

# Samen veilig naar school

Hoe ouders aankijken tegen de school-thuisroute

Eindrapport | Utrecht, 13 februari 2014



# Samenvatting

## Aanleiding

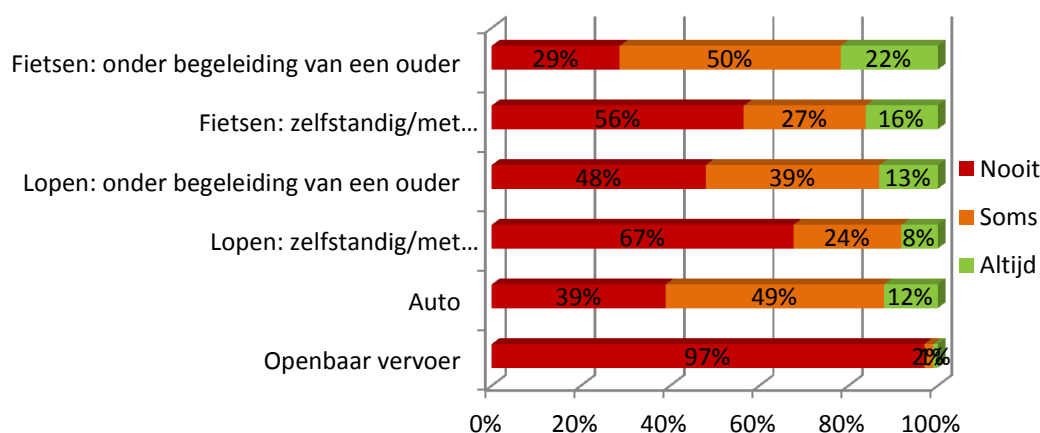
Veilig Verkeer Nederland (VVN) zet zich al jaren in voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond scholen en school-thuisroutes. Om in de toekomst beter werk te kunnen verrichten op het gebied van verkeersveilige schoolomgevingen is het voor VVN belangrijk om representatieve uitspraken te kunnen doen over het reisgedrag van basisschoolkinderen op de school-thuisroute. Basisschoolkinderen zijn meestal tussen de 4 en 12 jaar en mogen nog niet zelf beslissen hoe ze zich van en naar school verplaatsen. Dit bepalen de ouders. Omdat de ouders zo'n grote invloed hebben op de manier van reizen van basisschoolkinderen is het interessant te onderzoeken *waarom* ouders hun kinderen op een bepaalde manier naar school laten gaan. Centrale vraag in dit onderzoek is dan ook "wat zijn de belangrijkste motieven van ouders om te kiezen voor een bepaalde vervoerwijze?".

## Eerdere onderzoeken

Naast dit onderzoek van VVN zijn er al verschillende onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot het reisgedrag van (basis)schoolkinderen. Deze onderzoeken hebben allemaal een andere insteek en onderzoeksopzet, maar geven wel een beeld van het reisgedrag en enkele verklarende factoren hiervan. In de verschillende onderzoeken wordt het reisgedrag van basisschoolkinderen vooral verklaard door (sociale) kenmerken van kinderen, ouders en scholen. Zo wordt het reisgedrag volgens deze onderzoeken bepaald door onder andere de leeftijd van het kind, de afstand van school naar huis, de stedelijkheid van de schoolomgeving en de beleving van verkeersveiligheid door de ouders. Omdat VVN geen invloed heeft op de (sociale) kenmerken van kinderen, ouders en scholen (VVN kan de leeftijd van kinderen niet veranderen) hebben we in ons onderzoek vooral gekeken naar verklarende factoren die VVN wel kan veranderen (zoals perceptie van verkeers(on)veiligheid).

## Meeste kinderen worden gebracht en gehaald

De populairste manieren om van en naar school te reizen zijn onder begeleiding fietsen (72% doet dit altijd of soms) en brengen met de auto (61% doet dit altijd of soms). Echter, 12% reist *altijd* met de auto. Dit is een lager percentage dan uit eerdere onderzoeken naar voren komt. Hierbij is ook in ons onderzoek te zien dat er grote verschillen zijn tussen scholen: er zijn scholen waar geen van de ouders hun kind(eren) altijd met de auto brengt.



Keuze vervoermiddel van 2.739 kinderen



Aan de ouders die hun kind(eren) altijd of soms begeleiden met fietsen en/of lopen is gevraagd wat de reden is om de kinderen te brengen en te halen. De meeste ouders begeleiden hun kind omdat ze hun kind nog te jong vinden om alleen te reizen (61%). Maar ook vindt 42% van de ouders die hun kinderen begeleiden dat dit gewoon erg gezellig is. Verder zegt 39% dat ze hun kind(eren) begeleiden omdat er een gevaarlijke oversteek is die ze de kinderen niet alleen willen laten oversteken of dat ze de verkeerssituatie op weg naar school niet veilig genoeg vinden.

Over het algemeen mag worden geconcludeerd dat er meer onder begeleiding van een ouder wordt gereisd dan dat kinderen zelfstandig of met vriendjes naar school gaan. Het is voor VVN belangrijk dat dit halen en brengen met de fiets en/of lopend gebeurt. Hoe eerder en vaker een kind oefent met fietsen of lopen (onder begeleiding van een ouder), hoe meer ervaring het kind opdoet in het verkeer en hoe sneller het kind zelfstandig kan reizen. Een kind kan dan op latere leeftijd ook beter aan het verkeer deelnemen. VVN zal zich daarom moeten richten op de ouders van jongere kinderen en ze overtuigen van het feit dat het begeleiden van jongere kinderen op de fiets of met lopen positief is voor als het kind ouder is en zelfstandig gaat reizen.

### Autogebruik

Ouders die hun kinderen *altijd* met de auto wegbrengen rijden gelijk door naar het werk of vinden de afstand tussen huis en school te groot om te fietsen/lopen. Naast de 12% van de ouders die altijd met de auto reist zegt 49% van de ouders hun kinderen *soms* met de auto te brengen, meestal omdat het weer dan slecht is. Ondanks dat het autogebruik een incidenteel karakter heeft zijn er nog veel scholen in Nederland waar de (geparkeerde) auto's problemen veroorzaken en de verkeersveiligheid doen verslechteren. VVN moet zich daarom blijven inzetten om zoveel mogelijk kinderen met de fiets en/of lopend naar school te laten gaan. Echter, wanneer het weer echt een keer slecht is dan moet het ook mogelijk zijn dat de kinderen een keer met de auto worden gebracht. VVN moet in haar campagnes dan ook meer rekening houden met het keuzegedrag van ouders en begrijpen dat ouders soms geen zin hebben om door de regen naar school te fietsen.

### Fietsen en lopen is gewoon leuk

Aan de ouders van kinderen die soms/altijd met de fiets of lopend naar school gaan (begeleid of zelfstandig) is gevraagd *waarom* ervoor gekozen is de kinderen op deze manier naar school te laten gaan. Fietsen en lopen is volgens de ouders niet alleen gezond en de snelste manier om op school te komen. Fietsen en lopen is ook gewoon leuk! Ook belangrijk is dat veel ouders die hun kind(eren) nu al laten fietsen en/of lopen vinden dat er niks hoeft te veranderen om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken. De ouders in (sterk-)stedelijke gebieden zeggen dat vooral de verkeersveiligheid moet verbeteren en er meer fietsenstallingen op school moeten komen.

### Verkeersveiligheid

We kunnen stellen dat de (subjectieve) verkeersveiligheid in schoolzones en op school-thuisroutes nog steeds een grote invloed heeft op het reisgedrag van basisschoolkinderen. Een belangrijke voorwaarde voor meer kinderen op de fiets en/of lopend naar school is dan ook dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Nu scoort zowel de verkeersveiligheid in schoolzones als op schoolroutes een magere 6. Dit rapportcijfer moet de komende jaren omhoog. Met name sterk-stedelijke schoolomgevingen lijken hierbij een belangrijk focusgebied.

### Verkeersouders

Het valt op dat over het algemeen scholen met een verkeersouder beter scoren op het gebied van (subjectieve) verkeersveiligheid dan scholen zonder verkeersouder. De ouders van scholen met een



verkeersouder geven de verkeersveiligheid een hoger rapportcijfer en geven minder vaak aan dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Er zijn echter verschillende verklaringen voor deze positieve score mogelijk. Enerzijds kan de aanwezigheid van een verkeersouder zoveel hebben verbeterd op het gebied van verkeersveiligheid, dat de ouders erg positief zijn geworden. Anderzijds was de school misschien al erg actief op het gebied van verkeersveiligheid, zijn de ouders daarom positief en heeft de school vervolgens ook nog een verkeersouder aangesteld. Wij adviseren VVN hier meer onderzoek naar te doen en goed in beeld te brengen wat de verkeersouders precies hebben gedaan en welke effecten dit oplevert. Verkeersouders lijken immers een positieve uitwerking te hebben.

Belangrijk aandachtspunt hierbij is de onzichtbaarheid van verkeersouders: veel ouders weten nu niet dat hun school een verkeersouder heeft. De aanwezigheid van een verkeersouder zou meer gecommuniceerd moeten worden. Met name scholen kunnen beter naar hun ouders communiceren dat de school een verkeersouder heeft, welke taken deze vervult en welke resultaten er al behaald zijn.





# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>1. Verkeersveiligheid en reisgedrag: een gespannen wisselwerking</b>	<b>9</b>
1.1 Behoeftte aan recente cijfers reisgedrag	9
1.2 Verkeersveiligheid een belangrijk thema	9
1.3 Waarom vertonen kinderen bepaald reisgedrag?	10
1.4 Leeswijzer	10
<b>2. Wat weten we al?</b>	<b>11</b>
2.1 “1 op 3 basisschoolkinderen met de auto gebracht”	11
2.2 “Hoe ouder het kind, hoe eerder het zelfstandig reist”	12
2.3 Veel (socio-economische) kenmerken, weinig motieven en weerstanden	12
<b>3. Resultaten onderzoek</b>	<b>13</b>
3.1 Meeste kinderen worden gebracht en gehaald	13
3.2 Fietsen en lopen is gezond	16
3.3 Samen fietsen en lopen is gezellig	18
3.4 Gelijk door naar het werk	21
3.5 Fietsen en lopen aantrekkelijker maken? Ik kan het nu ook al prima!	23
3.6 Verkeersveiligheid scoort voldoende	25
3.7 Verkeersouders niet zichtbaar, wel effectief	29
<b>4. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>33</b>
4.1 Meeste kinderen worden gebracht en gehaald	33
4.2 Autogebruik	33
4.3 Fietsen en lopen is gewoon leuk	34
4.4 Verkeersveiligheid	34
4.5 Verkeersouders	35







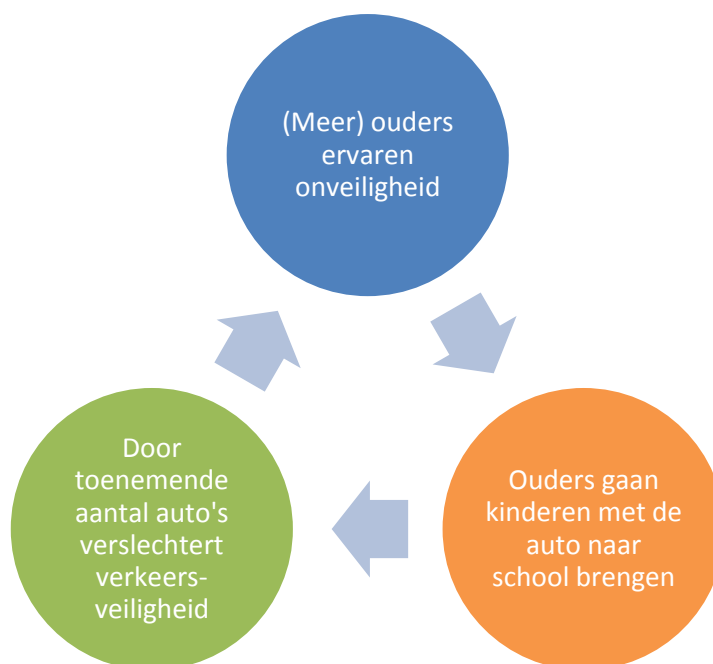
# 1. Verkeersveiligheid en reisgedrag: een gespannen wisselwerking

## 1.1 Behoeftte aan recente cijfers reisgedrag

Veilig Verkeer Nederland (VVN) zet zich al jaren in voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond scholen en school-thuisroutes. Hiervoor levert VVN informatie, projecten en materialen voor verkeerseducatie. Het reisgedrag van basisschoolkinderen is een onderwerp dat momenteel vragen oplevert bij VVN. Er worden regelmatig stellige uitspraken gedaan over de manier waarop kinderen naar de basisschool reizen, maar deze uitspraken zijn vaak gebaseerd op verhalen van ouders en niet zozeer op onderzoek. Om in de toekomst beter werk te kunnen verrichten op het gebied van verkeersveilige schoolomgevingen is het voor VVN belangrijk om representatieve uitspraken te kunnen doen over het reisgedrag van basisschoolkinderen op de school-thuisroute. Onderzoek naar dit reisgedrag is dan ook wenselijk.

## 1.2 Verkeersveiligheid een belangrijk thema

Uit eerdere onderzoeken (zie hoofdstuk 2) blijkt dat de inschatting van ouders over de verkeer(on)veiligheid van de schoolomgeving en school-thuisroute, grote invloed heeft op de wijze waarop ouders hun kinderen van en naar school laten gaan. Wanneer ouders denken dat de schoolomgeving en/of -route onveilig is, worden kinderen vaker met de auto gebracht. Dit is enerzijds een logische en natuurlijke reactie van ouders; hun kinderen worden dan immers veilig voor de deur van de school afgezet. Anderzijds belandt de verkeer(on)veiligheid dan juist in een vicieuze cirkel:



Figuur 1: Vicieuze cirkel van (subjectieve) verkeersonveiligheid door toenemend autogebruik



Reisgedrag en verkeersveiligheid leven kortom op gespannen voet met elkaar en VVN zet zich volop in deze verkeersveiligheid rond scholen te verbeteren. Naast ondersteuning en materiaal voor scholen biedt VVN daarom ook een platform voor vrijwilligers die op scholen als 'verkeersouder' aan de slag gaan. Een verkeersouder zet zich in voor de verkeersveiligheid en verkeersvaardigheid van basisschoolkinderen. Dit houdt onder andere in dat de verkeersouder zich hard maakt voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes, goed verkeersonderwijs en probeert daarbij andere ouders te betrekken bij verbetering van de verkeersonveiligheid. Omdat reisgedrag en verkeersveiligheid zo met elkaar verbonden zijn wil VVN ook graag onderzoeken hoe ze verkeersouders nog beter kunnen inzetten.

### 1.3 Waarom vertonen kinderen bepaald reisgedrag?

Basisschoolkinderen zijn meestal tussen de 4 en 12 jaar en mogen nog niet zelf beslissen hoe ze zich van en naar school verplaatsen. Dit bepalen de ouders. Omdat de ouders zo'n grote invloed hebben op de manier van reizen van basisschoolkinderen is het interessant te onderzoeken *waarom* ouders hun kinderen op een bepaalde manier naar school laten gaan. Door de beweegredenen van ouders te onderzoeken ontstaat een helder beeld van de afwegingen die ouders maken. Door deze motieven en weerstanden in beeld te brengen kan VVN haar diensten en producten aanpassen en ze meer richten op de motivaties van de ouders om wel of juist niet voor een bepaald vervoermiddel te kiezen. Centrale vraag in dit onderzoek is dan ook "wat zijn de belangrijkste motieven van ouders om te kiezen voor een bepaalde vervoerwijze?".

### 1.4 Leeswijzer

Dit onderzoek is uitgevoerd onder ouders van basisscholen verspreid door het hele land. Deze ouders hebben een digitale enquête ingevuld. Voordat we de resultaten van deze enquête bespreken gaan we in hoofdstuk 2 kort in op de uitkomsten van eerdere onderzoeken. In hoofdstuk 3 komen de enquêteresultaten van ons onderzoek aan bod, welke resulteren in conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 4. In de bijlage vindt u meer informatie over de respons.



## 2. Wat weten we al?

Naast dit onderzoek van VVN zijn er al verschillende onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot het reisgedrag van (basis)schoolkinderen. Deze onderzoeken hebben allemaal een andere insteek en onderzoeksopzet, maar geven wel een beeld van het reisgedrag en enkele verklarende factoren hiervan. In ons vooronderzoek hebben we daarom gekeken naar de belangrijkste uitkomsten van eerdere onderzoeken. Op deze manier konden we in beeld brengen welke (extra) informatie we via onze enquête moesten achterhalen, en kregen we ook een beeld van op basis waarvan we de selectie van te benaderen scholen moesten maken. We hebben de volgende onderzoeken betrokken:

- Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVin/CBS Statline, 2012).
- Reisgedrag kinderen basisschool (Traffic Test b.v., 2003).
- Op weg naar school (Veilig Verkeer Nederland, 2007).
- Dashboard duurzame en slimme mobiliteit: schoolmobiliteit (KpVV, 2013).

### 2.1 “1 op 3 basisschoolkinderen met de auto gebracht”

Gemiddeld over Nederland wordt volgens het Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van KpVV één op de drie basisschoolkinderen met de auto naar school gebracht. Dit terwijl 89,7% van de basisschoolleerlingen op loopafstand (1 km) en 97% op fietsafstand (2 km) woont. Van de kinderen die lopen of fietsen komt slechts 31% zelfstandig (of samen met een ander kind) naar school. Over alle modaliteiten heen komt slechts 17% zelfstandig naar school. Kijkend over een langere periode is te zien dat het aandeel fietsers en lopers afneemt, terwijl het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht steeds verder stijgt.

In dit onderzoek is aan de kinderen zelf gevraagd op welke manier ze die dag naar school zijn gekomen. Aangenomen dat kinderen hier niet over zullen liegen kan gezegd worden dat deze cijfers een goed beeld geven van de modal split. Echter, omdat de kinderen alleen bevraagd zijn over het reisgedrag van één specifieke dag kunnen deze cijfers niet met zekerheid vertaald worden naar alle andere dagen van de week. Bovendien zijn er (zeer) grote verschillen te zien tussen verschillende scholen.



*Figuur 2: Verkeerschaos in de schoolomgeving door ouders die kinderen met de auto brengen*



## 2.2 “Hoe ouder het kind, hoe eerder het zelfstandig reist”

Het lijken soms open deuren maar bepaalde (sociale) kenmerken van kinderen, ouders en scholen hebben een grote invloed op het reisgedrag. In de verschillende onderzoeken is hier naar gekeken en hieruit trekken we een aantal conclusies. Volgens deze onderzoeken wordt het reisgedrag van basisschoolkinderen beïnvloed door:

- Leeftijd kind: hoe ouder een kind, des te vaker het kind zelfstandig van en naar school reist.
- Geslacht kind: jongens reizen vaker zelfstandig naar school dan meisjes.
- Afstand school – thuis: hoe verder weg de school ligt, des te vaker fietsen kinderen of worden ze met de auto gebracht.
- Leeftijdsverschil tussen ouders en kind: kinderen met oudere ouders worden vaker begeleid naar school.
- Stedelijkheid schoolomgeving: wanneer een schoolbuurt meer verstedelijkt is gaan minder kinderen zelfstandig naar school.
- Inschatting verkeers(on)veiligheid door ouders: ouders die denken dat een schoolomgeving en/of –route onveilig is brengen hun kind(eren) vaker met de auto.
- Weer(sverwachting): als het slecht weer is gaan minder kinderen op de fiets naar school.

De verschillende onderzoeken gaan met name in op welke vervoerwijze kinderen gebruiken en op het wel of niet onder begeleiding naar school gaan. Voor deze twee variabelen is vervolgens gekeken welke van bovenstaande factoren hierop van invloed zijn. Van deze uitkomsten wordt een landelijk gemiddeld beeld geschetst.

## 2.3 Veel (socio-economische) kenmerken, weinig motieven en weerstanden

We concluderen dat al veel bekend is over het reisgedrag van basisschoolkinderen en de elementen die hierop van invloed (kunnen) zijn. Veilig Verkeer Nederland wil graag weten wat zij aan hun producten en diensten kan veranderen om de verkeersveiligheid en het reisgedrag te beïnvloeden. Echter, de elementen die in voorgaande onderzoeken als verklaring voor reisgedrag zijn gezocht, zijn met name gezocht in (socio-economische) kenmerken van de kinderen en de ouders. Deze kenmerken kan VVN niet veranderen en hier heeft ze dan ook geen invloed op.

De kansen voor dit onderzoek van VVN liggen dan ook bij het onderzoeken van de perceptie van ouders en de achterliggende motieven en weerstanden van de keuze voor een bepaalde reiswijze: factoren waar VVN eventueel op van invloed kan zijn. De perceptie van ouders over de verkeers(on)-veiligheid is bijvoorbeeld één van de factoren die van invloed is op reisgedrag. Deze perceptie kan VVN beïnvloeden en verbeteren door bijvoorbeeld de inzet van verkeersouders. De vragen in ons onderzoek zijn daarom meer gericht op dergelijke factoren.

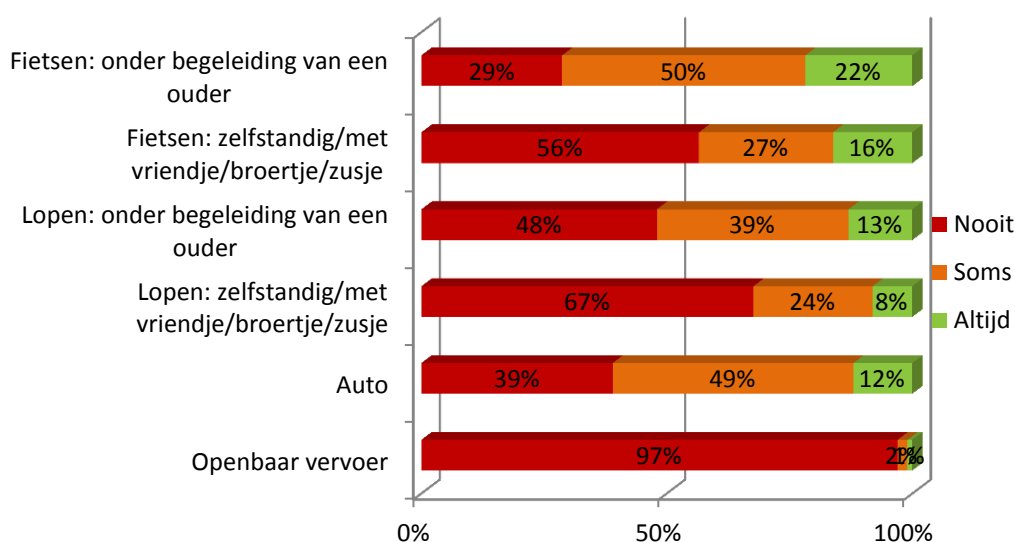


### 3. Resultaten onderzoek

Zoals aangegeven hebben we de ouders van basisschoolkinderen in heel Nederland bevestigd over het reisgedrag van hun kinderen, en de achterliggende redenen hiervan. We hebben hiervoor een steekproef van 200 scholen benaderd met het verzoek de uitnodiging tot deelname aan onze digitale enquête door te sturen naar de ouders. De ouders hadden een maand de tijd de enquête in te vullen. Uiteindelijk hebben 55 scholen hun medewerking verleend. Dit leverde 1.847 respondenten op die samen meer dan 2.739 kinderen vertegenwoordigen<sup>1</sup>. In onderstaande paragrafen zijn de gegeven antwoorden weergegeven. Meer informatie over de respons vindt u in de bijlage. In onderstaande paragrafen staan alleen de significante verschillen benoemd.

#### 3.1 Meeste kinderen worden gebracht en gehaald

Omdat uit voorgaande onderzoeken blijkt dat kinderen steeds vaker met de auto naar de basisschool worden gebracht, hebben we de ouders gevraagd naar de manier waarop hun kind(eren) naar school reist/reizen. Hierbij konden ze aangeven of hun kinderen altijd, soms of nooit op een bepaalde manier naar school reizen. De populairste manieren om van en naar school te reizen zijn onder begeleiding fietsen (72% doet dit altijd of soms) en brengen met de auto (61% doet dit altijd of soms). Echter, 12% reist *altijd* met de auto. Dit is een lager percentage dan uit eerdere onderzoeken naar voren komt. Hierbij is ook in ons onderzoek te zien dat er grote verschillen zijn tussen scholen: er zijn scholen waar geen van de ouders hun kind(eren) altijd met de auto brengt, maar er zijn ook scholen waar 38% van de ouders dit altijd doet. Over het algemeen mag worden geconcludeerd dat er meer onder begeleiding van een ouder wordt gereisd dan dat kinderen zelfstandig of met vriendjes naar school gaan.



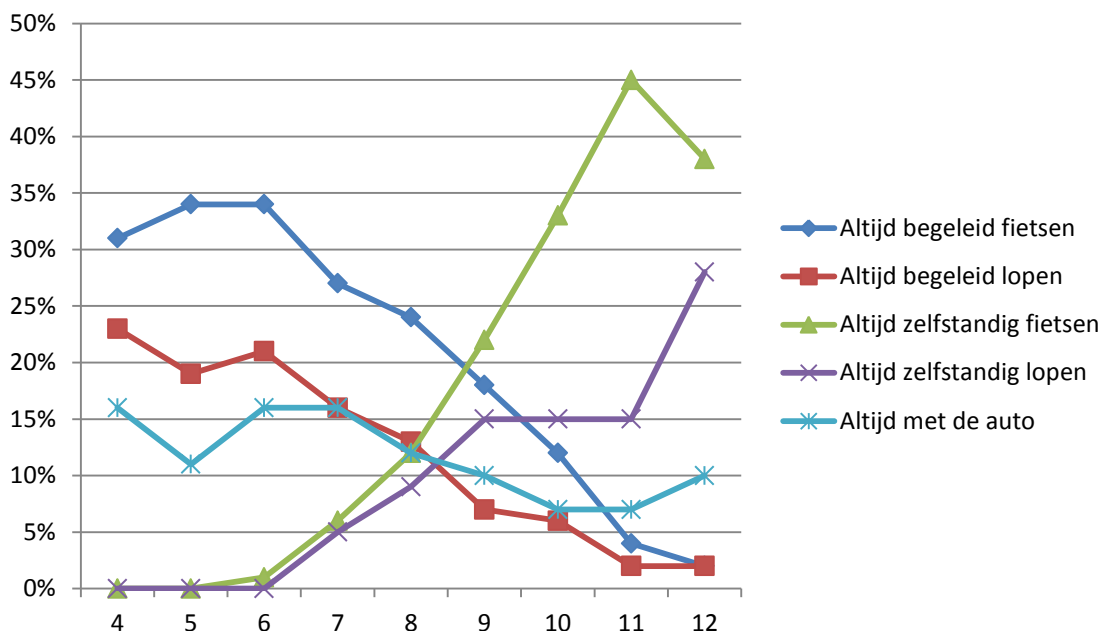
Figuur 3: Keuze vervoermiddel van 2.739 kinderen

#### Leeftijd

Ook de onderzoeksresultaten van dit onderzoek onderstrepen het feit dat oudere kinderen eerder zelfstandig naar school reizen terwijl jongere kinderen vaker worden gebracht. Onderstaande

<sup>1</sup> De ouders is gevraagd of ze 1, 2 of meer dan 2 kinderen op de betreffende basisschool hebben zitten.

grafiek laat dit zien. Het percentage kinderen dat *altijd* onder begeleiding fietst of loopt neemt naarmate de leeftijd stijgt steeds meer af. Het aantal kinderen dat zelfstandig reist neemt echter toe naarmate de leeftijd stijgt. Het autogebruik neemt, op een paar kleine stijgingen na, over het algemeen licht af.



Figuur 4: Percentage kinderen dat altijd op een bepaalde manier reist, naar leeftijd (N=1.808 kinderen)

### Stedelijkheid

Kijkend naar de stedelijkheid van de schoolomgeving vallen een aantal dingen op. Het percentage kinderen dat zelfstandig fietst of loopt, ligt hoger in minder stedelijke schoolomgevingen. Fietsen en lopen onder begeleiding is dan weer 'populairder' in (zeer) sterk stedelijke gebieden. Verder valt op dat in (zeer) sterk stedelijk gebied 7% van de kinderen altijd met de auto wordt gebracht, terwijl dit in weinig stedelijk gebied 20% is.

Stedelijkheid	Altijd begeleid fietsen	Altijd zelfstandig fietsen	Altijd begeleid lopen	Altijd zelfstandig lopen	Altijd met de auto
1: Zeer sterk stedelijk	39%	6%	17%	4%	7%
2: Sterk stedelijk	19%	13%	16%	5%	13%
3: Matig stedelijk	27%	20%	13%	13%	5%
4: Weinig stedelijk	13%	19%	10%	7%	20%
5: Niet stedelijk	18%	22%	10%	10%	10%
<b>Gemiddeld</b>	<b>22%</b>	<b>16%</b>	<b>13%</b>	<b>8%</b>	<b>12%</b>

Tabel 1: Percentage kinderen dat altijd op een bepaalde manier reist, naar stedelijkheid (N=2.613 kinderen)



### VVN regio's

Wanneer de verschillende VVN regio's met elkaar worden vergeleken dan is te zien dat in regio West meer kinderen begeleid worden dan gemiddeld. In de regio's Noord en Oost wordt daarentegen meer zelfstandig naar school gereisd (fiets). Het autogebruik ligt in regio Zuid (15%) hoger dan het gemiddelde van 12%, terwijl in regio Oost (9%) en West (8%) minder kinderen altijd met de auto worden gebracht.

VVN regio	Altijd begeleid fietsen	Altijd zelfstandig fietsen	Altijd begeleid lopen	Altijd zelfstandig lopen*	Altijd met de auto
Noord	23%	22%	8%	10%	13%
Oost	23%	21%	13%	10%	9%
Zuid	17%	15%	13%	8%	15%
West	28%	12%	16%	5%	8%
<b>Gemiddeld</b>	<b>22%</b>	<b>16%</b>	<b>13%</b>	<b>8%</b>	<b>12%</b>

Tabel 2: Percentage kinderen dat altijd op een bepaalde manier reist, naar VVN regio (N=2.620 kinderen)

\* Niet significant

### Verkeersouders

Verder is te zien dat op scholen met een verkeersouder minder kinderen met de auto worden gebracht. Ook fietsen en lopen kinderen op een school met verkeersouder vaker zelfstandig naar school. Het percentage kinderen dat altijd begeleid wordt met fietsen ligt weer hoger bij scholen zonder verkeersouder.

School met verkeersouder	Altijd begeleid fietsen	Altijd zelfstandig fietsen	Altijd begeleid lopen	Altijd zelfstandig lopen	Altijd met de auto brengen
Met verkeersouder	20%	18%	14%	9%	10%
Zonder verkeersouder	24%	14%	12%	7%	14%
<b>Gemiddeld</b>	<b>22%</b>	<b>16%</b>	<b>13%</b>	<b>8%</b>	<b>12%</b>

Tabel 3: Percentage kinderen dat altijd op een bepaalde manier reist, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=2.613 kinderen)

### Analyse

Basisschoolkinderen worden vaak onder begeleiding van (één van) de ouders naar school gebracht. Dit gebeurt het meest met de fiets en met de auto. Het valt op dat niet alle ouders hun kinderen altijd op dezelfde manier naar school laten gaan. 72% van de ouders laat hun kinderen altijd op dezelfde manier naar school gaan, de overige 28% wisselt dit af. Opvallend hierbij is dat 'slechts' 12% van de ouders hun kind *altijd* met de auto zegt te brengen. Dit is een stuk lager dan de 30% die uit eerdere onderzoeken naar voren komt. Dit verschil kan te verklaren zijn door de 49% van de ouders die hun kind(eren) soms met de auto brengt. Bovendien is er een groot verschil te zien tussen verschillende scholen. Waar op de ene school niemand 'altijd' met de auto gaat, is dit op andere scholen 38%.

De mate van stedelijkheid van de schoolomgeving heeft effect op het wel of niet begeleiden van kinderen: hoe meer stedelijk de omgeving is, hoe vaker kinderen worden begeleid. Het autogebruik neemt dan weer toe naarmate de schoolomgeving minder stedelijk is. Dit heeft ook te maken met de afstand tussen woning en school: hoe groter de afstand, hoe vaker kinderen met de auto worden gebracht.

We kunnen concluderen dat het reisgedrag bepaald wordt door de factoren die ook al in voorgaande onderzoeken zijn genoemd. Leeftijd lijkt hierbij de sterkste invloed te hebben op de manier van reizen. Ook hebben verkeersouders een rol: op scholen met een verkeersouder worden minder kinderen met de auto gebracht en fietsen/lopen kinderen vaker zelfstandig naar school.

## 3.2 Fietsen en lopen is gezond

Aan de ouders van kinderen die soms/altijd met de fiets of lopend naar school gaan (begeleid of zelfstandig) is gevraagd *waarom* ervoor gekozen is de kinderen op deze manier naar school te laten gaan. De ouders konden de drie belangrijkste redenen aangeven. De meeste ouders zeggen dat ze de kinderen laten fietsen en/of lopen omdat dit gezond is (61%). Ook is lopen of fietsen vaak de snelste manier om op school te komen. Voor 42% van de ouders is dit een belangrijke reden om hun kinderen lopend en/of fietsend naar school te laten gaan. 40% laat hun kinderen lopend en/of fietsend naar school gaan zodat ze meer ervaring in het verkeer opdoen. Verder zegt 27% dat fietsen en lopen gewoon leuk is. Het vermijden van parkeerproblemen (11%) en het besparen van benzine- en parkeerkosten (5%) worden minder vaak als reden genoemd.



Figuur 5: Waarom kiest u ervoor om uw kind(eren) fietsend en/of lopend naar school te laten gaan? (N=1.777 ouders)





## Leeftijd

Ouders van oudere kinderen (8 – 13 jaar) laten hun kinderen vaker fietsend en/of lopend naar school gaan omdat het gezond is, kinderen op deze manier meer ervaring opdoen in het verkeer en omdat de kinderen dat zelf willen.

Reden fietsen en/of lopen	4 - 7 jaar	8 - 13 jaar	Gemiddeld
Gezond	60%	65%	<b>61%</b>
Kinderen krijgen meer ervaring in verkeer	38%	43%	<b>40%</b>
Fietsen/lopen is leuk	29%	25%	<b>27%</b>
Mijn kind(eren) wil(len) dit graag	18%	22%	<b>21%</b>
Zo vermijd ik parkeerproblemen	13%	10%	<b>11%</b>
Ik heb geen auto	7%	3%	<b>4%</b>

Tabel 4: Reden voor kinderen te laten fietsen en/of lopen, naar leeftijd (N=1.766 kinderen)

## Stedelijkheid

In zeer sterk-stedelijke gebieden geven de ouders uit ons onderzoek vaker dan het gemiddelde aan te fietsen of te lopen omdat ze geen auto hebben (11%). Ook geven ouders uit zeer sterk-stedelijke gebieden vaker dan het gemiddelde aan te fietsen en/of lopen omdat dat de snelste manier is om op school te komen (64%) en omdat de ouder dit graag wil (20%). In weinig en niet stedelijke gebieden speelt de factor 'gezondheid' een belangrijkere rol. Ook geven de kinderen hier vaker aan te willen fiets of lopen.

Reden fietsen en/of lopen	1: Zeer sterk stedelijk	2: Sterk stedelijk	3: Matig stedelijk	4: Weinig stedelijk	5: Niet stedelijk	Gemiddeld
Gezond	55%	61%	59%	67%	72%	<b>61%</b>
Dit is de snelste manier	64%	37%	52%	32%	34%	<b>42%</b>
Kinderen krijgen meer ervaring in verkeer	29%	44%	39%	44%	42%	<b>40%</b>
Mijn kind(eren) wil(len) dit graag	10%	23%	16%	30%	24%	<b>21%</b>
Ik wil het goede voorbeeld geven	10%	18%	18%	23%	22%	<b>19%</b>
Ik wil dit graag	20%	13%	15%	10%	15%	<b>14%</b>
Veilig	16%	11%	16%	10%	12%	<b>12%</b>
Ik heb geen auto	11%	4%	5%	3%	3%	<b>4%</b>

Tabel 5: Reden voor kinderen te laten fietsen en/of lopen, naar stedelijkheid (N=1.687 ouders)

## VVN regio's

In VVN regio's Oost en West fietsen/lopen kinderen vaker omdat dit de snelste manier is. In de regio Noord is dit veel minder het geval. In de regio West valt ook op dat minder mensen hier fietsen/lopen om parkeerproblemen te vermijden. In de regio Zuid geven kinderen vaker aan graag te willen fietsen en/of lopen.

Reden fietsen en/of lopen	Noord	Oost	Zuid	West	Gemiddeld
Dit is de snelste manier	33%	46%	37%	50%	<b>42%</b>
Mijn kind(eren) wil(len) dit graag	19%	20%	25%	18%	<b>21%</b>
Goed voor het milieu	17%	14%	15%	21%	<b>16%</b>
Ik wil dit graag	17%	10%	14%	17%	<b>14%</b>
Zo vermijd ik parkeerproblemen	14%	11%	14%	5%	<b>11%</b>

Tabel 6: Reden voor kinderen te laten fietsen en/of lopen, naar VVN regio (N=1.691 ouders)

## Verkeersouders

Ouders van scholen met een verkeersouder geven vaker als reden op te fietsen en te lopen omdat de kinderen dit graag willen. Ze geven minder vaak aan het milieu als reden te zien.



Reden fietsen en/of lopen	Met verkeersouder	Zonder verkeersouder	Gemiddeld
Mijn kind(eren) wil(len) dit graag	23%	19%	<b>21%</b>
Goed voor het milieu	15%	19%	<b>16%</b>

Tabel 7: Reden voor kinderen te laten fietsen en/of lopen, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.687 ouders)

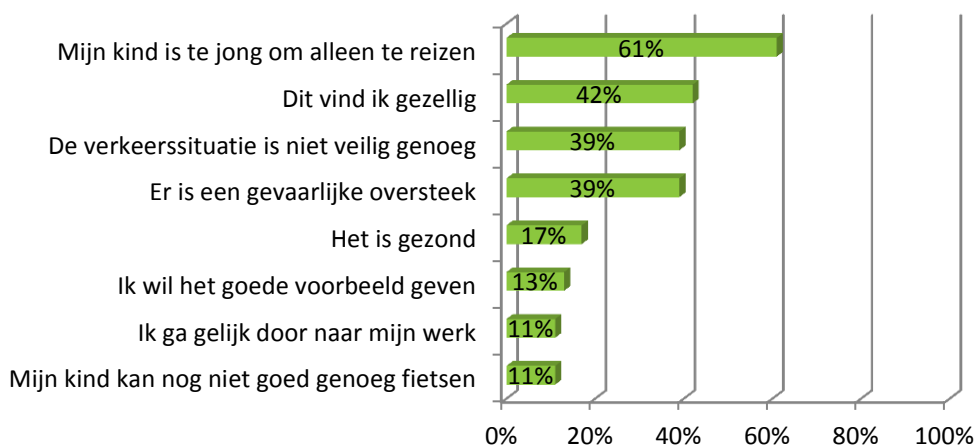
### Analyse

Fietsen en lopen is een snelle manier om op school te komen, en het is ook nog eens gezond en leuk. Dit laat zien dat de keuze voor een vervoermiddel niet alleen wordt gemaakt op basis verkeerskundig gerelateerde motivaties (reistijd). Ook aanpalende beleidsvelden als gezondheid zijn hierbij belangrijk. Belangrijk voor VVN is het feit dat fietsen en lopen ook gewoon als leuk wordt gezien, en kinderen dit zelf graag willen. Dit vraagt om een hele andere insteek dan alleen handelen vanuit verkeer en verkeersveiligheid. Ook goed om te weten is dat 39% van de ouders de gedachte deelt dat kinderen meer ervaring in het verkeer opdoen als ze al op jonge leeftijd fietsend of lopend naar school gaan.

Voor sterk-stedelijke gebieden en VVN regio's Oost en West is fietsen en lopen met name de snelste manier om op school te komen.

## 3.3 Samen fietsen en lopen is gezellig

Aan de ouders die hun kind(eren) altijd of soms begeleiden met fietsen en/of lopen is gevraagd wat de reden is om de kinderen te brengen en te halen. Ook hier mochten de ouders de drie belangrijkste redenen geven. De meeste ouders begeleiden hun kind omdat ze hun kind nog te jong vinden om alleen te reizen (61%). Dit wordt bevestigd in het overzicht van leeftijd en manier van reizen (paragraaf 3.1). Maar ook vindt 42% van de ouders die hun kinderen begeleiden dat dit gewoon erg gezellig is. Verder zegt 39% dat ze hun kind(eren) begeleiden omdat er een gevaarlijke oversteek is die ze de kinderen niet alleen willen laten oversteken of dat ze de verkeerssituatie op weg naar school niet veilig genoeg vinden. 11% van de ouders fietst en/of loopt met hun kind mee naar school om vervolgens gelijk door te fietsen/lopen naar het werk.



Figuur 6: Waarom begeleidt u uw kind(eren) bij het fietsen en/of lopen van en naar school? (N=1.548 ouders)



De meeste ouders laten hun kind(eren) pas zelfstandig naar school reizen als ze ouder zijn (66%). Ook zegt 26% dat hun kind(eren) eerst over de vaardigheden moet beschikken om zelfstandig te lopen of fietsen. Nog eens 27% zegt dat de route naar school veiliger moet worden. Voor 18% hoeft er helemaal niets te veranderen voordat de kinderen zelfstandig naar school kunnen gaan.

### Leeftijd

Jongere kinderen (4 – 7 jaar) worden vaker begeleid omdat ze nog te jong zijn, de verkeerssituatie niet veilig genoeg is, ze een gevaarlijke oversteek op de schoolroute hebben of omdat ze nog niet goed genoeg kunnen fietsen. Oudere kinderen (8 – 13 jaar) worden daarentegen vaker begeleid omdat het gezellig en gezond is.

Reden begeleid fietsen en/of lopen	4 - 7 jaar	8 - 13 jaar	Gemiddeld
Mijn kind is te jong om alleen te reizen	82%	37%	61%
Dit vind ik gezellig	25%	46%	42%
De verkeerssituatie is niet veilig genoeg	45%	30%	39%
Er is een gevaarlijke oversteek	47%	30%	39%
Het is gezond	11%	19%	17%
Ik wil het goede voorbeeld geven	10%	15%	13%
Ik ga gelijk door naar mijn werk	8%	13%	11%
Mijn kind kan nog niet goed genoeg fietsen	15%	7%	11%

Tabel 8: Reden voor kinderen begeleid te laten fietsen en/of lopen, naar leeftijd (N=1.766 kinderen)

### Stedelijkheid

Met name in sterk-stedelijke gebieden geven de ouders uit het onderzoek aan hun kind(eren) te begeleiden met fietsen en/of lopen vanwege de verkeersonveiligheid en gevaarlijke oversteeken. In matig en weinig stedelijke gebieden neemt het belang van 'gezelligheid' toe. Ouders in sterk-stedelijke gebieden, geven vaker aan de kinderen te begeleiden omdat ze nog te jong zijn.

Reden begeleid fietsen en/of lopen	1: Zeer sterk stedelijk	2: Sterk stedelijk	3: Matig stedelijk	4: Weinig stedelijk	5: Niet stedelijk	Gemiddeld
Mijn kind is te jong om alleen te reizen	71%	65%	64%	56%	55%	61%
Dit vind ik gezellig	36%	22%	51%	50%	43%	42%
De verkeerssituatie is niet veilig genoeg	58%	44%	31%	29%	39%	39%
Er is een gevaarlijke oversteek	49%	45%	33%	37%	36%	39%
Het is gezond	10%	13%	15%	26%	19%	17%
Ik ga gelijk door naar mijn werk	13%	15%	10%	9%	8%	11%

Tabel 9: Reden voor kinderen begeleid te laten fietsen en/of lopen, naar stedelijkheid (N=1.502 ouders)

Gevraagd naar wat er moet veranderen om de kinderen vaker zelfstandig te laten reizen zeggen ouders in (zeer) sterk stedelijk gebied vaker dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Ouders uit minder stedelijk gebied zeggen vaker dat er niks hoeft te veranderen.

Wat moet er veranderen voordat uw kind zelfstandig gaat fietsen en/of lopen?	1: Zeer sterk stedelijk	2: Sterk stedelijk	3: Matig stedelijk	4: Weinig stedelijk	5: Niet stedelijk	Gemiddeld
Mijn kind moet ouder worden	73%	68%	70%	65%	60%	66%
De route naar school moet veiliger worden	45%	30%	17%	11%	26%	27%
De schoolomgeving moet veiliger worden	24%	22%	11%	13%	12%	16%
Mijn kind moet eerst meer verkeersonderwijs krijgen	21%	18%	14%	16%	12%	16%
Mijn kind moet eerst over de vaardigheden beschikken	32%	32%	25%	24%	19%	26%
Geen van bovenstaande	10%	14%	20%	23%	24%	18%

Tabel 10: Wat moet er veranderen om kinderen zelfstandig te laten reizen, naar stedelijkheid (N=1.502 ouders)



## VVN regio's

Met name ouders uit regio West geven aan de kinderen te begeleiden vanwege verkeersonveiligheid. Deze ouders geven vervolgens ook vaker aan dat de verkeersveiligheid op de schoolroute verbeterd moet worden voordat ze hun kinderen zelfstandig laten reizen. Ouders in regio Zuid gaan relatief vaker gelijk door naar het werk. Ouders uit de regio Noord en Zuid geven vaker aan dat de schoolomgeving veiliger moet worden.

Reden begeleid fietsen en/of lopen	Noord	Oost	Zuid	West	Gemiddeld
De verkeerssituatie is niet veilig genoeg	41%	32%	40%	45%	39%
Ik ga gelijk door naar mijn werk	6%	11%	14%	10%	11%

Tabel 11: Reden voor kinderen begeleid te laten fietsen en/of lopen, naar VVN regio (N=1.506 ouders)

Wat moet er veranderen voordat uw kind zelfstandig gaat fietsen en/of lopen?	Noord	Oost	Zuid	West	Gemiddeld
De route naar school moet veiliger worden	20%	21%	26%	39%	27%
De schoolomgeving moet veiliger worden	20%	9%	20%	15%	16%

Tabel 12: Wat moet er veranderen om kinderen zelfstandig te laten reizen, naar VVN regio (N=1.506 ouders)

## Verkeersouders

Op scholen met een verkeersouder geven ouders minder vaak aan hun kind(eren) te begeleiden vanwege verkeersonveiligheid en/of gevaarlijke oversteken. Ook geven ze minder vaak aan dat de verkeersveiligheid op de schoolroute verbeterd moet worden voordat ze hun kinderen zelfstandig laten reizen.

Reden begeleid fietsen en/of lopen	Met verkeersouder	Zonder verkeersouder	Gemiddeld
De verkeerssituatie is niet veilig genoeg	33%	47%	39%
Er is een gevaarlijke oversteek	37%	44%	39%
Het is gezond	19%	14%	17%
Ik wil het goede voorbeeld geven	15%	11%	13%

Tabel 13: Reden voor kinderen begeleid te laten fietsen en/of lopen, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.502 ouders)

Wat moet er veranderen voordat uw kind zelfstandig gaat fietsen en/of lopen?	Met verkeersouder	Zonder verkeersouder	Gemiddeld
De route naar school moet veiliger worden	23%	33%	27%

Tabel 14: Wat moet er veranderen om kinderen zelfstandig te laten reizen, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.502 ouders)

## Analyse

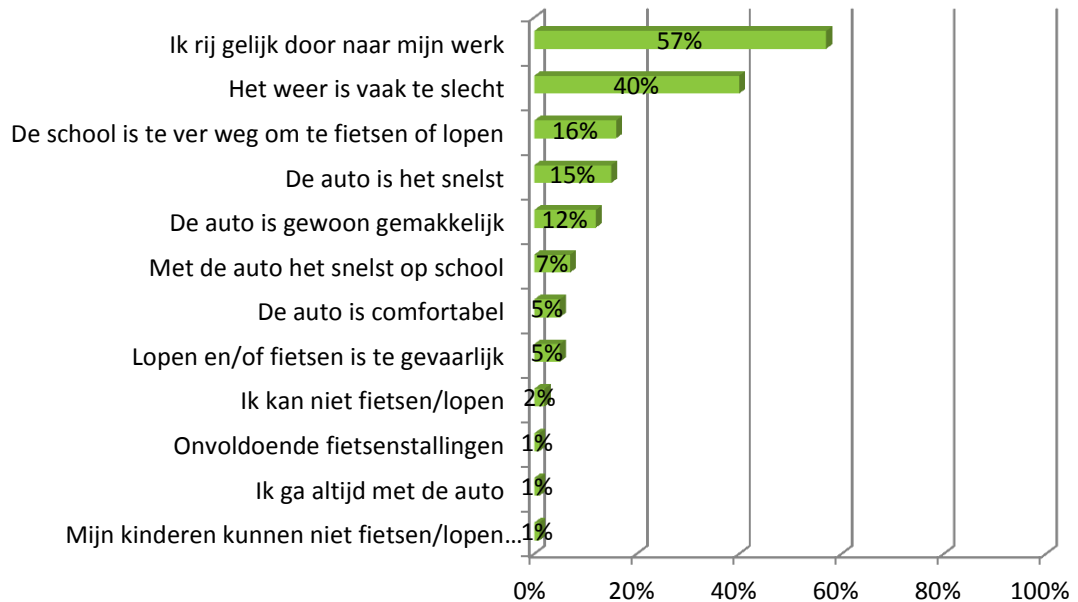
De leeftijd van het kind is een belangrijke reden voor het wel of niet begeleiden van kinderen van en naar de basisschool. Zoals eerder onderzoek ook al bewees: hoe ouder een kind, des te eerder het zelfstandig naar school reist. Het is echter ook een belangrijke conclusie dat ouders (van met name oudere kinderen) het gewoon gezellig vinden om de kinderen naar school te brengen en weer op te halen. Ze kunnen dan gedurende het reizen gezellig met hun kinderen

praten en ontmoeten op het schoolplein ook de ouders van andere kinderen. Verkeersveiligheid, specifiek gevaarlijke oversteken, speelt ten slotte ook een belangrijke rol, met name bij jongere kinderen en in sterk-stedelijke gebieden. In minder stedelijke gebieden hoeft er veel minder te veranderen. De verkeersveiligheid speelt op scholen met een verkeersouder een minder grote rol.

### 3.4 Gelijk door naar het werk

De ouders die hun kind(eren) altijd of soms met de auto naar school brengen is gevraagd *waarom* ze dit doen. 58% van de ouders geeft hierbij aan de kinderen met de auto naar school te brengen zodat ze gelijk door kunnen rijden naar het werk. 41% zegt de kinderen met de auto te brengen omdat het vaak te slecht weer is om de fietsen of te lopen. Belangrijk hierbij is dat 93% van de mensen die het weer als reden noemt, heeft aangegeven soms met de auto te gaan. Het weer is dan ook een belangrijke reden voor incidenteel autogebruik. Verder zegt 16% dat de school te ver gelegen is om te lopen of fietsen. 58% van deze mensen woont verder dan 4 kilometer van school. Verder vindt 16% dat de auto het snelst is. 13% vindt het gewoon gemakkelijk om de auto te pakken.

Ouders die hun kinderen *altijd* met de auto naar school brengen doen dit voornamelijk omdat de school te ver weg is, ze doorrijden naar het werk, de auto het veiligst is en brengen met de auto het snelst is. Ouders die hun kinderen *soms* met de auto brengen doen dit omdat het weer slecht is of ze gelijk doorrijden naar het werk.



Figuur 7: Waarom brengt u uw kinderen altijd/soms met de auto naar school? (N=1.123 ouders)



### Leeftijd

Jongere kinderen (4 – 7 jaar) worden vaker met de auto gebracht omdat de ouder gelijk doorrijdt naar het werk, omdat de auto het snelste is en omdat de auto gewoon gemakkelijk is.

Reden autogebruik	4 - 7 jaar	8 - 13 jaar	Gemiddeld
Ik rij gelijk door naar mijn werk	41%	32%	57%
De auto is het snelst	8%	3%	15%
De auto is gewoon gemakkelijk	9%	6%	12%

Tabel 15: Reden autogebruik, naar leeftijd (N=1.833 kinderen)

### Stedelijkheid

Automobilisten uit sterk stedelijk en weinig stedelijke gebieden zeggen vaker de auto te pakken omdat de school te ver weg is om te fietsen of te lopen. Automobilisten uit zeer sterk stedelijk en matig stedelijk gebied zeggen dit juist minder vaak. Automobilisten uit (zeer) sterk stedelijk gebied pakken de auto vaker omdat dit gewoon gemakkelijk is.

Reden autogebruik	1: Zeer sterk stedelijk	2: Sterk stedelijk	3: Matig stedelijk	4: Weinig stedelijk	5: Niet stedelijk	Gemiddeld
De school is te ver weg om te fietsen of lopen	11%	18%	9%	20%	16%	16%
De auto is gewoon gemakkelijk	17%	16%	8%	12%	9%	12%

Tabel 16: Reden autogebruik, naar stedelijkheid (N=1.092 ouders)

### VVN regio's

Automobilisten uit regio West geven vaker dan andere regio's aan gelijk door te rijden naar het werk. Automobilisten uit regio Noord geven voornamelijk aan dat de school te ver weg is om te fietsen en/of lopen. De ouders uit regio Zuid die hun kinderen met de auto brengen zeggen vaker dit te doen omdat het gewoon gemakkelijk is.

Reden autogebruik	Noord	Oost	Zuid	West	Gemiddeld
Ik rij gelijk door naar mijn werk	55%	55%	57%	67%	57%
De school is te ver weg om te fietsen of lopen	22%	13%	18%	11%	16%
De auto is gewoon gemakkelijk	7%	11%	16%	10%	12%
Mijn kinderen kunnen niet lopen/fietsen	0%	0%	2%	0%	1%

Tabel 17: Reden autogebruik, naar VVN regio (N=1.094 ouders)

### Verkeersouders

Er zijn weinig significante verschillen te zien in redenen voor het autogebruik tussen scholen met en scholen zonder verkeersouders. Wel is te zien dat ouders van scholen met een verkeersouder vaker hun kinderen met de auto naar school brengen vanwege het weer.

Reden autogebruik	Met verkeersouder	Zonder verkeersouder	Gemiddeld
Het weer is vaak te slecht	44%	37%	40%

Tabel 18: Reden autogebruik, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.092 ouders)



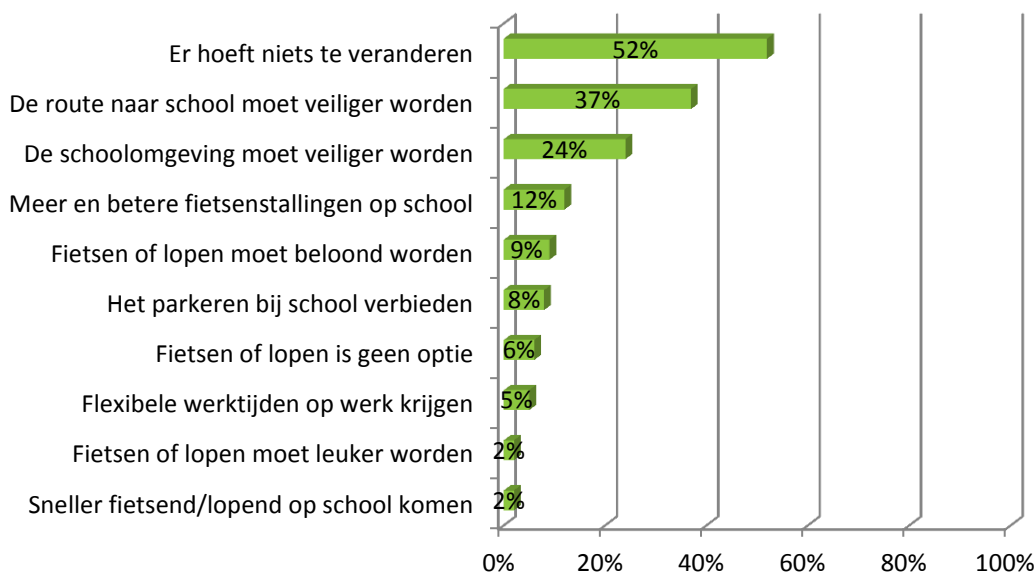
### Analyse

Ouders die de kinderen met de auto brengen doen dit met name omdat ze gelijk doorrijden naar het werk. Het grote aantal autorijders dat 'soms' de auto pakt doen dit voornamelijk vanwege het weer. Bij slecht weer zijn ouders eerder geneigd om de kinderen een keer met de auto te brengen. Het autogebruik lijkt gemakkelijk te verklaren. Hierbij moet echter wel rekening gehouden worden met 'sociaal wenselijke antwoorden'. Een ouder zal eerder zeggen de auto te pakken omdat het regent dan dat ze toegeven het eigenlijk gewoon erg gemakkelijk te vinden.

## 3.5 Fietsen en lopen aantrekkelijker maken? Ik kan het nu ook al prima!

Aan zowel ouders die hun kinderen laten fietsen en lopen als aan ouders die hun kinderen met de auto brengen is gevraagd wat er moet veranderen om fietsen en/of lopen (nog) aantrekkelijker te maken. De respondenten konden de drie belangrijkste verbeteringen aangeven. Meer dan de helft van de ouders (52%) geeft aan dat er helemaal niks hoeft te veranderen. Ze kunnen nu ook al prima lopen en/of fietsen. Deze respondenten zijn doorgaans ouders die hun kinderen nu ook al fietsend en/of lopend naar school laten gaan. Volgens 37% moet de route naar school veiliger worden en nog eens 24% zegt dat de schoolomgeving zelf veiliger moet worden voordat fietsen en/of lopen aantrekkelijker wordt. Volgens 12% moeten er meer fietsenstallingen komen bij school.

Ouders die hun kinderen altijd met de auto naar school brengen zeggen vaker dat fietsen of lopen geen optie is omdat de school te ver weg is. Ook zeggen ze vaker flexibele werktijden te willen en sneller fietsend en/op lopend op school willen komen.



Figuur 8: Wat moet er veranderen om fietsen/lopen (nog) aantrekkelijker te maken? (N=1.784 ouders)



## Leeftijd

Ouders met oudere kinderen (8 – 13 jaar) zeggen vaker dat er niks hoeft te veranderen, dat fietsen en/of lopen beloond moet worden en dat het parkeren bij school verboden moet worden.

Wat moet er veranderen om fietsen/lopen nog aantrekkelijker te maken?	4 - 7 jaar	8 - 13 jaar	Gemiddeld
Er hoeft niets te veranderen	47%	52%	<b>52%</b>
Fietsen of lopen moet beloond worden	9%	12%	<b>9%</b>
Het parkeren bij school verbieden	6%	10%	<b>8%</b>
Sneller fietsend/lopend op school kunnen komen	3%	1%	<b>2%</b>

Tabel 19: Wat moet er veranderen om fietsen/lopen aantrekkelijker te maken, naar leeftijd (N=1.833 kinderen)

## Stedelijkheid

In (zeer) sterk stedelijke gebieden geven respondenten vaker aan dat de verkeersveiligheid op de schoolroute en in de schoolzone verbeterd moet worden om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken. Ook zeggen ze in deze gebieden vaker dat er meer fietsenstallingen bij school moeten komen. In minder stedelijke gebieden zegt men vaker dat er niks hoeft te veranderen en dat ze nu ook al prima kunnen lopen en fietsen.

Wat moet er veranderen om fietsen/lopen nog aantrekkelijker te maken?	1: Zeer sterk stedelijk	2: Sterk stedelijk	3: Matig stedelijk	4: Weinig stedelijk	5: Niet stedelijk	Gemiddeld
Er hoeft niets te veranderen	38%	44%	67%	54%	55%	<b>52%</b>
De route naar school moet veiliger worden	57%	43%	24%	32%	33%	<b>37%</b>
De schoolomgeving moet veiliger worden	37%	31%	18%	18%	21%	<b>24%</b>
Meer en betere fietsenstallingen op school	21%	15%	13%	6%	9%	<b>12%</b>
Fietsen of lopen is geen optie	4%	9%	2%	8%	5%	<b>6%</b>

Tabel 20: Wat moet er veranderen om fietsen/lopen aantrekkelijker te maken, naar stedelijkheid (N=1.761 ouders)

## VVN regio's

In VVN regio West geeft men relatief vaak aan dat de verkeersveiligheid op schoolroutes verbeterd moet worden. In de regio's Noord en Zuid is dit juist de verkeersonveiligheid in schoolzones. Regio Noord zegt bovendien vaker dat het parkeren bij scholen onmogelijk gemaakt moet worden terwijl regio Oost vaker zegt dat er niks hoeft te veranderen.

Wat moet er veranderen om fietsen/lopen nog aantrekkelijker te maken?	Noord	Oost	Zuid	West	Gemiddeld
Er hoeft niets te veranderen	51%	61%	46%	53%	<b>52%</b>
De route naar school moet veiliger worden	25%	32%	38%	47%	<b>37%</b>
De schoolomgeving moet veiliger worden	30%	17%	28%	21%	<b>24%</b>
Fietsen of lopen moet beloond worden	8%	8%	13%	7%	<b>9%</b>
Het parkeren bij school verbieden	16%	9%	8%	3%	<b>8%</b>
Fietsen of lopen is geen optie	6%	3%	9%	4%	<b>6%</b>
Sneller fietsend/lopend op school kunnen komen	1%	1%	3%	2%	<b>2%</b>

Tabel 21: Wat moet er veranderen om fietsen/lopen aantrekkelijker te maken, naar VVN regio (N=1.765 ouders)

## Verkeersouders

Op scholen met een verkeersouder wordt minder vaak genoemd dat de verkeersveiligheid moet verbeteren en wordt vaker gezegd dat er niks hoeft te veranderen. Ook willen de ouders van scholen met een verkeersouder vaker meer en betere fietsenstallingen.





Wat moet er veranderen om fietsen/lopen nog aantrekkelijker te maken?	Met verkeersouder	Zonder verkeersouder	Gemiddeld
Er hoeft niets te veranderen	56%	47%	52%
De route naar school moet veiliger worden	32%	44%	37%
De schoolomgeving moet veiliger worden	22%	28%	24%
Meer en betere fietsenstallingen op school	14%	11%	12%

Tabel 22: Wat moet er veranderen om fietsen/lopen aantrekkelijker te maken, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.761 ouders)

### Analyse

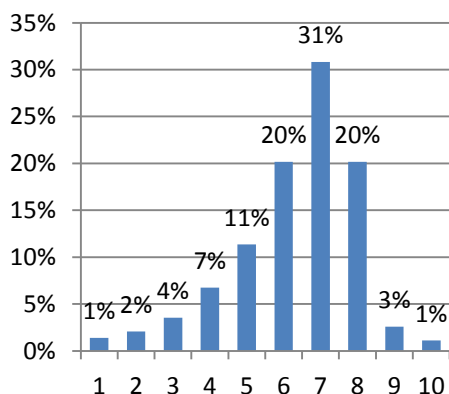
Een belangrijke conclusie is dat voor veel ouders waarvan de kinderen al fietsen en/of lopen, er weinig hoeft te veranderen om dit nog aantrekkelijker te maken. De verkeersveiligheid op de schoolroute en in de schoolzone blijft echter wel een belangrijk punt. Met name in (zeer) sterk stedelijke gebieden blijft de verkeersveiligheid een belangrijke reden voor het wel of niet fietsen en/of lopen. Het valt op dat in VVN regio West met name de schoolroutes aandacht vraagt terwijl in de regio's Zuid en Noord dit de verkeersveiligheid in schoolzones is.

Wederom zien we het signaal dat de verkeersouders een positieve uitwerking hebben op de verkeersveiligheid. Ouders van scholen met een verkeersouder geven minder vaak aan dat de verkeersveiligheid (op de schoolroute of in de schoolzone) moet worden verbeterd om fietsen en/of lopen nog aantrekkelijker te maken. Daarbij geven de ouders van deze scholen vaker aan dat er niks hoeft te veranderen omdat ze nu ook al prima kunnen lopen en fietsen.

## 3.6 Verkeersveiligheid scoort voldoende

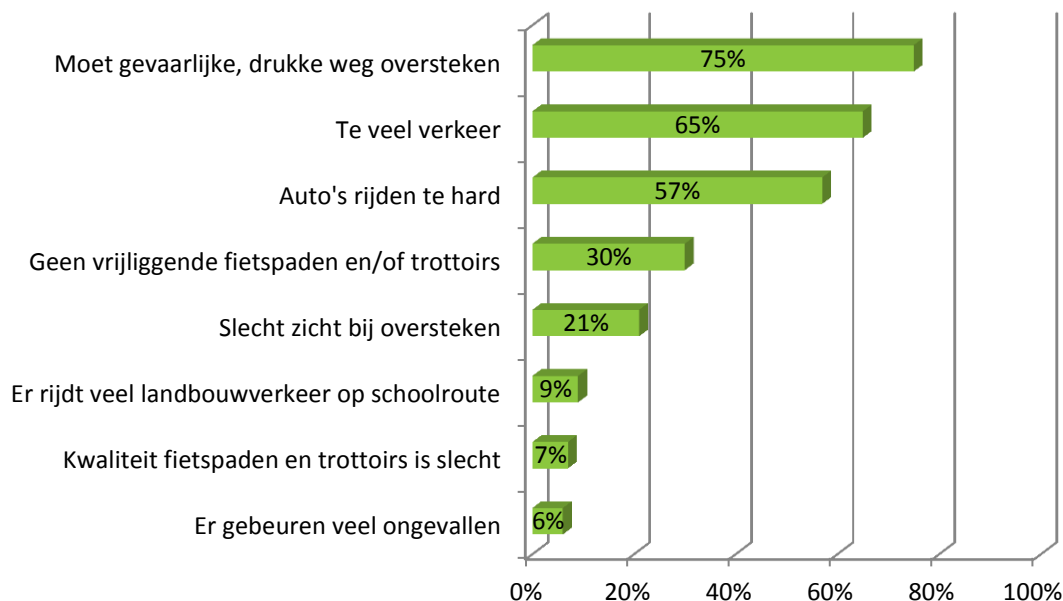
### 3.6.1 Schoolroute

De ouders is gevraagd een rapportcijfer te geven voor de verkeersveiligheid op de route naar school en rond de school(zone). Het gemiddelde cijfer voor de verkeersveiligheid op de route naar school is een 6,3. Een kwart van de ouders beoordeelt de verkeersveiligheid op de route naar school met een onvoldoende (lager dan een zes). 51% van de ouders geeft hiervoor een zes of een zeven. De overige 24% beoordeelt de verkeersveiligheid op de route naar school met een acht of hoger. Belangrijkste redenen voor de ervaren onveiligheid op de schoolroute zijn het moeten oversteken van een gevaarlijke, drukke weg (75%), te veel verkeer (65%) en te hard rijdende auto's (57%).



Figuur 9: Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid op de route naar school? (N=1.779 ouders)





Figuur 11: Waarom beoordeelt u de verkeersveiligheid op de route naar school als onvoldoende? (N=447 ouders)

### Leeftijd

Ouders met jongere kinderen geven vaker een onvoldoende voor de verkeersveiligheid op de schoolroute. Ouders met oudere kinderen geven vaker een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
4 - 7 jaar	31%	48%	21%
8 - 13 jaar	22%	51%	27%
<b>Gemiddeld</b>	<b>25%</b>	<b>51%</b>	<b>24%</b>

Tabel 23: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid op de schoolroute, naar leeftijd (N=1.805 kinderen)

### Stedelijkheid

Ouders van scholen uit zeer sterk stedelijke gebieden gaven vaker een onvoldoende voor de verkeersveiligheid op schoolroutes. Ouders van scholen in matig stedelijk gebied gaven vaker een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
1: Zeer sterk stedelijk	48%	41%	11%
2: Sterk stedelijk	26%	54%	20%
3: Matig stedelijk	15%	49%	36%
4: Weinig stedelijk	22%	52%	26%
5: Niet stedelijk	22%	54%	25%
<b>Gemiddeld</b>	<b>25%</b>	<b>51%</b>	<b>24%</b>

Tabel 24: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid op de schoolroute, naar stedelijkheid (N=1.761 ouders)

### VVN regio's

VVN regio West gaven relatief vaker een onvoldoende voor de verkeersveiligheid op schoolroutes. Ze vinden met name dat er teveel verkeer rijdt en ze gevaarlijke wegen moeten



oversteken waarbij ze slecht zicht hebben. Regio Oost en Noord gaven relatief vaker een 8 of hoger. In regio Noord hebben ze relatief vaker last van landbouwverkeer op de schoolroutes.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
Regio Noord	17%	53%	30%
Regio Oost	19%	51%	31%
Regio Zuid	27%	53%	20%
Regio West	32%	46%	22%
<b>Gemiddeld</b>	<b>25%</b>	<b>51%</b>	<b>24%</b>

Tabel 25: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid op de schoolroute, naar VVN regio (N=1.765 ouders)

### Verkeersouder

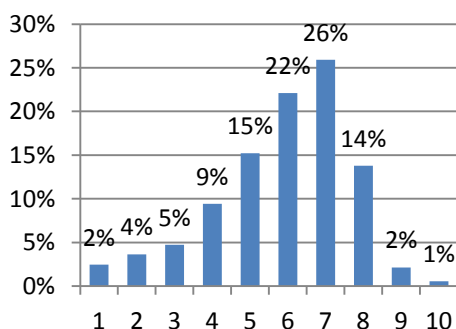
Ouders die hun kinderen op een school met Verkeersouder hebben zitten zijn positiever over de verkeersveiligheid op de route naar school. Zij geven een gemiddeld rapportcijfer van een 6,6. Hierbij geeft 19% een onvoldoende, scoort 53% een zes of een zeven en geeft nog eens 27% een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
Met verkeersouder	19%	54%	27%
Zonder verkeersouder	33%	47%	20%
<b>Gemiddeld</b>	<b>25%</b>	<b>51%</b>	<b>24%</b>

Tabel 26: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid op de schoolroute, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.761 ouders)

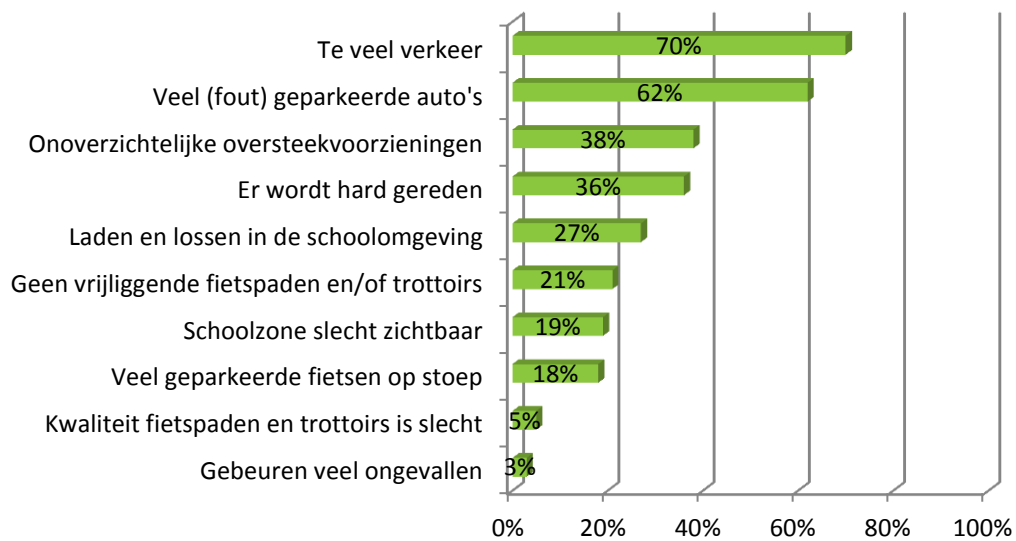
### 3.6.2 Schoolzone

Over de verkeersveiligheid rond de school(zone) is men iets minder tevreden. Het gemiddelde rapportcijfer is een 5,9. 36% van de ouders beoordeelt deze verkeersveiligheid onvoldoende. 48% geeft hiervoor een zes of een zeven en de overige 16% beoordeelt de verkeersveiligheid rond de school(zone) met een acht of hoger. Belangrijkste redenen voor de ervaren onveiligheid rond de school(zone) zijn te veel verkeer (70%), veel (fout) geparkeerde auto's (62%), geen of onoverzichtelijke oversteekvoorzieningen (38%) en een te hoge snelheid van het verkeer (36%).



Figuur 12: Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in de schoolzone? (N=1.779 ouders)





Figuur 14: Waarom beoordeelt u de verkeersveiligheid in de schoolzone als onvoldoende? (N=628 ouders)

### Leeftijd

Ouders met jongere kinderen geven vaker een onvoldoende voor de verkeersveiligheid in de schoolzone. Ouders met oudere kinderen geven vaker een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
4 - 7 jaar	38%	48%	14%
8 - 13 jaar	35%	49%	16%
<b>Gemiddeld</b>	<b>36%</b>	<b>48%</b>	<b>16%</b>

Tabel 27: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid in de schoolzone, naar leeftijd (N=1.805 kinderen)

### Stedelijkheid

Ouders van scholen in (zeer) sterk stedelijk gebied zijn duidelijk minder tevreden over de verkeersveiligheid in schoolzones en geven vaker een onvoldoende. Ook bij de schoolzones geven ouders uit matig stedelijk gebied vaker een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
1: Zeer sterk stedelijk	56%	38%	6%
2: Sterk stedelijk	42%	45%	13%
3: Matig stedelijk	22%	52%	26%
4: Weinig stedelijk	31%	54%	15%
5: Niet stedelijk	31%	49%	20%
<b>Gemiddeld</b>	<b>36%</b>	<b>48%</b>	<b>16%</b>

Tabel 28: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid in de schoolzone, naar stedelijkheid (N=1.761 ouders)

### VVN regio's

Ouders uit VVN regio's Noord en Zuid geven vaker een onvoldoende voor de verkeersveiligheid in de schoolzone. Ook ouders uit (zeer-)stedelijke gebieden geven vaker een onvoldoende. Alle



oorzaken van een verkeersonveilige schoolzone worden in deze gebieden vaker genoemd dan in andere gebieden.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
Regio Noord	43%	44%	13%
Regio Oost	24%	53%	23%
Regio Zuid	40%	47%	13%
Regio West	35%	46%	19%
<b>Gemiddeld</b>	<b>36%</b>	<b>48%</b>	<b>16%</b>

Tabel 29: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid in de schoolzone, naar VVN regio (N=1.765 ouders)

### Verkeersouder

Ouders die hun kinderen op een school met Verkeersouder hebben zitten zijn ook positiever over de verkeersveiligheid rond de school(zone). Zij geven een gemiddeld rapportcijfer van een 6,2. Hierbij geeft 29% een onvoldoende, scoort 52% een zes of een zeven en geeft nog eens 19% een acht of hoger.

Rapportcijfer	Onvoldoende	Zes of zeven	Acht of hoger
Met verkeersouder	29%	52%	19%
Zonder verkeersouder	44%	42%	14%
<b>Gemiddeld</b>	<b>36%</b>	<b>48%</b>	<b>16%</b>

Tabel 30: Rapportcijfer voor de verkeersveiligheid in de schoolzone, naar scholen met en scholen zonder verkeersouder (N=1.761 ouders)

### Analyse

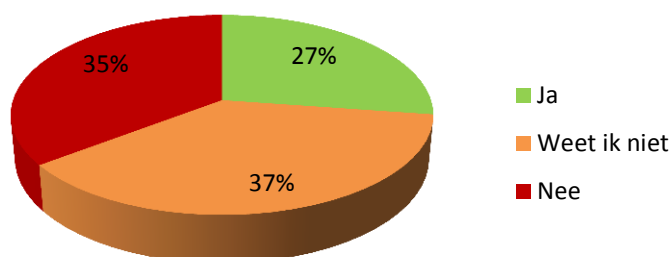
De tevredenheid over de verkeersveiligheid op de schoolroute en in schoolzones is nog niet optimaal. Met gemiddeld een 6,3 en 5,9 scoort de verkeersveiligheid gemiddeld. Met name in (zeer) sterk stedelijke gebieden en in VVN regio West scoort de verkeersveiligheid op schoolroutes laag. Te veel verkeer en het moeten oversteken van gevaarlijke kruispunten wordt het meest genoemd als oorzaak. Ook de schoolzones scoren in (zeer) sterk stedelijke gebieden lager op het gebied van verkeersveiligheid. Vooral de schoolzones in regio Noord en Zuid scoren hier relatief vaak een onvoldoende.

Verkeersouders zorgen wederom voor een positieve beleving van de verkeersveiligheid. Zowel de verkeersveiligheid in schoolzones als op school-thuisroutes scoren beter bij ouders die hun kind op een school met verkeersouder hebben zitten. Ouders van jongere kinderen (4 – 7 jaar) zijn over het algemeen minder tevreden over de verkeersveiligheid dan ouders van oudere kinderen (8 – 13 jaar).

## 3.7 Verkeersouders niet zichtbaar, wel effectief

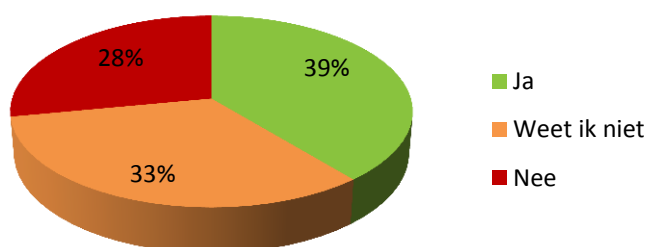
De ouders is gevraagd naar de aanwezigheid van een verkeersouder op de school van hun kinderen. Volgens 27% van de ouders heeft hun school een verkeersouder. 37% zegt dit niet te weten en de resterende 35% zegt geen verkeersouder te hebben.





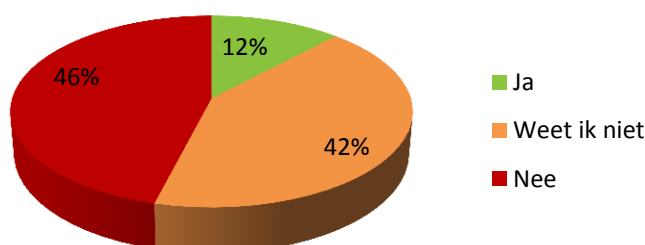
Figuur 15: Heeft de school van uw kind(eren) een verkeersouder? (N=1.779 ouders)

Wanneer we deze antwoorden vergelijken met het daadwerkelijk hebben van een verkeersouder op de betreffende school dan blijkt dat op scholen die *wel* een verkeersouder hebben, 39% van de ouders dit weet. 33% van de ouders van deze scholen zegt het niet te weten en 28% zegt zelfs geen verkeersouder te hebben. Ouders uit VVN regio Noord en Zuid zeggen vaker een verkeersouder te hebben. Ouders uit regio Oost zeggen vaker geen verkeersouder te hebben.



Figuur 16: Bij scholen die daadwerkelijk een verkeersouder hebben: Heeft de school van uw kind(eren) een verkeersouder? (N=985 ouders)

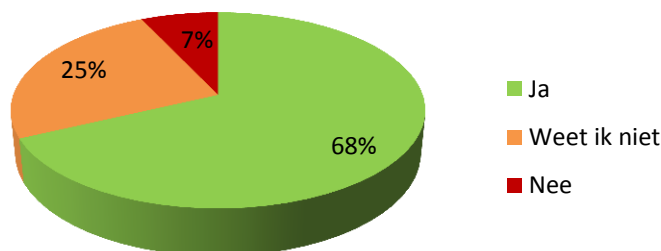
Het tegenovergestelde gebeurt ook: van de scholen die *geen* verkeersouder hebben zegt 12% van de ouders dit wel te denken.



Figuur 17: Bij scholen die daadwerkelijk geen verkeersouder hebben: Heeft de school van uw kind(eren) een verkeersouder? (N=776 ouders)



Overigens zegt 68% van de ouders dat de school van hun kind(eren) actief is op het gebied van verkeersveiligheid. 25% weet dit niet en 7% van deze ouders zegt dat hun school niet actief is. Ouders van scholen in VVN regio West zeggen minder vaak dat hun school actief is op het gebied van verkeersveiligheid. Ze weten dit vaak niet goed. Wanneer het onderscheid gemaakt wordt tussen ouders van een school met verkeersouders en ouders van scholen zonder verkeersouder dan is te zien dat scholen met een verkeersouder hoger scoren.



*Figuur 18: Is de school van uw kind(eren) actief op het gebied van verkeersveiligheid? (N=1.779 ouders)*

School actief?	Ja	Nee	Weet ik niet
Verkeersouder	78%	5%	17%
Geen verkeersouder	58%	9%	33%

*Tabel 31: 'Is de school van uw kind(eren) actief op het gebied van verkeersveiligheid?' verschil bij scholen met, en scholen zonder verkeersouder (N= 1.779 ouders)*

### Analyse

Het positieve effect van verkeersouders is de laatste paragrafen al een aantal keer genoemd. De zichtbaarheid van de verkeersouders kan echter beter. Veel ouders weten nu niet dat de school van hun kind(eren) een verkeersouder heeft. Hier kan meer aandacht aan worden gegeven.







## 4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van dit onderzoek hebben we samen met de uitkomsten uit eerdere onderzoeken vertaald in een aantal conclusies en aanbevelingen. Met deze aanbevelingen geven we Veilig Verkeer Nederland extra handvatten om in de toekomst hun activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid rond scholen en schoolroutes te verbeteren en uit te breiden.

### 4.1 Meeste kinderen worden gebracht en gehaald

Uit eerder onderzoek bleek al dat nog weinig kinderen zelfstandig naar school reizen. Dit onderzoek bevestigt deze hypothese. Het halen en brengen van kinderen is nog steeds de meest populaire manier onder ouders om hun kinderen van en naar school te laten gaan. De belangrijkste redenen om de kinderen te halen en te brengen zijn dat kinderen nog te jong zijn om zelfstandig te reizen, de verkeersveiligheid en/of oversteekbaarheid van drukke wegen een belemmering vormt en dat het gewoon gezellig is. Deze laatste reden is een toevoeging op wat we al wisten. Ouders en kinderen vinden het gewoon gezellig om samen naar school te gaan. De kinderen kunnen onderweg vertellen over wat er die dag allemaal is gebeurd en de ouders kunnen op het schoolplein gezellig kletsen met andere ouders en leraren.

Verder wordt bevestigd wat we al wisten met betrekking tot de leeftijd van kinderen: hoe ouder een kind, hoe eerder hij/zij zelfstandig naar school zal gaan. Hier kunnen we aan toevoegen dat kinderen in (zeer) sterk stedelijk gebied vaker begeleid worden dan kinderen in niet stedelijk gebied. Voordat kinderen zelfstandig naar school mogen reizen, moeten ze eerste ouder worden. In (zeer) sterk stedelijk gebied moet ook de verkeersveiligheid eerst worden verbeterd voordat kinderen zelfstandig mogen reizen.

#### Aanbevelingen

Halen en brengen is nog steeds erg populair. Ouders vinden hun kinderen vaak te jong om alleen te reizen, vooral bij de leeftijd 4 tot 6 jaar. Het is voor VVN belangrijk dat dit halen en brengen met de fiets en/of lopend gebeurt. Hoe eerder en vaker een kind oefent met fietsen of lopen (onder begeleiding van een ouder), hoe meer ervaring het kind opdoet in het verkeer en hoe sneller het kind zelfstandig kan reizen. Een kind kan dan op latere leeftijd ook beter aan het verkeer deelnemen. VVN zal zich daarom moeten richten op de ouders van jongere kinderen en ze overtuigen van het feit dat het begeleiden van jongere kinderen op de fiets of met lopen positief is voor als het kind ouder is en zelfstandig gaat reizen.

Verder is het voor VVN van belang dat ouders hun kinderen niet alleen begeleiden vanwege verkeersveiligheid of leeftijd, ouders vinden het ook gezellig. Deze 'sociale kant' van het begeleiden kan VVN extra benadrukken in haar campagnes.

### 4.2 Autogebruik

Uit eerder onderzoek bleek dat 1/3 deel van de kinderen altijd met de auto naar school wordt gebracht. Uit ons onderzoek blijkt dat dit percentage een stuk lager ligt (12%). Ouders die hun kinderen altijd met de auto wegbrengen rijden gelijk door naar het werk of vinden de afstand



tussen huis en school te groot om te fietsen/lopen. Naast de 12% van de ouders die altijd met de auto reist, zegt 49% van de ouders hun kinderen soms met de auto te brengen, meestal omdat het weer dan slecht is. Belangrijke conclusie is dan ook dat het autogebruik een stuk incidenteler is dan voorheen is gesteld. Vooral het weer speelt een belangrijke rol bij het af en toe gebruiken van de auto.

#### Aanbevelingen

Ondanks dat het autogebruik een incidenteel karakter heeft zijn er nog veel scholen in Nederland waar de (geparkeerde) auto's problemen veroorzaken en de verkeersveiligheid doen verslechteren. VVN moet zich daarom blijven inzetten om zoveel mogelijk kinderen met de fiets en/of lopend naar school te laten gaan. Echter, wanneer het weer echt een keer slecht is dan moet het ook mogelijk zijn dat de kinderen een keer met de auto worden gebracht. VVN moet in haar campagnes dan ook meer rekening houden met het keuzegedrag van ouders en begrijpen dat ouders soms geen zin hebben om door de regen naar school te fietsen.

Het weer in Nederland is echter nooit echt zo slecht dat er niet gefietst kan worden (zie [www.hetregentbijnanooit.nl](http://www.hetregentbijnanooit.nl)). VVN kan er daarom aan denken om een gele-groene kaarten actie meer toe te spitsen op het weer. Mensen die hun kind met de auto brengen terwijl het lekker weer is krijgen dan een gele kaart. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de mensen die echt niet anders kunnen dan hun kind(eren) met de auto brengen omdat de school bijvoorbeeld te ver weg ligt.

### 4.3 Fietsen en lopen is gewoon leuk

Fietsen en lopen is niet alleen gezond en de snelste manier om op school te komen. Fietsen en lopen is ook gewoon leuk! Dit is een belangrijke aanvulling op eerdere conclusies. Ook belangrijk is dat veel ouders die hun kind(eren) nu al laten fietsen en/of lopen vinden dat er niks hoeft te veranderen om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken. De ouders in (sterk-)stedelijke gebieden zeggen dat vooral de verkeersveiligheid moet verbeteren en er meer fietsenstallingen op school moeten komen.

#### Aanbevelingen

Ook hier kan VVN meer energie steken in de 'sociale kant' van fietsen en lopen. Kinderen en ouders vinden fietsen en lopen ook gewoon leuk en in campagnes voor het promoten van fietsen/lopen kan VVN hier meer aandacht aan geven. Hierbij kan ook als argument gebruikt worden dat fietsen/lopen meer sociale vrijheid geeft voor de kinderen. Ze kunnen na school makkelijker afspreken met vriendjes of vriendinnetjes en zijn hierbij niet afhankelijk van de auto.

### 4.4 Verkeersveiligheid

We kunnen stellen dat de (subjectieve) verkeersveiligheid in schoolzones en op school-thuisroutes nog steeds een grote invloed heeft op het reisgedrag van basisschoolkinderen. Een belangrijke voorwaarde voor meer kinderen op de fiets en/of lopend naar school is dan ook dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Nu scoort zowel de verkeersveiligheid in schoolzones als op schoolroutes een magere 6. Dit rapportcijfer moet de komende jaren omhoog. Vooral sterk-



stedelijke schoolomgevingen lijken hierbij een belangrijk focusgebied. De schoolroutes in VVN regio West scoren relatief laag, net als de schoolzones in de regio's Zuid en Noord.

#### Aanbevelingen

De verkeersveiligheid (en vooral de beleving van ouders van de verkeersveiligheid) blijft erg belangrijk voor het reisgedrag van basisschoolkinderen. VVN moet zich hier dan ook voor blijven inzetten. De focus kan op basis van dit onderzoek meer gelegd worden op (zeer) sterk stedelijke gebieden. In deze gebieden wordt ook meer onder begeleiding gelopen en gefietst.

## 4.5 Verkeersouders

Het valt op dat over het algemeen scholen met een verkeersouder beter scoren op het gebied van (subjectieve) verkeersveiligheid dan scholen zonder verkeersouder. De ouders van scholen met een verkeersouder geven de verkeersveiligheid een hoger rapportcijfer en geven minder vaak aan dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Ondanks dat we niet gevraagd hebben welke projecten de verkeersouder heeft uitgevoerd, lijkt het er op dat verkeersouders een positieve invloed hebben. Overigens is het belangrijk te melden dat veel ouders niet weten dat de school van hun kind(eren) een verkeersouder hebben.

#### Aanbevelingen

We zien dat ouders van scholen met een verkeersouder positiever zijn over de verkeersveiligheid. Er zijn echter verschillende verklaringen voor deze positieve score mogelijk. Enerzijds kan de aanwezigheid van een verkeersouder zoveel hebben verbeterd op het gebied van verkeersveiligheid, dat de ouders erg positief zijn geworden. Anderzijds was de school misschien al erg actief op het gebied van verkeersveiligheid, zijn de ouders daarom positief en heeft de school vervolgens ook nog een verkeersouder aangesteld. Wij adviseren VVN hier meer onderzoek naar te doen en goed in beeld te brengen wat de verkeersouders precies hebben gedaan en welke effecten dit oplevert. Verkeersouders lijken immers een positieve uitwerking te hebben.

Belangrijk aandachtspunt hierbij is de onzichtbaarheid van verkeersouders: veel ouders weten nu niet dat hun school een verkeersouder heeft. De aanwezigheid van een verkeersouder zou meer gecommuniceerd moeten worden. In het bijzonder scholen kunnen beter naar hun ouders communiceren dat de school een verkeersouder heeft, welke taken deze vervult en welke resultaten er al behaald zijn.

Wat we echter met zekerheid kunnen concluderen is dat scholen die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid (en een verkeersouder hebben) zorgen voor een positievere beleving van de verkeersveiligheid door de ouders. We adviseren VVN daarom door te gaan met het actief maken van scholen op het gebied van verkeersveiligheid. VVN kan zich hierbij vooral richten op (zeer) sterk stedelijke gebieden.





## Bijlage 1: Respons

De enquête is ingevuld door 1.847 respondenten (ouders) die samen meer dan 2.739 kinderen vertegenwoordigen<sup>2</sup>. In deze bijlage laten we zien hoe deze respondenten verdeeld zijn over de verschillende stedelijkheden, VVN regio's, provincies en scholen met en zonder verkeersouder. Ook laten we zien hoe de leeftijd van de verschillende basisschoolleerlingen is verdeeld. Het totaal aantal respondenten in onderstaande tabellen wijkt af van de 1.847 respondenten dat de enquête heeft ingevuld. Dit heeft te maken met het feit dat niet iedereen de schoolgegevens van hun kind(eren) heeft ingevuld waardoor we niet van alle respondenten de kenmerken weten.

### Stedelijkheid

Rapportcijfer	Aantal	Percentage
1: Zeer sterk stedelijk	237	13%
2: Sterk stedelijk	441	25%
3: Matig stedelijk	331	19%
4: Weinig stedelijk	381	22%
5: Niet stedelijk	371	21%
<b>Totaal</b>	<b>1.761</b>	<b>100%</b>

### Provincie

Provincie	Aantal	Percentage
Drenthe	12	1%
Flevoland	55	3%
Friesland	104	6%
Gelderland	299	17%
Groningen	98	6%
Limburg	386	22%
Noord-Brabant	173	10%
Noord-Holland	177	10%
Overijssel	75	4%
Utrecht	215	12%
Zeeland	153	9%
Zuid-Holland	18	1%
<b>Totaal</b>	<b>1.765</b>	<b>100%</b>

### VVN regio's

VVN regio's	Aantal	Percentage
Regio Noord	214	12%
Regio Oost	429	24%
Regio Zuid	712	40%
Regio West	410	23%
<b>Totaal</b>	<b>1.765</b>	<b>100%</b>

<sup>2</sup> De ouders is gevraagd of ze 1, 2 of meer dan 2 kinderen op de betreffende basisschool hebben zitten.



### Verkeersouder

Verkeersouders	Aantal	Percentage
Met verkeersouder	985	56%
Zonder verkeersouder	776	44%
<b>Totaal</b>	<b>1.761</b>	<b>100%</b>

### Leeftijd kinderen

Leeftijd kinderen	Aantal	Percentage
4 jaar	239	13%
5 jaar	226	12%
6 jaar	238	13%
7 jaar	202	11%
8 jaar	226	12%
9 jaar	223	12%
10 jaar	217	12%
11 jaar	211	12%
12 jaar	50	3%
<b>Totaal*</b>	<b>1.832</b>	<b>100%</b>

\*Totaal aantal kinderen waarvan de leeftijd is opgegeven.



## Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	<b>Samen veilig naar school</b> Hoe ouders aankijken tegen de school-thuisroute
Samengesteld door	Robbin Lankhuijzen Joep Lax
In opdracht van	Veilig Verkeer Nederland
Projectnaam	Reisgedrag school-thuisroute
Projectnummer	727C
Datum	13 februari 2014
Bestandsnaam	P:\2013\727C VVN reisgedrag school-thuisroute\4. Rapportage\Rapportage VVN reisgedrag school-thuisroute_DEFINITIEF.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

### *Gaan waar anderen niet gaan*

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.