

# Resultaten van een raadpleging onder medewerkers over het verduurzamen van woon-werkverkeer

Amsterdam UMC

Datum: 2 november 2023

Contactpersoon: Shira Hollanders ([shira@populytics.nl](mailto:shira@populytics.nl))



**POPULYTICS**

What would you do?

# Aanleiding, hoofdvraag en werkwijze

## Management samenvatting (1 van 6)

- **Aanleiding:** Amsterdam UMC is een van de grootste uitstoters van broeikasgassen in Amsterdam. Van de uitstoot van Amsterdam UMC komt 22% van woon-werk verkeer. Daarom wil Amsterdam UMC de CO2 uitstoot verkleinen van medewerkers die van en naar werk reizen. Amsterdam UMC kan verschillende dingen doen om dit te bereiken. Begin 2024 wil de Raad van Bestuur hierover keuzes maken. Daarom vraagt de Raad van Bestuur aan Populytics en Public Mediation om te onderzoeken hoe medewerkers denken over dit vraagstuk en wat zij de Raad van Bestuur adviseren.
- **Hoofdvraag:** Wat moet Amsterdam UMC doen om woon-werk verkeer te verduurzamen?
- **Werkwijze:** Als onderdeel van een breder traject voert Populytics een online raadpleging is uit volgens de wetenschappelijk gevalideerde Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). De essentie is dat deelnemers 15 minuten op de stoel van de beleidsmaker, bestuurder of politicus plaatsnemen en het beleidsdilemma ervaren. De raadpleging bestond uit 2 inhoudelijke delen:
  1. PWE-keuzetaak: Wat moet Amsterdam UMC doen om woon-werk verkeer te verduurzamen?
  2. Vragen over reisgedrag op basis van concrete maatregelen.

In de keuzetaak kregen deelnemers 9 opties te zien waar Amsterdam UMC zich op kan richten. Deelnemers moesten 50 punten verdelen over deze 9 opties. Hierdoor leren we hoe deelnemers de opties ten opzichte van elkaar prioriteren én hoeveel absolute waarde ze toekennen aan iedere optie. Vervolgens motiveren zij hun keuze. In het tweede deel werd heel concreet de vraag voorgelegd in welke mate hun reisgedrag zou veranderen als Amsterdam UMC een bepaalde maatregel neemt.



# Respons, representativiteit en besluitvormingsproces

## Management samenvatting (2 van 6)

- **Zeer hoge respons:** Tussen 29 september en 16 oktober hebben 3982 medewerkers de raadpleging helemaal afgemaakt. Dat is in verhouding tot de doelgroep die mee kon doen de hoogste respons die we ooit haalden. 95% van de deelnemers geeft het onderzoek een voldoende en 89% van de medewerkers vindt dat deze methode vaker ingezet moet worden voor beleidsbeslissingen die de Raad van Bestuur maakt. Deze cijfers suggereren dat het onderwerp leeft en dat mensen het fijn vinden om op deze manier betrokken te worden bij beslissingen die hen gaan raken.
- **Representativiteit:** De uitkomsten zijn representatief op de kenmerken: geslacht, leeftijd en opleidingsniveau.
- **Inbedding resultaten in besluitvormingsproces:** De uitkomsten van de raadpleging informeren het medewerkersberaad. De inbedding van de raadpleging in het adviestraject van het medewerkersberaad is geborgd door zowel het ontwerp als de interpretatie van de resultaten met het medewerkersberaad samen te doen. Het goed gebruiken van resultaten is belangrijk voor de ervaren procedurele rechtvaardigheid van deelnemers, een belangrijk rechtvaardigheidsprincipe dat een rol spelen bij de acceptatie van beleid. Wanneer een beslisser de uitkomsten van het participatietraject serieus neemt en terugkoppelt waarom bepaalde aanbevelingen wel of niet zijn overgenomen ervaart de deelnemer vaker dat het besluitvormingsproces rechtvaardig is verlopen. De kans dat de beslissing veel weerstand oproept is daarmee kleiner geworden.



# Veranker reizen met fiets en ov en thuiswerken in de organisatie

## Management samenvatting (3 van 6)

- **Er is onder deelnemers brede steun voor het helpen met reizen met ov en fiets, en thuiswerken.** Medewerkers helpen om meer met het ov te reizen, meer met de fiets te reizen en zoveel mogelijk thuis te werken zijn de opties die deelnemers gemiddeld de meeste punten toekennen. Deze twee opties zijn niet alleen *gemiddeld* het meest populair onder deelnemers; uit de clusteranalyse blijkt dat 92% van de deelnemers de meeste punten toekennen aan deze opties. Er is tussen alle groepen consensus dat het stimuleren van thuiswerken een belangrijke maatregel is.
- **De opties die fietsen en ov-reizen stimuleren zijn het meest populair onder deelnemers die nu met de fiets en het ov-reizen.** Dit kan gezien worden als manier om hun reisgedrag sterker te verankeren. Door hierin te investeren draagt Amsterdam UMC bij aan het stellen van de 'norm'; het toont de medewerkers dat Amsterdam UMC zich inspant voor de fietser en ov-reiziger.
- **Bijna de helft van de deelnemers die nu (ook) in hun eentje met de auto reist geeft aan (veel) vaker met de fiets of het ov te gaan reizen wanneer ze daarin meer geholpen worden.** Een aantal door deelnemers veel genoemde maatregelen die helpen om vaker met de fiets te reizen zijn: een ruimer fietsplan of fiets-leaseplan voor een elektrische fiets, ruimere en bewaakte fietsenstallingen en betere fietsveiligheid rondom de locaties. Wat deelnemers het vaakst aangeven dat helpt om vaker met het ov te reizen is een betere verbinding. Amsterdam UMC kan zich hiervoor inspannen, bijvoorbeeld door bij de NS en de GVB te lobbyen. Ook maatregelen die zorgen voor een groter gevoel van veiligheid rondom metrostation Holendrecht zorgt ervoor dat medewerkers vaker met het ov zouden reizen.
- **Er valt volgens deelnemers veel te winnen wat betreft verankering van duurzaamheid als norm.** Deelnemers vinden bijvoorbeeld dat er bredere aandacht moet komen voor duurzaamheid door betere informatie te geven over mogelijkheden van duurzaam reizen, het monitoren en rapporteren over de eigen CO2 uitstoot. Maar ook doordat mensen in voorbeeldfuncties zelf ook op de fiets gaan.



# Als je autorijden duurder maakt, doe dat dan op een eerlijke manier

## Management samenvatting (4 van 6)

- **Het duurder maken van autorijden is het minst populair.** We zien dat op twee manieren:
  1. We vroegen of deelnemers iets willen meegeven aan de OR over het voorlopige voorstel om betaald parkeren in te voeren, de overgoeding te verruimen naar 100% en het verruimen van de kilometervergoeding van de auto. Ongeveer 3 op de 10 medewerkers schrijft een negatieve reactie op het invoeren van betaald parkeren en/of wil zorgen hierover meegeven.
  2. In de keuzetaak krijgt de maatregel om gebruik van de auto duurder te maken opvallend weinig punten. En in alle subgroepen en clusters staat deze maatregel nooit in de top 3. Een belangrijke nuance hierbij is dat deelnemers in de keuzetaak uit moesten gaan van de situatie waarin het voorlopige voorstel doorgevoerd zou worden. De optie om betaald parkeren in te voeren op locatie AMC is niet voorgelegd in de keuzetaak. Het lage aantal punten wat deelnemers toekennen aan het duurder maken van reizen met de auto mag daarom niet geïnterpreteerd worden als een stemming tegen betaald parkeren.
- **70% van de deelnemers vindt het duurder maken van de auto een oneerlijke en onrechtvaardige maatregel omdat autoreizigers wellicht geen keuze hebben.** Dat lichten deelnemers toe in de motivaties. Opvallend is dat dit gevoel niet alleen wordt genoemd door de mensen die nu in hun eentje met de auto reizen; de meeste andere mensen die nu met de fiets of ov reizen denken ook dat hun collega's die nu met de auto reizen geen andere keuze hebben. Het gevoel van 'geen keuze hebben' verklaart mogelijk waarom deze groep van 70% van de deelnemers 0 punten aan deze optie geeft. Daarentegen kent een andere grote groep van 30% van de deelnemers, aan de optie om de auto duurder te maken wel punten toe, gemiddeld 5. Het meest genoemde argument hiervoor is dat 'een wortel' alleen niet genoeg is voor gedragsverandering; deze deelnemers vinden dat er ook 'een stok' nodig is.
- **Er is gematigde maar brede steun voor het maken van andere regels voor lagere salarissen.** Gemiddeld genomen geven deelnemers hier 4,3 punten aan, van de 50 punten die zij moesten verdelen. Dat is niet heel veel maar wat opvalt is dat deelnemers uit alle subgroepen en clusters hier punten aan toekennen waardoor de maatregel gematigd maar breed gedragen is. De wetenschap leert ons dat de verdeling van lusten en lasten (verdelende rechtvaardigheid) een belangrijke rol speelt bij de acceptatie van beleid.



# Erken specifieke kenmerken

## Management samenvatting (5 van 6)

- **Er is brede steun voor het geven van een uitzonderingspositie aan medewerkers die geen keuze hebben voor duurzaam vervoer.** Financieel sturende maatregelen bijvoorbeeld gelden dan niet voor mensen die een uitzonderingspositie hebben. Gemiddeld geven deelnemers hieraan 6,8 punten waarmee de maatregel op een gedeelde 3<sup>e</sup> plek staat. Wat opvalt is dat deze optie bij alle subgroepen en clusters genoeg punten krijgt waardoor deze nergens in de laagste 3 maatregelen zit. We leren daaruit dat er brede steun is voor het maken van uitzonderingsposities voor mensen die niet duurzaam kunnen reizen. De wetenschap leert ons dat beleid als rechtvaardiger ervaren wordt als het beleid rekening houdt met mensen met specifieke kenmerken (rechtvaardigheid door erkenning).
- **Belangrijkste zorg van deelnemers over het maken van uitzonderingsposities is de uitvoerbaarheid.** Dit lezen we in de motivaties van deelnemers. Deze zorg geven niet enkel deelnemers mee die weinig punten aan deze optie toekennen. Ook deelnemers die veel punten aan deze optie toekennen geven deze zorg mee.
- **De data suggereren aanwijzingen voor welke kenmerken een rol kunnen spelen in het bepalen van uitzonderingsposities.** We zien bijvoorbeeld dat:
  - De afstand tot hoofdlocatie van deelnemers is een verklarende factor in de keuzes die zij maken. Hoe verder weg deelnemers wonen, hoe belangrijker zij vinden dat er uitzonderingspositie komt voor medewerkers die geen keuze hebben.
  - Type rooster is een andere verklarende factor in de keuzes die deelnemers maken. De medewerkers met een onregelmatig rooster en die ook in de avond, nacht of weekend werken geven zelfs de meeste punten aan het maken van een uitzonderingspositie.
  - Financiële zorgen speelt ook mee, maar in mindere mate. Deelnemers die vaker regelmatig zorgen heeft over hun financiën, geven meer punten aan de uitzonderingspositie en aan andere regels maken voor de lagere salarissen.



# Tot slot: geef het tijd, zorg voor flexibiliteit en hou de uitvoering zo simpel mogelijk

## Management samenvatting (6 van 6 )

- **De data suggereren dat er geen heilige graal is om op korte termijn een grote CO2 besparing verwacht mag worden.** Want 1) 74% is (zeer) tevreden over de huidige manier van reizen, 2) Deelnemers kennen meer punten toe aan maatregelen die hun eigen manier van reizen ondersteunen dan sterk veranderen en 3) Iets meer dan de helft van de deelnemers die in hun eentje met de auto reizen geeft aan dat concrete maatregelen hen niet anders zal laten reizen omdat ze geen andere keuze hebben.
- **De ervaring van ‘geen keuze hebben’ is een momentopname en kan veranderen; geef dat tijd.** Enerzijds doordat mensen aan het idee van duurzaam reizen hebben kunnen wennen en ze genoeg tijd hebben gehad om een nieuw normaal te omarmen. Anderzijds doordat er werkelijk mogelijkheden zijn bijgekomen zoals een goed werkend thuiswerk-systeem bijvoorbeeld. Beleid dat gefaseerd wordt ingevoerd kan helpen om medewerkers de tijd te geven om andere mogelijkheden te creëren.
- **Deelnemers gebruikten de mogelijkheid om eigen ideeën aan te dragen vooral om te pleiten voor flexibiliteit en een simpeler declaratiesysteem.** Deelnemers geven aan flexibiliteit te willen omdat het reizen naar het werk voor hen niet alleen woon-werkverkeer is en omdat de gewenste reisvorm per dag kan verschillen. Deelnemers geven aan dat het huidige reisvergoedingensysteem hen beperkt in hun mogelijkheden tot duurzaam reisgedrag omdat het systeem nu gebaseerd is op een eenmalige keuze hoe je wilt reizen. Deelnemers geven bijvoorbeeld aan:
  - Dat zij het reizen naar werk combineren met mantelzorg voor een naaste en/of het brengen en halen van kinderen bij de opvang.
  - Dat zij soms naar hun huis reizen, en soms naar het huis van hun partner reizen.
  - Dat zij wel willen fietsen mits het licht is, en anders het ov of de auto gebruiken. Gevoel van veiligheid speelt hierin mee.
  - Het belangrijkste argument dat deelnemers aandragen voor hun wens voor een simpeler declaratiesysteem is dat het huidige declaratiesysteem nu onnodig ingewikkeld is en veel tijd kost.



# Samenstelling deelnemers

The background features a large, dark blue, irregular polygonal shape on the right side, set against a lighter blue background. The shape has a jagged, mountain-like profile with several peaks and valleys. The overall composition is minimalist and modern.

# Tussen 29 september en 16 oktober 2023 hebben 3.982 medewerkers deelgenomen aan de raadpleging

## Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau

| Geslacht                        | Aandeel deelnemers<br>(N=3.982) |
|---------------------------------|---------------------------------|
| Man                             | 28,7%                           |
| Vrouw                           | 70,1%                           |
| Leef tijd                       |                                 |
| Jonger dan 25                   | 4,8%                            |
| 25 tot en met 34 jaar           | 29,8%                           |
| 35 tot en met 44 jaar           | 22,0%                           |
| 45 tot en met 54 jaar           | 21,7%                           |
| 55 tot en met 64 jaar           | 20,7%                           |
| 65 en ouder                     | 1,3%                            |
| Opleiding                       |                                 |
| Laag (basisschool, vmbo, mbo 1) | 1,1%                            |
| Middel (mbo 2-4, havo, vwo)     | 13,3%                           |
| Hoog (hbo, universiteit)        | 82,1%                           |

## Toelichting

- *Geslacht:* Vrouwen hebben bijna 2,5 keer zo vaak deelgenomen dan mannen. Hun antwoorden blijken niet substantieel te verschillen.
- *Leef tijd:* Tussen de 35 en 65 jaar zijn alle leeftijdsgroepen in ongeveer even grote mate vertegenwoordigd. De groep tussen de 25 en 35 is nog iets sterker vertegenwoordigd.
- *Opleiding:* Hoger opgeleiden hebben veel vaker meegedaan dan lager opgeleiden. Dit is bij veel onderzoeken het geval in organisaties waar veel hoogopgeleiden werken.
- *Representatieve uitkomsten:* Of de deelnemers representatief zijn op deze drie klassieke demografische kenmerken hangt af van de kenmerken van alle medewerkers van Amsterdam UMC. Maar omdat de data laten zien dat de kenmerken weinig invloed hebben op de keuzes die deelnemers maken, zijn de uitkomsten representatief, zonder dat we weten of de deelnemers representatief zijn.
- *Zeg ik liever niet:* Totalen tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende aandeel betreft deelnemers die ‘zeg ik liever niet’ hebben geantwoord.

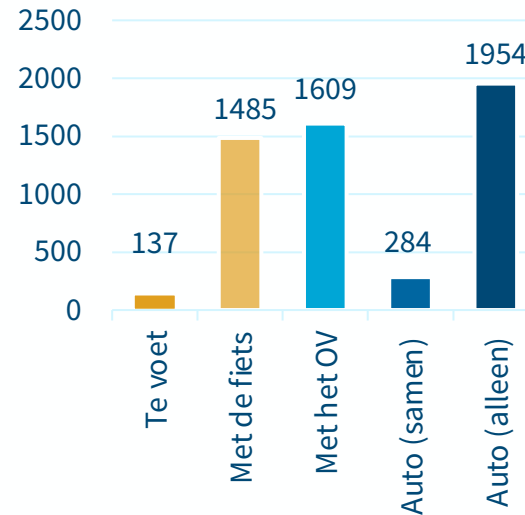


# Hoe reizen de deelnemers?

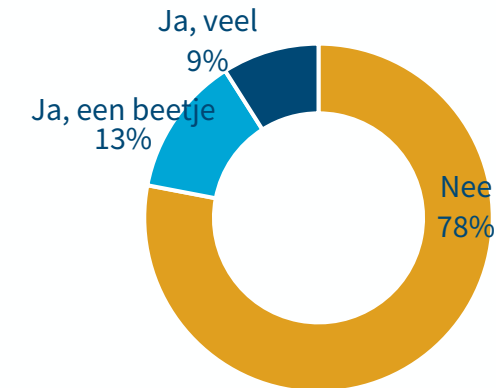
## Toelichting

- *Reiswijze*: deelnemers van de raadpleging reizen te voet, met de fiets, met het ov en/of alleen of samen met de auto.
- *Tevreden*: bijna driekwart is (zeer) tevreden over de manier waarop ze naar hun werk reizen.
- *Hoofdlocatie*: iets meer dan de helft (61%) ziet AMC als zijn of haar hoofdlocatie. Iets meer dan een derde (34%) ziet Vumc als zijn of haar hoofdlocatie.
- *Fusie*: een groot deel van de deelnemers zegt dat de fusie niets heeft veranderd voor de manier waarop ze naar hun werk reizen. Voor 13% heeft de fusie het een beetje veranderd, en voor een kleinere groep van 9% heeft de fusie veel veranderd voor de manier van reizen.

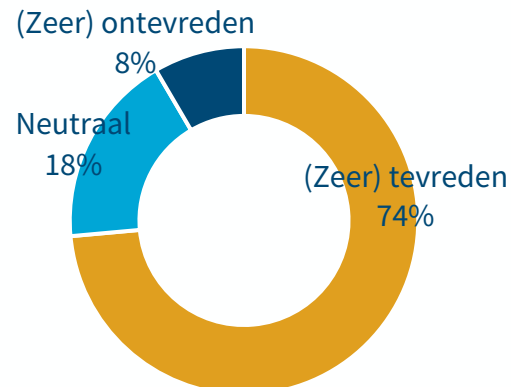
Hoe reis je naar je werk? (meerdere antwoorden waren mogelijk)



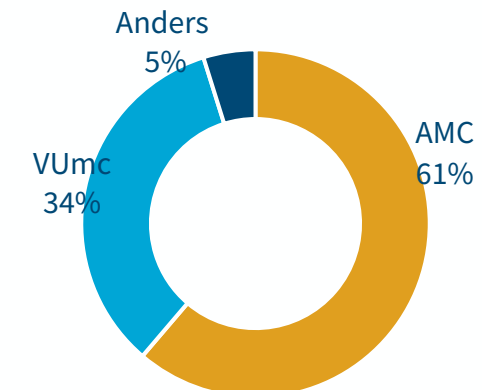
Heeft de fusie de manier waarop je naar je werk reist veranderd?



Hoe tevreden ben je over de manier waarop je naar werk reist?



Welke locatie zie jij als jouw hoofdlocatie?

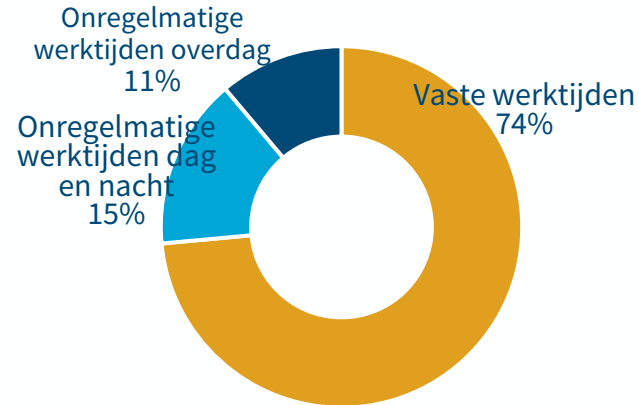


# Overige kenmerken van deelnemers

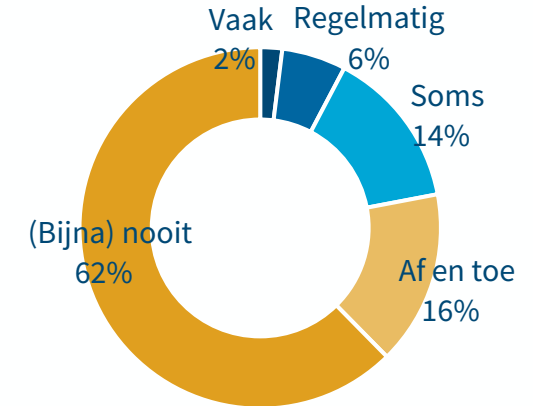
## Toelichting

- *Rooster:* 74% van de deelnemers heeft vaste werktijden. In totaal heeft 11% onregelmatige werktijden maar zijn hun werktijden overdag. 15% heeft onregelmatige werktijden en werkt ook in de avond of nacht.
- *Financiële zorgen:* 62% van de deelnemers heeft (bijna) nooit financiële zorgen. 30% heeft af en toe of soms financiële zorgen. En 8% heeft vaak of regelmatig financiële zorgen.
- *Huishouden:* bijna de helft van de deelnemers woont met gezin. De andere helft woont met partner (32%) of alleen (16%) of anders.
- *Duurzaamheid:* bijna driekwart vindt duurzaamheid (heel) belangrijk. Bijna een kwart staat er neutraal in en een kleine groep vindt het (helemaal) niet belangrijk.

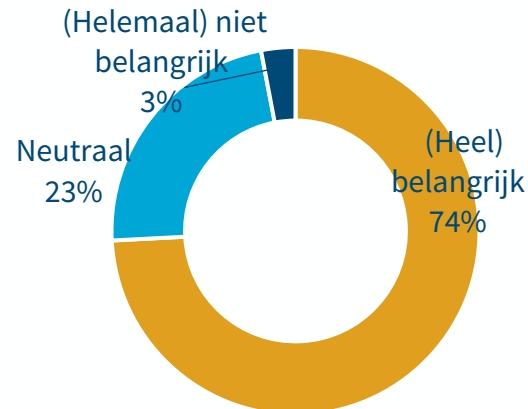
## Wat voor soort rooster heb je?



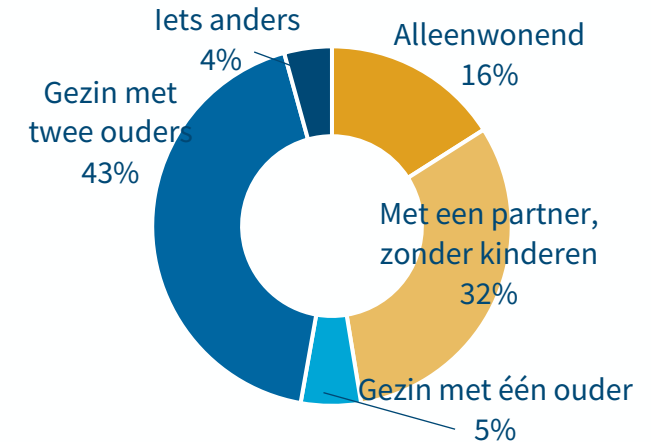
## Hoe vaak heb je financiële zorgen?



## Hoe belangrijk is duurzaamheid voor je?



## Wat is de samenstelling van je huishouden?

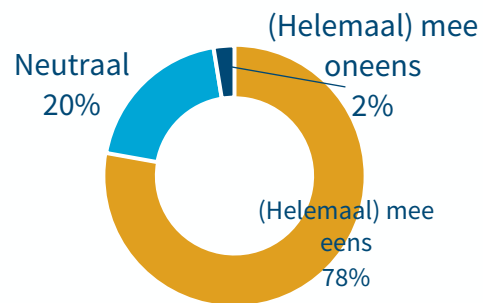


# Deelnemers vinden de raadpleging begrijpelijk, een beetje sturend en voor herhaling vatbaar

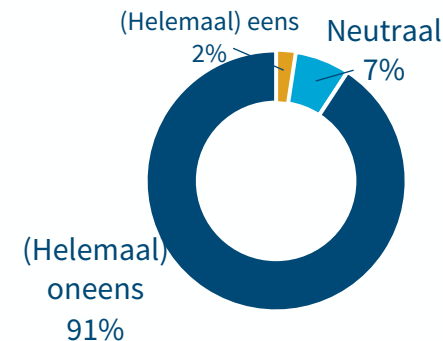
## Toelichting

- 95% van de deelnemers geeft een voldoende aan de raadpleging. En 89% vindt een raadpleging voor herhaling vatbaar. In vergelijking met andere raadplegingen is dit boven gemiddeld.
- 30% van de respondenten ervaart de raadpleging als (enigszins) sturend. 70% daarmee niet. In vergelijking met andere raadplegingen is dit iets boven gemiddeld.
- Een verklaring is dat veel van de maatregelen gaan over het stimuleren van ov en fiets terwijl een aanzienlijk deel van de deelnemers met de auto reist en het gevoel heeft niet anders te kunnen. Maatregelen die gaan over stimuleren van ov en fiets ervaren sommige van hen als normerend en sturend. Zij hadden liever maatregelen gezien die gaan over het verduurzamen van de autoreis, zoals elektrisch rijden.

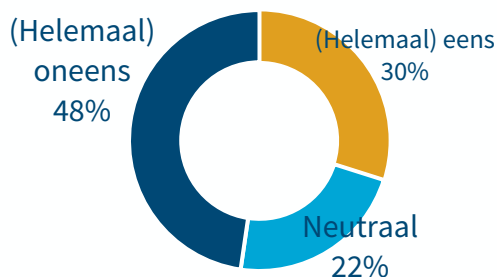
### Ik vond het fijn dat ik mijn mening over dit onderwerp kan geven



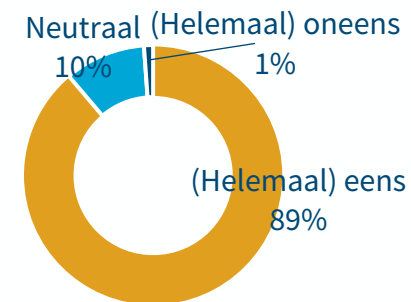
### Ik vond het onderzoek moeilijk te begrijpen



### Ik vond dat dit onderzoek mijn keuzes een bepaalde kant op stuurde



### Ik vind dat deze methode vaker moet worden ingezet om medewerkers te betrekken bij beslissingen



**Keuzetaak: wat moet Amsterdam  
UMC doen om woon-werk  
verkeer te verduurzamen?**

The background of the slide features abstract geometric shapes. A large, dark blue triangle is positioned on the right side, pointing towards the top right. To its left, a lighter blue shape, possibly a parallelogram or a trapezoid, is partially visible. The overall composition is modern and minimalist, using a two-tone blue palette.

# Wat moet Amsterdam UMC doen om woon-werkverkeer te verduurzamen?

## Ontwerp van keuzetaak

### Wat moet Amsterdam UMC doen om woon-werkverkeer te verduurzamen?

Gebruik de  en  knoppen om 50 punten te verdelen.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>We belonen alle medewerkers die duurzaam reizen </p> <p> 0 </p>                                                 | <p>We passen werktijden aan om het reizen zo duurzaam mogelijk te maken </p> <p> 0 </p> | <p>We helpen medewerkers om samen met de auto (carpoolen) te reizen </p> <p> 0 </p>                   |
| <p>We helpen medewerkers om meer met de fiets te reizen </p> <p> 0 </p>                                        | <p>We helpen medewerkers om meer met het ov te reizen </p> <p> 0 </p>               | <p>We maken het duurder om met vervuilende auto te reizen als je niet samen reist </p> <p> 0 </p> |
| <p>We geven medewerkers die geen keuze hebben voor duurzaam vervoer een uitzonderingspositie </p> <p> 0 </p> | <p>We helpen medewerkers om zoveel mogelijk thuis te werken </p> <p> 0 </p>       | <p>Voor medewerkers met een lager salaris maken we andere regels </p> <p> 0 </p>                |

## Toelichting

- **Doel:** Inzicht krijgen in de waarde die medewerkers toekennen aan verschillende beleidsrichtingen om woon-werk verkeer te verduurzamen.
- **Keuzesituatie:** Deelnemers verdeelden 50 punten over negen beleidsrichtingen.
- **Motivatie:** Vervolgens konden ze hun keuzes toelichten.
- **Analyse:** Op basis van diverse kenmerken van de respondenten bepalen we met statistische analysemethodes waar de verschillen en overeenkomsten tussen (groepen van) medewerkers zitten in deze afweging.



# Overzicht van resultaten

## Algemene resultaten

- Welke waarde hechten aan verschillende beleidsrichtingen over het verduurzamen van woon-werk verkeer?
- Uitsplitsing naar verschillende (demografische) kenmerken van groepen mensen

## Uitwerking per maatregel van de keuzetaak

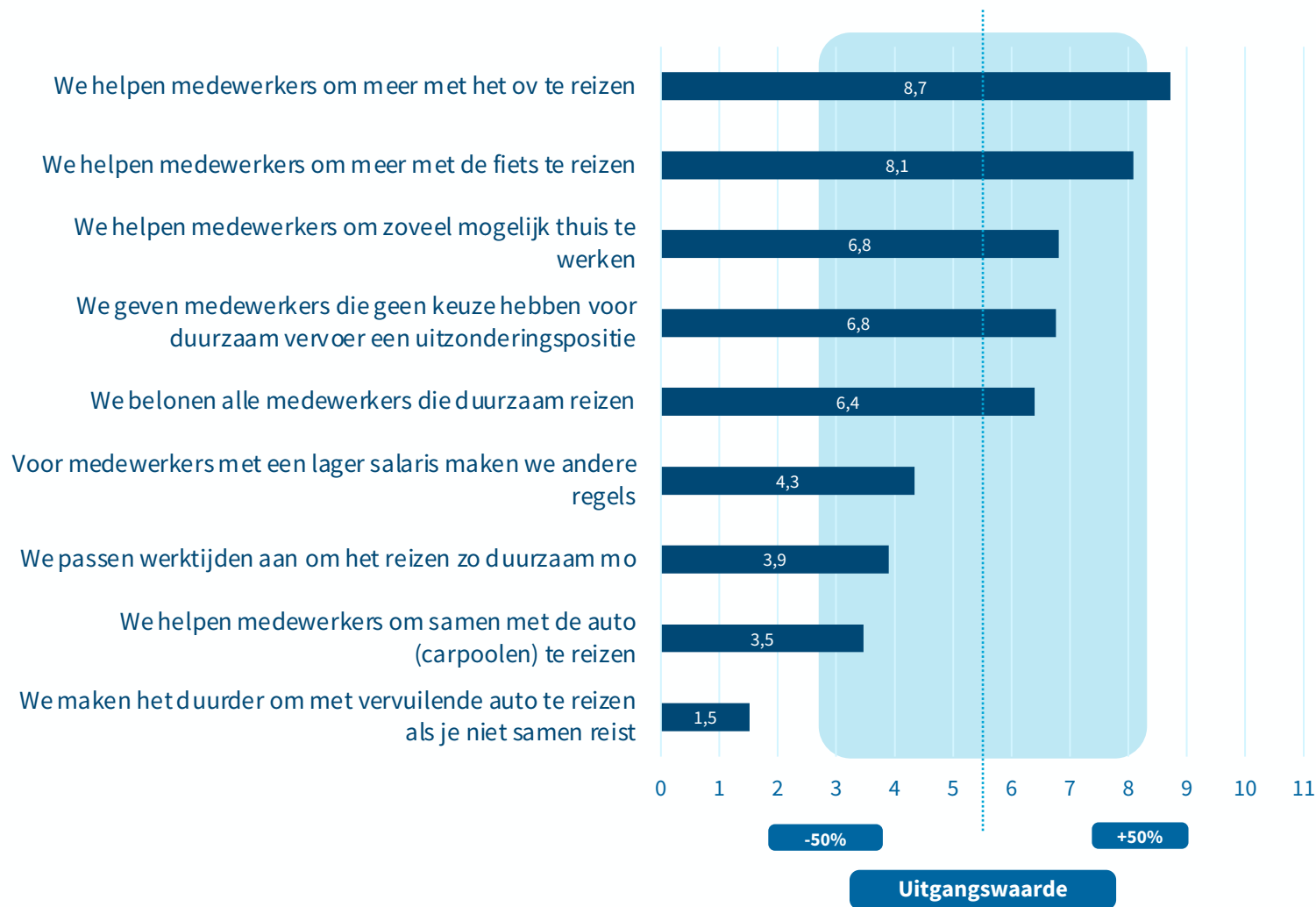
- Waarom geven deelnemers geen, weinig of veel punten aan een maatregel?

## Resultaten van een Latente Klasse Cluster Analyse: verbinding in een gematigde middengroep

- Profiel van xx groepen medewerkers van Amsterdam UMC



# Wat moet Amsterdam UMC doen om woon-werkverkeer te verduurzamen?



## Toelichting en inzichten

- *Toelichting puntenverdeling:* als je 50 punten willekeurig verdeelt over 9 maatregelen, zou iedere maatregel 5,56 punten krijgen. Dit is de uitgangswaarde. Als bepaalde maatregelen meer punten krijgen dan vinden deelnemers ze belangrijker. Hoe verder het aantal punten van een maatregel afwijkt van de uitgangswaarde, hoe (on)belangrijker deelnemers die maatregel vinden. Het valt op dat er uitzonderlijk grote verschillen zijn tussen maatregelen.
- *Interpretatie puntenverdeling:* In de motivaties zien we dat deelnemers de maatregel 'we maken het duurder om met de auto te reizen als je niet samen reist' niet alleen onbelangrijk vinden, veel zijn fel tegen deze maatregel.



# Overzicht van resultaten

## Algemene resultaten

- Welke waarde hechten aan verschillende beleidsrichtingen over het verduurzamen van woon-werk verkeer?
- Uitsplitsing naar verschillende (demografische) kenmerken van groepen mensen

## Uitwerking per maatregel van de keuzetaak

- Waarom geven deelnemers geen, weinig of veel punten aan een maatregel?

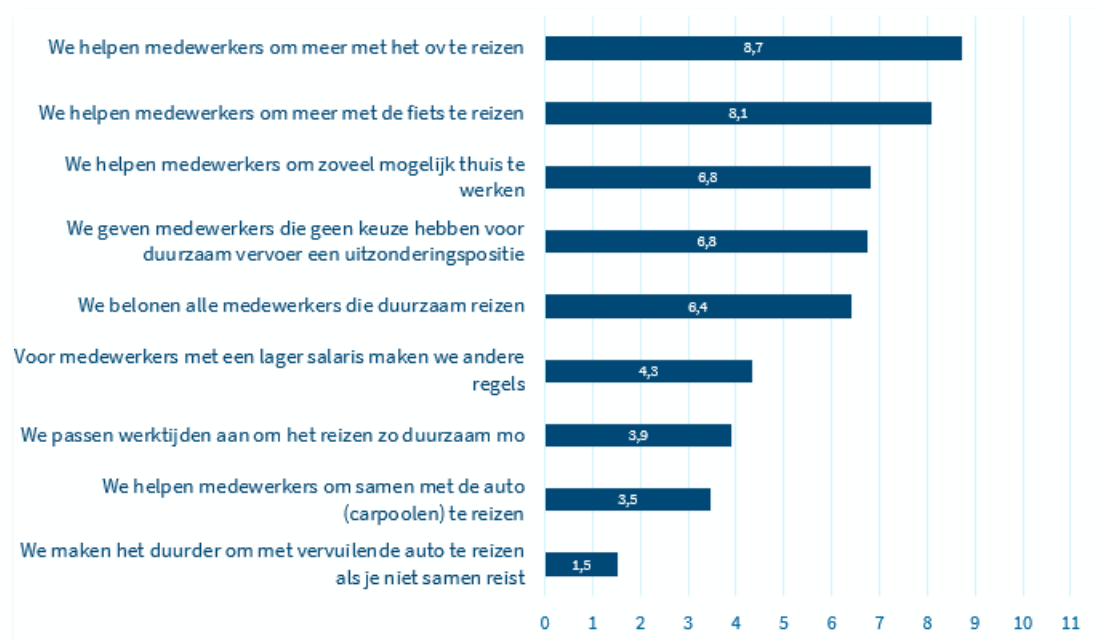
## Resultaten van een Latente Klasse Cluster Analyse: verbinding in een gematigde middengroep

- Profiel van xx groepen medewerkers van Amsterdam UMC



# Wat zeggen verschillende groepen?

Resultaten naar geslacht, rooster, financiële zorgen, huidige reisvorm en afstand tot hoofdlocatie

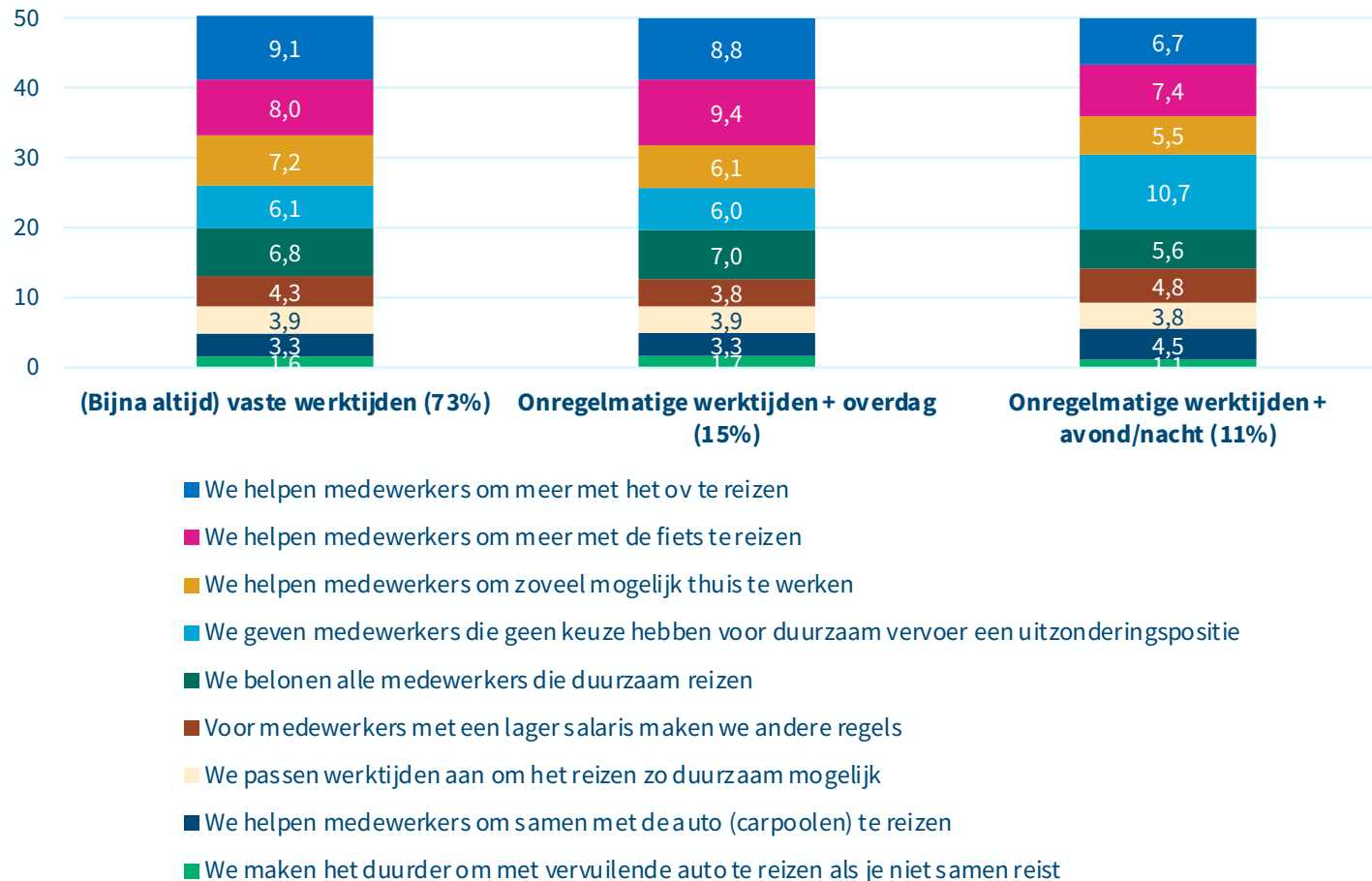


Voor de uitsplitsing naar (demografische) kenmerken laten we het gemiddelde aantal punten dat is toegekend aan de negen opties van de keuzetaak in andere vorm zien. In plaats van aparte staafdiagrammen (links) laten we de data zien als één gestapelde kolom (rechts).



# Mensen die in de avond en nacht werken vinden een uitzonderingspositie substantieel belangrijker dan mensen met een ander rooster

## Gemiddelde punten: Naar type rooster



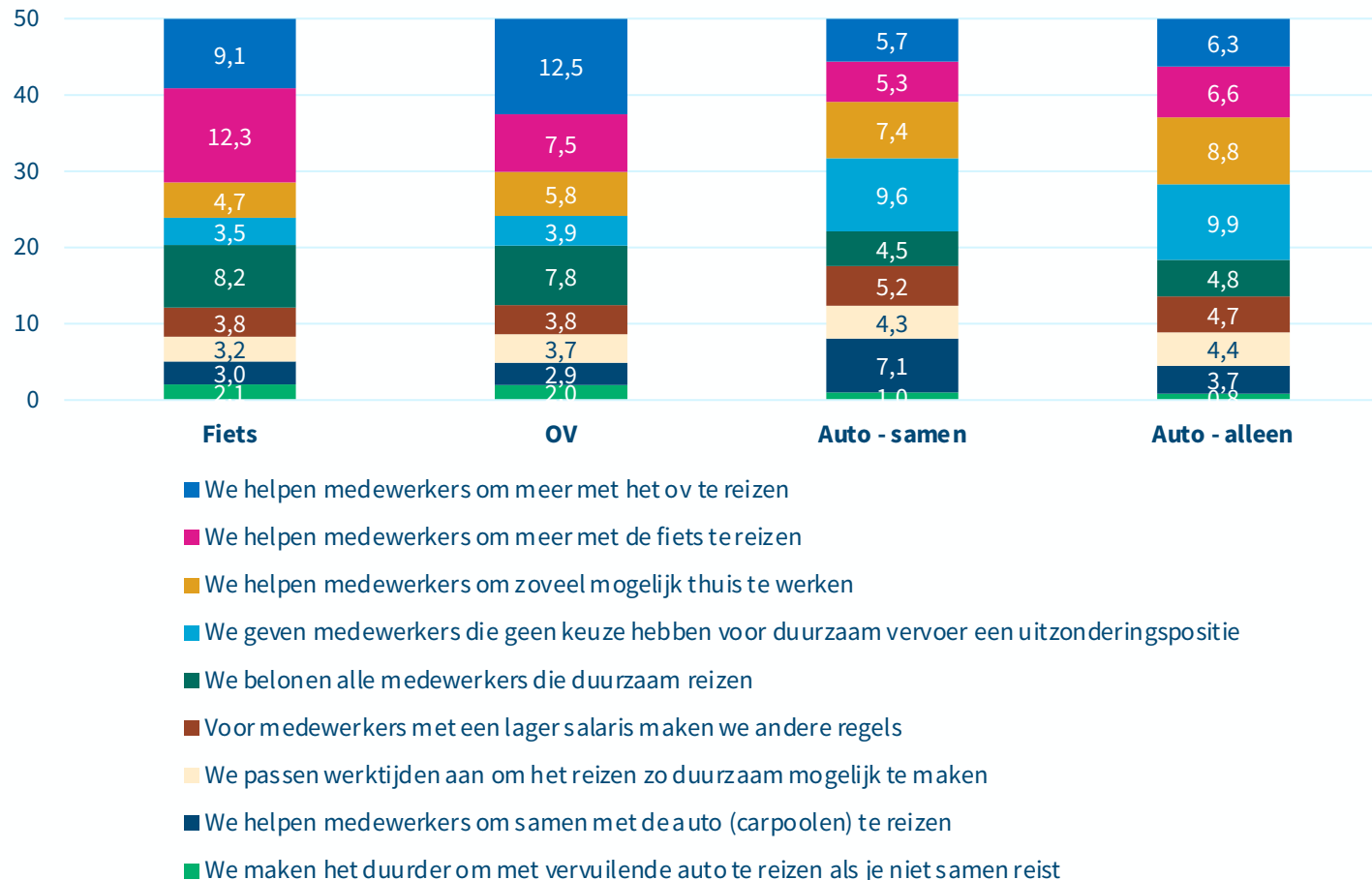
## Inzichten

- *Uitzonderingspositie:* het valt op dat vooral mensen die onregelmatige werktijden hebben én in de avond en/of nacht werken het bijzonder belangrijk vinden dat mensen die niet anders kunnen een uitzonderingspositie krijgen. Wanneer we naar de motivaties kijken is het belangrijkste argument voor deze groep dat het eerlijk is om naar de persoonlijke situatie te kijken. Duurzaam reizen in de avond of nacht is minder flexibel, minder veilig en duurt langer dan duurzaam reizen overdag. Ook hebben voor deze omstandigheden, en de zware diensten waarden, is belangrijk.
- *Verskil in groepsgrootte:* de grootste groep (73%) is de groep medewerkers met bijna altijd vaste werktijden. Een kleinere groep heeft onregelmatige werktijden en werkt meestal overdag (15%) en een nog kleinere groep werkt onregelmatig en in de avond en/of nacht (11%).



# Huidig vervoersmiddel lijkt een verklarende factor voor de maatregel die de meeste punten krijgt. De auto duurder maken is onder alle reizigers de minst gekozen maatregel.

## Gemiddelde punten: Naar vervoersmiddel



## Inzichten

- *Maatregelen die de huidige manier van reizen helpt worden substantieel vaker gekozen:* dit suggereert dat mensen niet alleen geholpen willen worden om anders te reizen maar ook de behoefte hebben om hun huidige reisvorm te verbeteren.
- *We maken het duurder om met vervuilende auto te reizen als je niet samen reist:* het valt op dat deze maatregel bijzonder weinig punten krijgt, óók door mensen die zelf niet met de auto reizen. Uit de motivaties blijkt dat deelnemers het vaakst beargumenteren dat ze het een oneerlijke en ineffectieve maatregel vinden omdat mensen die met de auto reizen in hun ogen vaak niet anders kunnen. De maatregel om auto rijden duurder te maken wordt gezien als een straf. Dat willen ze voor zichzelf niet, maar ze willen het voor hun collega's ook niet.



# Afstand tot hoofdlocatie lijkt een andere verklarende factor voor de maatregel die de meeste punten krijgt.

## Gemiddelde punten: Naar afstand tot hoofdlocatie



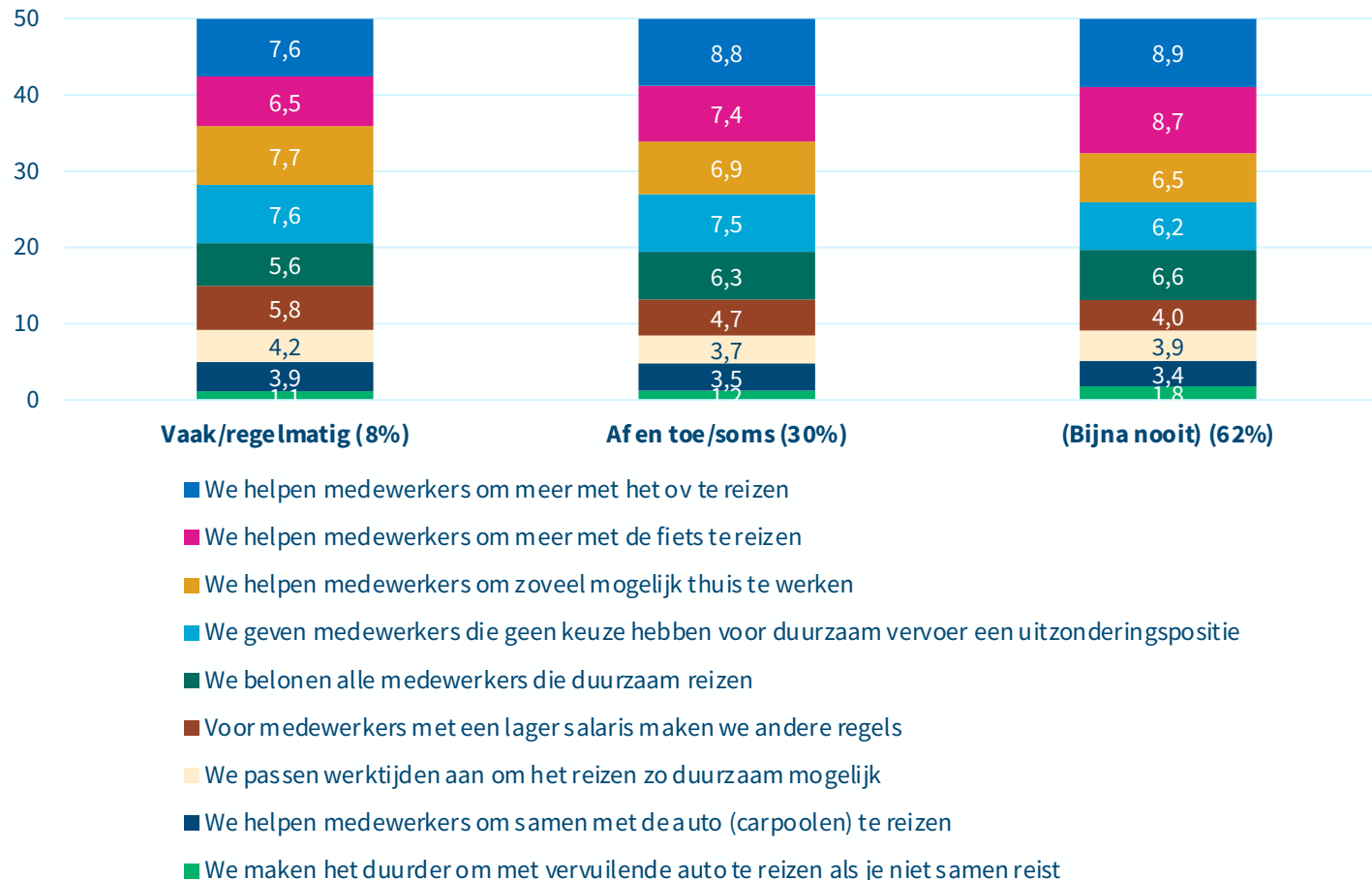
## Inzichten

- Maatregelen die de realistische manieren van reizen helpen worden substantieel vaker gekozen. Fietsen voor iemand die meer dan 60 km van de hoofdlocatie woont vinden mensen vaak geen realistische optie. Eigen mogelijkheden lijken van grote invloed op de keuzes die mensen hebben gemaakt.



# Mensen die vaker financiële zorgen hebben vinden andere regels voor lagere salarissen en het maken van een uitzonderingspositie iets belangrijker

## Gemiddelde punten: Naar financiële zorgen



## Inzichten

- Vaak of regelmatige financiële zorgen:* Mensen die vaak of regelmatig financiële zorgen hebben geven in verhouding tot mensen die (bijna) nooit financiële zorgen hebben de maatregelen thuiswerken, uitzonderingspositie en andere regels voor lagere salarissen iets belangrijker. Daarentegen vindt deze groep het stimuleren van de fiets, het ov en het belonen van duurzaam reisgedrag iets minder belangrijk.



# Geen opvallende verschillen op basis van geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoofdlocatie en huishouden

We hebben ook naar andere kenmerken gekeken en geanalyseerd of we daar een substantieel of opvallend verschil zien. Net als bij het verschil tussen mannen en vrouwen, zijn er tussen onderstaande groepen geen substantiële verschillen.

- **Opleiding:** de top 4 is in alle categorieën hetzelfde, soms net in andere volgorde. Mensen met een laag en middelhoge opleiding zetten iets minder in op reizen met de fiets en het ov dan hoogopgeleiden. En zetten juist meer in op andere regels maken voor mensen met een lager salaris en helpen om thuis te werken en een uitzonderingspositie.
- **Leeftijd:** de top 5 is in alle categorieën hetzelfde. De top 2 is in alle categorieën hetzelfde (ov en fietsen) en er zitten kleine verschillen in de positie van de derde, vierde en vijfde maatregelen. Deze gaan over thuiswerken, belonen en uitzonderingspositie. Over het algemeen zien we dat hoe ouder, hoe meer punten aan thuiswerken en fietsen wordt gegeven. Hoe jonger, hoe meer punten aan ov en aan belonen van duurzaam reizen wordt gegeven.
- **Thuisituatie:** de top 4 is in alle categorieën hetzelfde, soms net in andere volgorde. Maar er is één ding wat eruit springt: eenoudergezinnen vinden het stimuleren van thuiswerken substantieel belangrijker dan andere groepen deelnemers (8,5 punten tov gemiddeld 6,8).
- **Hoofdlocatie:** de top 4 is voor deelnemers met hoofdlocatie AMC hetzelfde als voor deelnemers met hoofdlocatie VUmc. Het gewicht wat deelnemers toekennen aan maatregelen verschilt wel licht; zo kennen deelnemers met hoofdlocatie VUmc méér punten toe aan stimuleren van fiets en ov terwijl deelnemers met hoofdlocatie AMC in verhouding meer punten toekennen aan het thuiswerken stimuleren en mensen een uitzonderingspositie geven als ze geen keuze hebben tot duurzaam vervoer.



# Overzicht van resultaten

## Algemene resultaten

- Welke waarde hechten aan verschillende beleidsrichtingen over het verduurzamen van woon-werk verkeer?
- Uitsplitsing naar verschillende (demografische) kenmerken van groepen mensen

## Uitwerking per maatregel van de keuzetaak

- Waarom geven deelnemers geen, weinig of veel punten aan een maatregel?

## Resultaten van een Latente Klasse Cluster Analyse: verbinding in een gematigde middengroep

- Profiel van xx groepen medewerkers van Amsterdam UMC



# Wat hebben we gedaan?

## Kwalitatieve analyse van 2700 motivaties

### Motivatie

Bedankt! We vinden het interessant om te weten waarom je deze keuze hebt gemaakt.

#### Leg alsjeblieft uit waarom je deze punten hebt toegekend



We helpen medewerkers om meer met de fiets te reizen  
10 totaal punten



We helpen medewerkers om meer met het ov te reizen  
10 totaal punten

### Toelichting

- **Motivatie:** Deelnemers konden optioneel hun puntenverdeling motiveren. Daarbij noemen zij – in verschillende persoonlijke bewoordingen – vaak vergelijkbare argumenten.
- **Codeboek:** We hebben de meest voorkomende argumenten een code gegeven.
- **Analyse:** We hebben voor 2700 willekeurig geselecteerde motivaties de antwoorden gecodeerd.
- **Belangrijkste argumenten:** We laten de meest genoemde argumenten zien binnen een optie. Met sterren geven we aan hoe vaak een argument wordt genoemd.
  - ★★★ betekent dat dit de hoofdmoot vormt van de argumenten die bij een optie gegeven worden; dit argument springt er duidelijk uit.
  - ★★ betekent dat dit argument vaak wordt genoemd.
  - ★ betekent dat dit argument minder vaak maar wel een aantal keer wordt genoemd. We laten het vooral zien om de veelzijdigheid van de argumenten weer te geven.



# Uitwerking: ‘We helpen medewerkers om meer met het ov te reizen’

8,7  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                        | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                                                            | Frequentie |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want ov is voor velen een realistische oplossing om reizen te verduurzamen  | ★★★        | Nee, want de grootste redenen waarom mensen niet met het ov gaan liggen buiten de beïnvloedingssfeer van AUMC | ★★★        |
| Ja, want het is gemakkelijker dan mensen denken; ze moeten even de drempel over | ★★         | Het mag geen verplichting worden/Reizen met het ov kost teveel tijd/Reizen met ov is niet flexibel genoeg     | ★          |
| Ja, want als we willen verduurzamen kunnen we niet zonder het ov                | ★★         | -                                                                                                             | -          |
| OV is comfortabel reizen                                                        | ★          | -                                                                                                             | -          |

## Illustratieve quotes

“Reizen met het OV is duurzaam en soms denken mensen dat het niet mogelijk/lastig is maar misschien als er meer advies wordt gegeven hoe het bijvoorbeeld te combineren met een stukje fietsen of een stuk met de auto is er misschien meer mogelijk.”

“Er moet maximaal worden ingezet op duurzaam vervoer, bij voorkeur fiets maar voor mensen waarvoor dat niet mogelijk is is OV een goed alternatief.”

“Elke poging om reizen met OV aantrekkelijker te maken zou goed zijn”

“Benoem ook de voordelen van ov, mensen die niet bekend zijn met het ov gebruik klagen er bij voorbaat over.”

“Prima om OV te stimuleren waar dat kan maar het mag geen vereiste worden.”

“Het OV wordt al ruim aangeboden hier dichtbij het ziekenhuis, dus ik kan niet bedenken wat het Amsterdam UMC kan doen om te helpen, maar hulp om mensen meer met ov te laten gaan is altijd goed.”



# Uitwerking: ‘We helpen medewerkers om meer met de fiets te reizen’

8,1  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                            | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten      | Frequentie |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------|------------|
| Ja, want fietsen is de meest duurzame vorm van reizen                               | ★★         | Nee, want fietsen is niet altijd veilig | ★★         |
| Ja, want de (elektrische) fiets heeft veel potentie om ons reisgedrag te veranderen | ★★         | Nee, want fietsen kost teveel tijd      | ★★         |
| Ja, want fietsen is gezond, zowel mentaal als fysiek                                | ★★         | Mensen die kunnen fietsen, fietsen al   |            |
| Fietsen bespaart parkeerruimte /Fietsen is goedkoop/Groen imago/Fietsen is flexibel | ★          | -                                       |            |

### Wat verder opvalt: deelnemers dragen veel ideeën aan.

- Veel deelnemers benoemen naast een fietsbudget ook een ‘fietslease-plan’ als mogelijke invulling.
- Een aantal andere ideeën over de invulling van deze maatregel zijn: fiets spitsstroken, apps die gezondheidsfacts delen, organiseer wedstrijden, fietsen is werktijd.

## Illustratieve quotes

“Fietsen is mega duurzaam, gezond, leuk en eigenlijk de oplossing voor alle vervoersproblemen. Als er genoeg mensen gaan fietsen wordt het misschien ooit de norm zodat wegen niet ingericht worden voor auto's waar fietsers gedoogd worden maar andersom.”

“Fietsen is natuurlijk heel co2 arm, maar 20/25km in mijn geval, is te onhandig en lange reistijd om te doen. Een snelle fiets is voor mij onbetaalbaar, maar met een ruime financiële ondersteuning of op leenbasis zou mij het wel doen overwegen.”

“Dan gaan misschien mensen ook langere afstanden met de fiets.”

“Fietsen is voor veel mensen een gezond alternatief van OV of de auto. Met de komst van de elektrische fiets is de straal waarbinnen men nog voor woon/werkverkeer op de fiets stapt zeer vergroot.”

“Helpen is fijn. Maar hoe veilig is de Bijlmer om 12u ‘s nachts....”



# Uitwerking: ‘We helpen medewerkers meer thuis te werken’

6,8  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                                              | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                                                | Frequentie |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want niet hoeven reizen is de meest duurzame vorm                                                 | ★★★        | Nee, want thuiswerken heeft nadelen: minder welzijn, minder sociale cohesie en minder efficiëntie | ★★         |
| Ja, want thuiswerken draagt bij aan werkplezier (productiviteit, werk/privé balans)                   | ★★         | Nee, want de potentie is beperkt; thuiswerken is bij sommige functies niet mogelijk               | ★★         |
| Zorgt voor minder drukte op weg en in ov voor mensen die niet thuis kunnen werken/Afwisseling is fijn | ★          | Er wordt al genoeg thuisgewerkt/Niet iedereen heeft een geschikte thuiswerkplek                   | ★          |

### Wat verder opvalt

- Relatief veel deelnemers geven aan dat de thuiswerkregeling in de praktijk niet werkt. Ter illustratie, een deelnemer zegt hierover: “Sinds Corona werk ik thuis. Ik ben hier nooit bij ondersteund. Ik vroeg om een laptop en alles was te veel. 3 jaar later zit ik op een oud (afgeschreven) laptop te werken. Ook werd ik verplicht mijn eigen telefoon te gebruiken en mijn privé nummer op Intranet te zetten, tot heden.”
- De perceptie van hoeveel er wordt thuisgewerkt varieert enorm. Sommige mensen geven aan dat het al zoveel mogelijk gebeurt. Anderen geven aan dat het bij hen op de afdeling juist wordt tegengehouden. Bijvoorbeeld door een directe manager die – ondanks het thuiswerkbeleid- toch vraagt of je minimaal x keer op locatie bent.

### Illustratieve quotes

“Dankzij uitbraak coronavirus is ingezien wat de voordelen kunnen zijn van thuiswerken. Voor individuele werknemer en milieu. Helaas is dat aardig teruggelopen. Stimuleer dit. Scheelt kosten voor de organisatie en heel goed voor het milieu.”

“dat wordt hem niet, zo af en toe, prima, maar het normaliseren van werken 'zonder collega's' lijkt me een dermate reductie van het werkplezier (en effectiviteit en zichtbaarheid), ik zou die weg niet bewandelen”

“lost meerdere problemen op; oa het ruimtegebruik en parkeerplaatsen te weinig”

“Teveel thuiswerken is niet beter voor de saamhorigheid en de productiviteit (op den duur).”

“Thuiswerken betekent niet reizen. Dus dat maakt meteen een groot verschil. Maar thuis werken kent ze eigen discussie met voor- en nadelen en vooral hele persoonlijke perspectieven. Maar domweg naar het werk komen omdat de manager je dan kan controleren is blijk van wantrouwen.”



# Uitwerking: ‘We geven medewerkers die geen keuze hebben voor duurzaam vervoer een uitzonderingspositie’

6,8  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                              | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                                                                                   | Frequentie |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want het is oneerlijk om gestraft te worden als je geen keuze hebt                | ★★★        | Nee, want het is moeilijk uitvoerbaar en te controleren                                                                              | ★★★        |
| Ja, want anders sluiten we mensen buiten de randstad buiten en zijn we niet inclusief | ★★         | Onethisch om mensen niet hetzelfde te behandelen/We moeten in plaats van uitzonderingen maken zorgen dat mensen wél een keuze hebben | ★          |
| Ja, want het is belangrijker dat we medewerkers behouden dan dat we verduurzamen      | ★★         | -                                                                                                                                    | -          |
| Voor passend beleid heb je altijd uitzonderingen nodig                                | ★          | -                                                                                                                                    | -          |

### Wat verder opvalt

- Veel mensen onderbouwen hun advies met een (uitgebreide) motivatie. Dit suggereert dat mensen een sterke mening hebben over deze maatregel.

## Illustratieve quotes

“Het AMC moet een aantrekkelijke werkgever blijven, zeker in een tijd waarin er krapte op de arbeidsmarkt heerst.”

“Goed om hiermee ook mensen uit buitenwijken / slecht bereikbare dorpen de mogelijkheid te geven in het Amsterdam UMC te werken”

“Behoud van medewerkers vind ik belangrijk om hierin mee te nemen, dus goed om medewerkers die geen keuze hebben niet de dupe te laten worden van nieuwe maatregelen.”

“lastig, want hoe ga je dit beoordelen? Wie heeft dan een uitzonderingspositie?”

“Dit kan snel uitgroeien tot een te grote groep. Verder wordt er veel misbruik gemaakt van dit soort regelingen. Wat is 'geen keuze' bijvoorbeeld?”

“Ik denk dat er altijd wel een keuze is om te verduurzamen, en in plaats van een uitzondering te geven denk ik dat het beter is om samen te kijken wat er wel mogelijk is en er het beste van maken. Anders denk ik dat mensen al snel zeggen dat het voor hun niet kan.”



# Uitzonderingscriteria die medewerkers zelf aandragen

- Lichamelijke, mentale of sociale beperking (inclusief wagenziekte in bussen)
- Langer dan 1,5u per dag extra
- Vraagt je functie dat je met spoed ergens moet zijn?
- Moet je 's nachts of in de avond werken?
- Thuissituatie: partner, afhankelijkheid van anderen voor de opvang van kinderen,
- Collega's: zijn er collegae die waar nodig kunnen ondersteunen als je te laat komt?
- Woonlocatie: binnen 12km van werk (dan is ov rond 1 uur reistijd, maar fietsen in de winter is nog wel een uitdaging)
- Als betrouwbaarheid openbaar vervoer zwaar te wensen over laat
- Als kwaliteit openbaar vervoer zwaar te wensen over laat
- Salaris: Voor medewerkers in een lagere salarisschaal is het meer kostbaar om duurzaam vervoer aan te schaffen of te organiseren
- Aantal keer overstappen in OV
- Het aantal OV bewegingen bij de woonlocatie (bijvoorbeeld een frequentie van 2 bussen per uur is te laag, waardoor een uitzonderingspositie legitiem is)



# Uitwerking: ‘We belonen alle medewerkers die duurzaam reizen’

6,4  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                             | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                             | Frequentie |
|----------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want belonen is een effectieve strategie om gedrag te stimuleren | ★★★        | Nee, want een beloning missen (terwijl je niet anders kan) is niet eerlijk     | ★★★        |
| Ja, want belonen is sympathieker dan straffen                        | ★★         | Nee, want een financiële beloning komt meestal bij de verkeerde mensen terecht | ★          |
| Ja, want belonen motiveert om gezondere keuzes te maken              | ★          | Nee, want een beloningssysteem is betuttelend en kinderachtig                  |            |
| Ja, want belonen stelt een norm en geeft een signaal af              |            | -                                                                              |            |

### Wat verder opvalt

- Na de optie over het duurder maken om met de auto te reizen is dit de optie die mensen het meest motiveren in het antwoord veld waarin je alle niet-gekozen maatregelen kunt motiveren. Dat geeft aan dat mensen er een sterke mening over hebben. Hetzelfde eerlijkhedenargument wordt genoemd.

### Illustratieve quotes

*“Goed gedrag belonen werkt”*

*“Dit geeft positieve motivatie om bijvoorbeeld op de fiets naar werk te komen.”*

*“mensen belonen die met ov komen is beter dan mensen bestraffen die met de auto komen”*

*“Fietsen is gezond op micro niveau (gezond voor de mens zelf) en op macro niveau (gezond voor het klimaat). Het enige "probleem" is dat het veel tijd kost; medewerkers hierin financieel tegemoet komen/belonen lijkt me een goed idee. Reistijd = werktijd?”*

*“Medewerkers belonen die duurzaam reizen is niet eerlijk! Niet iedereen KAN duurzaam rijden doordat ik op het platteland woon.”*

*“een beloning voor het duurzamer reizend personeel sluit een groep buiten die geen mogelijkheid hebben tot ov fiets ed. sommige hebben geen keuze om die opties te gebruiken”*



# Uitwerking: ‘Voor medewerkers met een lager salaris maken we andere regels’

4,3  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                                                         | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                             | Frequentie |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want het is solidair om de lasten eerlijk te verdelen. Collega's met lagere salarissen kunnen minder dragen. | ★★         | Nee, want het is oneerlijk om mensen niet gelijk te behandelen | ★★         |
| Ja, want we moeten een aantrekkelijke werkgever blijven voor de lagere schalen                                   | ★★         | Ingewikkeld om uit te voeren/heeft geen nut                    | ★          |
| Lagere salarissen mogen niet de dupe worden van verduurzaming/De reiskosten zijn al zo duur/                     | ★          | -                                                              | -          |

### Wat verder opvalt

- Mensen die geen punten hieraan toekennen motiveren dit doorgaans niet. Dat suggereert dat ze er geen sterke mening over hebben (en dus niet fel tegen zijn zoals we zien bij de maatregel ‘we maken het duurder om met de auto te reizen’).

### Illustratieve quotes

“€ 2.50 per dag is anders voor schaal 14 dan voor bijv. schaal 5”

“Belangrijk, als je genoeg verdient, maken de kosten niet veel uit, dus helpt het sturingsmechanisme niet, daarom ook belangrijk de wat minder verdienenden te ontzien”

“Over medewerkers met een lager salaris twijfelde ik, omdat ik het wel terecht vindt dat mensen die economisch kwetsbaarder zijn maar toch hard werken extra mogen geholpen worden. Alleen vind ik ook dat de regels binnen een universitair medisch centrum voor iedereen dezelfde moeten zijn”

“Lagere salaris meer compenseren vind ik niet eerlijk. Ik zit denk ik bij de hogere schalen maar ik ben een alleenstaande moeder en ook voor de boven modale inkomens in het tegenwoordig een puzzel om rond te komen.”

“Graag. Want als er parkeerkosten gevraagd gaan worden aan alle verpleegkundigen weet ik zeker dat een zeer groot deel er voor kiest om elders te gaan werken.”



# Uitwerking: ‘We passen werktijden aan om het reizen zo duurzaam mogelijk te maken’

3,9  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                                                 | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                         | Frequentie |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want buiten de spits reizen is veel fijner (voor alle vormen van reizen)                             | ★★★        | Nee, want moeilijk uitvoerbaar voor de afdelingen waar het niet al gebeurt | ★★★        |
| Buiten de spits reizen is goedkoper/Betere werk-prive balans/We moeten wel: het ov kan de spits niet aan | ★          | -                                                                          |            |

## Illustratieve quotes

- *Voor alle niet patient gebonden banen, misschien zelfs voor die, moet dit makkelijk kunnen. Dan kan er eventueel ook in de trein gewerkt wordne, omdat je meer kans hebt op een zitplek*
- *“Soms is het niet mogelijk om met OV te reizen op bepaalde tijden. dan moet het mogelijk zijn dat de medewerker op andere tijden begint”*
- *“Ik denk dat de stap om voor het OV te kiezen makkelijker wordt wanneer er flexibere werktijden zijn.”*
- *“Ik denk dat dit voor veel afdelingen niet mogelijk is en de afdelingen waar dit mogelijk is, gebeurt het waarschijnlijk al. Zou hier niet alle aandacht/energie naar toe brengen”*
- *“Dit is op mijn afdeling al geïmplementeerd (werken tussen 07:00 en 18:00). Lijkt me een prima optie voor afdelingen waar dit mogelijk is.”*



# Uitwerking: ‘We helpen medewerkers om samen met de auto (carpoolen) te reizen’

3,5  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij veel punten                                                     | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                              | Frequentie |
|------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want als je toch met de auto moet dan is dit de meest duurzame optie     | ★★★        | Nee, carpoolen is in de praktijk onhandig en vaak niet haalbaar | ★★         |
| Ja, want het is leuk om meer collega's te leren kennen                       | ★★         | Niet flexibel/Moeilijk te controleren                           | ★          |
| Goed voor parkeerprobleem/Scheelt auto's op de weg/Goedkoper voor medewerker | ★          | -                                                               |            |

### Wat verder opvalt

- Mensen die aangeven zelf niet te carpoolen geven het argument dat carpoolen in de praktijk onhandig is. Maar mensen die nu aangeven wel te carpoolen geven aan dat het juist in de praktijk beter werkt dan dat zij eerst dachten. Dat suggereert dat deze maatregel mogelijk meer potentie heeft om mensen duurzamer te laten reizen met de auto dan dat medewerkers nu inschatten.

### Illustratieve quotes

*“Gezelliger, beter voor milieu, portemonnee, en drukte op de weg.”*

*“Stuk beter en gezelliger om samen te reizen. In de praktijk is het vaak lastig, zeker als het iemand met een gezin betreft die ook kinderopvang moet regelen en vanuit daar doorgaat naar werk.”*

*“mensen willen dat niet echt, tenzij ze het zelf bedenken. Autonomie is belangrijk. sommige mensen willen hun hoofd leeg maken na het werk en hebben geen zin om een rondje langs hun collegae te maken met de auto”*

*“Het is voor de medewerker kostenbesparend aangezien de reiskostenvergoeding bij lange na niet de kosten voor benzine dekt. Daarnaast scheelt het parkeerplekken.”*

*“Zeker voor de beroepen met onregelmatige diensten is het goed dat medewerkers bij elkaar worden gebracht om zo gezamenlijk te reizen”*

*“Dat haalt veel van de flexibiliteit eruit. Biedt iets vrijwillig aan, maar niet met beloningsystemen etc. Wie hier gebruik van maakt moet daar zelf het voordeel van krijgen.”*



# Uitwerking: ‘We maken het duurder om met vervuilende auto te reizen als je niet samen reist’

1,5  
punt

## Waarom geven deelnemers (geen) punten?

| Argument bij punten                                                                                    | Frequentie | Argument bij geen of weinig punten                                        | Frequentie |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ja, want we kunnen niet anders; alles is geoorloofd om auto's terug te dringen.                        | ★★         | Nee, want het is oneerlijk om afgerekend te worden als je geen keuze hebt | ★★★        |
| Ja, want aan een wortel heb je niet genoeg, je hebt ook een stok nodig.                                | ★★         | Nee, want personeel behouden is belangrijker dan verduurzamen             | ★★         |
| Carpoolen heeft potentie maar vraagt een andere instelling/Het stelt een norm en geeft een signaal af. | ★          | Het is ineffectief/Straffen is niet de oplossing/Autorijden is al te duur | ★          |

### Wat verder opvalt

- Dit is de optie die mensen veruit het meest motiveren in het antwoord veld waarin je alle niet-gekozen maatregelen kunt motiveren. Dat geeft aan dat mensen een sterke mening over hebben.

### Illustratieve quotes

*“In coronatijd was het openbaar vervoer niet optimaal, of was er gewoon niet. Er zijn medewerkers die toen een gebruikte auto hebben gekocht ( in vele gevallen een tweede auto per gezin) i.p.v. met OV te reizen. Die zullen hun vervuilende auto niet kunnen inruilen voor een "schone" auto. En zullen die aanschaf optimaal willen "verbruiken””*

*“Het duurder maken als je met een vervuilende auto rijdt en je niet carpoolt is discriminatie. Ik kan geen elektrische auto betalen en ik heb geen collega die binnen een straal van 20km woont om mee te poolen.”*

*“Omdat ik het niet reel vind om mensen 'te straffen' om wat voor reden dan ook als zij niet duurzaam zouden kunnen reizen. het is niet altijd een kwestie van niet willen maar er bestaat ook niet kunnen.”*



# Latente Klasse Cluster Analyse

The background features a large, dark blue, irregular polygonal shape on the right side, set against a lighter blue background. The shape has a jagged, mountain-like silhouette with a prominent peak. The overall design is minimalist and modern.

# Op zoek naar patronen in de data: welke perspectieven komen we tegen?



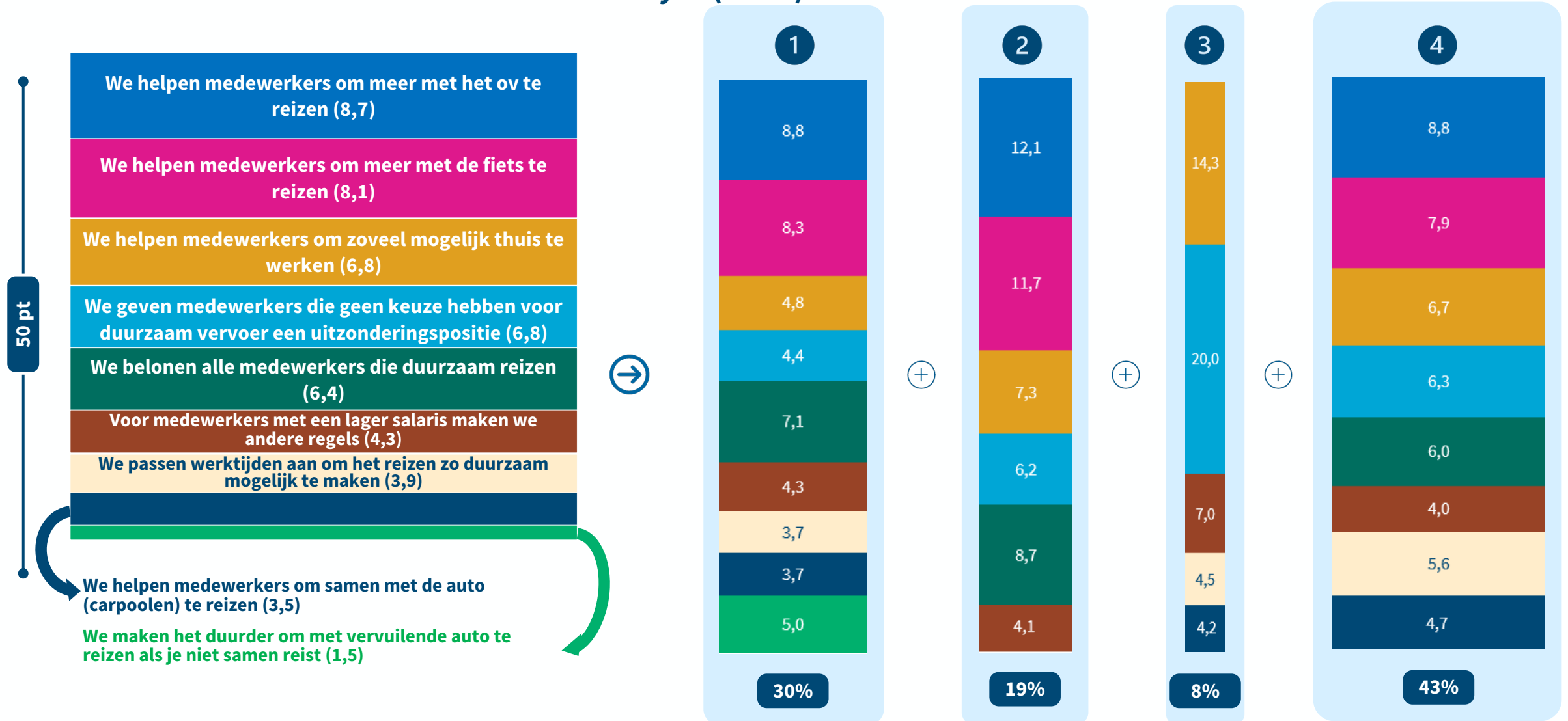
## Introductie tot LKCA

- **Waarom deze analyse?** Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we de data van deze raadpleging. We analyseren welke groepen we kunnen onderscheiden in hun voorkeuren voor de keuzetaak.
- **Wat is een LKCA?** Deze methode zoekt naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven in de PWE-keuzetaak. Of die de negen opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode zoekt zelf naar significante kenmerken, vermoedens of oorzaken spelen geen rol.
- **Vier groepen medewerkers van Amsterdam UMC:** De LKCA geeft aan dat de deelnemers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die een verschillend perspectief hebben op de opgave om het woon-werkverkeer te verduurzamen. We werken deze uit op de volgende pagina's.



# Als het over verduurzamen van woon-werkverkeer gaat, dan zijn er 4 typen medewerkers

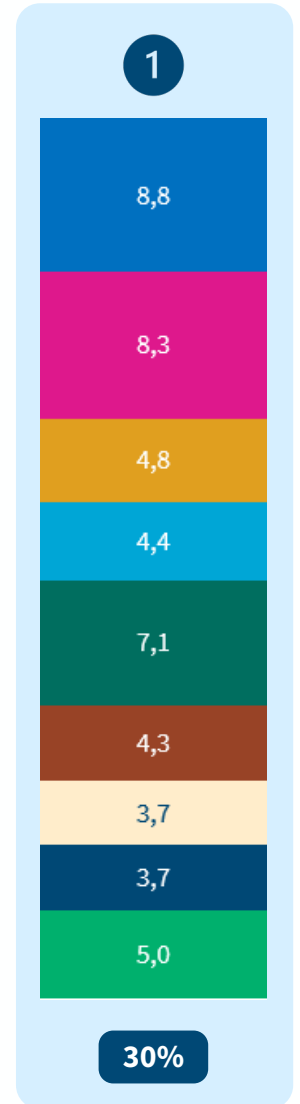
Uitkomsten van een Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA)



# Groep 1 (30%): gematigd met accent op gelijke regels voor iedereen en fiets en ov stimuleren

## Profiel

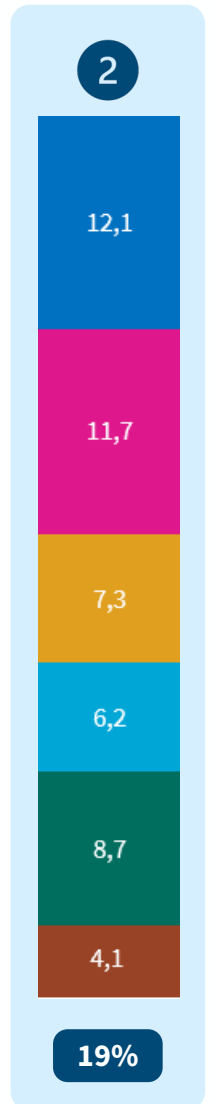
- *Keuze:* Dit is een gematigd cluster in de zin dat zij de enige groep zijn die aan alle opties punten toekennen. De mensen in dit cluster zijn de enige die punten toekennen aan het duurder maken van de auto. Het accent ligt op het helpen van medewerkers om met de fiets (8,3 punten) en ov (8,8 punten) te reizen. Ook vindt deze groep het relatief belangrijk om duurzaam reisgedrag te belonen; deze maatregel staat met 7,1 punten op de derde plek. Het minste aantal punten wordt toegekend aan carpoolen (3,7 punten) en aanpassen van werktijden (3,7 punten). Ook lijkt deze groep een accent te leggen op gelijke regels omdat zij in vergelijking tot de deelnemers uit de andere clusters weinig punten geven aan het maken van een uitzonderingspositie (4,4 punten).
- *Profiel:* In dit cluster zitten mensen die het minst in hun eentje met de auto reizen. Ze hebben het vaakst (bijna) nooit financiële zorgen. De rest van de kenmerken zijn vrij gemiddeld; de meeste mensen in dit cluster wonen op 10-30km van hun werk (36,6%). Maar ook een groot gedeelte woont op 30-60km (31,7%) en op 5-10 km (17,1%).



## Groep 2 (19%): faciliteer fiets en ov en beloon duurzaam gedrag

### Profiel

- *Keuze:* Dit cluster is uitgesproken in de keuze om medewerkers te helpen om met de fiets (11,7 punten) en het ov (12,1 punten) te reizen. Ook duurzaam reizen belonen (8,7 punten) krijgt relatief veel punten. Het thuiswerken staat op de vierde plek met 4,1 punten. Deze groep ziet geen heil in carpoolen (0 punten), werktijden aanpassen (0 punten) en kiest niet voor het duurder maken van de auto (0 punten). Aan het maken van een uitzonderingspositie kent dit cluster gemiddeld 6,2 punten toe en aan andere regels maken voor medewerkers met een lager salaris 4,1 punten.
- *Profiel:* Het profiel van de mensen in dit cluster is vrij gemiddeld, het enige wat opvalt is dat het vooral mensen zijn tussen de 25 en 54 jaar en weinig deelnemers van 55 jaar of ouder.



# Groep 3 (8%): vergeet de autoreiziger niet die geen keuze heeft en laat haar niet de dupe worden

## Profiel

- *Keuze*: dit cluster is uitgesproken over het maken van een uitzonderingspositie voor medewerkers die niet duurzaam kunnen reizen (20 punten). Ook de maatregelen om het thuiswerken te ondersteunen (14,3 punten) en het maken van andere regels voor mensen met een lager salaris (7 punten) krijgen relatief veel punten. Daarentegen krijgen maatregelen die de auto duurder maken of een alternatief (ov/fiets) voor de auto stimuleren of duurzaam reizen belonen allemaal 0 punten.
- *Profiel*: dit is het cluster van de autoreiziger, die wat verder weg woont en ruim twee keer zo vaak regelmatig financiële zorgen heeft dan andere clusters.

3

14,3

20,0

7,0

4,5

4,2

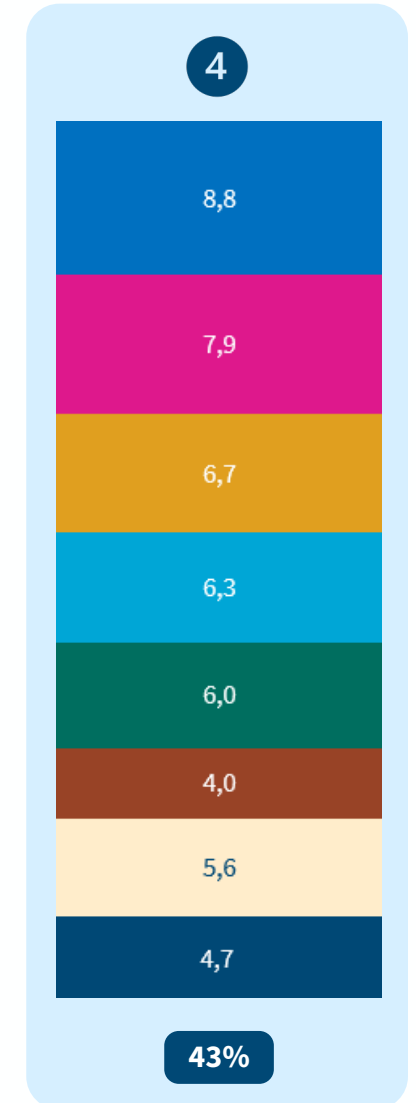
8%



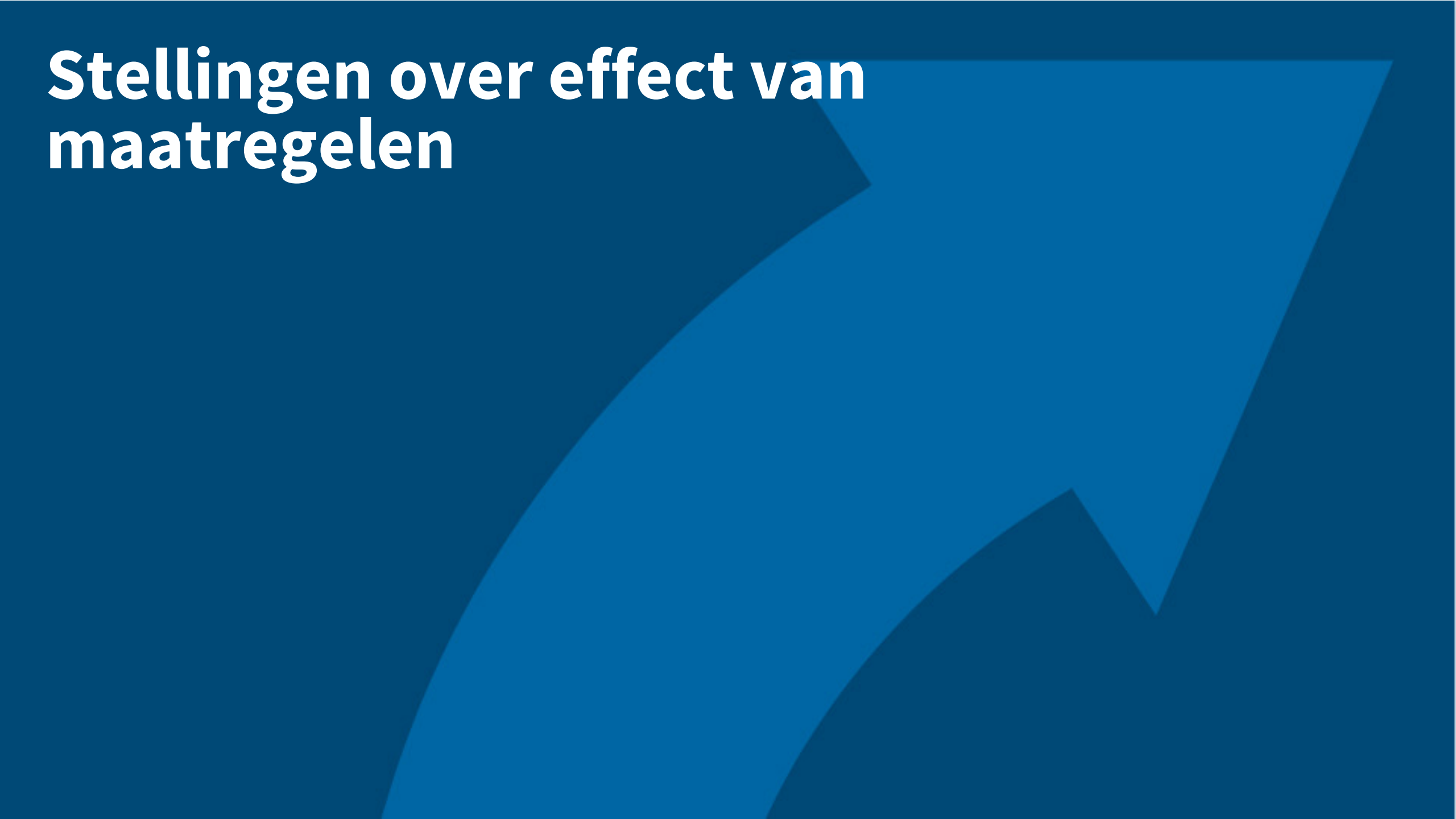
# Groep 4 (43%): gematigd, faciliteer ov en fiets maar maak de auto niet duurder

## Profiel

- *Keuze:* Dit is een gematigd cluster in de zin dat zij aan bijna alle opties punten toekennen. De enige maatregel die geen enkele punt krijgt is het duurder maken van de auto. Het accent ligt op het helpen van medewerkers om met het ov (8,8 punten) en de fiets (7,9 punten) te reizen. Ook vindt deze groep het relatief belangrijk om mensen te helpen thuis te werken (6,7 punten) en een uitzonderingspositie (6,3 punten). Het minste aantal punten, behalve de 0 punten die worden toegekend aan het duurder maken van de auto, wordt toegekend aan andere regels voor de lagere salarissen (4,0 punten) en carpoolen (4,7 punten).
- *Profiel:* In dit cluster zitten mensen van alle leeftijden en die op alle manieren reizen. Er is geen kenmerk wat er echt uitspringt.



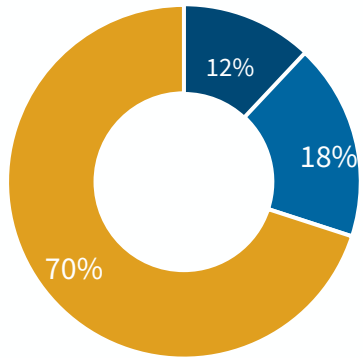
# Stellingen over effect van maatregelen

The background of the slide is a solid dark blue. Overlaid on this are several large, abstract, light blue geometric shapes. These shapes include a large triangle pointing towards the top right, a curved shape resembling a quarter-circle or a large arc, and another angular shape pointing towards the bottom right. The shapes are layered, creating a sense of depth and movement.

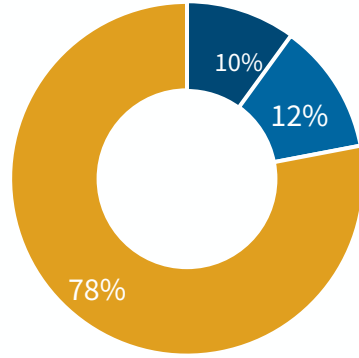
# Stel, ...., zou je hierdoor vaker gaan fietsen?

Resultaten van de deelnemers die nu in hun eentje met de auto reizen.

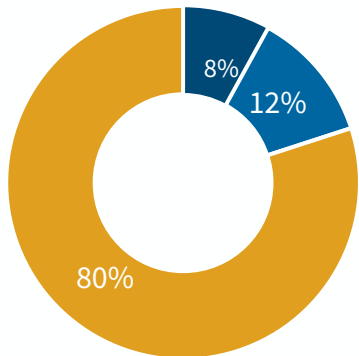
Meer geld voor de aanschaf van een fiets en fietsaccessoires



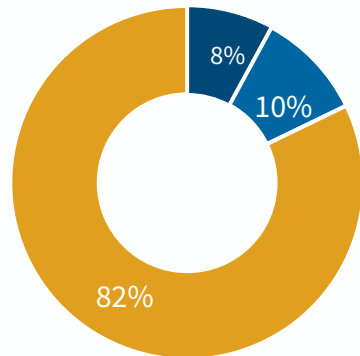
Bewaakte fietsenstallingen



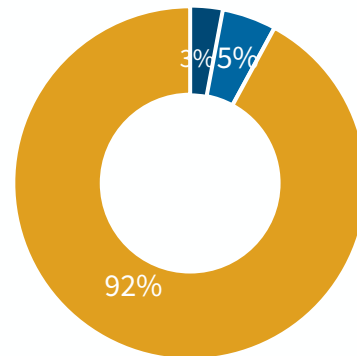
Betere fietspaden & fietsroutes



Douches en lockers



Fietsmaatjes programma



## Toelichting en inzichten

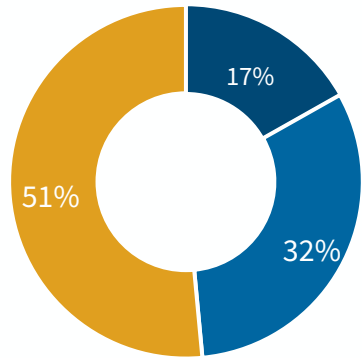
- *Resultaten van selecte groep deelnemers: alleen de resultaten van de mensen die nu in hun eentje met de auto reizen.*
- *Meer geld voor een fiets en fietsaccessoires meest populair: deze maatregel zorgt ervoor dat 30% van deze groep mensen (veel) vaker kan fietsen.*
- *Bewaakte fietsenstalling komt op de tweede plek: deze maatregel zorgt ervoor dat 22% van deze groep medewerkers (veel) vaker kan fietsen. Mogelijk zijn dit voor een groot deel dezelfde mensen als de mensen die aangeven vaker te kunnen fietsen met een ruimer fietsplan.*
- *Fietsmaatjesprogramma helpt het minst: maar 7% van deze groep mensen geeft aan hierdoor vaker te gaan fietsen.*



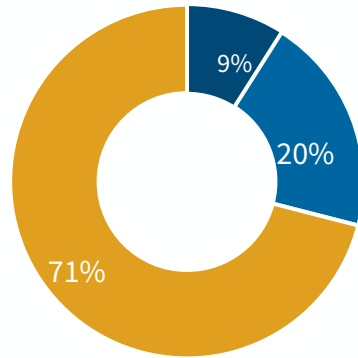
# Stel, ...., zou je hierdoor vaker met het ov gaan?

Resultaten van de deelnemers die nu in hun eentje met de auto reizen.

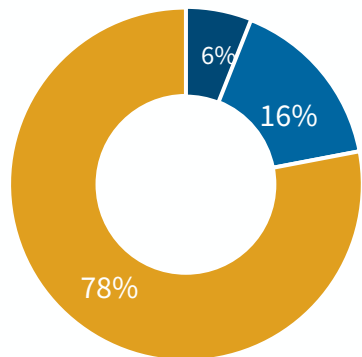
Betere ov-verbinding



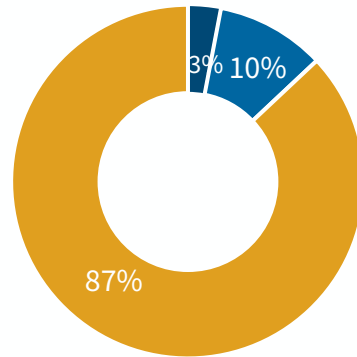
Regenkleding



Wandelpaden



Deelvervoer



## Toelichting en inzichten

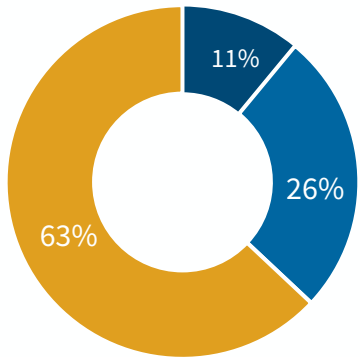
- *Resultaten van selecte groep deelnemers: alleen de resultaten van de mensen die nu in hun eentje met de auto reizen.*
- *Betere ov-verbinding niet de heilige graal? De belangrijkste reden die mensen aangeven dat het ov nu geen mogelijkheid voor hen is, is dat de verbinding niet goed is. Toch geeft een ruim de helft aan dat ze hierdoor niet vaker met het ov zouden reizen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat mensen in de motivaties aangeven dat ze niet geloven dat het een realistische mogelijkheid is dat de ov-verbinding daadwerkelijk verbeterd kan worden.*



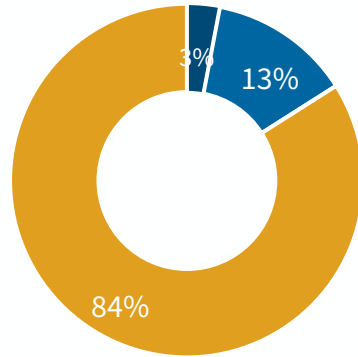
# Stel, ...., zou je hierdoor vaker thuiswerken of duurzamer met de auto reizen?

Resultaten van de deelnemers die nu in hun eentje met de auto reizen.

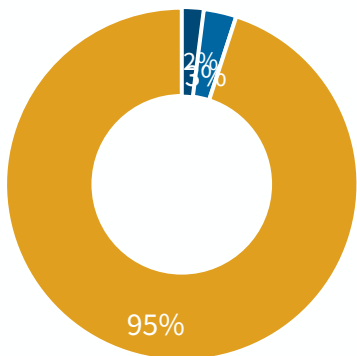
Thuiswerken aanmoedigen



Carpool-app



Laadpalen



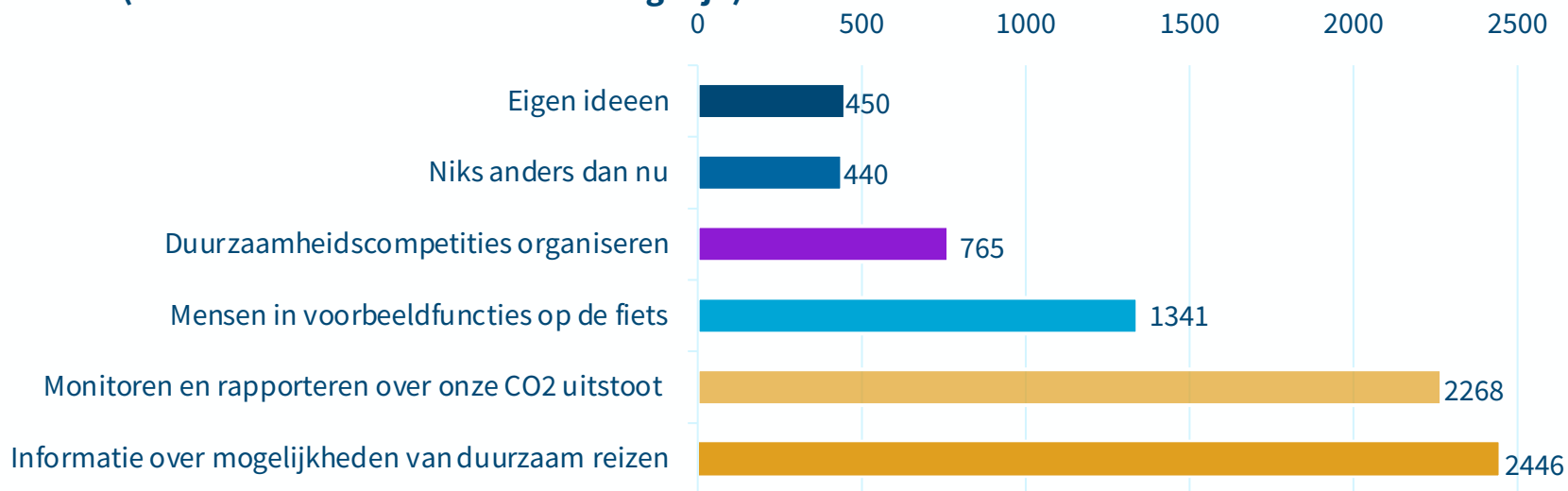
## Toelichting en inzichten

- *Resultaten van selecte groep deelnemers:* alleen de resultaten van de mensen die nu in hun eentje met de auto reizen.
- *Thuiswerken:* zo'n 37% van de deelnemers zou (veel) vaker thuis werken wanneer zij hiervoor aangemoedigd worden. In vergelijking met wat deelnemers aangeven over maatregelen die fietsen stimuleren lijkt thuiswerken meer mogelijkheden tot CO2 reductie te bieden.
- *Carpool-app:* een groot deel (84%) van de deelnemers die nu in hun eentje met de auto reizen zeggen dat een carpool-app hen niet helpt. In de motivatie geven deelnemers aan dat ze verwachten dat het in de praktijk niet goed werkt.
- *Laadpalen:* bijna alle deelnemers (95%) geeft aan dat extra laadpalen op de locatie hen niet gaat helpen om (vaker) met een elektrische auto te reizen.



# Stel, Amsterdam UMC wil een cultuur creëren waarin duurzaam reizen de norm wordt

Welke maatregelen moet Amsterdam UMC nemen? (meerdere antwoorden waren mogelijk)



## Wat verder opvalt

- Een kleine groep deelnemers maakt van de 'eigen idee'-antwoordmogelijkheid gebruik om mee te geven dat Amsterdam UMC geen norm zou moeten willen creëren. Redenen die mensen hiervoor noemen zijn: Amsterdam UMC heeft grotere zorgen dan duurzaamheid, de norm tast de privésituatie van werknemer aan.

## Analyse van 'eigen ideeën'

- Faciliteren, stimuleren en belonen van duurzaam reisgedrag:* de meeste mensen geven aan dat Amsterdam UMC het beste een cultuur creëert waarin duurzaam reizen de norm wordt door duurzaam reisgedrag te faciliteren, te stimuleren en te belonen. Zij denken dat enkel communicatie nauwelijks helpt. *“Laat het geld sturen”, “Er moeten meer mogelijkheden komen, niet meer informatie”.*
- Bredere aandacht voor duurzaamheid:* een groot aantal ideeën gaan over het thema 'duurzaamheid' breder op de kaart zetten waardoor de algemene bewustwording toeneemt. Suggesties zijn bijvoorbeeld een vegan kantine, zonnepanelen op daken, informatie over CO2 besparing als je traploopt, geven van duurzame reis tips als je voor je werk op reis moet, verduurzaming van plastic, chemo en afval.

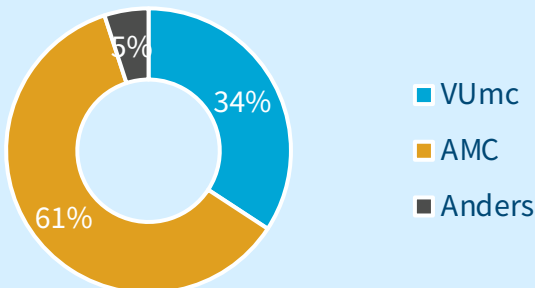
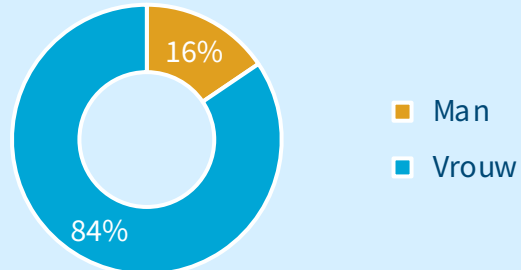
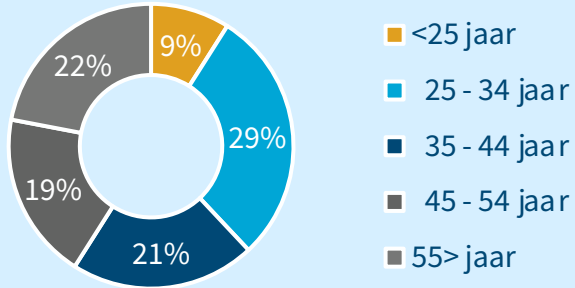


# Veiligheid en eigen ideeën

The background of the slide is a solid dark blue. Overlaid on this are several large, semi-transparent, lighter blue geometric shapes. These shapes include a large triangle pointing towards the top right, a curved shape resembling a quarter-circle or a large arc, and another angular shape. The overlapping of these shapes creates a sense of depth and movement.

# Bijna 10% voelt zich soms of vaak onveilig tijdens het reizen naar het werk

## Kenmerken van deze groep mensen



## Toelichting

- *Gemeenschappelijke zorgen:* uit de kwalitatieve analyse van de toelichting die deelnemers konden geven komen een aantal gemeenschappelijke zorgen naar voren.
- 1) *Vooraf 's avonds en 's nachts:* veel mensen ervaren onveiligheid in verschillende situaties en op diverse vervoersmiddelen maar onveiligheid wordt met name ervaren in de avond en nacht. Het is een reden om met de auto te reizen.
  - 2) *Onveiligheid in het ov:* metrostations, onguur publiek en weinig handhaving of kapotte verlichting zorgen voor onveilig gevoel.
  - 3) *Onveiligheid op de fiets:* donkere routes, vooral door afgelegen gebieden worden veel genoemd als onveilig. Maar ook fietsverkeersveiligheid wordt veelvuldig genoemd; fietsen in Amsterdam is druk en dit zorgt voor onveilige situaties. Deze groep geeft niet significant vaker aan dat het fietsbuddy systeem als maatregel ervoor zorgt dat zij vaker zullen gaan fietsen.
  - 4) *Overige onveilige situaties:* in mindere mate worden andere onveilige situaties genoemd: drukke autowegen, veiligheidszorgen rond specifieke oversteekplaatsen en veiligheidszorgen over hygiëne en virussen in het ov.

## Quotes

*“De vervoersmiddelen op het fietspad zijn verandert. De snelheid en onbezonnenheid maken het onveilig.”*

*“In de latere uren in OV ben ik best bang. Dan durf ik niet goed te reizen.”*

*“Te donker, te stil en geen bewakingscamera of mensen in omgeving.”*

*“Het is druk bij het oversteken bij de SEH. Een onveilige situatie.”*

*“Wanneer het donker is en de fietspaden afgelegen en niet druk bezet, voelt het af en toe onveilig. Maar dat is niets bij het onveilige gevoel dat ik in en rond het ov heb.”*

*“De files en drukte op de snelweg, ik denk vaak: bijzonder dat ik nog geen ongeluk had.”*



# Eigen ideeën: behoefte aan flexibiliteit

## Een greep uit een lange lijst (1 van 2)

“Geef vergoeding voor flexibel woon-werkreizen. Ook het stimuleren van het OV is belangrijk, mits het ook mogelijk is om naar de locatie te komen met het OV bij wisselende werktijden. Nu is dat in het weekend soms een uitdaging.”

“Het zou top zijn als meerdere opties vergoed worden. omrijzen met de trein van holendrecht via utrecht naar amersfoort word vergoed. met de trein (die niet zo vaak gaat als metro) van holendrecht naar duivendrecht en door naar amersfoort ook. maar de metro van holendrecht naar duivendrecht om zo met de trein naar amersfoort te kunnen dan weer niet. terwijl de metro vaker gaat en zo eerder een aansluiting gehaald kan worden.”

“Om reizen met het OV te bevorderen zou een verdeling van reiskostenvergoeding auto / OV gemaakt moeten worden. Op dit moment is de vergoeding uitsluitend OV óf auto. Ik zou zeer bereid zijn met de auto naar het station te rijden en daar met het OV naar de werklocatie reizen, mits dit opgenomen wordt in de reiskostenvergoeding. Op dit moment is mijn reisduur met de auto 30 min voor een enkele reis, met het OV duurt dit minstens een uur.”

“Nog een idee: de duurzaamheidsvergoedingen/beloning ook koppelen aan het seizoen? Dus lente, zomer en herfst zijn de fietsseizoenen en winter het OV seizoen oid. Die afwisseling zorgt ervoor dat er elk jaar een logisch startmoment is om het fietsen op te pakken. Eventueel ook nog met een opening van het fietsseizoen met een fietsrace rondom de Ouderkerkerplas oid? En het OV seizoen eventueel in samenwerking met een boekenbon oid? Dat je lezen in het OV”

“Wat ook belangrijk is volgens mij, houd het flexibele: velen willen bij mooi weer fiesten maar in de regen niet, stimuleer dat ook.”

“Het moet flexibel zijn om op sommige dagen met de auto en andere dagen met OV te komen. Hoe graag sommigen ook met OV reizen, dit is niet altijd haalbaar met creche tijden etc. Daarnaast zou het ook helpen als er ook vergoeding kwam voor bijvoorbeeld een elektrische scooter voor mensen die wat verder wonen en op die manier ook de auto kunnen laten staan. Elektrische fiets houdt de reistijd lang.”

“Doordat ik geen vaste keuze maak tussen ov en fiets kan ik beide regelingen niet gebruiken en ik kan ook niet gebruik maken van kilometervergoeding. De regelingen zijn niet flexibel of te combineren wat heel frustrerend is en zou ik de auto in zijn gejaagd als ik een auto zou hebben.”

“Soms moet je met de auto omdat je 's avonds prive iets gaat doen en voor locatie VUmc wordt dat dan weer belemmerd. Je bent niet flexibel en dat is hindelijk”

“Bevorderen van flexibiliteit, autonomie en straalt ook vertrouwen in medewerkers uit.”

“Beleid voor halve dagen / meer flexibiliteit in indelen uren (waar mogelijk, voor mij wel). Als ik nu een halve dag thuis werk, en een halve dag op locatie, zou ik kunnen fietsen in daglicht. Of bijvoorbeeld een uurtje later beginnen, en savonds nog een uurtje thuis werken. Maar dit moet dan wel 'normaal' worden zodat je niet wordt aangekeken op laat binnenkomen of vroeg weggaan.”



# Eigen ideeën: behoefte aan versimpelde declaratie

## Een greep uit een lange lijst (2 van 2)

“Ik mis bij registratie/declaratie heel vaak de optie om bij de keuze van vervoersmiddel de combinatie van mogelijkheden aan te geven, terwijl fiets+OV veelvoorkomend is. Dus zowel meedoen aan allerlei fiets-voorzieningen én ov-voorzieningen zou makkelijk gemaakt moeten worden.”

“Ik woon 22km van het ewrk, met ov is het 75 min. Ik vind de auto voor mijn werk-prive balans fijn. Alleen is het super duur voor mij. Omdat ik maar 2 dagen reis krijg ik moeilijk vergoeding, behalve fiscale uitruil, aallen moet ik die dus voor elke dag los aanvragen/ivoeren, al met al dus gedoe. Ik zou het graag flexibel willen. Ideaal voor mij: betaal 50% voor een e-bike, dan pak ik die bij mooi weer. En verder de auto waarvoor ik dan fiscale uitruil krijg. De auto wordt nu zo vergoeilijkt, maar is qua werk-prive balans wel heel erg fijn. Als ik lekker in mijn vel zit heb ik energie over voor milieubewuste keuzes in mijn leven.”

“Er is een bedrijf genaamd Fynch dat een app aanbiedt voor op je telefoon, waarmee medewerkers worden gestimuleerd om duurzaam te reizen en waarin hun reisbewegingen worden bijgehouden wat ook de declaraties weer makkelijker maakt.”

“De combinatie is soms niet altijd even handig mbt de volgorde van vervoeren. Van huis naar VUmc dan naar AMC en dan naar huis zorgt voor extra kilometers die je eigenlijk niet goed kan declareren tenzij het een aparte declaratie is.”

“vereenvoudigen van declareren is een must, hierbij.”

“Het zou ook goed zijn om de nette/bruto fietsregeling mogelijk te maken in combinatie met een reiskostenvergoeding. Nu moet je kiezen tussen een van de twee, terwijl mensen juist vaak met de fiets naar de trein gaan, of bv een tweede fiets op amsterdam zuid willen neerzetten.”

“Maak het makkelijker, dus geef mensen een business card, zodat je niet steeds hoeft te declareren.”

“Ik word nu 75% vergoed op NS-vrij abonnement, en 75% op variabele kosten voor gebruik GVB en andere regionale vervoerders. Maandelijkse declaratie en administratie nodig om vergoeding te krijgen, met inbreuk op reisgeschiedenis. Ooit bestond een 75% regeling op een OV-vrij abonnement, zonder variabele kosten met declaratie op jaarbasis. Vergoeding woon-werk verkeer is voor mij belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde, die gaandeweg steeds verder is uitgehold en complexer is geworden.”

“Helemaal fijn zou het dan zijn, als er vanuit werk gewoon een OV businesscard afgegeven kan worden, waardoor de kosten direct naar het UMC gaan en niet via de werknemer. het doorgeven van reiskosten (in mijn geval aan AMR) kost me maandelijik een uur aan facturen opzoeken, eigen reizen doorkrassen, totale kosten berekenen, invoeren etc., en aan de AMR-kant kost het ook checks en andere administratie t.a.v. uitbetaling. Kan vast eenvoudiger, wanneer het 100% vergoed wordt!”



# Voorgenomen besluit

Het intermezzo in de raadpleging

# Wat hebben we gedaan?

## Kwalitatieve analyse van wat deelnemers wilden meegeven aan de OR

Op basis van een enquête onder medewerkers en een uitgebreide technische analyse heeft de Dienst HR een voorstel gedaan. Het voorstel is goedgekeurd door de Raad van Bestuur en de ondernemingsraden buigen zich er nu over. Het voorstel heeft **drie** **speerpunten**:

1. De reiskostenvergoeding voor het ov verhogen we van 75% naar 100%, waarbij ook de ov-fiets vergoed wordt, voor alle functies tot schaal 15;
2. Op zowel locatie AMC als locatie VUmc voeren we een parkeertarief per dag in van €2,50. De inkomsten door betaald parkeren worden gebruikt om de reiskostenvergoeding voor het ov te kunnen verhogen. Sommige medewerkers mogen wel gratis parkeren.
  - o Medewerkers die diensten draaien in de avond-, nacht- en weekenduren.
  - o Medewerkers in beroepsgroepen waar het personeelstekort het zwaarst weegt. Dit zijn vooral medewerkers in de directe patiëntenzorg.
3. We verruimen de kilometervergoeding voor de auto maar het is nog niet duidelijk hoe. We wachten de cao-onderhandelingen eind 2023 af.

De ondernemingsraden horen graag jouw mening over dit voorlopige voorstel. Als je hen iets mee wilt geven kan dat hier. (1/1)

### Toelichting

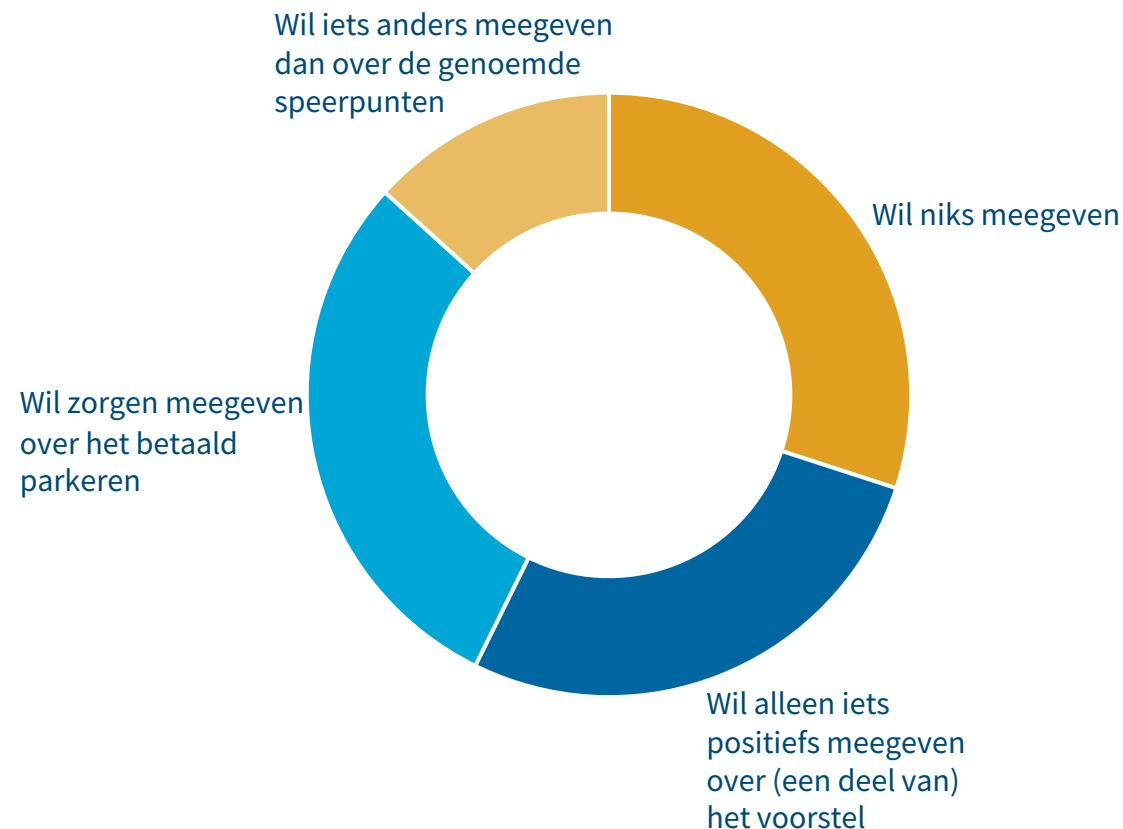
- **Informatie lezen:** Deelnemers konden lezen wat de 3 speerpunten waren van het voorgenomen besluit over woon-werkverkeer.
- **Mening meegeven:** Vervolgens konden deelnemers *optioneel* hun mening meegeven aan de ondernemingsraden. Deelnemers konden dit ook overslaan.
- **Analyse:** We hebben voor 150 willekeurig geselecteerde deelnemers van de raadpleging de antwoorden kwalitatief geanalyseerd.
- **Belangrijkste argumenten:** We laten de meest genoemde argumenten zien binnen een optie. Met sterren geven we aan hoe vaak een argument wordt genoemd.
  - ★★★ betekent dat dit de hoofdmoot vormt van de argumenten die gegeven worden; dit argument springt er duidelijk uit.
  - ★★ betekent dat dit argument vaak wordt genoemd.
  - ★ betekent dat dit argument minder vaak maar wel een aantal keer wordt genoemd. We laten het vooral zien om de veelzijdigheid van de argumenten weer te geven.



# Veel medewerkers hebben een mening over het voorlopige voorstel

## Toelichting

- Ongeveer 3 op de 10 medewerkers geeft niks mee aan de OR.
- Bijna 3 op de 10 medewerkers geeft mee dat ze het in het geheel een goed idee vinden, of zegt alleen wat positiefs over een deel van het voorstel (met name over de ov-vergoeding), of doet een suggestie over het stimuleren van fietsen of elektrisch vervoer.
- Ongeveer 3 op de 10 medewerkers is het oneens met betaald parkeren en/of wil zorgen hierover meegeven. Een deel van deze groep benoemt de ov-vergoeding als positief punt, sommigen geven enkel zorgen over het betaald parkeren mee.
- Iets meer dan 1 op de 10 medewerkers heeft overige ideeën of vragen bij het voorstel. Ideeën die genoemd zijn:
  - Ruimer en flexibeler maken van regelingen om thuis te werken.
  - Makkelijker of onnodig maken om ov-reiskosten te declareren, bijvoorbeeld door een (daluren) businesscard beschikbaar te stellen.
  - Een combinatie van ov en auto te vergoeden. Dan zouden mensen bijvoorbeeld met de auto naar het station kunnen rijden en vanaf daar verder reizen met het ov.
  - Mensen die ver van het ziekenhuis wonen uit te zonderen van parkeerkosten of een verhuisvergoeding aan te bieden.



# Medewerkers zijn voor 100% ov-reiskostenvergoeding

Een grote groep is positief over (een deel van) het voorstel. Zij zijn vooral positief over het verhogen van de ov-reiskostenvergoeding

| Wat zeggen medewerkers?                                    | Frequentie |
|------------------------------------------------------------|------------|
| 100% vergoeden van ov-reiskosten is beter voor het milieu  | ★★         |
| Het is eerlijker als ov-reiskosten volledig vergoed worden | ★★         |

## Wat verder opvalt

- Sommige medewerkers geven aan niet te begrijpen dat er nu nog geen 100% OV-reiskostenvergoeding is.

## Illustratieve quotes

*“Ov vergoeding op 100% is erg belangrijk”*

*“Het is eigenlijk ook niet uit te leggen dat iedereen die met het OV gaat geen volledige vergoeding krijgt. Er zijn meer files in het land dan ooit, heel Nederland en vooral de randstad zou moeten inzetten op lager autogebruik”*

*“100% OV vergoeding is een heel goed voorstel.”*

*“Dit zorgt ervoor dat mensen ook de overstap gaan maken naar openbaar vervoer”*

*“100% reiskostenvergoeding lijkt mij een prima compensatie!”*

*“Ik ben blij met de ov vergoeding 100% en een OV fiets.”*



# Medewerkers maken zich zorgen om betaald parkeren

Een grote groep is het oneens met (een deel van) het voorstel. Zij maken zich vooral zorgen om het betaald parkeren en de ontbrekende mogelijkheid om met het OV naar hun werk te reizen.

| Wat zeggen medewerkers?                                                                                                             | Frequentie |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Veel medewerkers zijn afhankelijk van hun auto om naar werk te komen, reizen met het ov is geen optie voor hen                      | ★★★        |
| Het verhogen van de parkeertarieven om de ov-kosten te dekken is niet eerlijk omdat mensen die met de auto reizen geen keuze hebben | ★★         |
| Ik vind parkeren erg duur worden in dit voorstel, voor mijzelf of uit principe                                                      | ★★         |
| Ik ben bang dat het personeelstekort toe zal nemen als de parkeertarieven omhoog gaan                                               | ★          |

## Wat verder opvalt

- Enkele deelnemers geven aan dit werk niet meer te kunnen doen als dit voorstel wordt doorgevoerd.

## Illustratieve quotes

*“Ik kom met de auto naar mijn werk omdat met openbaar vervoer ik 3x moet overstappen en ben dan zeker ook een half uur langer onderweg.”*

*“Het is niet voor iedereen mogelijk om (altijd) met het openbaar vervoer te reizen i.v.m. lange reistijd, extreme drukte op bepaalde trajecten of ongunstige verbindingen. Niet iedereen woont immers in (of vlakbij) Amsterdam. Deze mensen, die nota bene komen om te werken, bestraffen door nog meer parkeerkosten te heffen lijkt me verre van een goede oplossing.”*

*“vanuit mijn dorp is reizen met het OV een ramp. mijn reistijd gaat dan van 15 min. naar 45 minuten enkele reis. Dat kost mij per dag dus een uur extra dat ik onderweg ben. In dat geval, ga ik ander werk zoeken.”*

*“Het feit dat ik nu moet gaan betalen voor parkeren is vervelend gezien ik geen goede alternatieve opties heb.”*

*“Voor mij voelt het heel oneerlijk, mijn zorgtaken worden hierdoor moeilijker en ik moet nog meer betalen ook terwijl ik al niet een vetpot verdien.”*

*“Een parkeertarief van 2.50 trek ik niet. Ik heb al problemen om mijn financiering rond te krijgen door alle gestegen onkosten en het achterblijven van salaris.”*





populytics.nl