



Rijksinstituut voor Volksgezondheid  
en Milieu  
*Ministerie van Volksgezondheid,  
Welzijn en Sport*

Op weg naar gezonder en duurzamer kort woon-werkverkeer

**Pak de fiets** of het OV!



# 1 Aanleiding en doel

## Aanleiding

Van alle werkenden die op minder dan 7,5 kilometer van hun werk wonen, pakt 44 procent de auto. Het stimuleren van actieve mobiliteit en ontmoedigen van autogebruik heeft voordelen voor zowel de gezondheid, het milieu, als het klimaat. De directie Duurzame Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het RIVM gevraagd te onderzoeken wat de beweegredenen zijn van werkenden om voor de auto of actievere vervoerswijzen te kiezen en wat hun reisgedrag beïnvloedt. Ook wil IenW weten welke (beleids)maatregelen kansrijk zijn om werkenden uit de auto te krijgen en tot gezondere en duurzamere (actieve) manieren van vervoer te bewegen (specifiek fiets, lopen of openbaar vervoer).

Het RIVM heeft daarom onderzoek gedaan naar het mobiliteitsgedrag bij woon-werkverkeer van mensen die minder dan 7,5 kilometer van hun werk wonen en toch met de auto gaan. Dit onderzoek was onderdeel van de opdracht 50.01 Duurzame Mobiliteit en Transport.

## Doel en vraagstelling van het onderzoek

Wonen op korte afstand van werk is gedefinieerd als woon-werkafstanden tot 7,5 kilometer. Vaak wordt deze afstand nu nog met de auto afgelegd, terwijl het op veel plaatsen goed te bereizen is met de fiets of het openbaar vervoer. Het onderzoek heeft tot doel om inzicht te geven in welke factoren het gedrag beïnvloeden en welke maatregelen kansrijk zijn om actievere vervoerswijzen te stimuleren.

Deze factsheet met infographic hoort bij het [achtergrondrapport](#) 'Pak de fiets of het OV! Op weg naar gezonder en duurzamer kort woon-werkverkeer', DOI 10.21945/RIVM-2023-0201. In het rapport wordt ingegaan op de gebruikte methoden (literatuurquickscan en interviews met experts). Daarnaast wordt uitvoerig ingegaan op de bevindingen die volgen uit de hoofdvragen van het onderzoek:

1. Welke factoren beïnvloeden mobiliteitsgedrag en spelen een belangrijke rol bij vervoerskeuzes in het woon-werkverkeer, specifiek op korte afstanden?
2. Welke beleidsinterventies zijn het meest kansrijk om werkenden die op korte afstand van het werk wonen en met de auto reizen te stimuleren om met een actievere vorm van vervoer naar het werk te reizen?

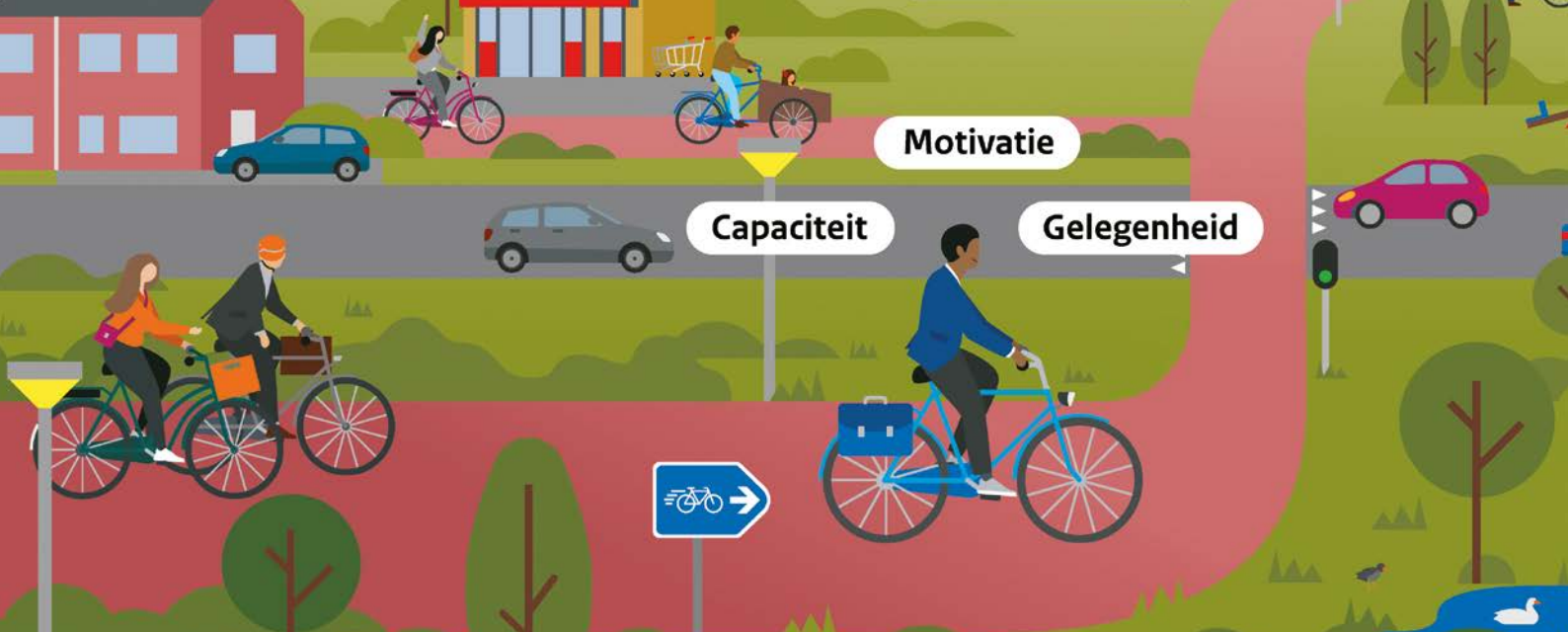
## Leeswijzer

Op de volgende pagina staat eerst de infographic met een bijbehorende legenda van 20 kernpunten. Deze kernpunten zijn gebaseerd op de bevindingen van het onderzoek. Tot slot worden de conclusies van het rapport gepresenteerd.

# Pak de fiets of het OV!

Op weg naar gezonder en duurzamer kort woon-werkverkeer





## Legenda

De cijfers op de infographic komen overeen met trends en factoren (cirkel) rondom actieve mobiliteit in het woon-werkverkeer, evenals (beleids)maatregelen die de keuze voor gezondere en duurzamere vervoerswijzen kunnen bevorderen en/of de keuze voor de auto ontmoedigen. Hierbij is een rol voor de overheid (vierkant), werkgevers (ruit) of voor beiden (achthoek).

- 1 Wonend op < 7,5 kilometer van het werk, pakt 44% de auto, 40% de fiets, 6% loopt en 5% pakt het OV naar werk.
- 2 40% van werkenden woont op < 7,5 kilometer van het werk.
- 3 Autobezit beïnvloedt autogebruik. Dichtbij huis parkeren stimuleert korte autoritten.
- 4 Zien fietsen doet fietsen, zo kan het stimuleren als collega's naar werk fietsen.
- 5 Voorzie in goed betaalbaar, veilig en frequent OV met korte overstaptijden.
- 6 Bewandel twee routes: benadruk alternatieven en ontmoedig autogebruik.
- 7 Flexibele werktijden kunnen helpen om bij gecombineerde bestemmingen met werk te kiezen voor alternatieve vervoerswijzen.
- 8 Capaciteit: Reisduur en kosten voor alternatieven zijn vaak lager dan door automobilisten gedacht.
- 9 Gelegenheid: De fysieke en sociale omgeving bepalen voor een groot deel hoe gemakkelijk en aantrekkelijk het is om met alternatief vervoer naar werk te reizen.
- 10 Motivatie: Nieuwe reisgewoonten vormen is gemakkelijker dan bestaande doorbreken.
- 11 Een combinatie van maatregelen op zowel overheids- als werkgeverniveau is effectiever dan losse interventies.
- 12 Zorg voor groene, aantrekkelijke en veilige infrastructuur.
- 13 Zorg voor minder hindernissen en stoplichten tussen wonen en werk voor fietsen en wandelen.
- 14 Voorzie in voldoende goede fietsenstallingen en voorzieningen (bijv. douches).
- 15 Zorg voor regelingen en voorzieningen voor de elektrische fiets.
- 16 Ontmoedig autogebruik met ander parkeerbeleid.
- 17 Verbeter bereikbaarheid van het werk met OV en fiets.
- 18 Stimuleer nieuwe medewerkers om voor alternatieven te kiezen. Zet in op een betere balans in reisvergoedingen van fiets, OV en auto.
- 19 Verbeter kennis van werkgevers over mobiliteitsbeleid en campagnes. Verbeter kennis en gebruik van regelingen bij werknemers.
- 20 Fietsen bevordert vitaliteit en welzijn van werknemers: gunstig voor werknemer en werkgever.

## 2 Conclusies van het achtergrondrapport

Een grote groep werkenden woont op minder dan 7,5 kilometer van het werk, en gaat toch met de auto. Met dit onderzoek willen we inzicht krijgen in het gedrag én in kansrijke maatregelen. Zo kunnen we deze groep beter begrijpen en stimuleren om voor actieve vervoerswijzen te kiezen. Uit dit onderzoek komen verschillende aanbevelingen voor maatregelen naar voren die kunnen leiden tot actiever reisgedrag.

- Houd rekening met doelgroepen voor wie de alternatieve vervoervormen geen geschikt alternatief zijn voor de auto.
- Reisgedrag is sterk routinematig gewoontegedrag. Zet dus een mix in van maatregelen, die niet alleen de kennis en bewustzijn verhogen maar ook de juiste prikkels vanuit de omgeving geven.
- Timing is belangrijk: zet in op momenten dat nieuwe gewoonten gevormd worden, zoals een nieuwe baan.
- Kennis en bewustzijn van de (daadwerkelijke) kosten en reistijd van reisalternatieven kan beter. Dat geldt ook voor kennis over beschikbare regelingen en vergoedingen voor actieve vervoerswijzen vanuit het werk. Zowel bij werkgevers als werknemers.
- Creëer een sociale omgeving waarin werkgevers en collega's positief staan tegenover alternatieve vervoerswijzen en deze ook gebruiken om naar het werk te reizen.
- Maak de keuze voor actieve vervoerswijzen aantrekkelijker door de fysieke omgeving aan te passen. Het gaat dan om infrastructuur, voorzieningen, regelingen en vergoedingen. Tegelijk moet de keuze voor de auto minder aantrekkelijk worden. Beiden, stimulans aan de ene kant en ontmoediging aan de andere kant, zijn nodig om het reisgedrag te veranderen en te kiezen voor gezondere en duurzamere alternatieven dan de auto.
- Bij de uitvoering van deze maatregelen spelen zowel overheid als werkgever een rol. De werkgever kan een ontmoedigend parkeerbeleid voor de auto voeren, gecombineerd met goede fietsvoorzieningen, vergoedingen en regelingen voor actieve vervoerswijzen. De overheid kan voorzien in de juiste randvoorwaarden door te zorgen voor een goede infrastructuur voor fietsen en lopen en aantrekkelijk OV. Maar ook via informatievoorziening en wet- en regelgeving waarmee werkgevers worden gefaciliteerd en gestimuleerd in het voeren van een gezond en duurzaam mobiliteitsbeleid.

**Auteurs:**

Nina van der Vliet, Brigit Staatsen & Miriam Gerlofs-Nijland

**Contact:**

Nina van der Vliet  
Centrum Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid,  
afdeling Milieu & Gezondheid  
[nina.van.der.vliet@rivm.nl](mailto:nina.van.der.vliet@rivm.nl)

Dit onderzoek werd verricht in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Duurzame Mobiliteit in het kader van de opdracht 50.01 Duurzame Mobiliteit en Transport van Programma 50.

Dit is een uitgave van:

**Rijksinstituut voor Volksgezondheid  
en Milieu**

Postbus 1 | 3720 BA Bilthoven  
[www.rivm.nl](http://www.rivm.nl)

mei 2023

De zorg voor morgen  
begint vandaag