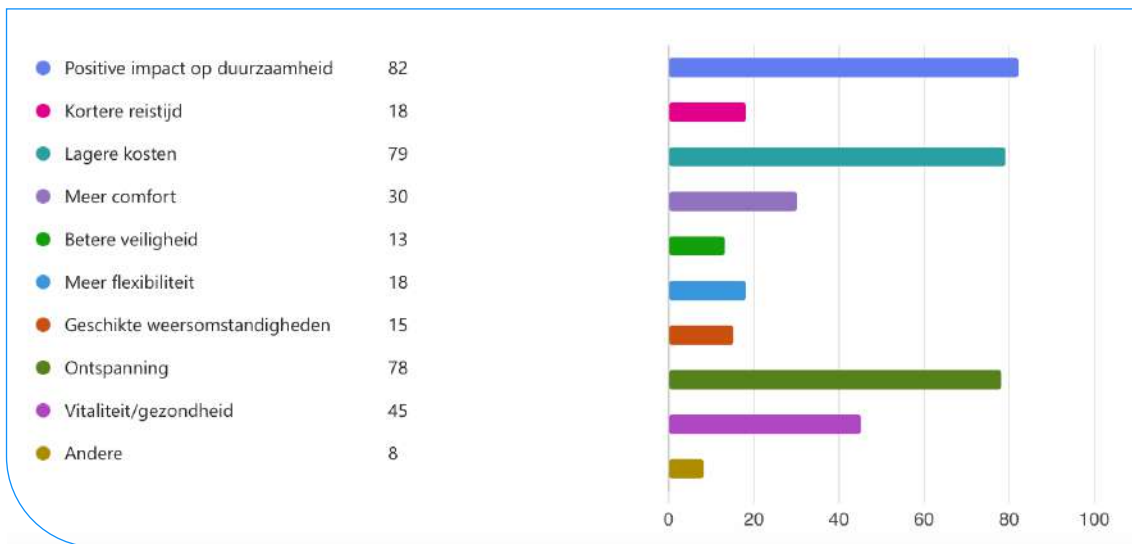


Figuur 7: Ervaring van het 'nieuwe' reizen

Waar veel mensen dachten dat duurzaam reizen vermoeiender zou zijn, voelden ze zich juist ontspannen wanneer ze met de trein, bus of fiets reisden. Het gaf hen de kans om hun gedachten de vrije loop te laten of te genieten van de omgeving.

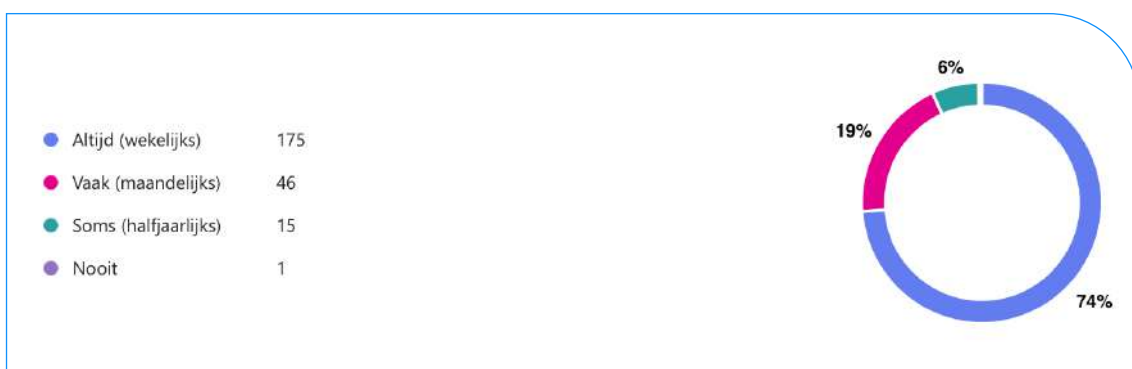


Figuur 8: Persoonlijke voordelen van duurzaam reizen



Figuur 9: Voordelen van duurzaam reizen

De dagelijkse frustratie van het file-verkeer verdween en maakte plaats voor een rit waarin deelnemers hun eigen tempo konden bepalen. En, de verwachtingen van reizen met het OV bleken vaak positiever uit te vallen dan verwacht. Het OV was minder vaak vertraagd en de ritten duurden minder lang dan deelnemers vooraf hadden verwacht. Daarnaast bood reizen met het OV velen de mogelijkheid om even een boek te lezen, muziek te luisteren of simpelweg te ontspannen. Een ervaring die bij velen zo goed beviel dat wordt aangegeven voortaan niet meer anders te willen reizen. Het reizen met de fiets wordt gezien als de reisoptie met de meeste flexibiliteit, je bepaalt zelf wanneer je van huis vertrekt en je reistijd is voorspelbaar. Daarnaast wordt de fiets gezien als een fijne manier om de dag op te starten en af te sluiten.



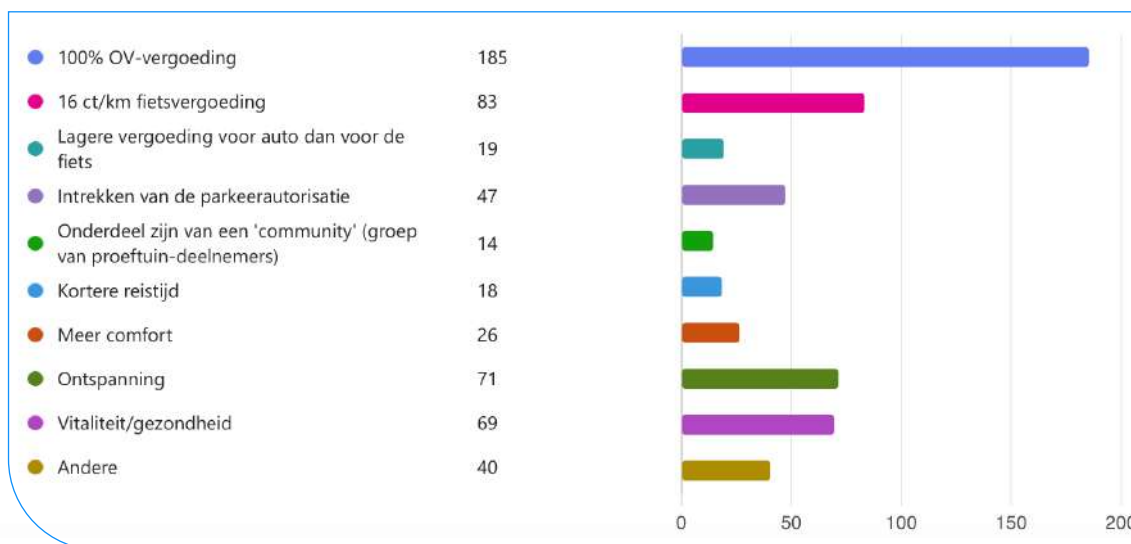
Figuur 10: Duurzaam reizen na de proeftuin



### 3. Het financiële voordeel: duurzaam reizen loont

Daarnaast was het kostenaspect een belangrijke motivator. Veel deelnemers ontdekten dat reizen met het OV niet alleen meer ontspannen was, maar ook veel goedkoper. Het gratis OV en de verhoogde kilometervergoeding voor de fiets bleek een van de sterkste prikkels om het reisgedrag te veranderen.

*"100% OV vergoeding scheelt echt veel geld"*



Figuur 11: Motivatie voor duurzaam reizen

### 4. Fitter en veiliger: gezondheidsvoordelen van duurzaam reizen

Een ander onverwacht voordeel bleek de gezondheid van de deelnemers te zijn. Door vaker de fiets te pakken of te lopen van het station naar werk, voelden velen zich fitter en energiever. Niet alleen zorgde dit voor een betere lichamelijke conditie, maar ook mentaal bleek het een positieve invloed te hebben.

*"Fietsen helpt om je hoofd leeg te maken, thuis ben je dan ook echt thuis, en is je werk achter je."*

Voor avond- en nachtdiensten bood het OV ook een extra gevoel van veiligheid. In plaats van moe en met verminderde concentratie achter het stuur te zitten na een lange nachtdienst, konden ze nu ontspannen in de trein stappen.

*"Ik voel me fitter door het fietsen en het levert nog geld op ook!"*

*"Met het OV naar huis na een nachtdienst is veiliger. Ik hoef niet meer zwabberend met de auto over de weg naar huis."*

## 5. Het veranderen van gewoontes kost tijd, faciliteren en aansluiten bij persoonlijke drijfveren helpt

Het veranderen van gedrag gaat niet van de ene op de andere dag. Het doorbreken van patronen en gewoontes in de manier waarop je dagelijks dingen doet, zoals het reizen naar werk, vraagt om een bewuste keuze en aanpassingen. Wat hierbij helpt is het wegnemen van drempels en medewerkers zo veel mogelijk faciliteren om een duurzame keuze te maken. De Shuttelkaart heeft bijvoorbeeld bijgedragen aan het drempelloos reizen met OV, met de kaart kon na registratie worden in- en uitgecheckt bij alle vervoerders, zonder dat de deelnemers omkijken hadden naar de kosten.

De deelnemers werden op weg geholpen tijdens de inloopmomenten met vragen over bijvoorbeeld optimale busverbindingen, fietsenstallingen voor elektrische fietsen en het gebruik van de app. Deze persoonlijke adviezen werden erg gewaardeerd. En onderling wisselden de deelnemers als ervaringsdeskundigen tijdens deze inloopmomenten ook tips en ervaringen uit. 'Duurzame reistips van collega's die een vergelijkbaar traject afleggen' helpen om te kiezen voor een duurzame manier van reizen.

Toegegeven: de eerste paar keren reizen met het OV waren soms even wennen voor de deelnemers. Maar na een aantal keer was de nieuwsgierigheid er af en werd reizen met het OV langzaam de nieuwe gewoonte. Je weet hoe laat je van huis moet om de trein te halen, weet waar de bushalte is, en je neemt je boek mee voor in de trein. En voor je het weet, weet je niet beter dan dat je met het OV naar het werk reist.

Wat we ook leerden tijdens de proeftuin, is dat het aanspreken van verschillende persoonlijke drijfveren een cruciale rol speelt. Het bleek belangrijk om duurzame reisopties niet alleen te presenteren als beter voor het milieu, maar ook te focussen op de korte termijn persoonlijke voordelen die het biedt. Minder stress, kostenbesparing en meer rust spraken deelnemers meer aan dan het idee van CO2-reductie alleen.

*"Benadruk de voordelen die mensen persoonlijk raken, zoals minder stress door geen files."*

Deze inzichten zijn van grote waarde voor de manier waarop we duurzaam reizen in de toekomst blijven stimuleren. Het draait om het samenbrengen van wat goed is voor de planeet, met wat goed is voor de medewerkers.

3

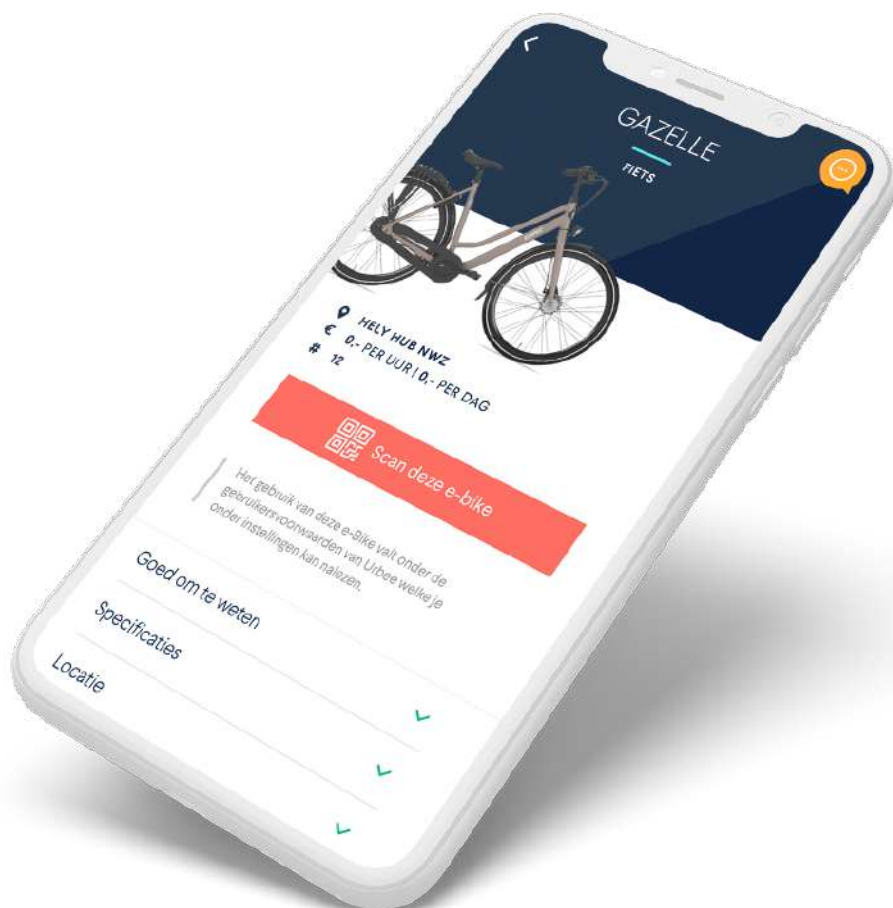
# Hoe kijken we terug op de proeftuin?





De evaluatie van de proeftuin leverde waardevolle inzichten op in hoe verschillende proeftuinonderdelen bijdroegen aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Dat leidde tot de volgende inzichten:

- **100% gratis OV:** Deelnemers gaven aan voor de proeftuin niet met OV te reizen vanwege de kosten. Ook hadden zij de indruk dat rijden met de eigen auto voordeliger is, omdat autokosten minder zichtbaar zijn. In de proeftuin werd de kostendrempel weggehaald voor OV en dit zorgde ervoor dat meer medewerkers hier gebruik van maakten.
- **Shuttlekaart & app:** Deelnemers waardeerden het “drempelloos” duurzaam reizen en het gemak van in- en uitchecken zonder zich zorgen te maken over de kosten. De app registreerde reizen, maakte kosten inzichtelijk en toonde de fietsvergoeding. De deelnemers waardeerden de app en het aanvraagproces verliep soepel.
- **Hogere fietsvergoeding:** Vergoedingen waren verhoogd van €0,05 naar €0,16 per kilometer. Van de deelnemers koos 14% hierdoor voor duurzaam reizen. Het leidde echter niet tot meer fietskilometers in plaats van autoritten.
- **Hely-fietsen:** Deelnemers waardeerden de Hely-app en de beschikbaarheid van fietsen exclusief voor UMC Utrecht medewerkers. Van de deelnemers maakte 20% gebruik van de aangeboden fietsen.

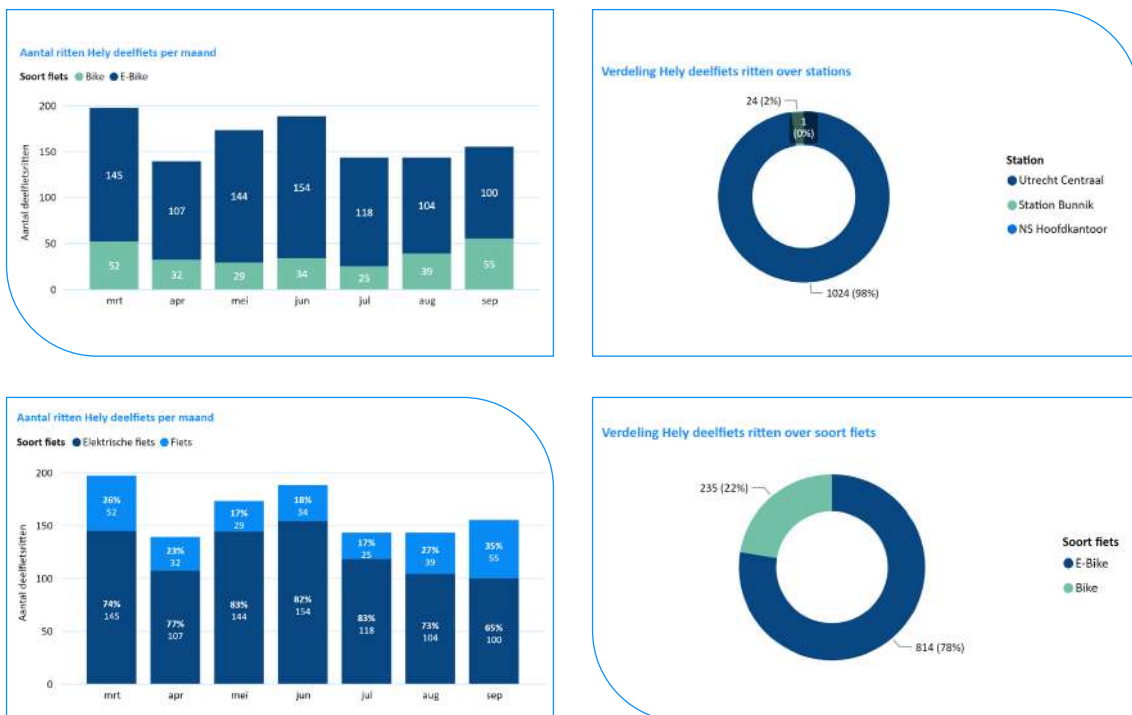


Vanuit de vier focusgroepen tijdens de proeftuin zijn onder andere de volgende verklaringen hiervoor genoemd:

- Veel deelnemers fietsten al vanaf huis naar het station.
- Met name de tram was een grote concurrent voor de Hely-fietsen. Een veelgehoorde reden voor het niet overstappen op de fiets: 'Als ik eenmaal in het OV zit, dan blijf ik liever in het OV zitten dan dat ik overstap naar de fiets.' Daarbij leverde overstappen op de fiets geen tijdswinst op. Dit komt door de snelle OV-verbinding.
- Sommige deelnemers maakten gebruik van hun eigen fiets voor het afleggen van de reis van Utrecht CS naar het Science Park.
- Andere deelnemers reisden niet via Utrecht Centraal, voor hen was het geen optie om de fietsen te gebruiken.

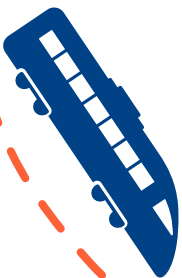
Na feedback vanuit deelnemers en evalueren van de data rondom het aantal gemaakte ritten, zijn de deelfietsen in samenwerking met Hely verplaatst naar station Bunnik en het UMC Utrecht. Vanaf station Bunnik was er namelijk een korte reistijd met de fiets, dan via Utrecht Centraal. Deelfietsen stonden bij het UMC Utrecht voornamelijk voor dienstreizen.

Hoewel de verplaatsing een toegevoegde waarde bood, bleef het gebruik beperkt. Dit komt waarschijnlijk doordat dit pas in de laatste maand van de proeftuin plaatsvond en er weinig gebruik kon worden gemaakt van de fietsen.



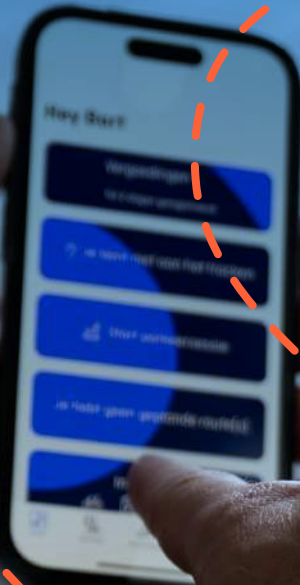
Figuur 12: Resultaten van Hely-deelfietsen

- **Parkeerrestricties:** Om autogebruik te ontmoedigen, leverden alle deelnemers hun parkeerautorisaties in tussen 6.00 en 12.00. Parkeren kon gratis voor en na deze tijden. Degene die in de ochtend met de auto reisde, betaalde de reguliere bezoekerstarieven. De deelnemer die onregelmatige-en nachtdiensten draaide, had hiermee wel gratis toegang tot de parkeergarage tijdens deze diensten.  
Een suggestie die is aangedragen door meerdere deelnemers is het invoeren van een '**parkeerjoker**', waarmee bijvoorbeeld 1 à 2 keer per maand toch gratis geparkeerd kan worden.
- De deelnemers die niet in diensten werkten, zijn voor het grootste deel overgestapt op OV voor hun woon-werkreis. Incidenteel wordt gebruik gemaakt van de auto om naar werk te reizen. Dit gebeurt voornamelijk als de reis afwijkt van de standaard woon-werkreis, bijvoorbeeld door verplichtingen voor of na werk. Dit is het moment dat de deelnemers gebruik maken van de parkeergarage. Deelnemers waren bewust van de hogere parkeerkosten van de parkeergarage, maar het heeft ze er niet van weerhouden om op deze momenten de auto te gebruiken. De kosten werden voor lief genomen, omdat het ging om incidentele kosten. Daarbij zijn de kosten voor woon-werkverkeer al sterk verminderd, door het gratis OV.



4

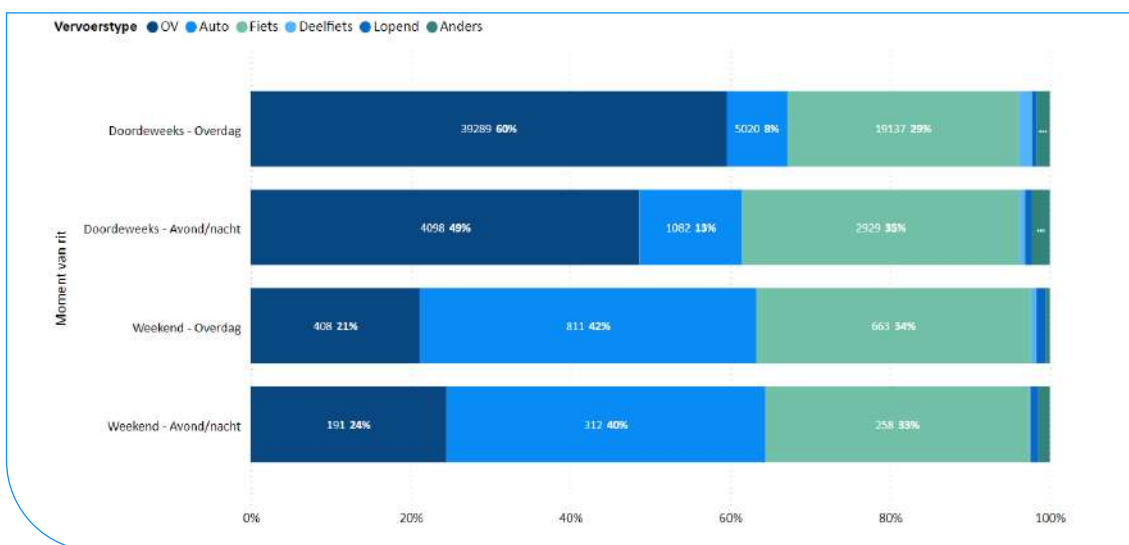
# Data resultaten



# De analyse van de data over reispatronen leverde de volgende inzichten op:

## Vervoerstypes en momenten van de rit

Zoals te zien in de figuur hieronder is het percentage fietsers overdag vrijwel gelijk aan het percentage fietsers 's avonds. Terwijl de auto vaker wordt gebruikt voor weekenddiensten.

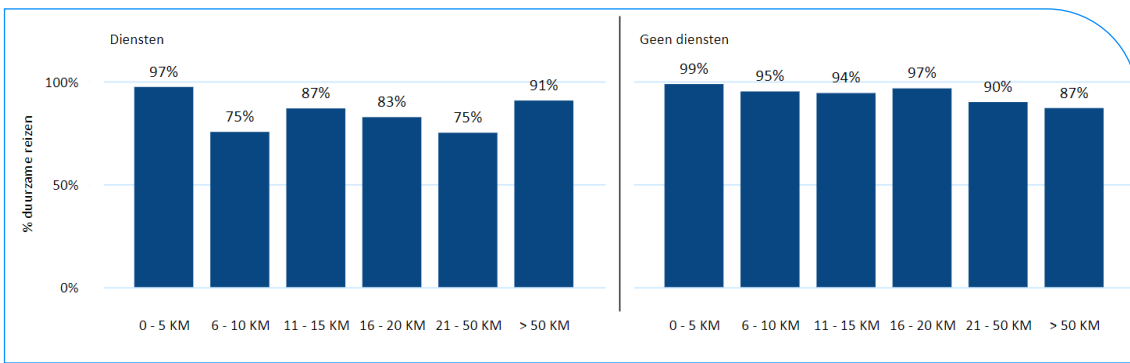


Figuur 13: Verdeling vervoerstypes over moment van rit

Mogelijke verklaringen zijn dat het Science Park in het weekend minder goed bereikbaar is met het OV. Ook zijn er in de weekenden minder files en parkeerstress dan doordeweeks. Hiermee komt een deel van de nadelen van reizen met de auto te vervallen, wat er toe kan leiden dat deelnemers het gemak van reizen met de auto verkiezen boven andere manier van reizen naar het UMC Utrecht.

## Werken in diensten en duurzaam reizen

Deelnemers die in weekenddiensten werken, reizen met name over een afstand van 6-10 km en 21-50km, vaker met de auto dan met het OV. Daarnaast is te zien dat deelnemers die niet in diensten werken, vaker duurzaam reizen dan deelnemers die wel in diensten werken.



Figuur 14: Percentage duurzame reizen over woon-werk afstand en werkpatroon

**Uit het onderzoek dat samen met de TU Delft is uitgevoerd rondom de proeftuin blijkt dat onregelmatige werktijden weinig invloed hebben op de houding en het reisgedrag van deelnemers. Meer informatie over dit onderzoek vind je in bijlage 2.**

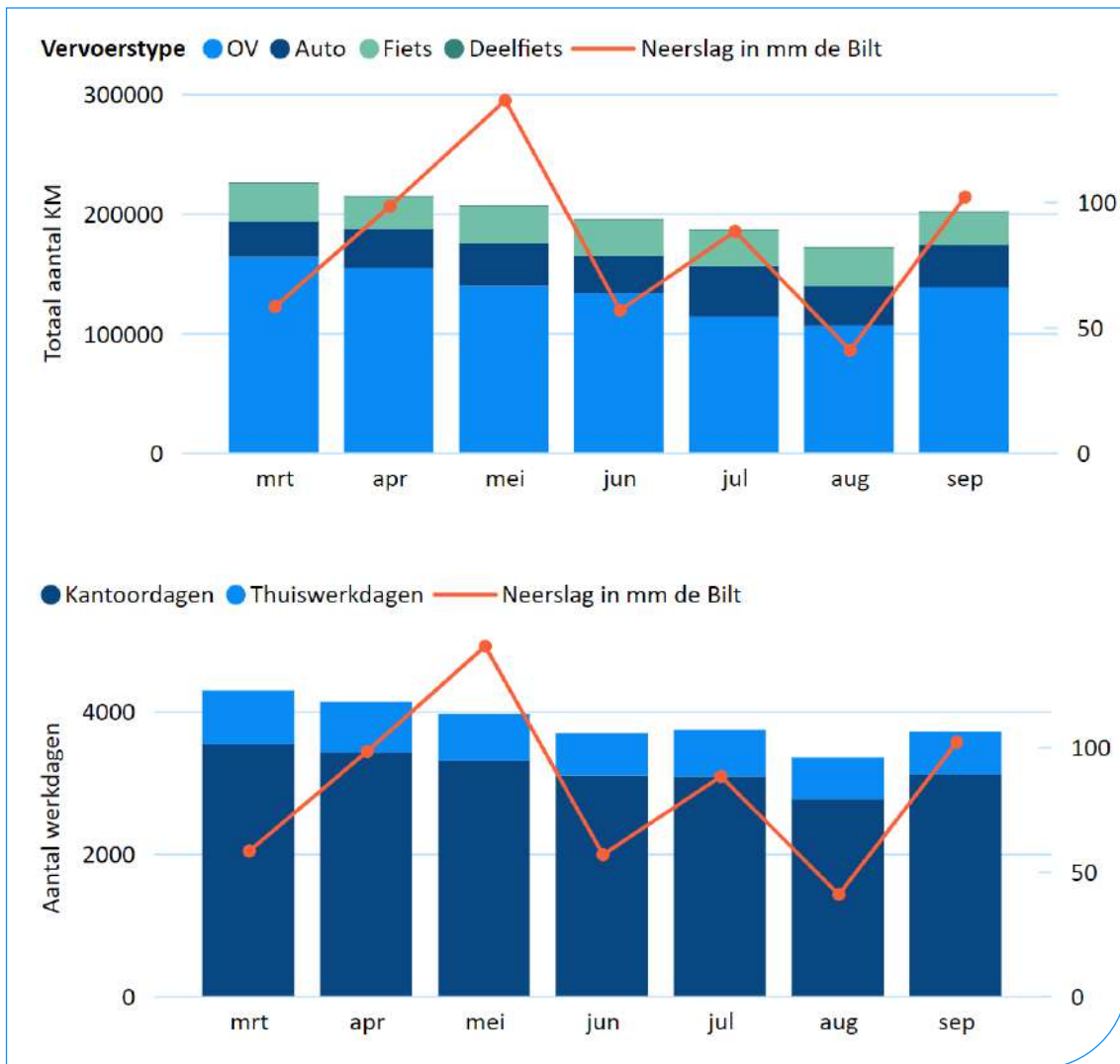
Vanuit eerder uitgevoerde onderzoeken binnen andere ziekenhuizen (dus niet vanuit de proeftuin) bleek dat ziekenhuis medewerkers met onregelmatige werktijden de voorkeur geven aan het comfort en de flexibiliteit van een privéauto. Dit komt door de uitdagingen van onregelmatige diensten, gezondheidsproblemen en de noodzaak van betrouwbare kinderopvang.

De TU Delft onderzoekers van de proeftuin hadden daarom verwacht dat ziekenhuis medewerkers het openbaar vervoer minder geschikt zouden vinden, vooral buiten de spits, en dat dit moeite zou kosten om duurzaam te reizen voor woon-werkverkeer voor langere afstanden. Maar de resultaten van een keuze-experiment laten zien dat deze aanname niet klopt. Uit het proeftuin onderzoek blijkt namelijk dat er weinig verschil is in de houding en het reisgedrag tussen medewerkers met regelmatige en onregelmatige werktijden als het gaat om gezondheid, milieu, gewoonte, en de voorkeur voor auto, openbaar vervoer of (elektrische) fiets.



## Weersinvloeden

Weersomstandigheden bleken geen directe invloed te hebben op de keuze van het vervoermiddel.



Figuur 15: Invloed neerslag op aantal km per vervoerstype en thuiswerkdagen



5

# Conclusies en aanbevelingen





De proeftuin toonde aan dat een combinatie van maatregelen en keuzevrijheid tussen de maatregelen 100% gratis OV, een fietsvergoeding van €0,16 per kilometer en beperkte parkeermogelijkheden — leidde tot een aanzienlijke afname van autogebruik en een toename van het OV-gebruik. De gratis OV-vergoeding had verreweg de grootste impact op gedragsverandering. Dit leidt ook tot de belangrijkste aanbeveling.

In de nieuwe cao is 100% OV-vergoeding opgenomen. Dit is positief voor het bevorderen van duurzame mobiliteit. Echter, er is ook een keerzijde doordat de auto- en fietsvergoedingen beiden verhoogd zijn naar €0,18 per kilometer. Hierdoor vervalt het extra voordeel voor reizen met de fiets ten opzichte van de situatie in de proeftuin.

*"De proeftuin is voor mij net het duwtje geweest dat ik nodig had om met het OV te gaan."*

Daarnaast benadrukten deelnemers dat het gebruik van een zakelijke reiskaart het OV-gebruik aanzienlijk heeft vereenvoudigd. Het is aan te bevelen om een dergelijke kaart beschikbaar te stellen aan alle medewerkers om OV-gebruik drempelloos te maken.

Ook bleek dat inspelen op de intrinsieke motivatie van medewerkers hen het meest effectief aanspoort tot duurzaam reisgedrag. Door de voordelen voor de medewerker zelf te benadrukken — zoals gratis OV, een vergoeding voor fietsen, het vermijden van files, en meer ontspannen op werk of thuis aankomen — kan het gebruik van duurzame reismogelijkheden verder worden gestimuleerd.

*"Ik ben erg positief over de Proeftuin en maak nu graag gebruik van het OV vanuit Rotterdam i.p.v. reizen met de auto."*

Hoewel niet alle aanbevelingen van deelnemers binnen de invloedssfeer van het UMC Utrecht liggen, kan de organisatie toch een faciliterende rol spelen. Zo is het niet mogelijk om direct bij te dragen aan de betrouwbaarheid van het OV, maar kan het UMC Utrecht wel regelmatig in gesprek blijven met vervoersmaatschappijen om knelpunten te signaleren en oplossingen te bespreken. Een voorbeeld waarbij de data die tijdens de proeftuin is verzameld en direct heeft geleid tot impact is het toevoegen van zes buslijnen naar aanleiding van feedback van deelnemers, waardoor het Science Park nu beter bereikbaar is in de vroege ochtend. Het is aan te bevelen om deze aanpak voort te zetten en waar nodig uit te breiden, in samenwerking met andere organisaties op het Utrecht Science Park.

## Monitor vanaf 1 oktober het gebruik van openbaar vervoer

Met de invoering van de 100% vergoeding van openbaar vervoer zoals vastgelegd in de nieuwe cao, wordt een toename in gebruik van OV verwacht. Het is aan te bevelen om de bezetting van het openbaar vervoer nauwlettend volgen, met name tijdens de spits, om overbezetting te beheersen en ervoor te zorgen dat duurzame opties beschikbaar blijven. Dit kan aanleiding zijn voor vervolggesprekken met vervoerders om de bereikbaarheid van het UMC Utrecht met het openbaar vervoer, mogelijk ook in de weekenden, te vergroten

## Denk na over een functie gedifferentieerd parkeerbeleid

De proeftuin liet zien dat het intrekken van de parkeerautorisatie vóór 12.00 uur effectief bijdroeg aan minder autogebruik, vooral in combinatie met een aantrekkelijke OV-vergoeding. Om medewerkers verder te stimuleren kan een gedifferentieerd parkeerbeleid worden overwogen.

Zo kan prioriteit worden gegeven aan medewerkers met onregelmatige diensten, die vaak minder reismogelijkheden hebben vanwege beperkte OV-opties in de nacht en vroege ochtend. Voor medewerkers met reguliere werktijden kunnen incidentele parkeeropties, zoals een 'parkeerjoker', aantrekkelijk blijven als vangnet.

Daarnaast kan een positief beleid prikkels bieden, zoals beloningen voor volledig afzien van de auto of ondersteuning bij gecombineerde reisopties (bijvoorbeeld OV in combinatie met de auto). Door in te spelen op behoeften en voordelen voor de medewerker, stimuleert het UMC Utrecht duurzaam reisgedrag op een positieve manier en kiest de medewerker zelf of hij/zij daar gebruik van wenst te maken.

*"Het zou wel prettig zijn als je bijv. 2x/maand wel met de auto parkeergarage in zou kunnen, dat geeft wat meer flexibiliteit in combinatie met andere afspraken"*

## Bied reisadviezen aan

Naast het delen van reistips tussen collega's is het aanbieden van op maat gemaakte reisadviezen een waardevolle aanvulling. Medewerkers die succesvol overstapten op duurzame reisopties kunnen anderen inspireren met praktische adviezen, zoals hoe zij het OV optimaal benutten, overstappen organiseren of hun reistijd zinvol invullen. Zulke persoonlijke verhalen maken de overstap naar duurzaam reizen toegankelijker en drempelverlagend.

Daarnaast wordt aanbevolen om namens het UMC Utrecht gepersonaliseerd reisadvies aan te bieden. Deze service helpt medewerkers bij het plannen van alternatieve routes en biedt inzicht in kosten, reistijd, betrouwbaarheid en gezondheids- of milieuvoordelen van verschillende vervoersopties. Dit kan vragen en onduidelijkheden wegnemen, maar ook de moeite verminderen om zelf alternatieven te zoeken. Zo worden duurzame keuzes niet alleen aantrekkelijker, maar ook eenvoudiger.

*“De combinatie van positieve factoren (100% vergoeding OV en vergoeding wanneer je fietst) en negatieve stimulans (hoge parkeerkosten) is stimulerend om duurzaam te reizen.”*

Als onderdeel van de proeftuin heeft het UMC Utrecht interviews met deelnemers gepubliceerd via interne kanalen, wat bijdraagt aan bewustwording en inspiratie. Door dit te combineren met maatwerkadviezen kan het UMC Utrecht medewerkers nog beter ondersteunen in de overstap naar duurzame woon-werkgewoontes en deze gedragsverandering op lange termijn bevorderen.

### **Zet in op Fietsstimulering**

Een deel van de proeftuindeelnemers fietste al vrijwel dagelijks naar het werk en is dit gedurende de proeftuin blijven doen. We hoorden terug: ‘Als je eenmaal fietst, dan blijf je fietsen, ook als het weer minder is. Het is nou eenmaal de gemakkelijkste en fijnste manier om naar het werk te reizen’.

Daarnaast hebben 13 deelnemers de auto verruild voor de fiets.

De proeftuin heeft ertoe geleid dat medewerkers gestimuleerd werden hun gedrag te veranderen en deze overstap te maken.

De verhoogde kilometervergoeding voor de fiets heeft hieraan bijgedragen, het fietsen wordt goed gewaardeerd vanwege de flexibiliteit, en de persoonlijke voordelen die het biedt, zoals ‘even het hoofd leegmaken’.

Ruim 60% van de medewerkers van het UMC Utrecht woont binnen fietsafstand. Het is daarom aan te bevelen in te zetten op het stimuleren van medewerkers om vaker te kiezen voor de fiets.

Dit kan bijvoorbeeld door het meer onder de aandacht brengen van de verhoogde kilometervergoeding, waarmee je als fietser geld gaat verdienen door naar het werk te reizen, het meer onder de aandacht brengen van het Fietsplan, waarmee medewerkers voordelig een (elektrische)fiets aan kunnen schaffen, of door meer in te zetten op gedragsverandering en motivatie door bijvoorbeeld gebruik te maken van ‘Toertje’, een app geïnspireerd op het succes van de wandelapp ‘Ommetje’.

*“Zeer positieve ervaring om 100% met OV te reizen. Ik ben eerder thuis en maak geen kosten. Fantastisch.”*



## Opschalen onderzoeken gedragsverandering naar grotere populatie

Aangezien de proeftuin uit een enthousiaste en welwillende groep deelnemers bestond waar al veel autoreductie heeft plaatsgevonden zou het interessant zijn om onderzoek uit te breiden naar een grotere populatie binnen het ziekenhuis. Bijvoorbeeld op het gebied van berichtgeving over duurzaam reizen, op een verschillende manier. Dat biedt meer inzichten in hoe duurzaam reizen gestimuleerd kan worden, ook voor een groep medewerkers die nog niet gemotiveerd is om een verandering te maken naar duurzaam reizen.

*Focusgroep bevinding:  
"Een persoonlijk reisadvies, voor het bepalen van de meest optimale reisroute met OV, zou erg helpen."*

## Duurzame challenges

Ook kan het UMC duurzame reizigers samenbrengen in duurzame challenges. Dit biedt een plek voor het delen van updates, ontwikkelingen en leuke acties. Door medewerkers die al duurzaam reizen te waarderen en zichtbaar te maken, kunnen anderen worden gestimuleerd om hetzelfde te doen.

*"Zorg dat duurzaam reizen het nieuwe normaal wordt voor nieuwe medewerkers."*

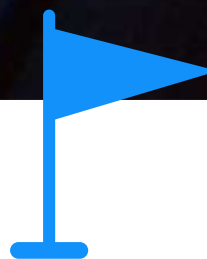
Het veranderen van gedrag kost moeite, het loont om die reden om voor nieuwe medewerkers duurzaam reizen vanaf de eerste dag de standaard te maken. Dit kan bijvoorbeeld door hen met challenges te motiveren vanaf de start van hun dienstverband duurzaam te reizen.

Tot slot is een ander belangrijk inzicht uit de proeftuin dat gewenning een grote rol speelt bij blijvend duurzaam reisgedrag. Deelnemers gaven aan dat het een paar keer proberen van OV of fietsgebruik hen hielp om nieuwe gewoontes te ontwikkelen. Daarom is het aan te bevelen medewerkers actief te motiveren om alternatieve reisopties een kans te geven, bijvoorbeeld door OV-promotie weken en aantrekkelijke fietsacties te organiseren. Tegelijkertijd moet erkend worden dat duurzaam reizen een persoonlijke keuze blijft. Externe prikkels kunnen helpen bij de overstap, maar intrinsieke motivatie, zoals kostenbesparing, gemak, of een ontspannen reiservaring, blijft doorslaggevend.





# Bijlagen



# Bijlage 1: Hoe is de data verzameld?

## Resultaten verzamelen

Gedurende 6 maanden is een grote hoeveelheid data verzameld, zowel kwantitatief als kwalitatief:

- Met de **shuttelkaarten** zijn inzichten in reisgedrag met het OV van de deelnemers verzameld,
- De **Shuttelapp** heeft inzicht gegeven in het aantal thuiswerkdagen, vrije dagen, en fietsritten. De deelnemers vulden hiervoor zelf de reiskalender in de app in.

Ook waren voor de deelnemers de OV ritten hierin zichtbaar.

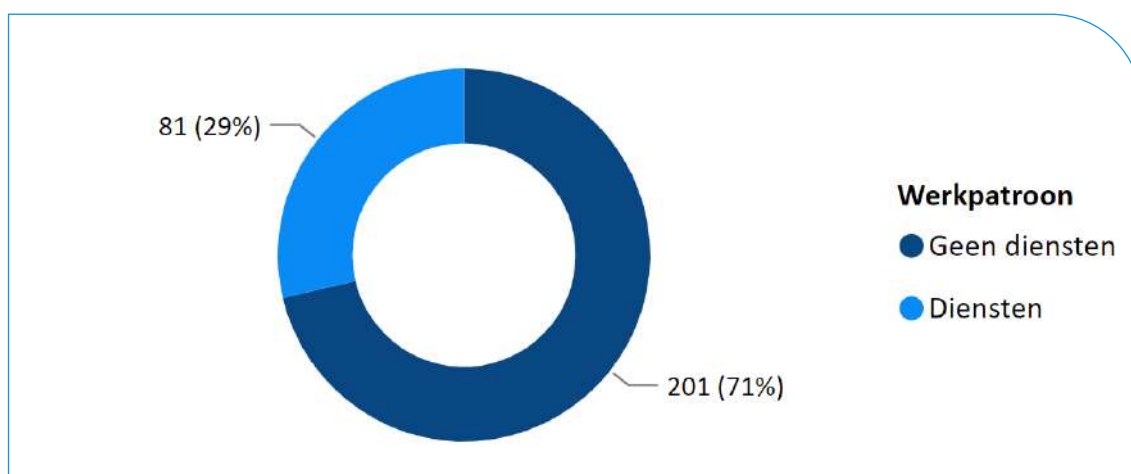
- **Helyapp**; de deelnemers konden gebruik maken van Helyfietsen
- De **parkeerdata** van de parkeergarage geeft inzicht in de parkeerbewegingen van de medewerkers in de parkeergarage van het UMC Utrecht. Note: de P+R is niet in eigendom van het UMC Utrecht. Daarom is er geen inzicht in de parkeerbewegingen in de P+R.
- **Enquêtes**: Er is veel data opgehaald bij de deelnemers. De deelnemers hebben zich aangemeld met een vragenlijst die gold als 0-meting, er heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden en ter afronding van de proeftuin is een eindevaluatie ingevuld.
- **Focusgroepen**: naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie zijn 4 focusgroepen opgehaald, waarbij dieper in is gegaan op onderdelen van de tussentijdse evaluatie. Dit heeft geleid tot duiding van sommige van de resultaten
- **Inloop ochtenden**: elke maand is een inloopochtend georganiseerd voor deelnemers, waar de gelegenheid was om vragen te stellen aan het proeftuin projectteam. Dit waren zeer uiteenlopende vragen. Bij aanvang van de proeftuin gingen de vragen grotendeels over het gebruik van de app. Later kwamen hier vragen over OV bij. Dit was zinvol voor het projectteam om signalen op te vangen, en de deelnemers te kunnen spreken over hun ervaringen met 'nieuw reisgedrag'.
- **TuDelft**: vanuit de TuDelft heeft een afstudeeronderzoek plaatsgevonden, met een keuzeexperiment rondom verschillende modaliteitsvormen
- **Interviews**: ter afronding van de proeftuin zijn deelnemers geïnterviewd over hun deelname aan de proeftuin. Dit was een verdieping op de afsluitende vragenlijst.

# Bijlage 2: Data analyse proeftuin

## Kenmerken deelnemers

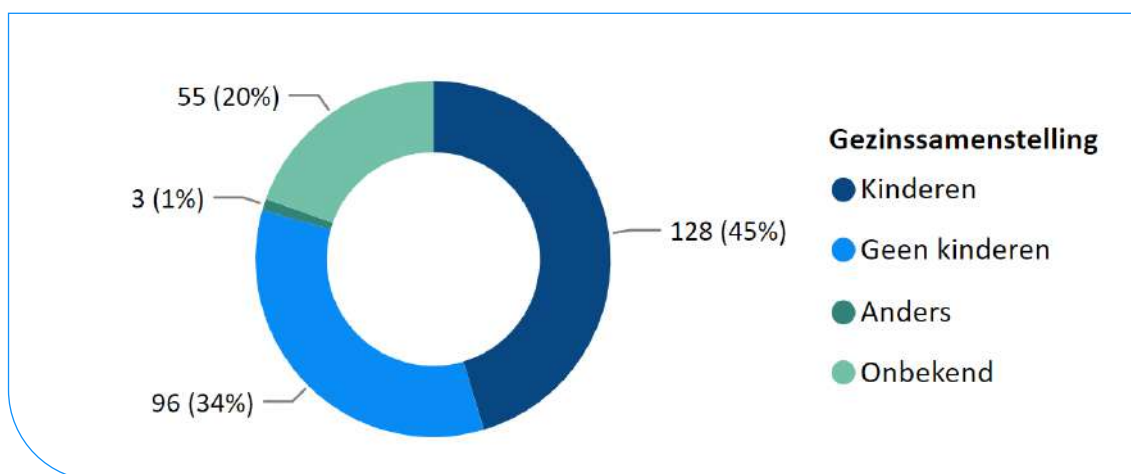
### Werkpatroon

Van de deelnemers van de proeftuin werkt 29% in diensten en 71% geeft aan niet in diensten te werken.



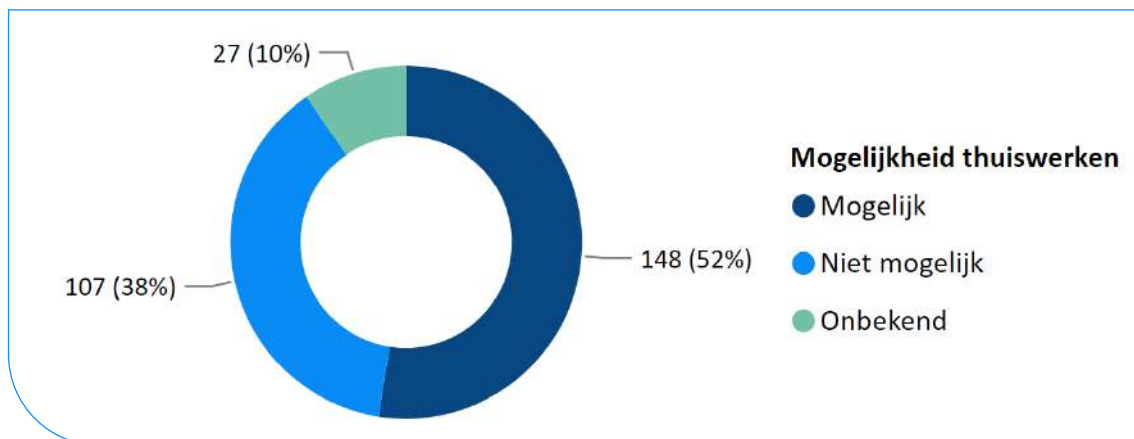
### Gezinssamenstelling

Van de deelnemers van de proeftuin heeft 45% kinderen, 34% geeft aan geen kinderen te hebben. Bij de resterende deelnemers is de gezinssamenstelling anders (1%) of onbekend (20%).



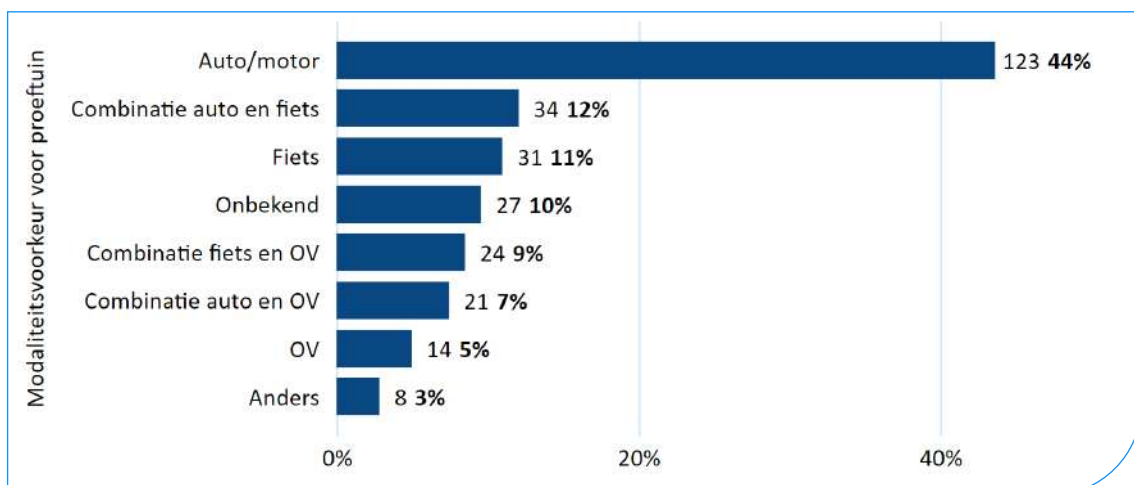
## Mogelijkheid thuiswerken en aantal thuiswerkdagen

Van de proeftuin deelnemers heeft 52% de mogelijkheid om thuis te werken. Van deze deelnemers werkt het merendeel (33%) 1 dag per week thuis, 24% werkt twee dagen per week thuis, 20% werkt niet thuis, 9% werkt 3 dagen per week thuis en bij de resterende deelnemers (10%) is het aantal thuiswerkdagen onbekend.



## Modaliteitsvoorkeur voor proeftuin

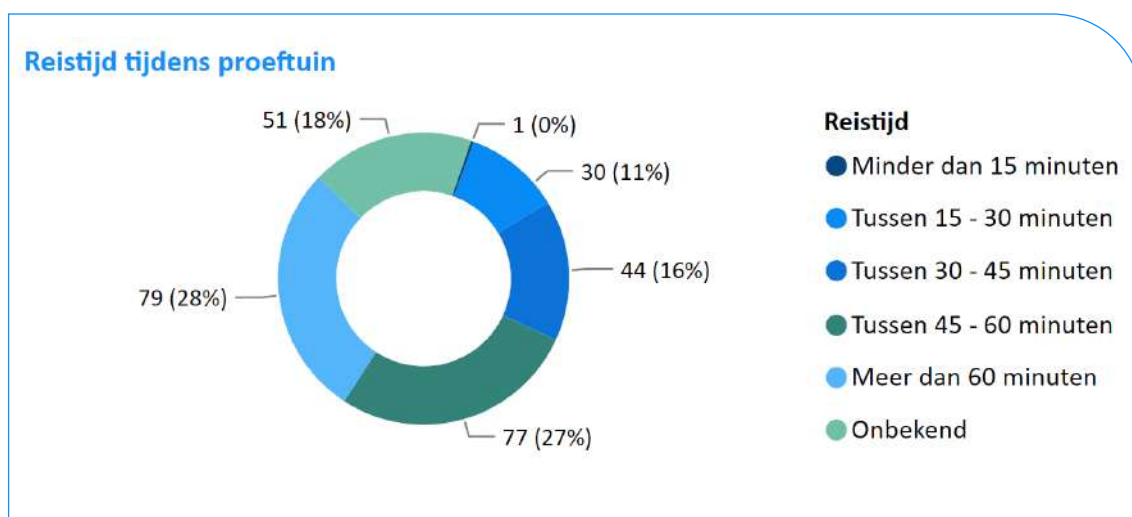
Voor de start van de proeftuin reisde het merendeel van de deelnemers (44%) voornamelijk met de auto of motor.





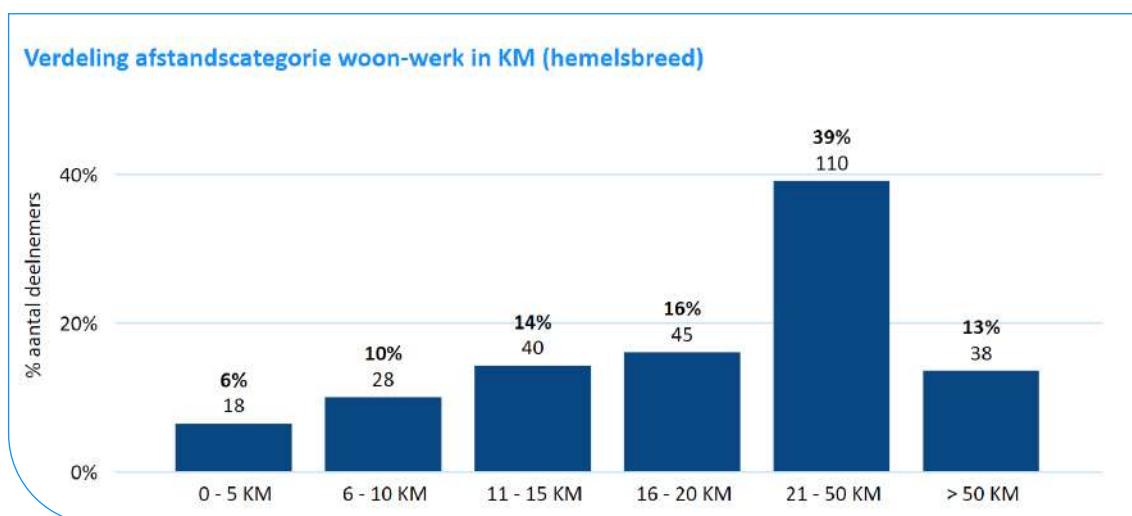
## Reistijd tijdens proeftuin

Deelnemers van de proeftuin gaven aan dat 28% een reistijd van meer dan 60 minuten heeft. Daarnaast was 27% tussen de 45 - 60 minuten onderweg, 16% tussen de 30 - 45 minuten en 11% tussen de 15 - 30 minuten. Slechts 1 deelnemer heeft aangegeven een reistijd van minder dan 15 minuten te hebben. Bij 18% van de deelnemers is de reistijd tijdens de proeftuin onbekend.



## Afstand woon-werk in KM (hemelsbreed)

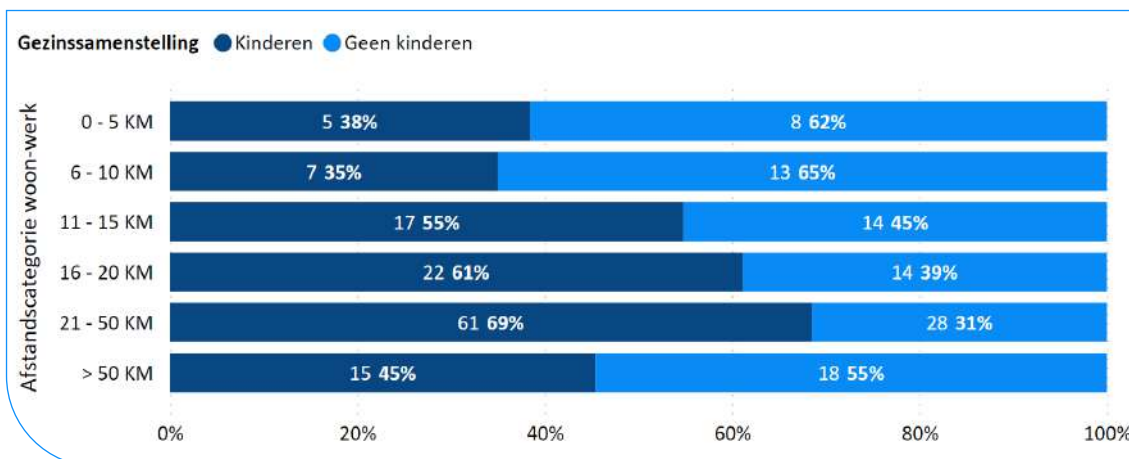
De meeste deelnemers (39%) wonen op 21 - 50 KM afstand van het werk. De gemiddelde woon-werk afstand van de proeftuin deelnemers is 26,1 KM. Deze afstand is hemelsbreed berekend. De gemiddelde reisafstand van de deelnemers tijdens de proeftuin was 33,2 KM.



# Gezinssamenstelling

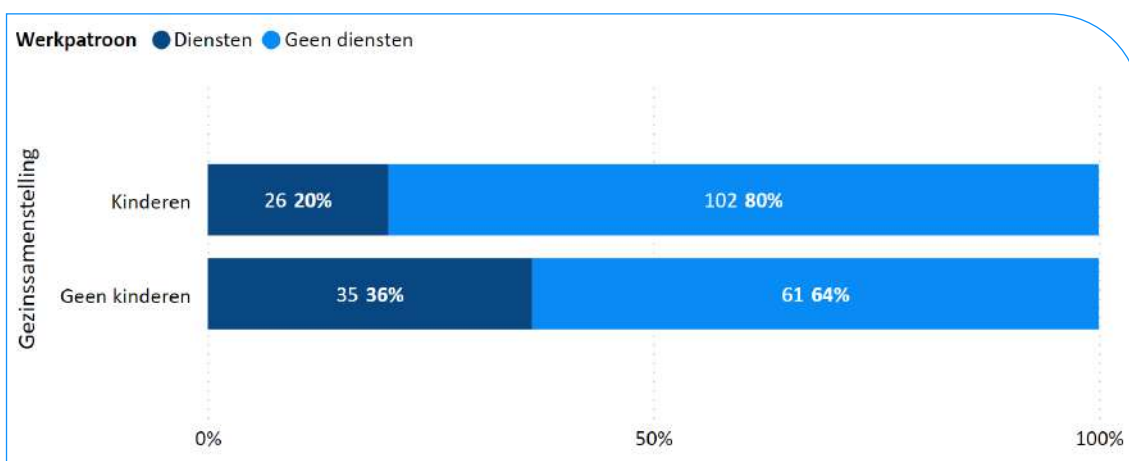
## Verdeling gezinssamenstelling over afstandscategorie woon-werk

Van de deelnemers die op 0 - 5 KM afstand van het werk wonen heeft 38% kinderen. Bij de deelnemers die op 21 - 50 KM afstand van het werk wonen is dit aandeel groter, namelijk 69%.



## Verdeling werkpatroon over gezinssamenstelling

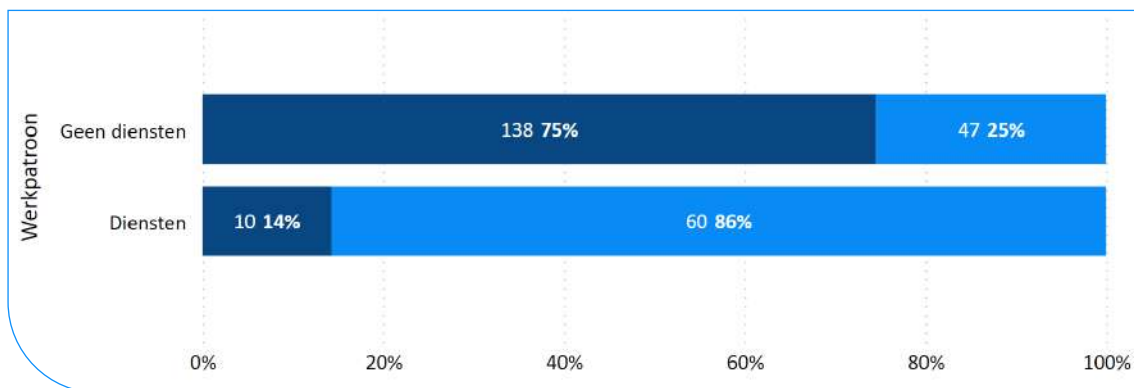
Van de deelnemers die kinderen hebben werkt 20% in diensten. Van de deelnemers die geen kinderen hebben werkt 36% in diensten.



# Werkpatroon en mogelijkheid om thuis te werken

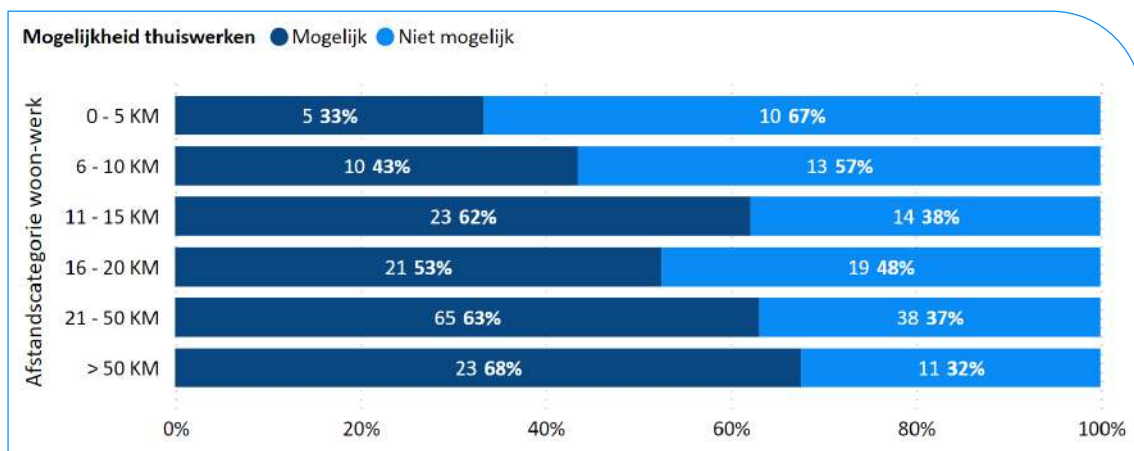
## Verdeling mogelijkheid om thuis te werken over werkpatroon

Deelnemers die niet in diensten werken hebben vaker de mogelijkheid om thuis te werken (75%). Maar 14% van de deelnemers die in diensten werkt heeft de mogelijkheid om thuis te werken.



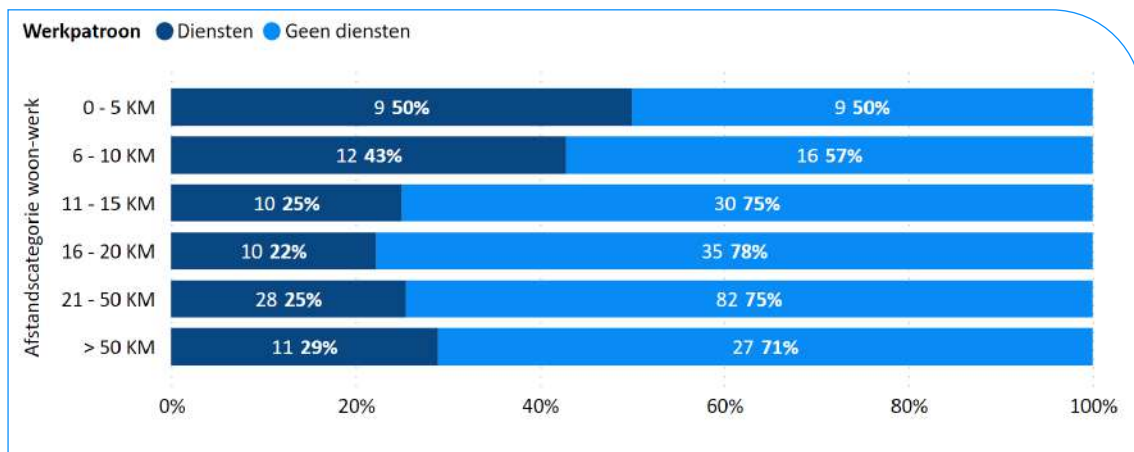
## Verdeling mogelijkheid om thuis te werken over afstandscategorie woon-werk

Deelnemers die verder weg van het werk wonen hebben vaker de mogelijkheid om thuis te werken. Van de deelnemers die op meer dan 50 KM afstand van het werk wonen, heeft 68% de mogelijkheid om thuis te werken. Deelnemers die op 0 - 5 KM afstand van het werk wonen hebben minder vaak de mogelijkheid om thuis te werken (33%).



## Verdeling werkpatroon over afstandscategorie woon-werk

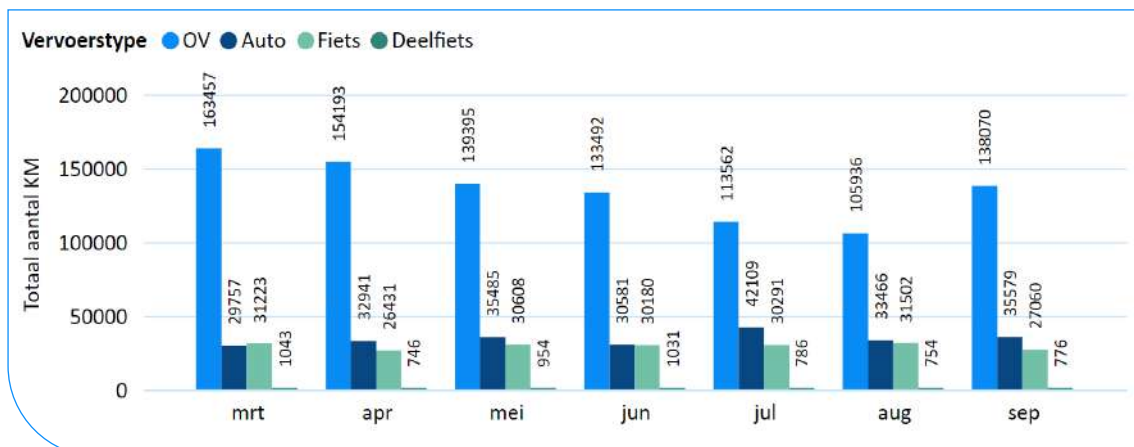
Deelnemers die dichterbij het werk wonen werken vaker in diensten. Van de deelnemers die op 0 - 5 KM afstand van het werk wonen werkt 50% in diensten. Van de deelnemers die op 6 - 10 KM afstand van het werk wonen werkt 43% in diensten. Voor de overige categorieën ligt dit percentage tussen de 20 - 30%.



## Aantal deelnemers en totaal aantal afgelegde KM per vervoerstype

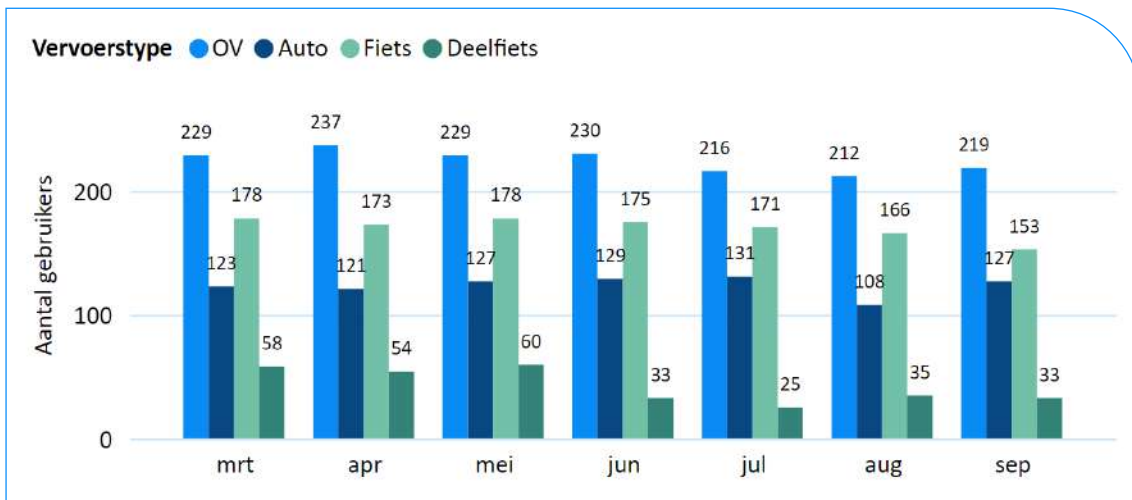
### Totaal aantal KM per vervoerstype en maand

Tijdens de proeftuin zijn de meeste kilometers afgelegd met het OV. In de zomermaanden is een afname te zien in het aantal afgelegde KM met het OV. In augustus werd 105.936 KM met het OV afgelegd tegenover 163.457 KM in maart. In de maand juli is een toename in het gebruik van de auto te zien. In deze maand werd 42.109 KM afgelegd met de auto tegenover 29.757 KM in maart.



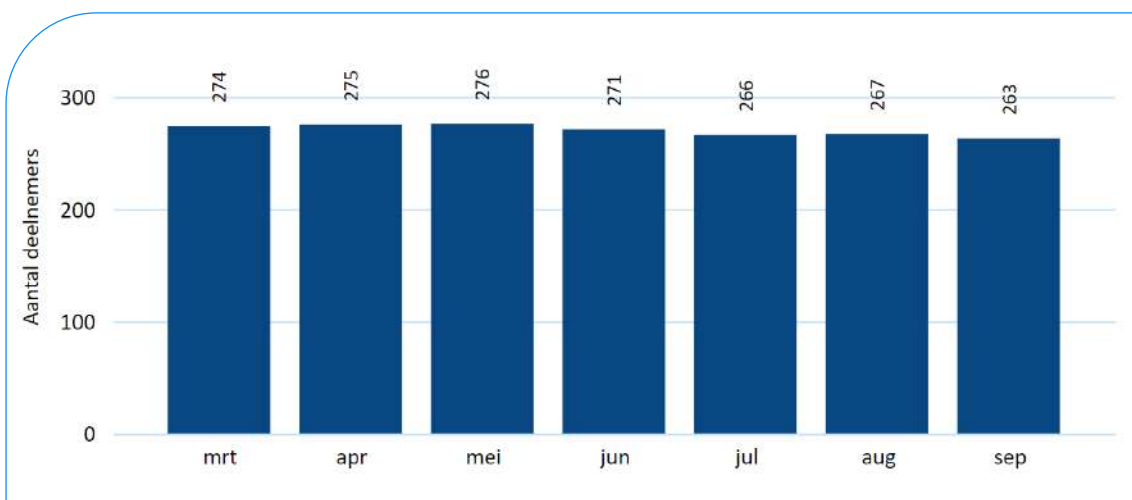
## Aantal gebruikers per vervoerstype en maand

Ook in het aantal gebruikers per vervoerstype is een afname van het gebruik van het OV te zien in de zomermaanden. In augustus hebben 212 deelnemers gebruik gemaakt van het OV tegenover 229 in maart. Daarnaast is ook een toename in het aantal gebruikers van de auto te zien in de maand juli. In deze maand hebben 131 deelnemers de auto gebruikt tegenover 123 in maart.



## Aantal deelnemers per maand

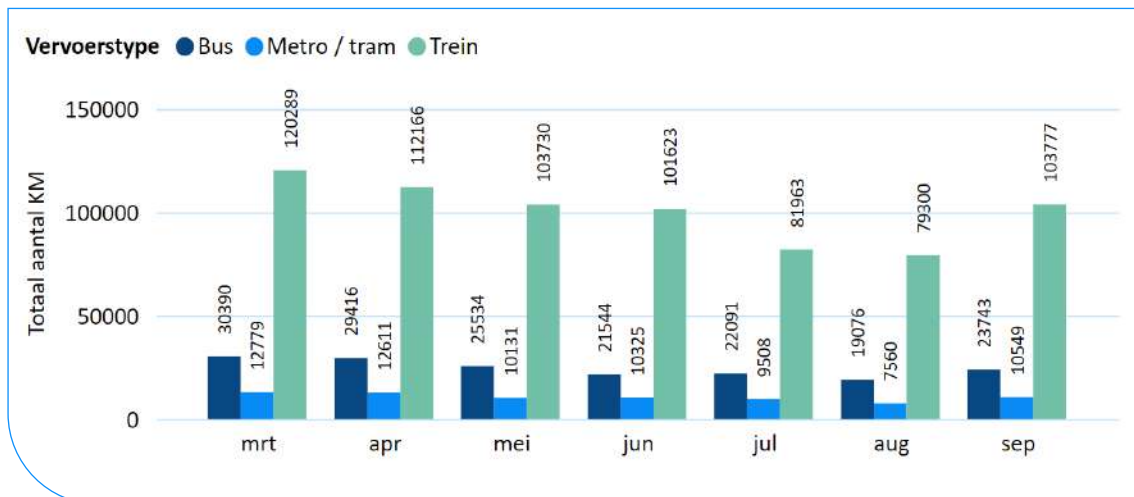
Er is een daling te zien in het aantal proeftuin deelnemers. Het aantal deelnemers is gedaald omdat sommige medewerkers na verloop van tijd gestopt zijn met hun deelname aan de proeftuin.



## Afname in gebruik OV

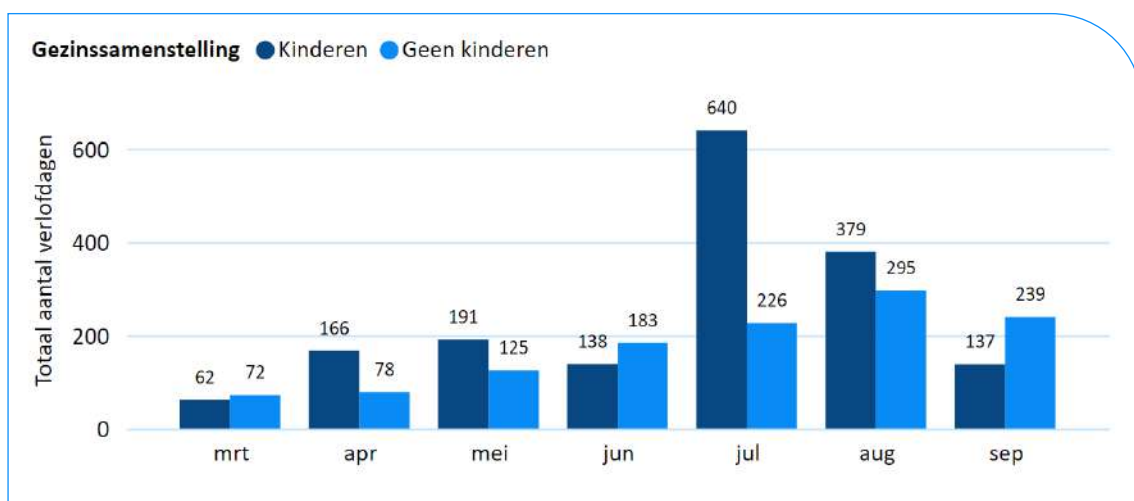
### Totaal aantal KM per vervoerstype OV en maand

In de zomermaanden is vooral een afname in het aantal afgelegde KM met de trein te zien. In augustus werd 79.300 KM afgelegd met de trein tegenover 120.289 KM in maart.



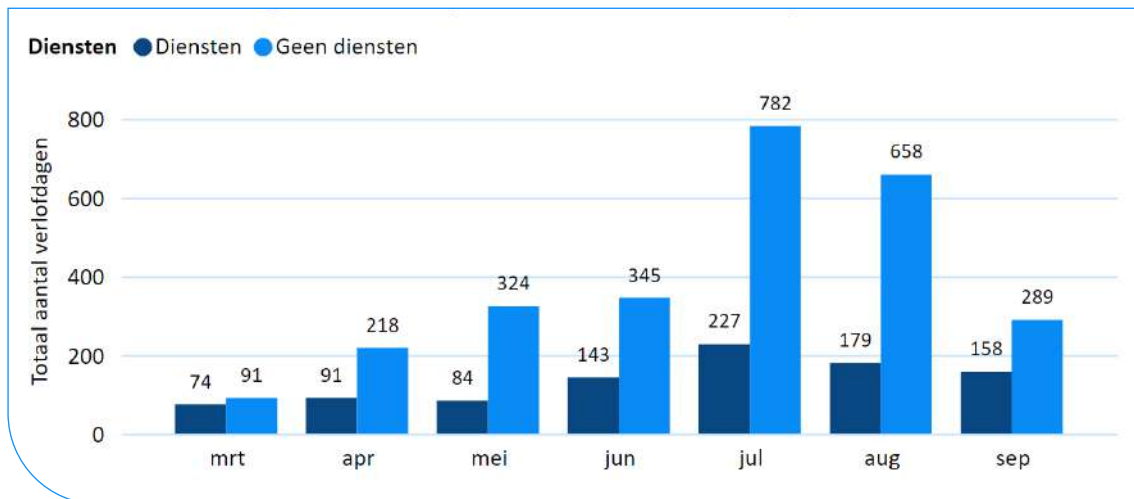
### Totaal aantal verlofdagen deelnemers per maand verdeeld over gezinssamenstelling

In de maand juli zijn de meeste verlofdagen opgenomen door de proeftuin deelnemers. Vooral deelnemers met kinderen hebben verlof opgenomen in deze maand.



## Totaal aantal verlofdagen deelnemers per maand verdeeld over werkpatroon

Vooral deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten hebben verlof opgenomen in de maand juli.



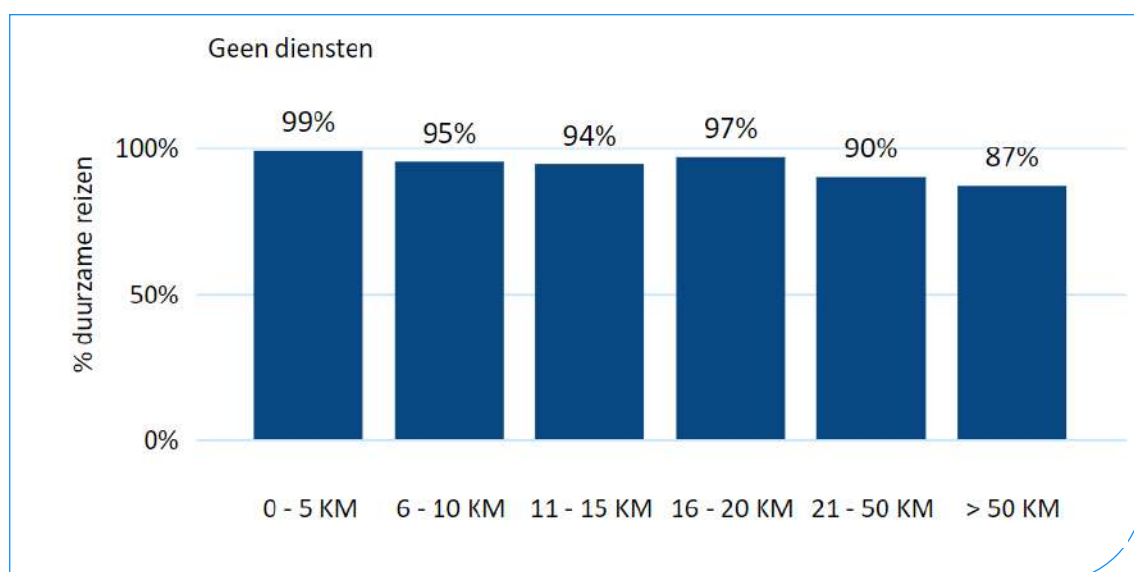
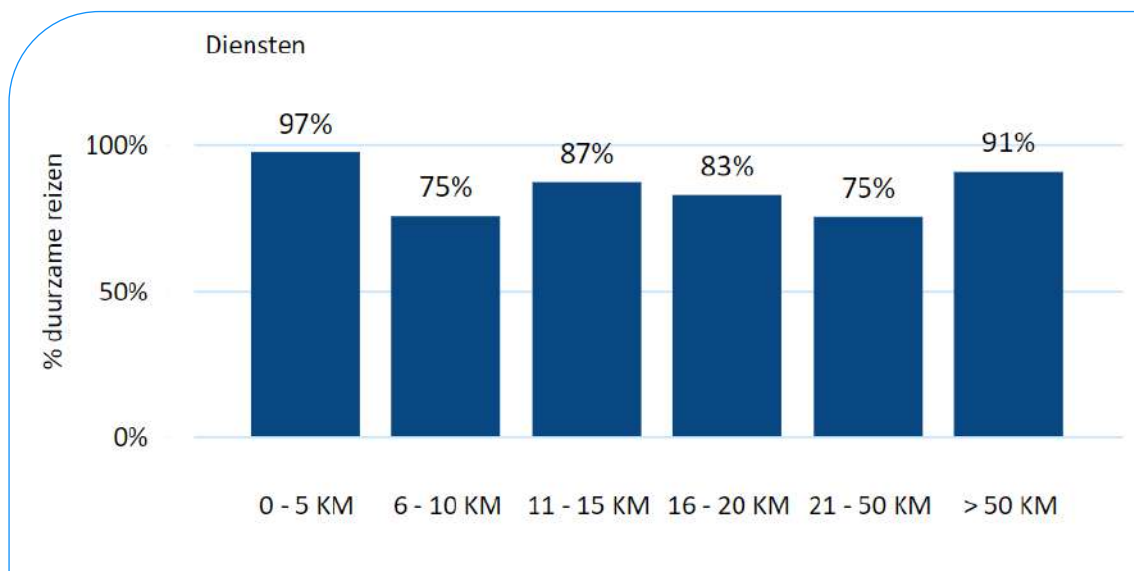
### Verklaring afname in gebruik OV

De afname in het gebruik van het OV in de zomermaanden kan verklaard worden door het feit dat vooral deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten verlof hebben opgenomen tijdens deze periode. Deze groep heeft vaker het OV als hoofdmodaliteitsvoorkeur (73%) in vergelijking met de groep deelnemers die in diensten werkt (51%).

# Gemiddeld aantal KM per reis en vervoerstype en duurzaam reizen

## Percentage duurzame reizen verdeeld over afstandscategorie woon-werk en werkpatroon

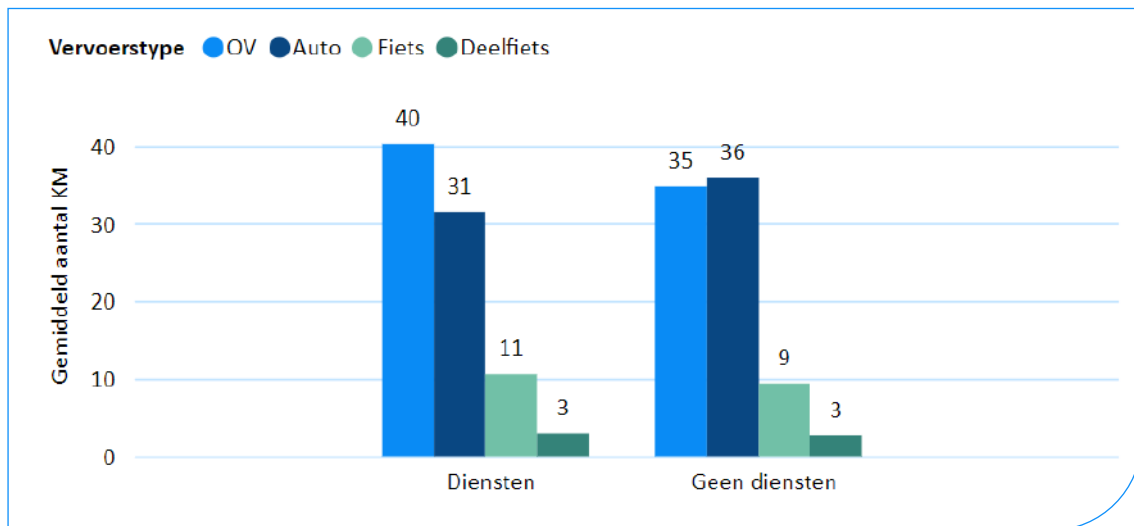
Deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten reizen vaker op een duurzame manier in vergelijking met deelnemers die werkzaam zijn in diensten. Dit verschil is het beste zichtbaar in de groep deelnemers die op 6 - 10 KM afstand van het werk woont. Deelnemers die werkzaam zijn in diensten en op 6 - 10 KM afstand van het werk wonen leggen 75% van hun reizen af op een duurzame manier. Voor deelnemers die niet in diensten werken ligt dit percentage op 95%.





## Gemiddeld aantal afgelegde KM per reis en vervoerstype verdeeld over werkpatroon

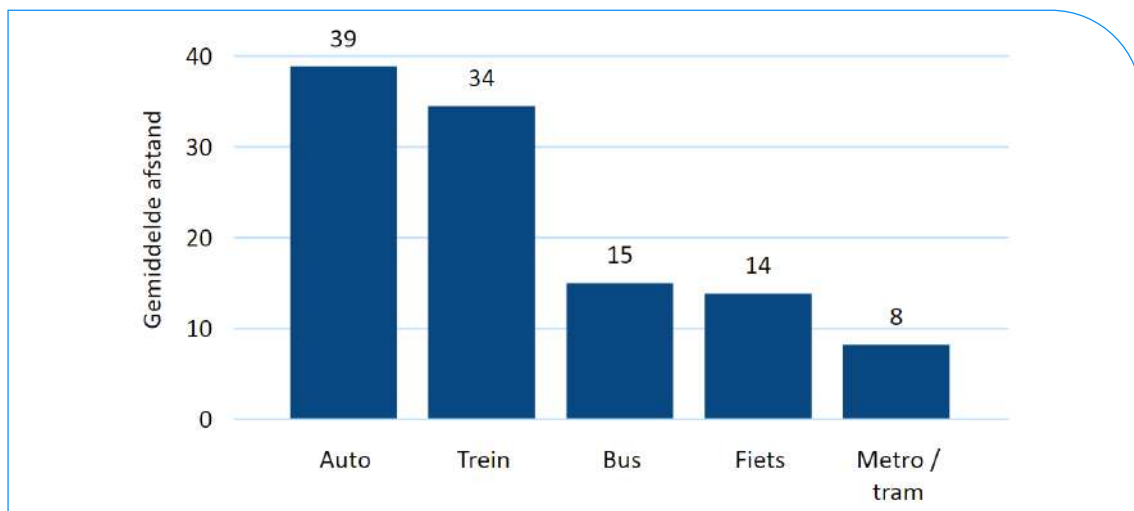
Gemiddeld leggen deelnemers die werkzaam zijn in diensten 40 KM per reis af met het OV. Deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten leggen gemiddeld 5 KM minder af tijdens hun reis met het OV. Een verklaring hiervoor kan zijn dat deelnemers die werkzaam zijn in diensten vaker het OV gebruiken wanneer zij verder van het werk wonen. Binnen de groep deelnemers die werkzaam zijn in diensten en op meer dan 50 KM afstand van het werk wonen heeft 100% het OV als hoofdmodaliteitsvoorkeur. Binnen de groep deelnemers die op dezelfde afstand wonen en niet werkzaam zijn in diensten ligt dit percentage lager (89%).



## Gemiddelde afstand rit per vervoerstype en reizen naar een station

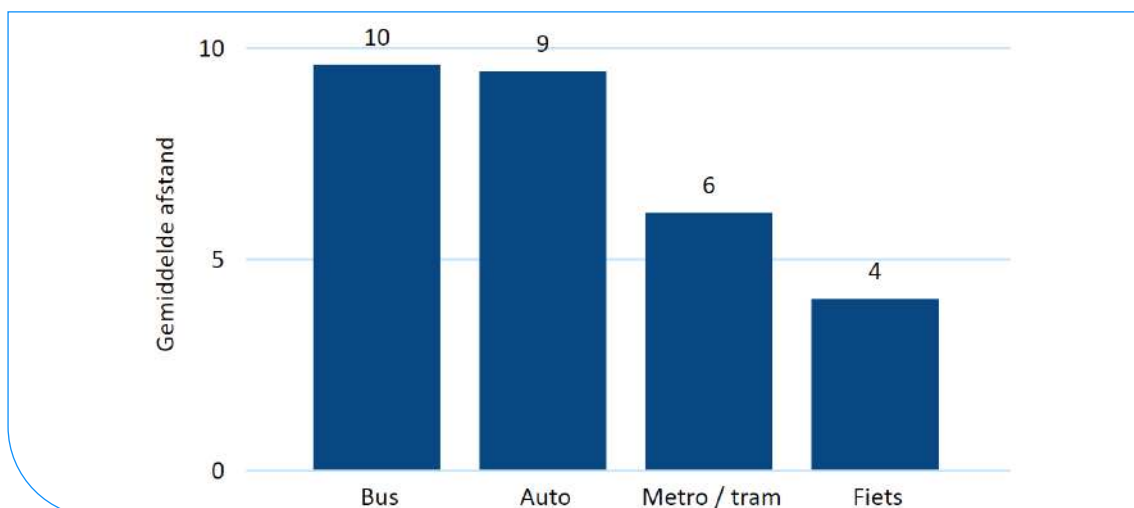
### Gemiddelde afstand rit gehele reis per vervoerstype in KM

Wanneer een vervoerstype wordt gebruikt voor een gehele reis worden gemiddeld het meeste aantal KM afgelegd met de auto (39 KM). Met de trein wordt gemiddeld 34 KM afgelegd en voor de overige vervoerstypes ligt het gemiddelde op 15 KM of lager.



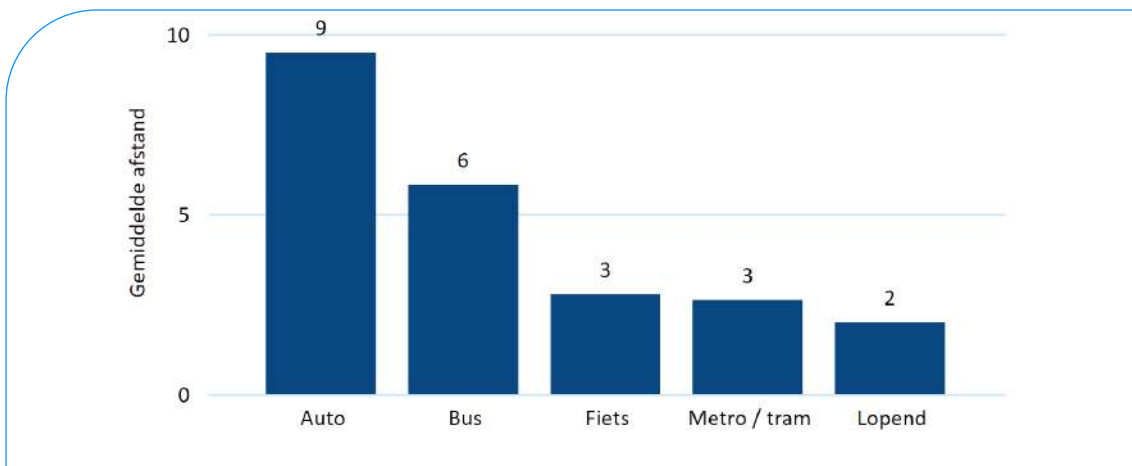
### Gemiddelde afstand rit voor- of natransport per vervoerstype in KM

Wanneer een vervoerstype wordt gebruikt als voor- of natransport, wat inhoudt dat het merendeel van het totale aantal afgelegde KM van een reis wordt afgelegd met een ander vervoerstype, worden gemiddeld het meeste aantal KM afgelegd met de bus (10 KM). Voor de auto ligt dit gemiddelde op 9 KM en voor de metro/tram op 6 KM. Met de fiets wordt gemiddeld het minste aantal KM afgelegd voor voor- of natransport (4 KM).



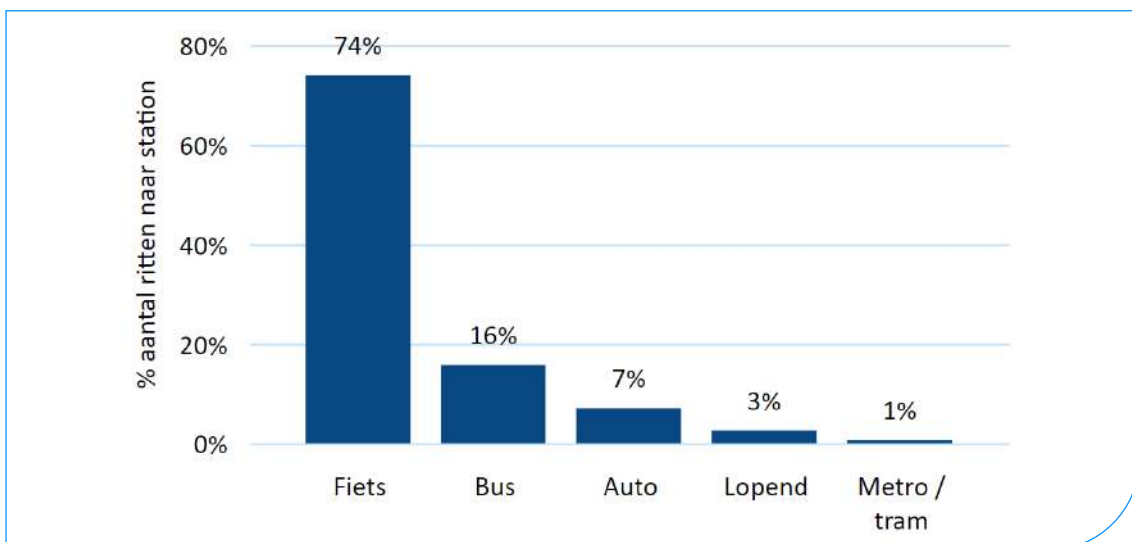
### Gemiddelde afstand transport naar station op de heenreis per vervoerstype in KM

Gemiddeld legden de deelnemers het meeste aantal KM af naar een station tijdens de heenreis met de auto (9 KM). Met de bus werd gemiddeld 6 KM afgelegd naar een station. Voor de fiets of metro/tram lag dit gemiddelde op 3 KM. Lopend werd gemiddeld 2 KM afgelegd.



### Percentage aantal ritten naar station op de heenreis per vervoerstype

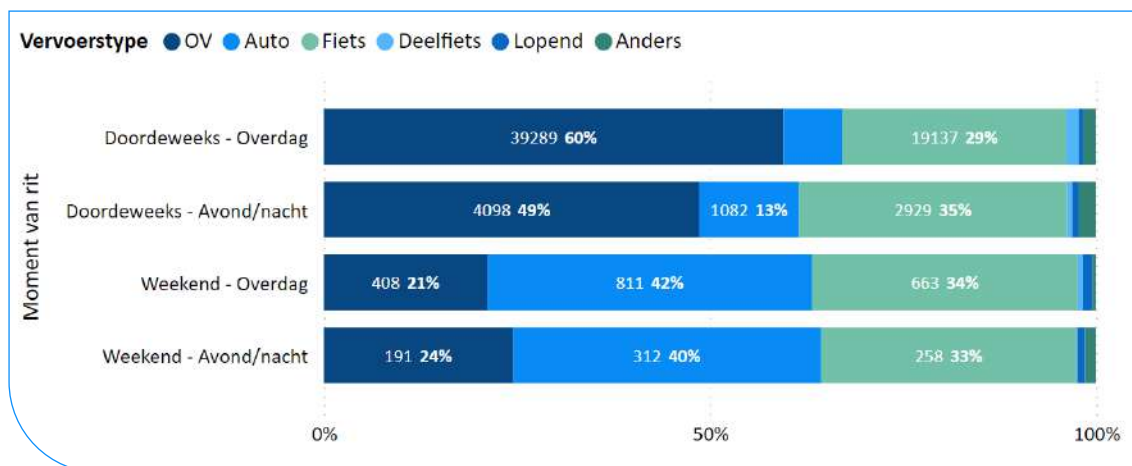
Deelnemers reisden vooral met de fiets naar een station op de heenreis (74%).



# Invloed moment van rit op keuze vervoerstype en overstap modaliteitsvoorkeur

## Verdeling ritten over vervoerstype en moment van rit

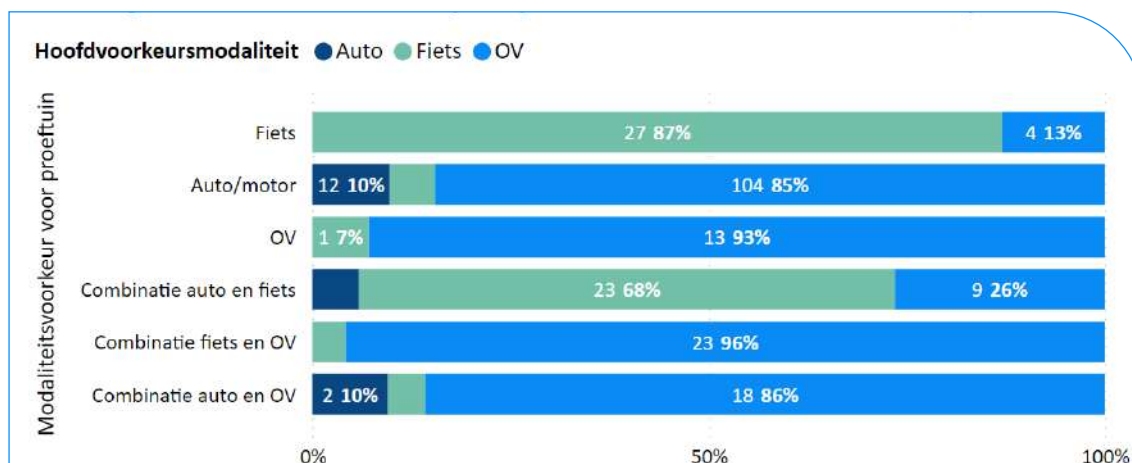
Doordeweeks wordt vaker met het OV gereisd in vergelijking met het weekend. Overdag worden doordeweeks 60% van de ritten afgelegd met het OV. In het weekend (overdag) ligt dit percentage op 21%.



Doordeweeks wordt in de avond en nacht vaker met de auto gereisd in vergelijking met overdag. In de avond of nacht wordt 13% van de ritten afgelegd met de auto tegenover 8% van de ritten overdag. In het weekend is dit verschil niet zichtbaar.

## Verdeling hoofdmodaliteitsvoorkeur tijdens proeftuin over modaliteitsvoorkeur voor proeftuin

De hoofdmodaliteitsvoorkeur tijdens de proeftuin is bepaald op basis van het vervoerstype waarmee per reis de grootste afstand is afgelegd.



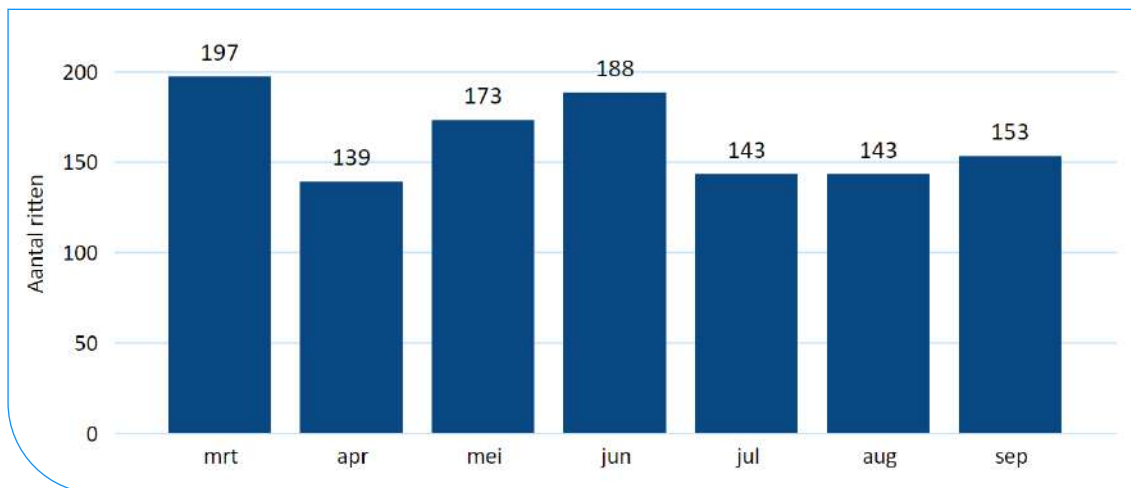
Van de deelnemers die de fiets als modaliteitsvoorkeur hadden voor de proeftuin is 87% blijven fietsen en 13% is overgestapt op het OV. Van de deelnemers die voor de proeftuin vooral met de auto of motor reisden is een groot deel overgestapt op reizen met het OV (85%). Binnen deze groep is 5% overgestapt op de fiets en 10% is voornamelijk met de auto blijven reizen.

Door de proeftuin zijn 13 deelnemers overgestapt op reizen met de fiets en 120 op reizen met het OV.

# Gebruik Hely deelfietsen

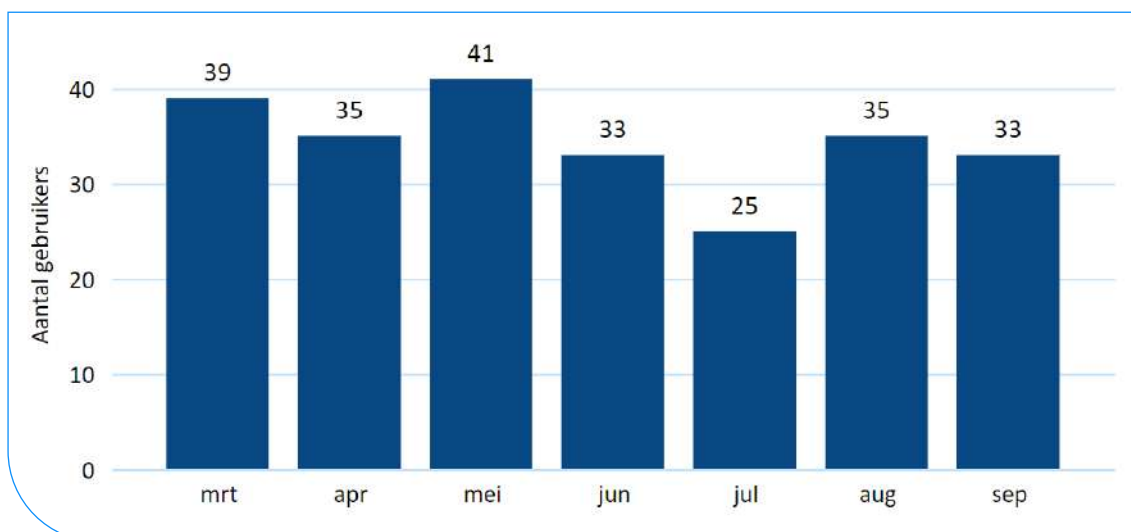
## Aantal ritten Hely deelfiets per maand

De meeste Hely deelfiets ritten zijn afgelegd met een E-bike. Verder is een daling te zien in het aantal ritten met de deelfiets op basis van de Hely data. In de maand maart is de Hely deelfiets voor 198 ritten gebruikt. In de maanden juli en augustus waren dit 143 ritten.



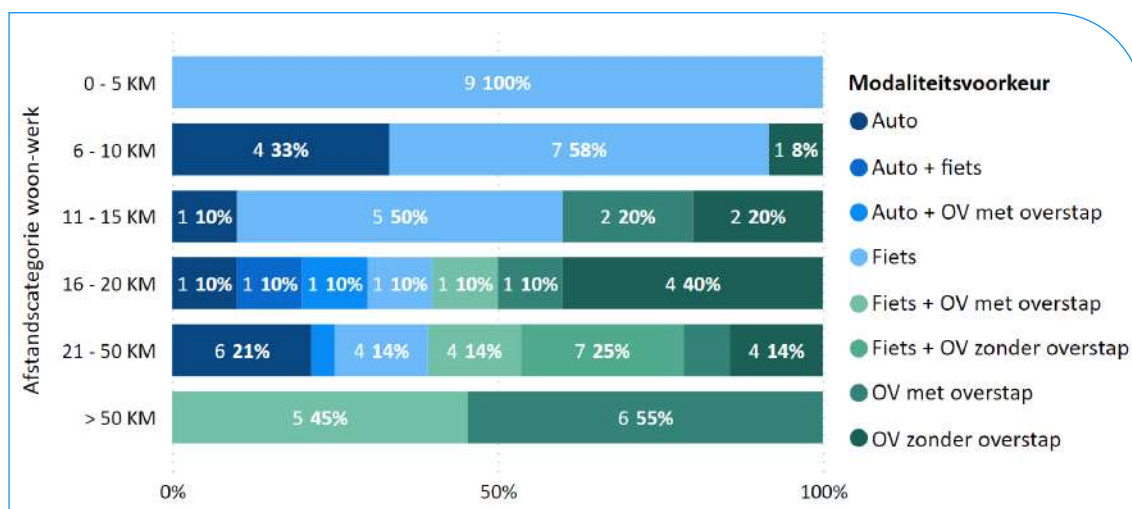
## Aantal gebruikers Hely deelfiets

Op basis van de Shuttel reisdata hebben in totaal 61 deelnemers gebruik gemaakt van de Hely deelfiets. In maart hebben 39 deelnemers een rit afgelegd met de Hely deelfiets. In de maand juli is een afname van het gebruik te zien. In deze maand hebben 25 deelnemers de Hely deelfiets gebruikt.

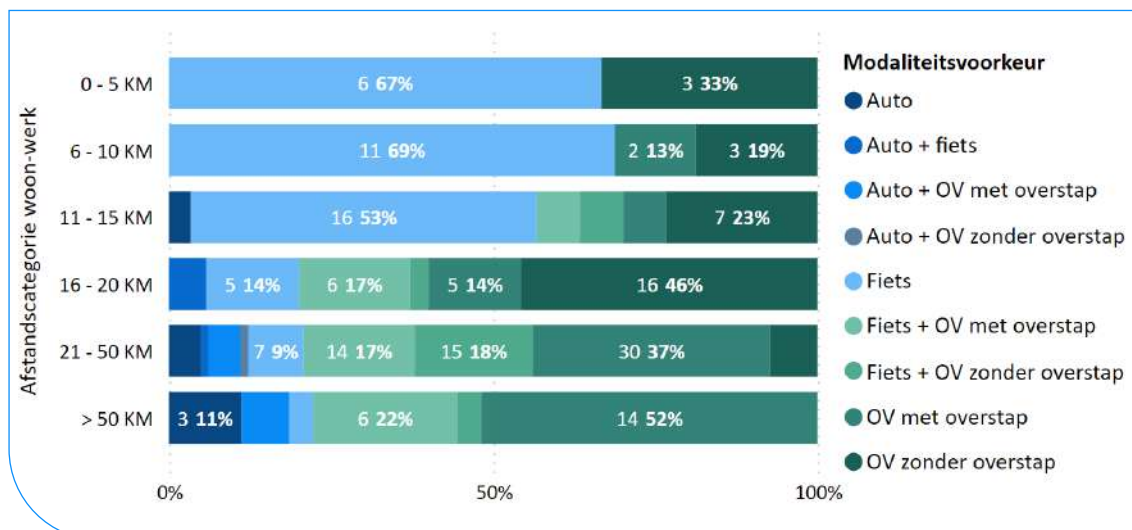


# Modaliteitsvoorkeur

## Verdeling modaliteitsvoorkeur deelnemers werkzaam in diensten over afstandscategorie woon-werk



## Verdeling modaliteitsvoorkeur deelnemers niet werkzaam in diensten over afstandscategorie woon-werk



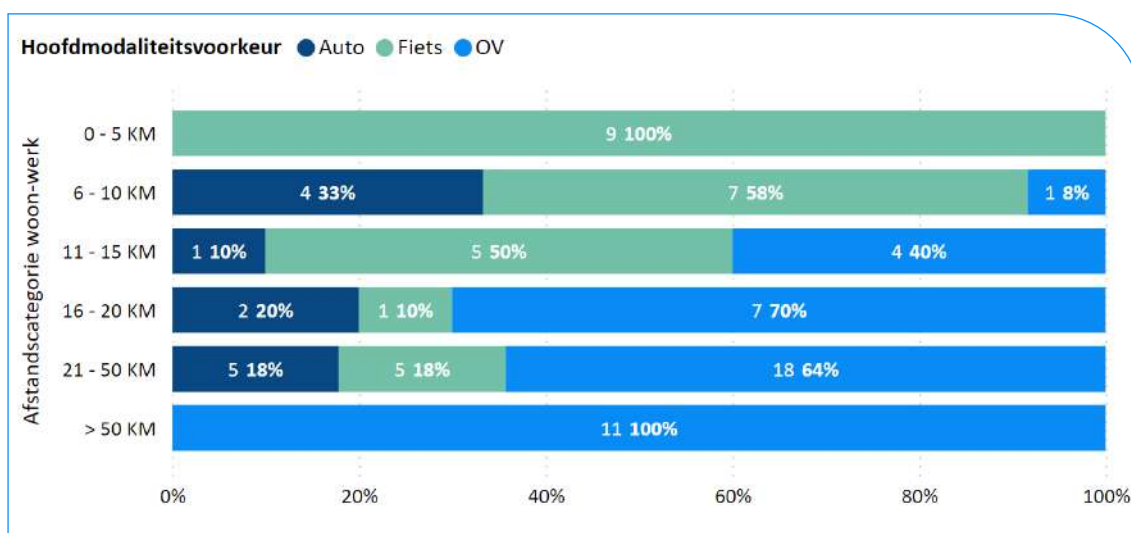
## Verdeling modaliteitsvoorkeur

Van de deelnemers werkzaam in diensten heeft 100% de fiets als modaliteit voorkeur wanneer zij op 0 - 5 KM afstand van het werk wonen. Voor de deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten ligt dit percentage op 67%. Voor de deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten ligt dit percentage op 67%.

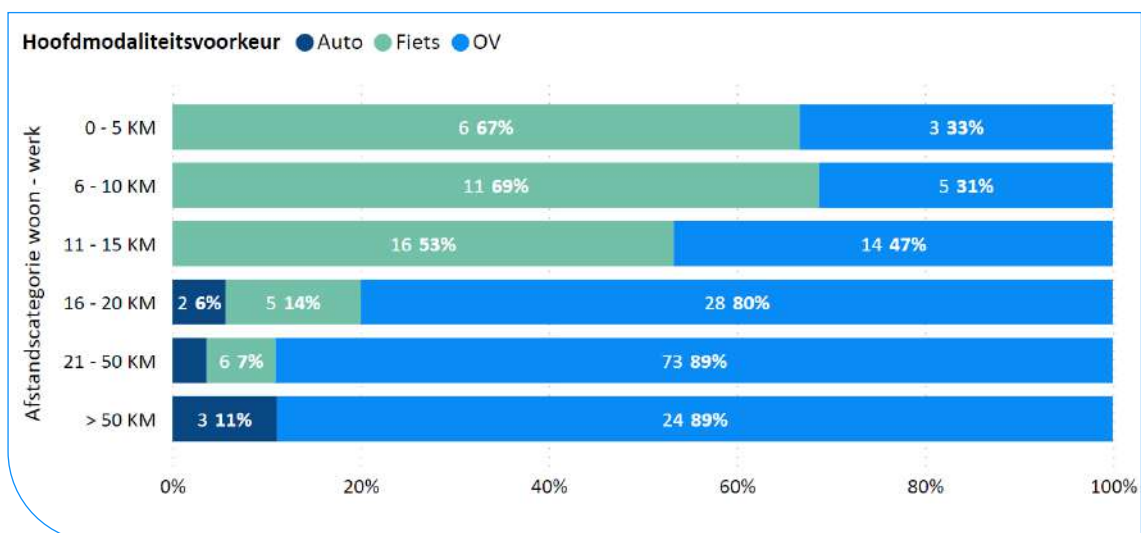
Verder valt op dat deelnemers werkzaam in diensten vaker de auto als modaliteitsvoorkeur hebben in vergelijking met deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten. Binnen de groep die op 6 - 10 KM afstand van het werk woont en in diensten werkt heeft 33% de auto als modaliteitsvoorkeur. Geen één deelnemer die niet werkzaam is in diensten en op deze afstand van het werk woont heeft de auto als modaliteitsvoorkeur.

## Hoofdmodaliteitsvoorkeur

### Verdeling hoofdmodaliteitsvoorkeur deelnemers werkzaam in diensten over afstandscategorie woon-werk



### Verdeling hoofdmodaliteitsvoorkeur deelnemers niet werkzaam in diensten over afstandscategorie woon-werk





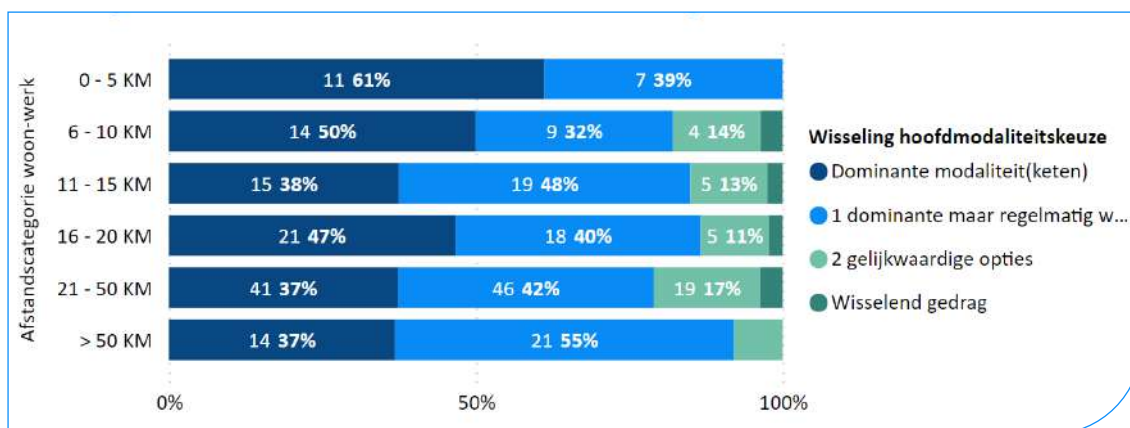
## Verdeling hoofdmodaliteitsvoorkeur

Zoals eerder benoemd is de hoofdmodaliteitsvoorkeur bepaald op basis van het vervoerstype waarmee per reis de grootste afstand is afgelegd. Hier is duidelijk te zien dat deelnemers die werkzaam zijn in diensten vaker de auto als hoofdmodaliteitsvoorkeur hebben in vergelijking met deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten. Sommige deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten hebben de auto als modaliteitsvoorkeur wanneer zij 16 KM of verder van het werk wonen.

## Wisseling hoofdmodaliteitskeuze

### Wisseling hoofdmodaliteitskeuze verdeeld over afstandscategorie woon-werk

Deelnemers die verder van het werk wonen wisselen vaker in hun modaliteitskeuze. Van de deelnemers die op 0 - 5 KM afstand van het werk wonen heeft 61% een dominante modaliteit. Bij de deelnemers die 21 of meer KM van het werk wonen is dit aandeel kleiner, namelijk 37%.

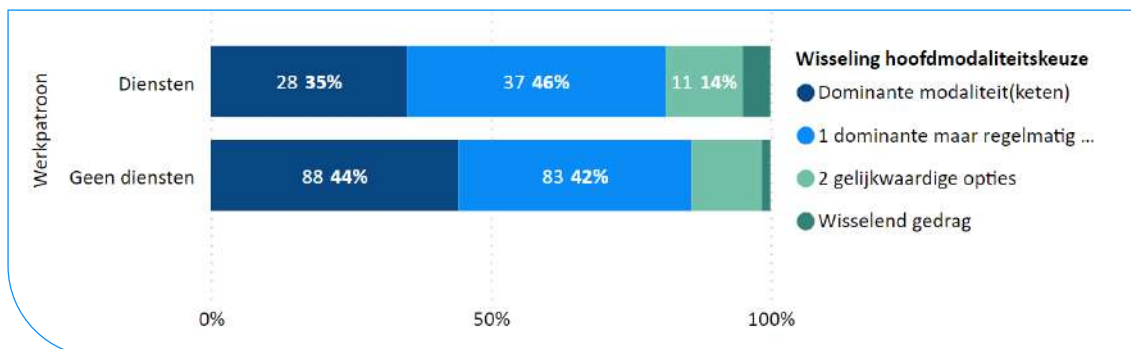


### Wisseling hoofdmodaliteitskeuze verdeeld over werkpatroon

Deelnemers die in diensten werken wisselen vaker van modaliteit in vergelijking met deelnemers die niet in diensten werken. 35% van de deelnemers die werkzaam zijn in diensten heeft een dominante modaliteit. Bij deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten is dit aandeel groter, namelijk 44%.

Van de deelnemers die werkzaam zijn in diensten en een dominante modaliteit hebben, maar wel regelmatig wisselend gedrag vertonen heeft 73% als tweede modaliteitskeuze de auto wanneer hun eerste keuze

het OV of de fiets is. Bij de deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten ligt dit percentage lager, namelijk 55%.

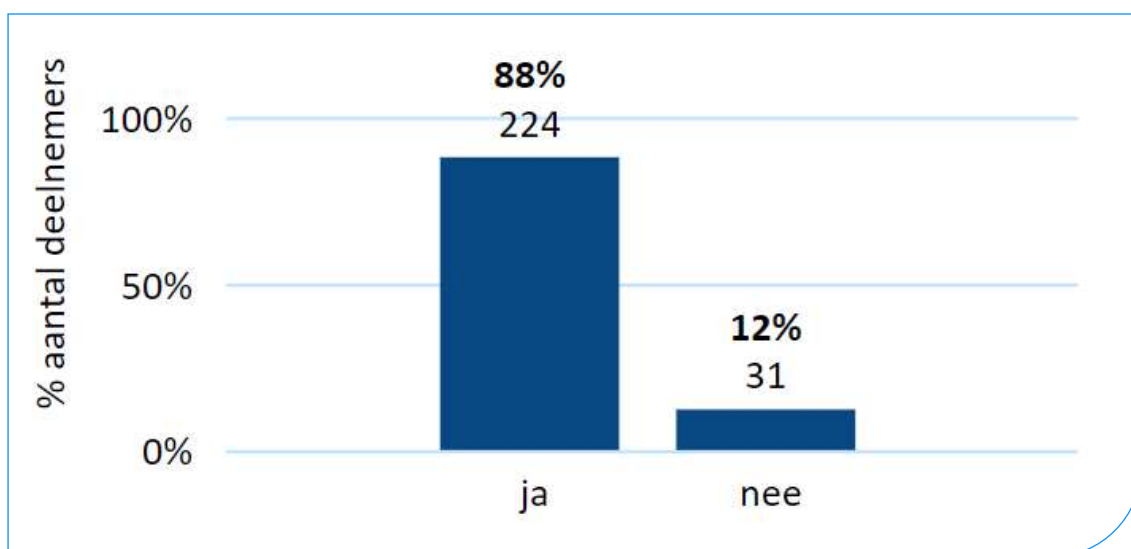


## Verandering reisgedrag en reden modaliteitskeuze

### Verandering reisgedrag

Van de deelnemers heeft 88% aangegeven dat hun reisgedrag is veranderd door de proeftuin. Deze verandering is vooral zichtbaar bij deelnemers die voor de proeftuin met de auto of motor reisden. Van deze deelnemers heeft 98% aangegeven dat hun reisgedrag is veranderd. Bij de deelnemers die met de fiets of het OV reisden ligt dit percentage lager, 74% van de deelnemers die met de fiets reisden heeft aangegeven dat hun reisgedrag is veranderd. Bij de deelnemers die met het OV reisden ligt dit percentage op 57%.

De reden voor onveranderd reisgedrag is voornamelijk dat er voor de start van de proeftuin al duurzaam gereisd werd.

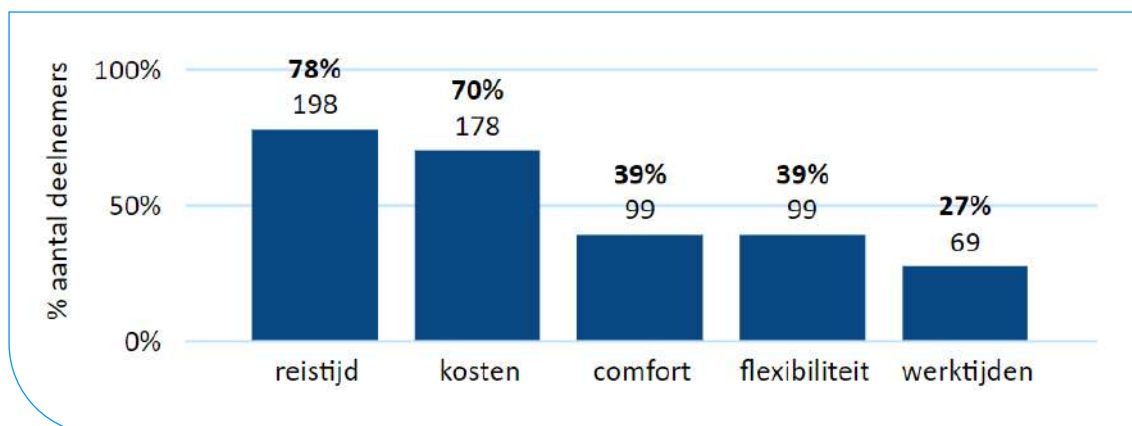


## Reden modaliteitskeuze

Reistijd is de meest benoemde reden voor de modaliteitskeuze van de deelnemers. Van de deelnemers heeft 78% aangegeven dat dit meespeelt in hun keuze. Daarnaast zijn kosten een belangrijke reden voor de modaliteitskeuze. Van de deelnemers heeft 70% dit benoemd als reden voor hun modaliteitskeuze.

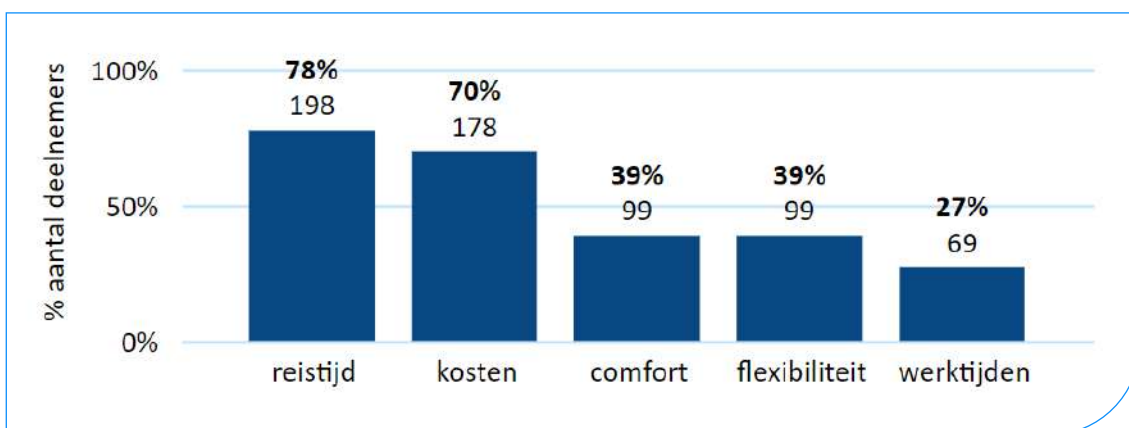
Deelnemer die de auto als hoofdmodaliteitsvoorkeur hebben geven vaker aan dat werktijden een reden zijn voor hun modaliteitskeuze (53%). Deelnemers die het OV (26%) of de fiets (23%) als modaliteitsvoorkeur hebben geven minder vaak aan dat werktijden meespelen in hun modaliteitskeuze. Ook deelnemers die werkzaam zijn in diensten geven vaker aan dat werktijden een reden zijn voor hun modaliteitskeuze (50%). Bij de deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten ligt dit percentage lager, namelijk op 18%.

Verder geven deelnemers die de fiets als hoofdmodaliteitsvoorkeur hebben vaker aan dat gezondheid een reden is voor hun modaliteitskeuze (56%). Van de deelnemers die het OV als modaliteit voorkeur hebben gaf 13% aan dat gezondheid een reden is voor hun keuze. Bij de deelnemers die de auto als modaliteitsvoorkeur hebben ligt dit percentage op 9%.



## Reden wisseling modaliteitskeuze

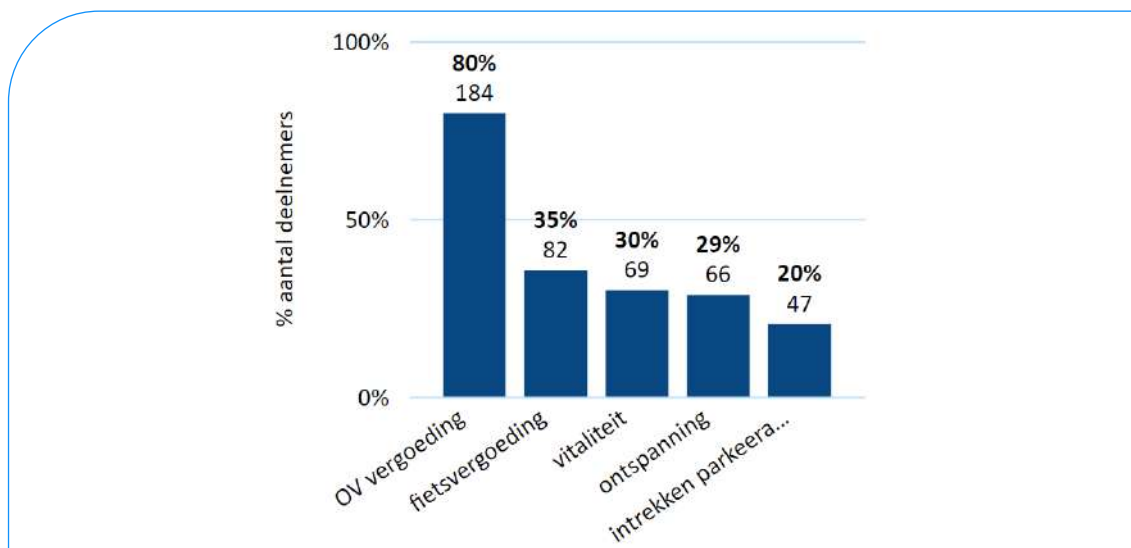
Vooral verplichtingen (43%) en problemen met het OV (41%) zijn veel benoemde redenen voor wisseling in modaliteitskeuze. Binnen de groep deelnemers die werkzaam zijn in diensten werden werktijden vaker benoemd als reden voor de wisseling in modaliteitskeuze in vergelijking met deelnemers die niet in diensten werken. Van de deelnemers werkzaam in diensten heeft 29% aangegeven dat werktijden een reden zijn voor de wisseling in modaliteit tegenover 9% van de deelnemers die niet werkzaam zijn in diensten.



# Voor- en nadelen duurzaam reizen

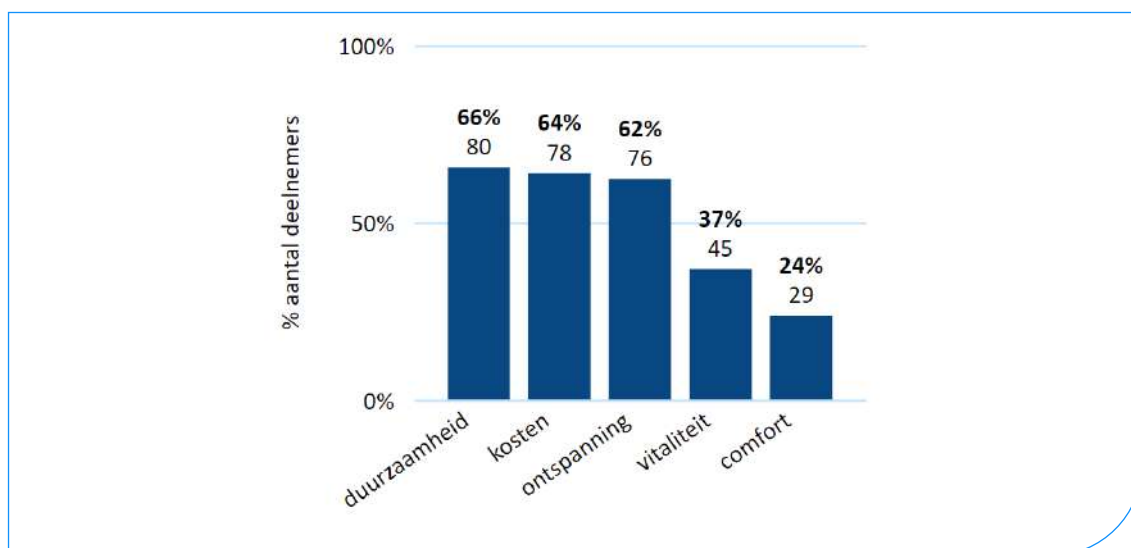
## Bijdrage aan duurzaam reizen

Vooral de OV vergoeding heeft bijgedragen aan de keuze om duurzamer te gaan reizen. Van de deelnemers heeft 80% aangegeven dat dit voor hen van invloed was.



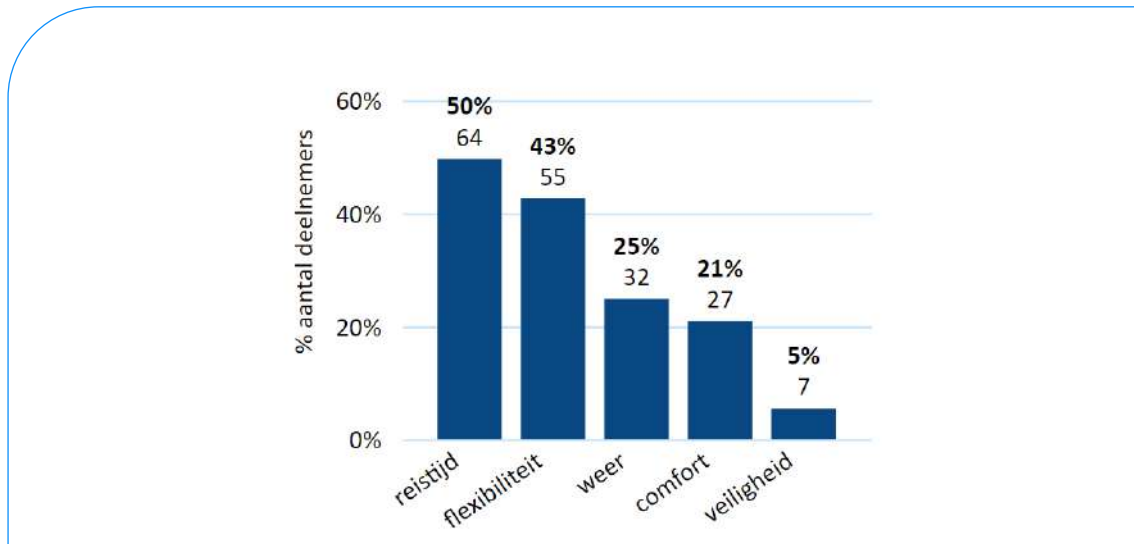
## Voordelen duurzaam reizen

Vooral duurzaamheid (66%), kosten (64%) en ontspanning (62%) zijn als voordelen benoemd van duurzaam reizen. Dit geldt voor alle groepen deelnemers



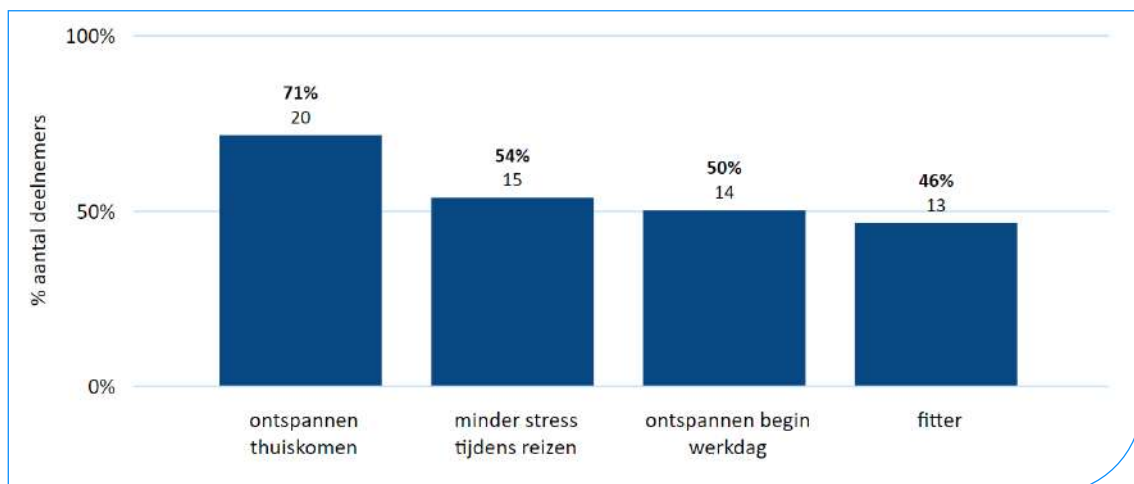
## Nadelen duurzaam reizen

Vooral reistijd (50%) en flexibiliteit (43%) zijn als nadelen benoemd van duurzaam reizen. Dit geldt voor alle groepen deelnemers.



## Positieve persoonlijke effecten duurzaam reizen

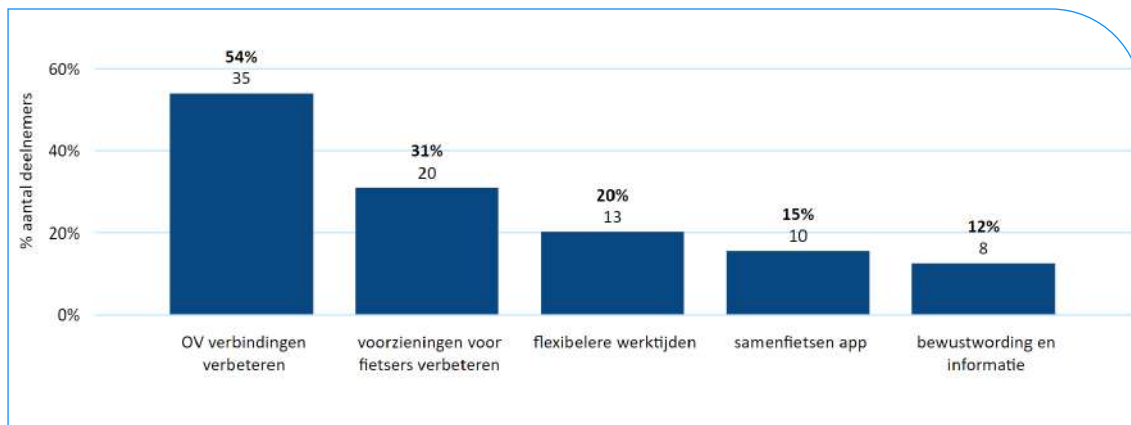
Van de deelnemers heeft 71% aangegeven meer ontspannen thuis te komen door vaker duurzaam te reizen. Ook tijdens het reizen werd minder stress ervaren (54%). Vooral deelnemers die de fiets als hoofdmodaliteitsvoorkeur hebben gaven aan dat zij zich fitter voelen door duurzamer te reizen (88%). Maar vijf deelnemers hebben aangegeven dat zij negatieve persoonlijke effecten ervaarden. Zij gaven aan meer stress te ervaren tijdens het reizen en voelden zich vermoeider.



# Bijdrage aan duurzaam blijven reizen en behoefte duurzame reismogelijkheden

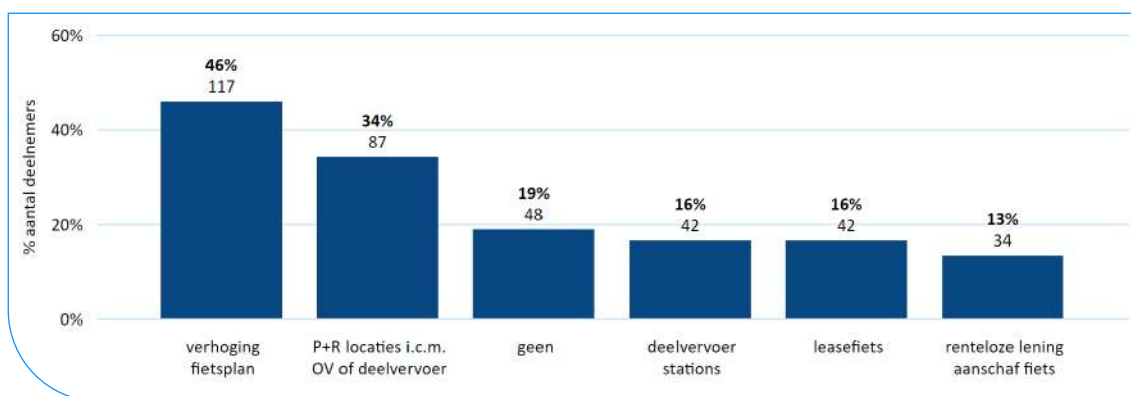
## Bijdrage aan duurzaam blijven reizen

Van de deelnemers is 54% van mening dat het verbeteren van OV verbindingen zal bijdragen aan duurzaam blijven reizen. Verder werd het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers vaak benoemd (31%).



## Behoeft duurzame reismogelijkheden

Van de deelnemers heeft 46% aangegeven behoefte te hebben aan een verhoging van het fietsplan. Daarnaast heeft 34% aangegeven behoefte te hebben aan P + R locaties in combinatie met OV of deelvervoer.



# Bijlage 3

## Conclusies & aanbevelingen UMC Utrecht academisch onderzoek TU Delft

Moving towards a carless place of work - A stated choice experiment among hospital employees - E.L.T. Zadeits

### Conclusies:

- 1. Werkschema's en afstand hebben een sterke invloed op de vervoerskeuzes van ziekenhuispersoneel:** Werknemers met onregelmatige diensten hebben moeite met het openbaar vervoer vanwege beperkte beschikbaarheid, en veiligheidszorgen weerhouden vrouwelijke werknemers ervan om te fietsen. Voor werknemers die tijdens kantooruren werken, is de afstand bepalend voor de mogelijkheid om te fietsen. Veel van hen geven de voorkeur aan fietsen binnen een redelijke afstand vanwege de financiële, gezondheids- en tijdsbesparende voordelen.
- 2. De lease-e-bike heeft de voorkeur boven gedeelde (e-)bikes vanwege gemak en kosten:** Werknemers die binnen fietsafstand wonen, beschouwen de lease-e-bike als een sneller, goedkoper en gezonder alternatief voor de auto, vooral tijdens drukke tijdstippen. De gedeelde (e-)bike Hely Hub bij Utrecht Centraal krijgt echter negatieve feedback vanwege de afhankelijkheid van het openbaar vervoer, lange reistijden en de beperkte geschiktheid voor werknemers met onregelmatige diensten.
- 3. Er ontstaan ongelijkheden met het openbaar vervoer en gedeelde fietsopties:** Het openbaar vervoer wordt als duur en onhandig ervaren vanwege overstaptijden en drukte, terwijl werknemers met slechte toegang tot het openbaar vervoer of onregelmatige diensten zich uitgesloten voelen van de mobiliteitstransitie. Voorstellen zijn onder andere het creëren van P+R-faciliteiten met gedeelde (e-)bikes om het woon-werkverkeer eerlijker te maken en de verkeersdruk te verminderen.

### Aanbevelingen:

- 1. P+R-faciliteiten en locatieoptimalisatie voor deelfietsen:** Pon zou extra locaties voor deelfietsen moeten onderzoeken om beter aan de woon-werkverkeerbehoeften van werknemers te voldoen. Stations zoals Bunnik, Bilthoven, Houten en Maarssen zijn door werknemers



geïdentificeerd als ideale plekken voor P+R-faciliteiten gecombineerd met gedeelde e-bikes, wat helpt om verkeersdrukte te vermijden en de toegankelijkheid te verbeteren.

- 2. Betrek werknemers bij het besluitvormingsproces en verbeter de communicatie:** Het academisch medisch centrum zou werknemers, vooral degenen met onregelmatige werktijden, actief moeten betrekken bij het besluitvormingsproces door focusgroepen te organiseren en fysieke updates te geven tijdens weekstarts. Betere communicatie via offline methoden, zoals posters, moet worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat alle werknemers op de hoogte zijn van mobiliteitsopties.
- 3. Breid de e-bike-infrastructuur uit en monitor langdurig reisgedrag:** Het UMC Utrecht zou de beschikbaarheid van oplaadpunten voor e-bikes moeten vergroten en grotere ruimtes moeten bieden voor speedpedelecs en e-scooters. Daarnaast wordt aanbevolen om de reiservaringen van werknemers op lange termijn te monitoren via enquêtes om beter te begrijpen welke factoren hun vervoerskeuzes beïnvloeden en toekomstig gedrag beter te voorspellen.

RETHINKING COMMUTING: SUSTAINABLE MOBILITY PRACTICES - A stated choice experiment exploring sustainable commuting modalities within the healthcare sector, given non-standard employment schedules -  
N.C. van der Meulen

### Conclusies:

- 1. Onregelmatige werktijden creëren een sterke afhankelijkheid van privévoertuigen:** Ziekenhuismedewerkers met onregelmatige werktijden geven prioriteit aan het comfort en de flexibiliteit van privéauto's vanwege de uitdagingen van onregelmatige diensten, gezondheidsproblemen en de noodzaak van betrouwbare kinderopvang. Het gebrek aan flexibiliteit van het openbaar vervoer, vooral buiten de spits, maakt het minder geschikt voor deze werknemers, wat inspanningen om duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen beperkt.
- 2. Openbaar vervoer en fietsen ondervinden locatiegebonden uitdagingen:** Ondanks de beschikbaarheid van goede fietsinfrastructuur en openbaarvervoersopties zoals de lightrail, verminderen factoren zoals de nabijheid van het ziekenhuis tot snelwegen, het overvolle Science Park, en beperkte vervoersroutes de aantrekkelijkheid van deze vervoersmiddelen. Fietsen is alleen haalbaar voor kortere afstanden, terwijl het openbaar vervoer kampt met logistieke barrières, zoals meerdere overstappen.

- 3. Incentives kunnen een gedragsverandering bevorderen, maar werknemers met onregelmatige werktijden hebben flexibele oplossingen nodig:** Financiële prikkels, zoals e-bike lease (reiskosten) vergoedingen en hogere parkeerkosten, blijken succesvol te zijn in het stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer. Werknemers met onregelmatige werktijden hebben echter nog steeds behoefte aan flexibele oplossingen, zoals incidentele parkeerautorisaties en verbeterde veiligheidsmaatregelen voor fietsen in het donker, om ervoor te zorgen dat deze opties praktisch en effectief zijn.

#### Aanbevelingen:

- 1. Monitor het gebruik van openbaar vervoer en stimuleer gedeelde e-bikes:** Met de 100% vergoeding van openbaar vervoer die in de nieuwe cao wordt ingevoerd, wordt een toename in vraag verwacht, vooral op de lightrail en busdiensten. Het ziekenhuis moet het gebruik van het openbaar vervoer en gedeelde e-bikes als alternatief nauwlettend volgen, met name tijdens de spits, om overbezetting te beheersen en ervoor te zorgen dat duurzame opties beschikbaar blijven.
- 2. Bied op maat gemaakte reisadviezen aan:** Om medewerkers te stimuleren om over te stappen naar duurzamere vervoersmiddelen, moet het ziekenhuis gepersonaliseerd reisadvies aanbieden. Deze service helpt medewerkers gemakkelijk alternatieve routes te plannen en inzicht te krijgen in de kosten, reistijd, en gezondheids- of milieuvoordelen van verschillende opties. Dit vermindert de moeite om zelf alternatieven te zoeken en bevordert op lange termijn duurzame woon-werkgewoontes.
- 3. Voer een parkeerautorisatie in voor werknemers met onregelmatige werktijden:** Gezien de veiligheids- en comfort behoeften van werknemers met onregelmatige of nachtdiensten, moet het ziekenhuis een parkeervergunningssysteem opzetten dat alleen tijdens deze diensten toegang tot parkeren verleent. Daarnaast zou het aanbieden van twee gratis parkeerpassen per maand voor uitzonderlijke omstandigheden flexibiliteit bieden, terwijl medewerkers toch worden aangemoedigd om waar mogelijk voor duurzame vervoersopties te kiezen.

## Deze proeftuin is in co-creatie tot stand gekomen met dank aan:

De deelnemers van de proeftuin

Maud van Alphen (Managing Director, Hely)

Theun Boemaars (Customer Succes Manager, Shuttel)

Matthijs Boon (Head of Commerce, Hely)

Karin Bongers (Gedragpsycholoog, Novi Mores)

Robert-Jan Cornelissen (Adviseur mobiliteit en bereikbaarheid, UMC Utrecht)

Marlies Corvers (Manager Arbeidsvoorwaarden & Projecten, UMC Utrecht)

Elise Egbertzen (Stagiair duurzaam vervoer, UMC Utrecht)

Denise Fokkelman (Communitymanager duurzaamheid, UMC Utrecht)

Raymond Gense (Director Pon Mobility)

Anna van Haastert (Adviseur communicatie, UMC Utrecht)

Thomas van den Heuvel (Implementatiemanager, Shuttel)

Bart Horstman (MaaS Strategist, Shuttel)

Wies de Jong (Projectleider duurzaam vervoer, UMC Utrecht)

Denise Jacobs (Adviseur communicatie, UMC Utrecht)

Celina Kroon (Programmamanager Duurzaamheid, UMC Utrecht)

Josefien Kursten (CFO en lid Raad van Bestuur, UMC Utrecht)

Kim Maas (Business Development Manager, Pon)

Noortje van der Meulen (Master of Science Student, TU Delft)

Klaas Pieter Roemeling (Director, Shuttel)

Kirsten Ruitenburg (Gedragpsycholoog, Novi Mores)

Margriet Schneider (CEO en lid Raad van Bestuur, UMC Utrecht)

Gabri Storm (Adviseur arbeidvoorwaarden, UMC Utrecht)

Evi Swinkels (PowerBI beheerder, UMC Utrecht)

Annelieke van Wijnen (Turquoise Ontwerp)

Emma Zadeits (Master of Science Student, TU Delft)

### *Fotografie*

Red Pepper Media (cover, p. 8, p. 15, 23),

UMC Utrecht (p. 59), Shuttel (p. 19), Pixabay (p. 3, 28)



UMC Utrecht

Shuttel

hely