

# **De rol van bewegen in mobiliteit: de vitaliteitspilot van Maastricht Bereikbaar**

Karin Kuijpers – Maastricht Bereikbaar – [karin.kuijpers@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:karin.kuijpers@maastricht-bereikbaar.nl)

Miranda Pas – Maastricht Bereikbaar – [miranda.pas@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:miranda.pas@maastricht-bereikbaar.nl)

Maartje van der Aa – Maastricht Bereikbaar – [maartje.vanderaa@maastricht-bereikbaar.nl](mailto:maartje.vanderaa@maastricht-bereikbaar.nl)

## **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven**

### **Samenvatting**

Programmabureau Maastricht Bereikbaar zet zich in voor duurzame en slimme mobiliteit door het reisgedrag van medewerkers van aangesloten partners te bevorderen in de regio Zuid-Limburg. Vanwege interesse vanuit de aangesloten partners, richt Maastricht Bereikbaar zich naast bereikbaarheid en duurzaamheid ook op het thema 'Vitaliteit'. De doelstelling met betrekking tot het thema vitaliteit is om twee procent van het Zuid-Limburgse ziekteverzuim op te vangen door middel van het stimuleren van beweging door actief reisgedrag in de periode 2019-2022. De resultaten van de inspanningen van Maastricht bereikbaar zullen in november 2019 bekend zijn. Met de resultaten zal de bijdrage van vitaliteit aan de ontwikkelingen in het werkveld mobiliteit nader zichtbaar worden. Ook wordt de effectiviteit van de gebruikte methoden in het promoten van duurzame mobiliteit en vitale werkgevers onderzocht.

Om deze doelstelling te behalen maakt Maastricht Bereikbaar gebruik van een VitOscan, een vitaliteitspilot en een effectmeting. De VitOscan geeft bedrijven inzicht in hoe vitaal of faciliterend het beleid is en of dit de medewerkers biedt wat zij nodig hebben om zelf de regie te nemen over hun duurzame inzetbaarheid. Vervolgens kan, afhankelijk van de resultaten van de VitOscan, een vitaliteitstraject gestart worden, die producten van Maastricht Bereikbaar, zoals 'ontdek de e-bike' en het tijds- en plaats onafhankelijk werken, koppelt aan een coach van BenVitaal. Momenteel wordt in de vitaliteitspilot het effect van coaching onderzocht, en of dit effectief is in het stimuleren van een duurzame gedragsverandering met betrekking tot actief reisgedrag.

Tot slot heeft Maastricht Bereikbaar de indicatoren ziekteverzuim, beweging en Body Mass Index toegevoegd aan de effectmeting. De effectmeting geeft een jaarlijkse weergave van de resultaten van alle inspanningen op programmaniveau. Om dit effect door te rekenen naar maatschappelijke winst, is een rekentool ontwikkeld op basis van de wetenschappelijke literatuur. Hierbij wordt de Nederlandse beweegrichtlijn aangehouden ter classificatie van de deelnemers als inactief, actief of fit. Omdat er geen uniforme meetwijze of effect van vitaliteit bekend is, zullen de resultaten als schatting worden benaderd. Door resultaten te vergelijken komt na verloop van tijd meer duidelijkheid over de geschiktheid van deze indicatoren voor het meten van vitaliteit.

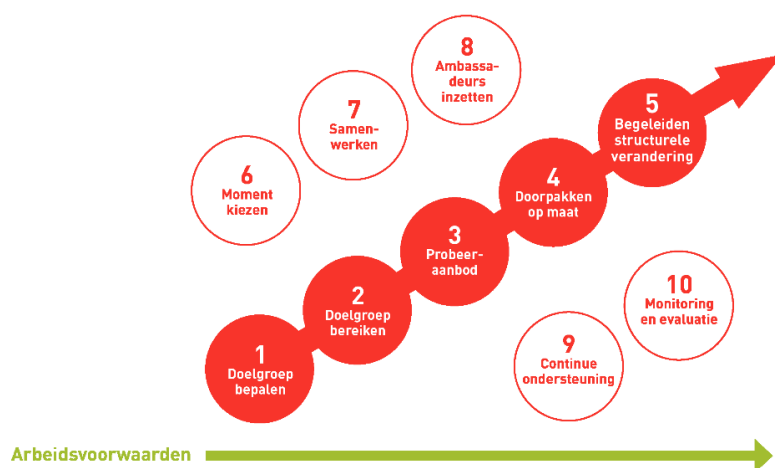
Alle deelname aan de VitOscan, vitaliteitspilot en effectmeting van Maastricht Bereikbaar zijn op vrijwillige basis en zullen dus niet te generaliseren zijn naar de populatie van Zuid-Limburg. Wel kan deze inzet de bewustwording voor duurzame, slimme en vitale mobiliteit verhogen. Ook kunnen de resultaten van deze inspanningen waardevol zijn voor andere organisaties die het stimuleren van vitaliteit door actief reisgedrag willen bevorderen.

## **1. Maastricht Bereikbaar: van bereikbaarheid naar slimme en duurzame mobiliteit**

In dit paper wordt beschreven hoe Programmabureau Maastricht Bereikbaar de vitaliteit gaat stimuleren middels actief reisgedrag bij medewerkers van aangesloten partners. Hoe deze ontwikkelingen zijn gestart wordt in dit hoofdstuk beschreven.

### *1.1 Programmabureau Maastricht Bereikbaar*

Programmabureau Maastricht Bereikbaar (MB) is opgericht in 2010, met als doel het bereikbaar houden van de stad tijdens de aanleg van de A2 tunnel te Maastricht en de werkzaamheden aan de Noorderbrug. Door samen te werken met overheden, werkgevers en aanbieders van mobiliteitsdiensten, helpt MB mensen met het maken van de overstap van de auto naar de fiets, de e-bike en het OV. Daarnaast biedt MB informatie over de actuele werkzaamheden en bijbehorende alternatieve routes en vervoerswijzen. Ook het mijden van de spits of thuiswerken zijn goede manieren om de bereikbaarheid van de regio te vergroten. Nu de werkzaamheden van de Koning-Willem Alexandertunnel zijn afgerond blijft MB zich inzetten op het stimuleren van een structurele gedragsverandering ten aanzien van duurzaam reizen. Hierbij richt MB zich vooral tot grote werkgevers in Zuid-Limburg. Deze werkgeversaankpak bestaat uit bedrijven in Zuid-Limburg die zich hebben aangesloten bij Maastricht Bereikbaar en die een deelnameovereenkomst hebben getekend. Samen met MB willen deze bedrijven mobiliteitsbeleid voeren gericht op een betere bereikbaarheid van de regio, stad en de eigen locatie en vaak ziet men hierin ook een mogelijkheid om uitvoering te geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Via het aanbieden van producten ter verduurzaming van de lokale mobiliteit, draagt MB bij aan het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijnstof uitstoot, en het verbeteren van de leefbaarheid van de regio. Dit creëert bewustwording voor slim reisgedrag en sluit aan bij het klimaatakkoord (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat 2019; Programmabureau Maastricht Bereikbaar 2017). Om de reizigers te begeleiden bij het maken van de keuze om duurzaam te gaan reizen en deze gedragsverandering vast te houden, heeft MB een 10-stappenplan ontwikkeld (zie figuur 1). Door de reiziger te informeren, een product te laten proberen en voldoende stimulans hiervoor te geven kan een duurzame gedragsverandering worden behaald, en is de winst het grootst. Dit 10-stappenplan en de randvoorwaarden die hieraan gekoppeld zijn liggen ten grondslag aan alle producten van MB (Maastricht Bereikbaar 2019).



Figuur 1: 10-stappenplan voor structurele gedragsverandering (Programmabureau Maastricht Bereikbaar 2019).

## 1.2 Vitaliteit binnen Maastricht Bereikbaar

Uit een inventarisatie onder de aangesloten partners van MB is gebleken dat er ook interesse is voor andere thema's, zoals ziekteverzuim en vitaliteit. Dit komt voort uit een merkbare gezondheidsachterstand waar de regio Zuid-Limburg voor langere tijd mee wordt geconfronteerd (Von Piekartz & De Ruiters 2019). Om aan de behoefte van de werkgever te kunnen voldoen heeft MB naast de thema's bereikbaarheid en duurzaamheid, ook het thema vitaliteit omarmd. Vanuit het thema vitaliteit is een nieuwe doelstelling geformuleerd: 2% van het Zuid-Limburgse ziekteverzuim op te vangen door middel van het stimuleren van beweging in de periode 2019-2022.

Als bijbehorend product is er een 'VitOscan' en een vitaliteitspilot ontwikkeld. De VitOscan geeft een bedrijf inzicht in hun beleid rondom duurzame inzetbaarheid, zodat de randvoorwaarden van de erop volgende pilot kunnen worden bewerkstelligd. De vitaliteitspilot geeft werknemers zelf de regie om met behulp van een coach vitaliteit in hun dagelijkse leven te integreren. Er wordt zo een-op-een-aandacht besteed aan de voordelen van actief reisgedrag en het eigenbelang van een gezonde levensstijl. Hoewel de resultaten van de evaluatie pas begin november 2019 beschikbaar zullen zijn, geeft dit hoop over de stimulering van vitaliteit in de mobiliteit en brengt dit aandacht voor gezond en duurzaam reisgedrag.

De ontwikkeling van deze pilot bracht aandacht op het meten van vitaliteit. MB heeft gekozen om dit te doen met de indicatoren ziekteverzuim, beweging en BMI. Het onderwerp vitaliteit is nog volop in beweging en heeft nog geen uniformiteit in de literatuur, voor zowel de stimulering als het meten. De door MB gekozen indicatoren worden getoetst in de vitaliteitspilot en de jaarlijks geclusterde forensen effectmeting. Als de resultaten van de inspanningen van MB beschikbaar zijn, wordt er besloten of MB haar inspanningen voortzet, aanpast, uitbreidt, of achter zich laat. Uit de resultaten hopen we antwoord te kunnen geven over de volgende vragen;

1. Kan vitaliteit iets bijdragen aan de ontwikkelingen in het werkveld mobiliteit
2. Welke onderdelen van de vitaliteitspilot zijn (kosten)effectief in te zetten om vitaliteit en actief reisgedrag te promoten?

## 2. De vitale werkgever

De producten van MB zoals 'ontdek de e-bike' (het uitproberen van een e-bike als vervoersmiddel) en tijd- en plaats onafhankelijk werken (TPOW) worden voornamelijk via de algemene communicatiekanalen uitgezet onder de medewerkers van de aangesloten partners van MB. Met betrekking tot het verbeteren van de vitaliteit zijn deze producten erg waardevol en kunnen vanuit een ander kader gepresenteerd worden aan de doelgroep. Omdat het onderwerp vitaliteit persoonlijk is en afhankelijk van sociale invloeden, is ervoor gekozen om gebruik te maken van een-op-een-gesprekken in de vorm van coaching. Hierdoor kan maatwerk geleverd en kan de intrinsieke motivatie van de deelnemers worden getriggerd. Door tevens de werkgever bij dit proces te betrekken kunnen enkele bekende barrières tot het werken aan de vitaliteit worden verlaagd of zelfs weggenomen.

### 2.1 VitOscan

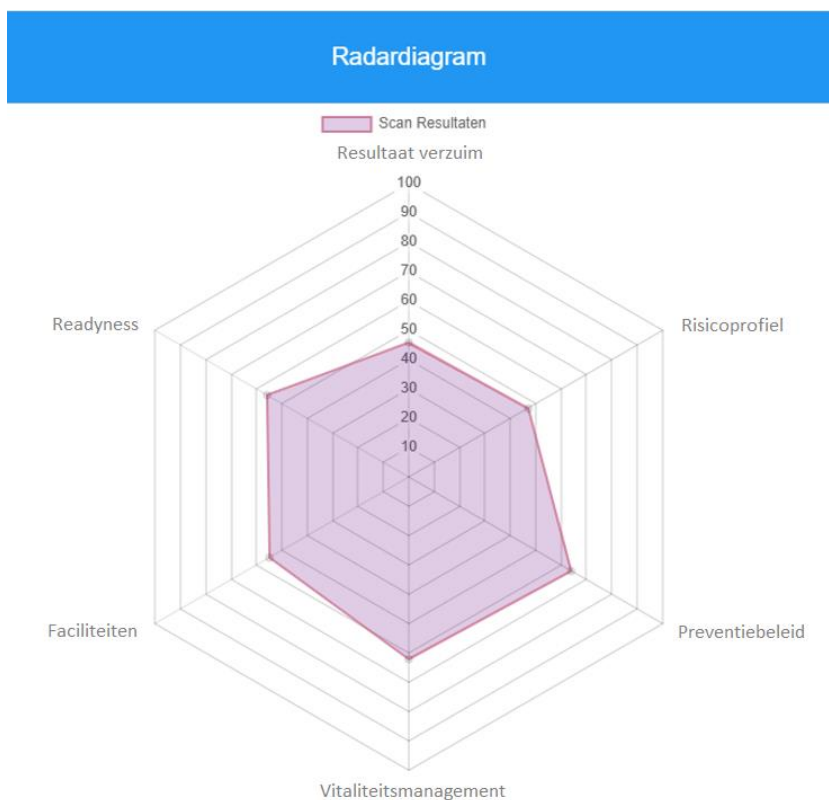
Het werken aan de duurzame inzetbaarheid en vitaliteit van medewerkers begint bij een vitale werkgever. Deze context is van groot belang om tot gedragsverandering te komen. Met de VitOscan wordt het bedrijf een spiegel voorgehouden hoe ze als werkgever bezig is met het duurzaam inzetbaar en vitaal houden van medewerkers. Zo wordt zichtbaar waar het bedrijf nog kan optimaliseren en kan er gericht en gefundeerd beleid gevoerd gaan worden om medewerkers te stimuleren aan de slag te gaan met de persoonlijke duurzame inzetbaarheid en vitaliteit. Doordat de werkgever hiermee laat zien dat er ruimte is voor vitaliteit binnen de bedrijfscultuur, zullen werknemers minder hinder ondervinden om deel te nemen aan de vervolgstappen en zelf de regie op te pakken bij het verbeteren van de individuele vitaliteit. Om hier zicht op te krijgen wordt de scan uitgevoerd in drie fasen, welke allen uiteraard met behulp van de mobiliteitsmakelaars van Maastricht Bereikbaar worden doorlopen.

1. Als eerste wordt een zelfevaluatie ingevuld door de werkgever via VitOScan.nl. Deze is gebaseerd op wetenschappelijke literatuur.
2. De tweede fase is een screening van beleidsdocumenten met behulp van criterialijsten die zijn samengesteld door professionals uit de arbodienst, human resources (HR) en de zorgsector. In beide fasen worden 6 thema's (verzuim, risicoprofiel, preventiebeleid, vitaliteitsmanagement, faciliteiten en 'readiness') gescoord op een schaal van 0-100 procent.
3. In de derde fase worden over de uitkomsten van fase 1 en 2 interviews gevoerd met sleutelfiguren op vitaliteitsgebied; vertegenwoordiging WG en WN, HR en Arbo. Hierin wordt vooral getoetst of de bevindingen uit fase 1 en 2 overeenstemmen met de werkelijke situatie.



*Figuur 2: Fasen VitOscan*

Deze drie stappen geven een eerste indruk van de kwaliteit van het beleid op het gebied van duurzame inzetbaarheid en vitaliteit. De VitOscan is een quick scan en gaat dus niet in de volle breedte de diepte in op het beleid (Lipsch 2019). Afhankelijk van de resultaten van de VitOscan kunnen op maat gemaakte vervolgstappen bij het bedrijf worden gezet in de vorm van een vitaliteitspilot. Voor een voorbeeld van de resultaten van de VitOscan zie figuur 3.



*Figuur 3: Voorbeeld radardiagram van de VitOscan*

## 2.2 Vitaliteitspilot MB

Om de vervolgstappen op de VitOscan te promoten is de vitaliteitspilot ontwikkeld. Alle acties zijn erop gericht om gezond gedrag in het dagelijkse leven duurzaam te integreren. Werknemers van het betreffende bedrijf kunnen zich vrijwillig aanmelden om deel te nemen aan de vitaliteitspilot. De pilot bestaat uit een achttal onderdelen; (1) een VitOscan, waarbij het duurzame inzetbaarheidsbeleid van het bedrijf wordt getoetst, (2)

een nulmeting in de vorm van een vragenlijst waarmee het vitaliteitsniveau van de medewerkers inzichtelijk wordt gemaakt, (3) een plenaire terugkoppeling van de algemene resultaten van de meting in de vorm van een workshop, (4) het dragen van een activitytracker (in bruikleen), (5) de mogelijkheid om een fiets of e-bike (in bruikleen) als vervoersmiddel te gebruiken (ontdek de e-bike), (6) het volgen van 3 coaching sessies met een coach van BenVitaal (7) een eindmeting onder de deelnemers om de voortgang en het effect inzichtelijk te maken en tenslotte (8) terugkoppeling aan de deelnemers over de effecten.

De duurzame inzetbaarheidsscan (DI-scan) wordt uitgezet onder alle de deelnemers van de pilot. Deze scan is de 0-meting op individueel niveau. Aangezien momenteel één van de hoofdvragen van Maastricht Bereikbaar is, om te onderzoeken in hoeverre de verschillende onderdelen van de vitaliteitspilot effectief bijdragen aan de vitaliteit van deelnemers, worden verschillende evaluaties uitgevoerd. Momenteel zijn deelnemers in groepen verdeeld om zodoende de effectiviteit van de coaching-gesprekken te meten. Er zijn daardoor twee groepen, een coaching-groep (groep a) en een non-coaching-groep (groep b). Alle deelnemers (groep a en b) ontvangen het geanonimiseerde groepsresultaat van deze DI-scan, die wordt teruggekoppeld in meerdere workshops. Hierbij worden ook handvaten aangeboden om zelfstandig met het resultaat van de scan aan de slag te gaan. Tijdens deze workshops krijgen alle deelnemers een activitytracker (in bruikleen) en kunnen gebruikmaken van een fiets of e-bike (in bruikleen) gedurende acht weken. Ongeveer de helft van alle deelnemers (n=125) ontvangt daarnaast een persoonlijke terugkoppeling van de resultaten via een persoonlijk coaching gesprek met een coach van BenVitaal (groep a). In dit gesprek wordt naast de behandeling van de resultaten tevens een persoonlijk plan van aanpak opgesteld om de vitaliteit van de deelnemer te verhogen en aan te zetten tot een duurzame gedragsverandering. Halverwege het traject wordt voor de deelnemers die de persoonlijke coaching ontvangen een tussentijdse coaching sessie gepland om de voortgang van het opgestelde plan van aanpak te bevorderen. Na afloop van het traject wordt opnieuw bij alle deelnemers de DI-scan als effectmeting afgenomen. Deze algemene geanonimiseerde resultaten worden weer via een workshop teruggekoppeld aan de totale groep en de deelnemers die de persoonlijke coaching ontvangen krijgen daarnaast nog een individueel afsluitend coaching gesprek.

### **3. Het meten van vitaliteit**

Om het begrip vitaliteit toe te passen in het werkveld van de mobiliteit, wordt vitaliteit in deze setting benaderd als de gezondheidsvoordelen (zowel fysiek als mentaal) die men ervaart van regelmatige beweging in de buitenlucht door actief reisgedrag. Dit valt binnen de definitie van vitaliteit, die volgens de Kernerman Dictionaries (2014) "mate waarin iemand krachtig en energiek is" betekend.

#### *3.1 Geclusterde forensen effectmeting*

Met de effectmeting van MB worden de jaarlijkse resultaten in kaart gebracht. De effectmeting bestaat uit een vragenlijst die wordt uitgezet onder de werknemers van convenantpartners van MB. De werknemers krijgen toegang tot het invullen van de vragenlijst via hun bedrijfs-email voor een periode van 4 weken startende begin september. Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 10 minuten. Gegevens die in de effectmeting worden opgehaald zijn onder andere de woon-werk afstand, de vervoersmiddelen die hiervoor gebruikt worden, het aantal mensen dat zijn overgestapt naar een ander vervoersmiddel, veranderingen in gezinssamenstelling en woonlocatie, informatie over de zakelijke ritten, reistijden (binnen of buiten de spits), mogelijkheden in flexwerken en thuiswerken, deelname aan acties van MB en interesse in acties van MB. Vanuit deze gegevens wordt het effect en bereik van de acties van MB berekend evenals de winst op de verschillende doelen van MB zoals spitsmijdingen en CO<sub>2</sub>-uitstoot. De effectmeting is de belangrijkste bron van data om de jaarlijkse voortgang van MB op programmaniveau te meten.

Dit jaar is de effectmeting uitgebreid met vragen over het beweeggedrag van de deelnemers. Daarnaast zijn vragen toegevoegd over het BMI en ziekteverzuim van het afgelopen jaar van de desbetreffende persoon. Bij deze twee vragen is een aparte toestemming nodig voor het verwerken van medische gegevens. Verwacht wordt dat deze vragen dus een lagere respons hebben dan de andere vragen in de effectmeting.

#### *3.2 Meetbaar maken van Vitaliteit*

Vitaliteit kan met behulp van verschillende indicatoren gemeten worden. De doelstelling die MB heeft gesteld ten aanzien van vitaliteit is om twee procent van het Zuid-Limburgse ziekteverzuim op te vangen door middel van het stimuleren van beweging. In deze doelstelling komen de indicatoren ziekteverzuim en beweging naar voren. Vervolgens is BMI toegevoegd als indicator vanwege het gebruik van meten in BMI bij andere organisaties. Hierdoor kunnen de resultaten van MB breder worden ingezet en worden vergeleken. Alle 3 de indicatoren hebben voor- en nadelen bij het meten van vitaliteit. Na het verkrijgen van de resultaten wordt besloten of deze indicatoren een goede en representatieve meting opleveren om de vitaliteit van reizigers in kaart te brengen.

##### *3.2.1 Ziekteverzuim*

Door het relatief hoge ziekteverzuim in de provincie Limburg, in vergelijking met de rest van Nederland, en de grote kostenpost hieraan, is de verlaging van het ziekteverzuim voor veel grote werkgevers een aantrekkelijke reden om de vitaliteit van hun medewerkers te stimuleren (Kraan & De Vroome 2016). Uit onderzoek is gebleken

dat mensen die regelmatig sporten minder vaak en minder lang ziek zijn dan inactieve mensen. Hierin is verschil tussen mensen die zwaar lichamelijk werk verrichtten en mensen die voornamelijk sedentair werk verrichtten. (Van Den Heuvel et al. 2003). Fietsen naar het werk heeft tevens een positief effect op de fysieke en mentale gezondheid van de werknemers (Mytton et al. 2016). Door het aantal ziektedagen van het afgelopen jaar te vragen aan de medewerkers kan de correlatie tussen het ziekteverzuim in relatie tot vervoersmiddel onderzocht worden.

### 3.2.2 Bewegen

Uit cijfers van de GGD blijkt dat 48% van de Nederlandse bevolking inactief is. In de regio Zuid-Limburg is dit 57% (Gemeentelijke/gewestelijke gezondheidsdienst 2016). Een laagdrempelige manier om toch regelmatig te bewegen is het nemen van de fiets naar het werk. Om te onderzoeken of mensen die naar het werk fietsen hiermee voldoende beweging krijgen, moet deze beweging gemeten worden. Om te bepalen of een persoon voldoet aan het kenmerk actief en de hieraan bekende voordelen van ondervindt, wordt de Nederlandse beweegrichtlijn gehanteerd. Deze richtlijn is opgesteld om de minimale hoeveelheid wekelijkse beweging te adviseren om daarmee de gezondheidswinst te vergroten. De beweegrichtlijn bestaat uit 4 componenten; (1) meer bewegen is beter, (2) beweeg ten minste 150 minuten (2,5 uur) op matig-intensief niveau, (3) doe ten minste twee keer per week bot- en spierversterkende activiteiten (hoog intensief) en (4) voorkom veel stilzitten (zie figuur 4). Matig-intensieve activiteit zijn activiteiten die enige moeite kosten, waarbij de ademhaling en hartslag omhoog gaan. Voorbeelden zijn wandelen, fietsen en rustig zwemmen. Bot- en spierversterkende oefeningen zijn sportactiviteiten waarbij kracht wordt getraind (bijvoorbeeld in de sportschool of tijdens competitieve sporten) of waarbij het eigen lichaamsgewicht wordt gedragen (zoals hardlopen en aerobics). Deze activiteiten dienen zwaar intensief te zijn en zorgen naast een verhoogde hartslag en ademhaling er ook voor dat je gaat zweten (Gezondheidsraad 2017).



Figuur 4: De beweegrichtlijn (Gezondheidsraad 2017).



### 3.2.3 Body Mass Index (BMI)

Tot slot is BMI meegenomen als indicator. BMI kan zowel een influencer zijn voor de indicator bewegen als een uitkomstmaat. Het is wetenschappelijk bewezen dat meer bewegen kan lijden tot een lager BMI. Echter, de mate van bewegen om tot een lager BMI te komen is niet uniform en is mede afhankelijk van de energie inname en lichaamsbouw van een individu (Voedingscentrum 2019). Veel grote overheidsinstanties meten met BMI omdat dit een direct verband houdt met de gezondheid van een persoon. Door BMI op te nemen bij de indicatoren blijven de resultaten van dit onderzoek toegankelijk voor andere instanties.

### 3.3 De rekentool

Wandelen en fietsen als vervoerswijze valt onder matig-intensieve activiteit. Dit is aangegeven met de MET-score<sup>1</sup> van vier en is voor de fiets en e-bike hetzelfde. Om het aantal minuten beweging te meten van forenzen, wordt het vervoersmiddel gemeten, de afgelegde afstand en het aantal keer per week dat het vervoersmiddel wordt gebruikt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het gebruik van een normale fiets en een e-bike, omdat een e-bike een gemiddeld hogere snelheid heeft en hierover het algemeen langere afstanden mee worden afgelegd. De gemiddelde snelheid van een normale fiets is vastgelegd op vijftien kilometer per uur. De gemiddelde snelheid van een e-bike is vastgelegd op twintig kilometer per uur. Met deze gegevens kan de tijdsduur in minuten per enkele rit worden berekend. Vervolgens wordt de tijdsduur van de enkele rit vermenigvuldigd met het aantal gemaakte ritten per week om tot de totale beweegduur van de desbetreffende persoon per week te bepalen (zie tabel 1).

Bovenstaande resultaten worden vervolgens vergeleken met de antwoorden die zijn gegeven bij het zelf gerapporteerde gedrag uit de effectmeting en de vitaliteitspilot (hoeveel minuten beweegt u matig-intensief per week?). De resultaten worden met elkaar vergeleken en waar nodig wordt het aantal minuten aangepast. De rekentool is nog in ontwikkeling en zal nader getoetst en geëvalueerd worden bij onafhankelijke onderzoeksinstituten.

Als de berekende beweging minder is dan 150 minuten wordt de persoon geclassificeerd als inactief, als dit meer is dan 150 minuten als actief en als dit meer dan 300 minuten is als fit. De rekentool is opgezet als methode om de hoeveelheid beweging te kunnen inschatten van de overstappers. Deze methode wordt op korte termijn getoetst.

Tabel 1: Voorbeeldweergave rekentool met gemiddelde cijfers effectmeting 2018.

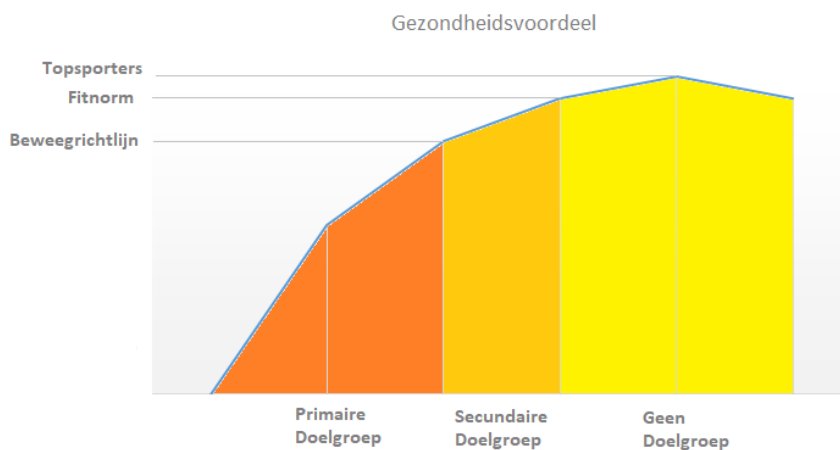
	Aantal overstappers	Gemiddelde snelheid (m/s)	Aantal km (enkele trip)	Aantal min (schatting)	Aantal dagen per week	Aantal min beweging per week
Fiets (4 MET)	20	250,00	11	44	2,33	205,04
Ebike (4 MET)	15	333,33	11	33	2,58	170,28

<sup>1</sup> De MET-score is een meeteenheid om de hoeveelheid energie te scoren die een bepaalde fysieke inspanning kost ten opzichte van de activiteit in rust. Zo heeft televisie kijken een MET-score van 1. MET-scores tussen de 3 – 6 worden geclassificeerd als matig intensief.

Binnen het huidige rekenmodel wordt gecorrigeerd voor het aantal keer dat mensen aan kracht- en spierversterkende oefeningen doet. Maastricht Bereikbaar heeft echter geen programma die zich richt op het stimuleren van deze oefeningen. Uit de evaluatie moet blijken of men wellicht ook vaker of minder vaak gaat sporten, door vaker met de fiets naar het werk te reizen.

### 3.3.1 Schatting van gezondheidsvoordeel

De additionele effecten met betrekking tot vitaliteit middels het krijgen van voldoende beweging mogen alleen meegeteld worden als een persoon voorafgaande de interventie als inactief is geclassificeerd en na structureel overstappen als actief. Dit is de populatie waar de effecten van voldoende activiteit met de meeste zekerheid kan worden vastgesteld en de grootste maatschappelijke winst kan optreden. Dit is de primaire doelgroep waar MB zich op richt. Mensen die al voldoende beweging krijgen maar nog niet op een niveau van fitheid zitten beslaan de secundaire doelgroep. Alle deelnemers die al genoeg beweging krijgen om aan het fitniveau te voldoen zullen niet mee worden geteld bij de schatting van gezondheidswinst (Zie figuur 5). Deze winst is na bestudering van de wetenschappelijke literatuur nader in kaart gebracht. Actieve mensen hebben, ten opzichte van inactieve mensen verschillende gezondheidsvoordelen. Zo leven actieve mensen langer en in goede gezondheid dan inactieve mensen (May et al. 2015) en hebben ze minder kans op het ontwikkelen van chronische aandoeningen als hart- en vaatziekten, hypertensie, diabetes type 2, borstkanker, darmkanker en osteoporose (Van De Heuvel 2003; Dinu et al. 2018; Lee et al. 2012). Daarnaast ervaren mensen die regelmatig bewegen minder stress, een hogere productiviteit tijdens het werk en een groter geluksgevoel (Van De Heuvel 2003; Wild & Woodward 2019).



Figuur 5: Gezondheidsvoordeel per doelgroep.

## 4. Het samengaan van vitaliteit en mobiliteit

Helaas zijn er tijdens het schrijven van dit paper nog geen resultaten over de inspanningen van MB beschikbaar. Hierdoor kunnen er op dit moment nog geen definitieve uitspraken worden gedaan betreffende de rol van vitaliteit in de mobiliteit. Wel is dit een onderwerp waar momenteel veel aandacht voor is. Afhankelijk van de resultaten zal MB een besluit nemen om wel of niet door te gaan met het thema vitaliteit. Dit hangt af van de mate waarin de inspanningen van vitaliteit in de mobiliteit genoeg opleveren voor de maatschappelijke waarde. Desalniettemin is dit een belangrijke ontwikkeling voor MB, en de regio Zuid-Limburg. Het combineren van verschillende vakgebieden die samenhang hebben kan leiden tot prachtige initiatieven die, bij succes, veel waarde kunnen opleveren voor de maatschappij.

### 4.1 Evaluatie VitOscan en Vitaliteitspilot

De VitOscan is een belangrijk onderdeel van de inspanningen rondom vitaliteit. Met deze quick-scan krijgt het bedrijf niet alleen inzichten om hun beleid te optimaliseren, maar zet dit ook een positieve sociale norm neer richting de werknemers. Doordat het beleid ruimte geeft voor duurzame inzetbaarheid en enkele handvaten worden gegeven zodat de werknemers zelf hiermee aan de slag kunnen, voelen werknemers zich meer op hun gemak bij het maken van de beslissing om met vitaliteit aan de slag te gaan. Dit is een belangrijke randvoorwaarde om een succesvolle pilot op te zetten. Met de evaluatie van de vitaliteitspilot wordt vooral gekeken naar welk effect coaching heeft op het gedrag van de deelnemers. Voor het gebruik van coaching zijn eerste aanwijzingen voor effectiviteit om een gezonde levensstijl te adopteren, doordat er persoonlijke begeleiding wordt gegeven gericht op de intrinsieke motivatie van de persoon en binnen realistische kaders (Loket Gezond Leven 2019). De totale effecten van de pilot worden gemeten om het effect van de inspanningen te bepalen, met betrekking tot fietsgebruik, gezonder eten en bedrijfs-regelementen. Deze effecten zijn in kaart gebracht voor alle belanghebbenden bij een succesvol resultaat, op basis van literatuur (zie tabel 2). Met de resultaten van de pilot kunnen deze resultaten beter gepeid worden. Deze inzichten zijn bepalend voor de verdere stappen van MB met betrekking tot de vitaliteitspilot bij werkgevers en het behalen van de doelstelling van MB.

Tabel 2: effecten per belanghebbende bij succesvolle stimulering van vitaliteit van werknemers (MUConsult B.V. 2019)

Effecten	Individu	Bedrijf	Maatschappij
Mentale vitaliteit ↑	☀		
Fysieke vitaliteit ↑	☀		
Productiviteit ↑		☀	
Ziekteverzuim ↓	☀	☀	☀
Duurzame inzetbaarheid ↑	☀	☀	☀
Bereikbaarheid ↑	☀	☀	☀
Duurzaamheid ↑			☀
MVO ↑		☀	
Aantrekkelijk werkgeverschap ↑		☀	
Kostenbesparing	☀	☀	☀

Het product 'ontdek de e-bike' van MB, heeft tevens een centrale rol in het bevorderen van vitale werknemers. Het is wetenschappelijk bewezen dat fietsen bijdraagt aan de gezondheid en het geluksgevoel van de fietser (Wild & Woodward 2019). Zeker in een land als Nederland, waar de fiets een populair vervoersmiddel is, lijkt dit een oplossing die alleen maar winst oplevert op gebied van mobiliteit en gezondheid. Het fietsgebruik in Limburg is lager dan in de rest van Nederland, 20% ten opzichte van 25% (Centraal Bureau voor de Statistiek 2018). In de onderzoekspopulatie van MB is dit percentage hoger dan het landelijk gemiddelde, namelijk 27%. Met behulp van de vitaliteitspilot hoopt MB het fietsgebruik nog meer te stimuleren om de gezondheid en duurzaamheid van werknemers te vergroten.

Doordat deelnemers in de vitaliteitspilot zich vrijwillig moeten aanmelden, is de deelnemerspopulatie waarschijnlijk geïnteresseerd in het aannemen van een gezondere levensstijl of hebben deze al. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan ten opzichte van de realiteit en kunnen deze gegevens niet gegeneraliseerd worden naar de algehele bevolking van Zuid-Limburg. De resultaten zullen daarom uitsluitend binnen de doelgroep als schatting kunnen worden geteld. Wel zijn deze resultaten geschikt om de werkbaarheid van deze methode te toetsen voor toekomstig gebruik.

Ook het opzetten van de pilot wordt geëvalueerd. Door de procesontwikkelingen te bekijken kan niet alleen de kwaliteit van de pilot verbeterd worden, maar kan deze informatie ook bijdragen aan de ontwikkelingen van een volgend product. Op deze manier leert MB van haar ervaringen en streeft het naar continue verbetering van haar werkwijze en producten.

#### *4.2 Resultaten effectmeting*

De resultaten van de effectmeting van MB geven de effecten weer van de projecten die zijn ingezet onder aangesloten werkgevers. Deze effecten zijn vooral gericht op spitsmijdingen en CO<sub>2</sub>-besparing en vormen de basis voor het opstellen van vuistregels, die worden gebruikt bij het bijstellen van de beleidsdoelen. Doordat de effectmeting wordt uitgezet bij aangesloten bedrijven bij MB, kan er een goede inschatting gemaakt worden van het effect per werkgever en in totaal van Zuid-Limburg. Doordat de effectmeting al enkele jaren loopt, kan er een steeds nauwkeurigere inschatting gemaakt worden van het effect van MB.

Betreffende vitaliteit zijn de indicatoren ziekteverzuim, beweging en BMI dit jaar pas toegevoegd. De resultaten van dit jaar zouden daarom een eerste indicatie kunnen geven van de huidige weergave van vitaliteit onder de groep aangesloten werknemers die de effectmeting hebben ingevuld. Het beweeggedrag en de mate van activiteit, kan worden bepaald uit de resultaten van de effectmeting met behulp van de rekentool (zie 3.3). Hiermee kan onderschreven worden of de inspanningen van MB bijdragen aan het fietsgedrag in de regio Zuid-Limburg en of dit voldoende is om deze groep mensen van inactief naar actief te krijgen. Omdat voor de indicatoren ziekteverzuim en BMI aparte toestemming moet worden gevraagd voor het verwerken van medische gegevens, wordt verwacht dat de respons op deze vragen lager is dan bij de rest van de vragen van de effectmeting. Bij het verkrijgen van onvoldoende data kunnen er geen uitspraken worden gedaan met betrekking tot ziekteverzuim en BMI onder de deelnemers, en dus over de potentiële correlatie van bewegen en gezondheid van deze groep.

### *4.3 Doelstelling MB*

De resultaten van de inspanningen van MB met betrekking tot de VitOscan, de vitaliteitspilot en de effectmeting, lijken veelbelovend in het promoten van duurzame mobiliteit en vitale werkgevers. Als de resultaten bekend zijn kan er een indicatie worden gegeven of de gebruikte methoden voor de stimulering en metingen effectief zijn of niet. Hiermee kan ook bepaald worden of de doelstelling om 2% van het ziekteverzuim in Zuid-Limburg op te vangen, een realistische doelstelling is om te behalen over de periode 2019-2022. Daarnaast zijn deze inzichten waardevol voor andere organisaties die met vitaliteit aan de slag willen door het promoten van actief reisgedrag. Hoewel het niet mogelijk is de resultaten te extraheren naar de totale bevolking van Zuid-Limburg, zijn de eerste stappen gezet om bewustwording te creëren voor duurzaam en gezond reisgedrag en het onderzoeken van de rol van vitaliteit in de mobiliteit. Hoe dan ook, MB zal zich blijven inzetten in het stimuleren van slimme en duurzame mobiliteit en afhankelijk van de resultaten hiermee ook de vitaliteit in Zuid-Limburg vergroten.

## Referenties

Centraal Bureau voor de Statistiek (2018), Statline [online], Available from: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/> [Accessed 21 augustus 2019]

Dinu, M., Pagliai, G., Macchi, C. & Sofi, F. (2018), Active Commuting and Multiple Health Outcomes: A Systematic Review and Meta-Analysis, *Sports Magazine*, November 2018; 49(3): 437-452.

Fietsberaad (2019), *Elektrische fietsers zijn net zo goed bezig met hun gezondheid als gewone fietsers* [online], Available from: <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Elektrische-fietsers-zijn-net-zo-goed-bezig-met-hu> [Accessed 12 september 2019].

Gemeentelijke/gewestelijke gezondheidsdienst (2016), *Bewegen* [online], Available from: <https://www.volksgezondheidenzorg.info/onderwerp/bewegen/regionaal-internationaal/regionaal#!node-voldoen-aan-beweegrichtlijnen-ggd-regio> [Accessed 20 augustus 2019]

Gezondheidsraad (2017), *Beweegrichtlijnen 2017*, Den Haag, 2017/08

Huber, M.A. (2014), *Towards a new, dynamic concept of health: Its operationalisation and use in public health and healthcare and in evaluating health effects of food*, Maastricht University, Maastricht.

Kernerman Dictionaries (2014), *Kernerman Nederlands Leerderswoordenboek* [online], Available from: <https://www.woorden.org> [Accessed 12 september 2019]

Lipsch, R. (2019), *Vitoscan Adviesrapport*, Maastricht Bereikbaar, Maastricht.

Lee, I.M., Shiroma, E.J., Lobelo, F., Puska, P., Blair, S.N. & Katzmarzyk, P.T. (2012), Impact of Physical Inactivity on the World's Major Non-Communicable Diseases, *The Lancet*, July 21; 380(9838): 219–229.

Loket gezond leven (2019), *Interventieoverzicht Gecombineerde leefstijlinterventies* [online], Available from: <https://interventies.loketgezondleven.nl/interventieoverzicht9/gli> [Accessed 11 september 2019].

Programmabureau Maastricht Bereikbaar (2019), *Meerjarenprogramma Slimme en Duurzame Mobiliteit Zuid-Limburg 2019-2022*, Versie juni 2019, Maastricht.

Programmabureau Maastricht Bereikbaar (2017), *Maastricht Bereikbaar 2010–2018 en verder*, Maastricht.

May, A.M., Struijk, E.A., Fransen, H.P., Onland-Moret, C., de Wit, G.A., Boer, M.A., van der Schouw, Y.T., Hoekstra, J., Bueno-de-Mesquita, H.B., Peeters P.H.M. & Beulens, J.W.J. (2015), The impact of a healthy lifestyle on Disability Adjusted Life Years: a prospective cohort study, *BMC Medicine*, 13(1), 39.

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (2019), *Klimaatakkoord*, Den Haag, 28 juni 2019.

MUConsult B.V. (2019), *Evaluatie Vitaliteitsproject*, Maastricht Bereikbaar, Amersfoort

Mytton, O.T., Panter, J. & Ogilvie, D. (2016), Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence, *Preventive medicine*, 84, 19-26.

TNO (2016), *Werkzame elementen van voeding- en beweeginterventies, Werkzame elementen: slimme combinaties van gedragsveranderingstechnieken*, RIVM Centrum Gezond Leven.

Kraan, K. & De Vroome, E. (2016), *Ziekteverzuim, Factsheet abrobalans 2016*, TNO, Leiden, p.82-117

Van den Heuvel, S.G., Boshuizen, H.C., Hildebrandt, V.H., Blatter, B.M., Ariëns, G.A.M. & Bongers, P.M. (2003), *Sporten, type werk, arbeidsverzuim en welbevinden: resultaten van een 3-jarige follow-up studie*, Center for Epidemiological Studies Depression, 17, 18.

Voedingscentrum (2019), *Mijn gewicht* [online], Available from: <https://www.voedingscentrum.nl/nl/mijn-gewicht.aspx> [Accessed 4 september 2019]

Von Piekartz, H & De Ruiter, M. (2019), *Hoe Zuid-Limburg beter wordt*, *De Volkskrant*, 24 augustus, p.10

Wild, K. & Woodward, A. (2019), *Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike*, *Journal of Transport & Health*, 14, 100569.