



Literatuuronderzoek

Zelfstandig Fietsen naar School

versie 3 juli 2015

FIETS
SCHOOL



Fietzersbond

Titel: Literatuuronderzoek Zelfstandig Fietsen naar School

Auteur: Fietsschool Fietzersbond

Jaartal: 2015

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietzersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietzersbond 2015

Auteurs: Astrid Koperberg, Karin Broer

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietzersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

www.fietzersbond.nl

Telefoon 030-2918171

Fax 030-2918188

E-mail: j.vanklei@fietzersbond.nl

Inhoud

Samenvatting	4
Inleiding	6
1. Gebruikte literatuur	7
2. Kinderen in het verkeer	8
2.1. Verkeersveiligheid	
2.2. Afname zelfstandige mobiliteit	
2.3. Kenmerken van verkeersgedrag van kinderen	
2.4. Belang van fiets- en verkeerservaring	
2.5. Te weinig beweging	
2.6. Reisgedrag naar school	
2.7. Verklarende factoren voor begeleiden en vervoerskeuze	
2.7.1. Leeftijd	
2.7.2. Stedelijkheid	
2.7.3. afstand en schaalvergroting	
2.7.4. Motieven van ouders	
2.8 Kinderknelpunten wijken af van ouderknelpunten	
3. Aanbevelingen	19
3.1. Infrastructuur	
3.2. Kinderen en hun gedrag	
3.3. Ouders en hun motieven	
3.4. School	
3.5. Mogelijke vervolgstappen	
Bijlagen: Geraadpleegde bronnen	24

Samenvatting

In dit onderzoek hebben we de belangrijkste literatuur samengevat op het gebied van het naar de basisschool brengen en halen van kinderen. Hierbij valt op dat er niet veel onderzoek van recente datum is. Doordat opzet en onderzoeksmethode varieert, zijn cijfers vaak niet vergelijkbaar.

Het autogebruik naar school varieert in verschillende onderzoeken: van ongeveer 1 op de 6 kinderen, tot 1 op de 3 kinderen die met de auto worden gebracht. De trend is niet goed onderzocht, maar de richting lijkt: meer auto, minder fiets en lopen.

Het percentage fiets in de modal split varieert in verschillende onderzoeken van 37 tot 50 procent. De fiets is daarmee nog altijd de dominante vervoerswijze naar school.

Ongeveer 60 procent van de kinderen wordt begeleid naar school. Dit begeleiden gebeurt ook vaak te voet of per fiets, zeker in de gebieden met 'zeer hoge stedelijkheid. De auto is daar namelijk niet snel. Gemiddeld gaan kinderen rond 9 jaar zelfstandig naar school. Er zijn aanwijzingen dat op scholen waar de verkeersveiligheid aandacht krijgt en waar ouders bij betrokken zijn, kinderen vaker zelfstandig naar school gaan.

Voor ouders zijn de belangrijkste redenen om hun kind te begeleiden: dat het kind te jong is om zelfstandig te gaan, dat de route naar school niet verkeersveilig is en dat het gezellig is om samen te fietsen of te lopen. Ook "omdat de kinderen het willen" wordt als reden genoemd om samen te fietsen. Verder wordt fietsen gezond en snel genoemd.

Doorrijden naar het werk en het weer zijn belangrijkste redenen voor ouders om de auto te gebruiken. Een flink deel van de ouders (een derde) brengt de kinderen niet elke dag op dezelfde wijze naar school: dus soms met de auto soms te voet of op de fiets.

Onderzoek uit de jaren tachtig en negentig heeft in beeld gebracht dat kinderen onvoorspelbare verkeersdeelnemers blijven. Ze hebben allerlei vaardigheden die nodig zijn in het verkeer nog niet of maar gedeeltelijk. Zaken als het goed inschatten van snelheid, anticiperen op geluid en gevaarherkenning ontwikkelen zich. Vanaf 9 jaar schatten kinderen gevaarlijke situaties beter in, maar complexe situaties blijven tot 14 jaar lastig. Hoewel deze informatie bijvoorbeeld wel te vinden is in brochures en op websites (o.a. verkeerseducatieloket van ROV Oost Nederland) is deze kennis niet paraat bij ouders, docenten, overheden en gewone weggebruikers.

De vaardigheden die kinderen nodig hebben, ontwikkelen zich sneller als kinderen verkeerservaring op doen. Dat doen ze het beste door dagelijks naar school te lopen of te fietsen. Uit recent onderzoek is gebleken dat het opdoen van verkeerservaring belangrijker is dan educatie. Er zijn signalen dat de fietsvaardigheid van (sommige groepen) kinderen afneemt.

Zowel uit gezondheidsoverwegingen als verkeersveiligheidsoverwegingen is er veel voor te zeggen het lopen en fietsen naar school te stimuleren. De infrastructuur, hoe de schoolomgeving en schoolroutes zijn ingericht, is voorwaarde scheppend. Als de situatie als onveilig wordt beoordeeld voor fietsers en voetgangers, zullen ouders niet hun gedrag willen veranderen.

In de motieven die ouders naar voren brengen zitten aanknopingspunten voor acties gericht op gedragsverandering. Ouders geven in verschillende onderzoeken aan dat ze het gezellig vinden hun kinderen naar school te begeleiden op de fiets of lopend. Ook komt naar voren dat 'kinderen het graag willen'. Deze positieve dingen, dit plezier van het fietsen kan meer worden benut, bijvoorbeeld in campagnes.

Wat betreft het autogebruik van ouders, denken wij dat er in de gereedschapskist van het mobiliteitsmanagement tools zitten om dit autogebruik te verminderen. Argumenten als het weer, ketenmobiliteit (doorrijden naar het werk) zijn bijvoorbeeld ook bekende argumenten voor werknemers om voor de auto te kiezen. In het mobiliteitsmanagement voor bedrijven zijn manieren (campagnes, beloningsstrategieën) bedacht om werknemers toch te verleiden andere keuzes te maken.

Daarnaast is het goed te werken aan het verbeteren van de fietsvaardigheid van kinderen. Fietsen is een complexe taak, als die eenmaal op de automatische piloot gaat, dan is er meer tijd voor verkeerstakingen. Ook hierbij lijkt het verstandig een positieve invalshoek te kiezen en het plezier van het fietsen te benadrukken. Vertrouwen in de fietsvaardigheid van hun kind is verder voor ouders van belang om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan.

Inleiding

Eén van de ambities van de Fietzersbond is een veilige schoolomgeving. Een omgeving waarin kinderen in groep 3 en 4 begeleid, kinderen in groep 5 en 6 grotendeel zelfstandig (afhankelijk van de verkeerssituatie) en kinderen in groep 7 en 8 geheel zelfstandig naar school fietsen. Op de website van de Fietzersbond staat een veilige schoolomgeving beschreven

(www.fietsennaarschool.nl) zoals deze ook wordt aanbevolen door kenniscentrum CROW. De praktijk is echter vaak anders. De omgeving rond scholen is vaak druk en chaotisch en het aantal kinderen dat zelfstandig naar school fietst lijkt te verminderen.

Het ROV Oost Nederland heeft de Fietzersbond de opdracht gegeven om onderzoek uit te voeren naar het zelfstandig fietsen van (basisschool)kinderen en de rol van ouders en de school daarbij.

Probleemomschrijving

Kinderen lijken op steeds latere leeftijd zelfstandig naar school te fietsen. Ouders voeren hiervoor verschillende redenen aan. Het gaat dan om verkeersdruk en chaos bij de scholen, waar ze soms zelf deel van uitmaken. Onveilige routes naar school en gebrek aan tijd ('ik moet door naar mijn werk') zijn andere gehoorde argumenten. Op de middelbare school moeten kinderen wel zelf fietsen, maar het ontbreekt hun aan verkeerservaring en fietsvaardigheden. Een droevig resultaat is de piek in het aantal verkeersdoden onder 12- en 13-jarigen.

Wat is nu echt het probleem bij het fietsen of niet fietsen naar school? Kloppen onze aannames dat ouders het maar lastig vinden om met hun kind naar school te fietsen? En welke rol speelt de school hierin? Het ROV Oost Nederland zoekt naar 'bewijzen' die door middel van literatuuronderzoek naar voren komen.

Belangrijke vragen voor het onderzoek zijn:

- Wat is er bekend over de keuzes die ouders maken met betrekking tot het naar school brengen van hun kinderen?
- Wat is er bekend over trends in het haal- en brenggedrag van ouders?
- Zijn er aanknopingspunten in de literatuur om het gedrag van ouders met betrekking tot halen en brengen te beïnvloeden?
- Wat zijn de mogelijkheden om hier invloed op uit te oefenen?
- Zijn er bepaalde invloeden vanuit de gedragsbeïnvloeding die toepasbaar zijn?

Doelstellingen

De doelstellingen voor het onderzoek zijn als volgt gedefinieerd:

- Het zo goed mogelijk in beeld brengen van beschikbare onderzoeksliteratuur over haal- en brenggedrag van ouders.
- Het uitlichten van bewuste en onbewuste redenen om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan, of te voet of per fiets te begeleiden naar school.
- Conclusies trekken die relevant zijn voor de situaties rond scholen in Gelderland en Overijssel
- Op basis daarvan advies geven voor mogelijke vervolgacties om ouders te verleiden vaker hun kinderen op de fiets of te voet naar school te begeleiden.

Het eindresultaat van ons onderzoek is een rapport met aanbevelingen op basis van de gevonden resultaten en literatuur. We doen hierin advies welke mogelijkheden en kansen wij zien voor een aanpak, met name richting de ouders.

1. Gebruikte literatuur

Er is de nodige informatie over het thema van dit onderzoek. Omwille van de tijd zijn er keuzes gemaakt over welke rapporten al dan niet bestudeerd zijn. In de bijlagen zijn links naar de diverse stukken en rapporten terug te vinden met een korte samenvatting.

Het Fietsberaad-CROW archiveert veel onderzoeken en rapporten op dit terrein.

De belangrijkste bronnen die we gebruikt hebben zijn:

Handboek Ontwerpen voor kinderen, CROW 2000

Aanbevelingen voor een kindvriendelijke inrichting van de verblijfs- en verkeersruimte.

Hoewel al wat ouder, is dit nog steeds een heldere samenvatting over kinderen als verkeersdeelnemers. Het standaardwerk biedt gegevens over verkeersongevallen met kinderen, kenmerken van kinderen in het verkeer, en geeft uiteraard aanbevelingen voor een verkeersveiliger inrichting van infrastructuur.

Reisgedrag kinderen basisschool, Traffic Test 2003

Onderzoek van Karolijne van der Houwen, Jeroen Goossen en Ipe Veling van Traffic Test in opdracht van CROW-Fietsberaad.

Dit rapport is een verslag van de resultaten van een schriftelijke enquête. Onder 7.500 huishoudens met jonge kinderen zijn data verzameld over het reisgedrag van kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 12 naar de basisschool. Dit onderzoek biedt zowel een gedegen analyse van reisgedrag als resultaat van enquête over beweegredenen die ouders zelf aan geven.

Samen veilig naar school, XTNT 2014

Hoe ouders aankijken tegen de school-thuisroute. Onderzoek in opdracht van VVN.

Dit onderzoek is gebaseerd op een enquête die is verspreid via 55 basisscholen. 1.847 ouders hebben de vragenlijst beantwoord (samen vertegenwoordigen zij 2.739 kinderen). Ouders zijn in deze enquête gevraagd naar beweegredenen.

Schoolmobiliteit, KpVV Dashboard duurzame en slimme mobiliteit. 2013

Hierin wordt verslag gedaan van de onderzoeken van SOAB adviseurs uit Breda, die in de periode van 1994 – 2002 bij meer dan 180 scholen zijn uitgevoerd. De onderzochte scholen zijn divers qua locatie, aantal leerlingen, signatuur en verkeersproblematiek, daarmee bevat de database een ('redelijk') representatieve steekproef, aldus KpVV (onderdeel van CROW).

Daarnaast zijn nog verschillende andere studies en artikelen gebruikt. Een volledige lijst is te vinden bij de bronnen in de bijlage.

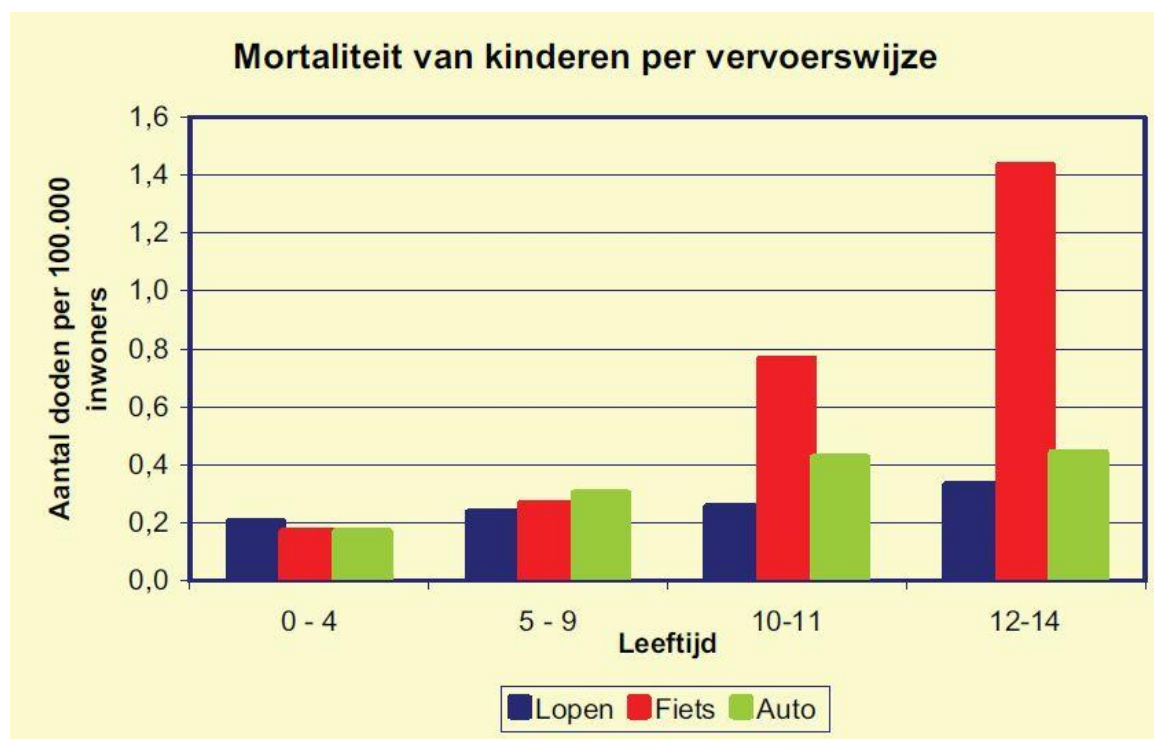
2. Kinderen in het verkeer

Het aantal gedegen onderzoeken naar verkeersgedrag van kinderen is niet enorm groot, zeker niet als je recente onderzoeken zoekt.

2.1. Verkeersveiligheid

Recente betrouwbare verkeersveiligheidscijfers zijn er niet (vanwege gebrekkige registratie, een probleem waar wel aan gewerkt wordt door rijksoverheid). Het factsheet van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) uit 2009 geeft aan dat er vergeleken met andere leeftijdsgroepen in Nederland betrekkelijk weinig 0-14-jarigen overlijden in het verkeer. Hun veiligheid is bovendien de afgelopen twintig jaar aanzienlijk toegenomen, meer dan die van andere leeftijdsgroepen. Volgens de SWOV is dit te danken aan een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, voertuigen, beveiligingsmiddelen en educatie. In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar.

Voor de groep 12-14 jarigen valt op. Uit het SWOV- factsheet: 'De mortaliteit (aantal doden per 100.000 mensen) bij kinderen neemt toe met de leeftijd. Voor de groep 0-4 jaar was de mortaliteit in de periode 2005-2007: 0,6 per jaar; voor de groep 5-9 jaar: 0,8; voor de groep 10-12 jaar: 1,4; en voor de groep 12-14 jaar: 2,5.'



De stelling dat de toegenomen verkeersveiligheid te wijten is aan 'minder expositie' (minder deelname aan het verkeer), verwerpt de SWOV. In periode 1987-2004 nam de verkeersdeelname juist toe, maar die toename is wel vooral toegenomen verkeersdeelname als auto-inzittende. Overigens is bij verkeersdeelname niet 'op straat spelen' meegeteld.

De SWOV heeft het in dit factsheet alleen over dodelijke ongelukken. De registratie van gewonde kinderen in het verkeer die in het ziekenhuis belanden, is namelijk nog gebrekkiger dan die van volwassenen (40 procent van de ongelukken met kinderen wordt maar geregistreerd, tegen 55 procent van de volwassenen).

In het Handboek Ontwerpen voor kinderen (CROW 2000) wordt ouder onderzoek genoemd naar ongelukken van kinderen: E. Tutert, Een veilige infrastructuur voor kinderen, 2000, AVV. Daaruit blijkt dat driekwart van de dode en gewonde kinderen slachtoffer wordt terwijl zij lopend of fietsend onderweg zijn. 91 procent van deze ongevallen vindt plaats in de bebouwde kom. Verreweg de meeste ongevallen gebeuren op 50 km-wegen. Op 50 km-wegen lopen kinderen drie keer zoveel risico als op 30 km-wegen. Niet geheel verrassend is dus de snelheid van het autoverkeer een heel belangrijk factor. Ook SWOV adviseert in het genoemde factsheet 'het voorschrijven van lagere rijsnelheden op tijden en locaties met veel kinderen'.

Uit het onderzoek van Tutert, blijkt verder dat 38 procent van de ongevallen met kinderen plaatsvindt als ze op weg zijn van of naar school. De resterende ongevallen (62 procent) vindt plaats op andere momenten. Van achter een object de weg oversteken, is een oorzaak die in de politieregistratie regelmatig genoemd wordt.

Jonge fietsers raken vaak betrokken bij een ongeval bij het linksaf slaan (net trouwens als oudere fietsers) en op kruispunten.

2.2 Afname zelfstandig mobiliteit

'Kinderen worden gemiddeld anderhalf tot twee jaar langer begeleid naar school en andere activiteiten dan 20 jaar geleden'. Deze conclusie herhaald in het Handboek Ontwerpen voor kinderen, komt uit onderzoek uit 1993 van Regioplan (M. van de Spek en R. Noyon, Uitgeknikkerd, opgehoepeld, een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat). Dit onderzoek was in opdracht van Kinderen Voorrang (een van de fusiepartners van VVN). De genoemde 20 jaar gaat dus over de periode 1973-1993. Maar het lijkt niet erg waarschijnlijk dat de zelfstandige mobiliteit van kinderen sindsdien weer is toegenomen. In het onderzoek van Regioplan wordt de beoordeling van de verkeersveiligheidsituatie door ouders als een belangrijker graadmeter genoemd voor de vrijheid die kinderen krijgen. De aanwezigheid van gebiedsontsluitingswegen (50-km-wegen) blijkt duidelijk van invloed te zijn op een negatieve beoordeling door ouders. Gezien de toename van het autoverkeer, de toename van het aantal kinderen die opgroeien in de stad, lijkt het geen al te boude bewering dat de bewegingsvrijheid de laatste jaren niet is toegenomen. Tegenover de toegenomen verkeersveiligheid staat dus minder bewegingsvrijheid.

2.3. Kenmerken van verkeersgedrag van kinderen

Kinderen zijn geen kleine volwassenen in het verkeer. Kinderen hebben allerlei vaardigheden die nodig zijn in het verkeer nog niet of maar gedeeltelijk. In de jaren tachtig en negentig zijn met name door onderzoekers van het toenmalige Verkeerskundig studiecentrum van Rijksuniversiteit Groningen, verschillende onderzoeken gedaan naar wat kinderen kunnen en niet kunnen in het verkeer en welk gedrag zij vertonen.

Een van die onderzoeken is 'Jonge kinderen in het verkeer, hun mogelijkheden en beperkingen', door P. Lourens en M. Kuiken (1996). Daarin staat een overzicht van wat kinderen kunnen op het gebied van kennisaspecten, waarneming en aandachtontwikkeling, informatieverwerking en het nemen van beslissingen. Belangrijkste conclusie van Lourens en Kuiken is dat **kinderen zeer gemakkelijk afleidbaar** zijn, en juist die afleidbaarheid maakt hun gedrag onvoorspelbaar. De mate van afleidbaarheid lijkt nauwelijks te variëren met leeftijd. Ook 10-jarigen laten zich gemakkelijk afleiden. Wel blijkt uit onderzoek een verschil tussen meisjes en jongens. Jongens laten zich nóg gemakkelijker afleiden. Lourens en Kuiken schrijven: 'Het gedrag van kinderen op straat, zowel lopend en als op de fiets is per definitie in sterke mate onvoorspelbaar. Al lijken zij zich normaal en correct te gedragen, plotseling kan gedrag veranderen zodat er acuut gevaar is voor een aanrijding.'

Onderstaand overzicht in het handboek Ontwerpen voor kinderen is gebaseerd op Lourens en Kuiken (al wijkt het op sommige details af):

Informatieverwerking	Leeftijd
Visuele en auditieve perceptie (goed kunnen zien, beweging onderscheiden, geluid lokaliseren)	Tot het 10 ^e jaar ontwikkelt zich het gezichtsvermogen, het vermogen op uit de 'ooghoek' te kijken (perifeer zicht)
Aandacht	Tot circa 10/11 jaar rennen kinderen nog wel eens spontaan de straat op
Selectieve aandacht (bewust gekozen aandachtsdoel)	Vanaf 11 jaar kunnen kinderen bewust/gestuurd hun aandacht richten op het verkeer.
Snelheid van informatieverwerking	Tot 16 jaar neemt de snelheid in de informatieverwerking toe
Kwalitatieve informatieverwerking	Tot 11 jaar bestaat er nog enig onvermogen om de aandacht te richten op relevante informatie
Kwantitatief	Tot 12 jaar groeit het geheugenvermogen voor (kort termijn-) informatieverwerking en het vermogen om informatie te combineren. Kinderen kunnen dan een aankomende brommer, auto en fiets tegelijk zien aankomen en hun beslissing nemen.
Anticiperen	Tot circa 8 jaar kunnen kinderen gevaren niet zien aankomen.
Inschattingsvermogen van de snelheid van naderende voertuigen	Tot 10 jaar overschatten kinderen de snelheid, jongens tussen de 10 en 14 jaar onderschatten de snelheid
Motorische vaardigheden	
Lopen	Vanaf 3 jaar kunnen kinderen lopen en hun aandacht tevens op andere dingen richten,.
Fietsen	Kinderen beginnen meestal vanaf 5 jaar, aanvankelijk slingeren zij bij bepaalde handelingen (achterom kijken), hebben problemen met balans bij lage snelheid; tot 14 jaar verbetert de kwaliteit van de fietsbeheersing (oefening baart kunst). Grootste probleem is de combinatie van fietsen als aandachtopeisende taak samen met de verkeerstaak. De kwantitatief te verwerken informatie is zelfs voor middelbare scholieren tot 14 jaar veel.
Kennis	
Zebrapaden en verkeerslichten	5-6 jarige kinderen

Voorrangregels	Probleem voor alle leeftijden
Inzicht in complexe situatie	Tot 12 jaar zijn complexe situaties waarbij meerdere verkeersdeelnemers betrokken zijn moeilijk of helemaal niet te overzien, voor jonge fietsers en bromfietsers is dat tot de leeftijd van 16 jaar soms moeilijk
Kennis van regels en borden	4 tot 5 jaar: basisregels bekend 9-10 jaar: de meest basale regels en borden bekend

Concluderend kunnen we stellen dat op verschillende leeftijden kinderen in staat zijn stukjes van de verkeerstaak uit te voeren, maar dat complexe situaties tot 14 - 16 jaar lastig zijn.

Het Handboek Ontwerpen voor kinderen geeft de volgende indicatie van de leeftijden waarop kinderen bepaalde verkeerstaken zelfstandig kunnen uitvoeren (afgaande op ontwikkelingsproces).

Leeftijdsindicatie	Oversteken	Fietsen
4-8 jaar	Alleen met duidelijke opdracht in woonstraten	Alleen in zeer veilige gebieden om te oefenen en spelen
9-12 jaar	Tot 10/11 jaar sprake van langere reactietijd en mogelijk spontaan gedrag	Vergt nog veel concentratie als taak op zich, complexe situaties lastig
13 jaar en ouder	Geen probleem	Complexe situaties nog een probleem

Kortom, meldt het Handboek, 'verkeer is eigenlijk een onmogelijke taak voor kinderen'.

2.4. Het belang van fiets- en verkeerservaring

De laatste jaren is steeds meer het belang van ervaring op doen in het verkeer naar voren gekomen. Verkeerservaring doe je niet op als inzittende van een auto, maar wel door samen te lopen en zeker ook door te fietsen. De fiets is het eerste vervoermiddel dat een kind krijgt waarmee hij de wijde wereld in kan trekken

Het Handboek Ontwerpen voor kinderen citeert onderzoek naar de beleving van gevaar van Hill, Lewis en Dunbar (British journal of development psychology uit 2000) onder 120 kinderen. Daaruit blijkt dat verkeerservaren kinderen in de leeftijd van 7 à 8 jaar spontaan gevaar waarnemen. Het lijkt erop dat ervaring in verkeer het waarnemingsvermogen en inzicht in gevaar doet toenemen en dat kinderen zonder verkeerservaring hetzelfde niveau pas bereiken als zij 9 à 10 jaar zijn.

Fietsen is op zich voor veel kinderen al lastig. De combinatie met de verkeerstaak (waarnemen, inschatten, anticiperen, beslissingen nemen) vraagt helemaal veel. Tot 14 jaar kan dat problemen opleveren. Wat helpt is om het fietsen zo snel mogelijk goed onder de knie te krijgen. Als fietsen op de automatische piloot kan, dan is er meer ruimte voor de verkeerstaak.

Er zijn signalen dat de fietsvaardigheid van kinderen afneemt. Uit onderzoek van VVN blijkt dat 13 procent van de scholen vanwege de achterblijvende fietsvaardigheid niet deelneemt aan het

fietsexamen. Ook van de scholen die wél meedoen aan het praktisch verkeersexamen geeft bijna één op de tien (9 procent in 2009) aan dat de kinderen niet kunnen fietsen of te weinig fietservaring hebben. In 2008 was dit 4 procent.

Divera Twisk van de SWOV wijst in haar proefschrift 'Protecting pre-license teens from road risk' (Universiteit Maastricht 2014) op het belang van ervaring. Zij richt zich vooral op de piek in de aantallen verkeersslachtoffers rond 12-14 jaar. Zij concludeert: '**Ervaring is belangrijker dan educatie**. Educatie kan namelijk de herkenning van gevaarlijke situaties, zoals dode hoeken, wel verbeteren, maar die verbetering leidt niet automatisch tot veiligere keuzes op straat.' Onervarenheid speelt een grote rol, betoogt Twisk. 'Educatieprogramma's moeten zich daarom meer richten op oefenen in de praktijk. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar het beperken van ongewenst gedrag (onbedoelde vergissingen of bewuste overtredingen), maar ook naar het vergroten van zelf-beschermend gedrag (bijvoorbeeld oversteken op een plek waar je goed zichtbaar bent voor overig verkeer).'

2.5 Te weinig beweging

Van de kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 11 jaar voldoet in 2013 volgens de ouders maar 21 procent aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB).

De Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB) houdt voor deze leeftijdsgroep in dat je dagelijks (zomer en winter) een uur ten minste matig intensief lichamelijke actief bent. (Monitor Convenant Gezond Gewicht 2013).

Een veilige verkeerssituatie is belangrijker om kinderen voldoende te laten bewegen dan veel speelplekken en veel groen in een wijk, zo blijkt uit het proefschrift van Sanne de Vries over '**beweegvriendelijke wijken** voor kinderen' (TU Delft 2009). Kinderen uit wijken met veel oversteekplaatsen bleken 3 tot 5 keer vaker naar school te lopen of fietsen dan kinderen uit wijken met minder oversteekplaatsen. Ook de aanwezigheid van fietspaden, trottoirs, parkeerplaatsen en rotondes kunnen het beweeggedrag van stadskinderen bevorderen.

De Vries onderzocht in tien stadswijken hoe het beweeggedrag van kinderen samenhangt met de inrichting van een wijk. De Vries adviseert stedenbouwkundigen en gemeenteambtenaren bij het (her)inrichten van wijken meer aandacht te besteden aan het creëren van een verkeersveilige omgeving. Het aanleggen van meer speelplekken is volgens haar niet voldoende om kinderen te stimuleren meer te bewegen. Kinderen moeten elke dag minstens 60 minuten bewegen om gezond en fit te blijven. De Vries verrichtte metingen met beweegdagboekjes en geavanceerde stappentellers bij 350 peuters en 500 basisscholieren. Het merendeel van deze stadskinderen bleek onvoldoende te bewegen. Dit hangt onder meer samen met de verkeersinfrastructuur in hun woonwijk.

2.6 Reisgedrag naar school

Hoe gaan kinderen naar de basisschool en wat zijn daarin de trends? Dat zijn best lastig te beantwoorden vragen. Er zijn diverse onderzoeken naar dit onderwerp geweest, maar vaak verschillen opzet en onderzoeksmethode waardoor de resultaten moeilijk vergelijkbaar zijn.

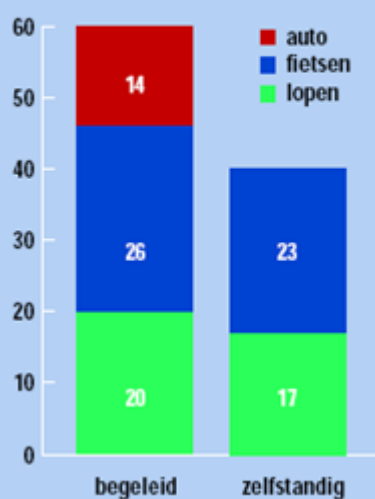
Onderzoek Reisgedrag kinderen basisschool

Het meest gedegen qua opzet en onderzoeksmethode is het onderzoek van Traffic Test uit 2003 in opdracht van het Fietsberaad (te vinden op de site van CROW-Fietsberaad). Daaruit blijkt dat:

- Bijna de helft van alle verplaatsingen naar school (49 procent) met de fiets plaatsvindt. Ruim een derde (37 procent) vindt lopend plaats en 14 procent met de auto.
- Kinderen die gaan lopen of fietsen worden in iets meer dan de helft van de gevallen begeleid. In totaal wordt 60 procent begeleid naar school, 40 procent reist zelfstandig.

Tabel 1. Manieren waarop kinderen naar school reizen			aandeel verplaatsingen (in %)
zelfstandig lopen		alleen	9,4
		met leeftijdsgenootje(s)	5,4
		met een jonger kind	2,4
begeleid lopen		door (partner van) respondent	16,8
		door ouder kind/andere volwassene	2,7
zelfstandig fietsen		alleen	12,6
		met leeftijdsgenootje(s)	7,8
		met een jonger kind	2,6
begeleid fietsen	zelf fietsend	door (partner van) respondent	18,6
		door ouder kind/andere volwassene	1,7
	achterop	achterop bij (partner van) respondent	5,0
		achterop bij ouder kind of anderen	0,3
met de auto	bij (partner van) respondent	alleen	2,4
		met nog 1 kind	5,5
		met meerdere kinderen	4,6
	bij anderen	alleen	0,1
		met nog 1 kind	0,3
		met meerdere kinderen	0,8
overig		met openbaar vervoer	0,3
		anders	0,6

Figuur 1. Aandeel kinderen dat begeleid of zelfstandig naar school gaat, naar vervoerwijze (in %)



Onderzoek Basisschoolleerlingen gaan steeds minder op de fiets of lopen naar school

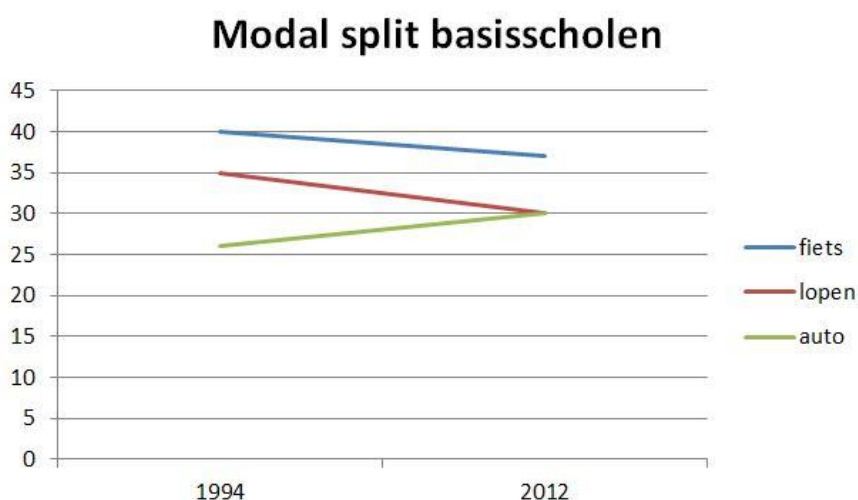
Onderzoeks- en adviesbureau SOAB, uit Breda, doet al jaren projecten in schoolomgevingen. Daarbij wordt onder andere vragenlijstonderzoek uitgevoerd. Op basis van die onderzoeken is in 2013 een analyse uitgevoerd. Daarover is gepubliceerd op de site van CROW kpVV-blogspot <http://kpvvdashboard-15.blogspot.nl/>

Over het onderzoek schrijft kpVV: 'SOAB adviseurs heeft in de periode van 1994 – 2002 bij meer dan 180 scholen de wijze waarop de kinderen naar school zijn gekomen of gebracht verzameld in een database. De modal split van deze scholen zijn veelal in opdracht van de gemeente onderzocht, om meer inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van en naar de scholen, of omdat ze knelpunt bij scholen wilden onderzoeken. De onderzochte scholen zijn divers qua locatie, aantal leerlingen, signatuur en verkeersproblematiek, daarmee bevat de database een ('redelijk') representatieve steekproef.'

In dit onderzoek blijkt dat:

- 30 procent lopend naar school komt, 37 procent per fiets, en maar liefst 30 procent per auto (dit laatste percentage wordt vaak genoemd in de media).
- Ook de verschillen tussen de keuze zelfstandig of begeleid liggen anders dan in het Traffic test-rapport. Hier komt slechts 17 procent zelfstandig en 83 procent begeleid (Traffic Test: 40 procent - 60 procent).
- Bij regen/slecht weer zijn er 5 procent minder fietsers. Dit effect is er niet bij ouders en kinderen die doorgaans lopen.

Interessant is dat SOAB omdat het bureau deze onderzoeken al zo lang doet iets kan zeggen over de trend. SOAB ziet een afname in het gebruik van de fiets en de benenwagen, en toename van auto.



Onderzoek Samen veilig naar school; hoe ouders aankijken tegen de school-thuisroute

Onderzoeksbureau XTNT deed in opdracht van VVN onderzoek op basis van enquêtes naar de school-thuisroutes (XTNT, 2014).

- In dit onderzoek zegt 12 procent van de ouders altijd hun kinderen met de auto naar school te brengen, 49 procent doet dat soms.
- Verder geeft XTNT geen overkoepelende cijfers voor al dan niet begeleiden: het onderzoeksbureau zegt dat het 'vaak' gebeurt.

XTNT legt er de nadruk op dat kinderen niet elke dag op dezelfde manier naar school worden gebracht: '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 procent van de ouders laat hun kinderen altijd op dezelfde manier naar school gaan, de overige 28 procent wisselt dit af. Opvallend hierbij is dat 'slechts' 12 procent van de ouders hun kind altijd met de auto zegt te brengen. Dit is een stuk lager dan de 30 procent die uit eerdere onderzoeken naar voren komt. Dit verschil kan te verklaren zijn door de 49 procent 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 procent.'

Proefschrift School Concentration and School Travel

Enne de Boer promoveerde in 2010 aan de TU Delft op een proefschrift naar gevolgen van schaalvergroting in het onderwijs (School Concentration and School Travel). Hij heeft op basis van MON (MobiliteitsOnderzoek Nederland) onderzoek gedaan naar veranderende modal split van basisschoolleerlingen. In de periode 1996 – 2006 zijn er de volgende trends:

- Fietsgebruik van 40 procent naar 43 procent,
- Lopen van 40 procent naar 32 procent
- Autogebruik van 15 procent naar 20 procent.

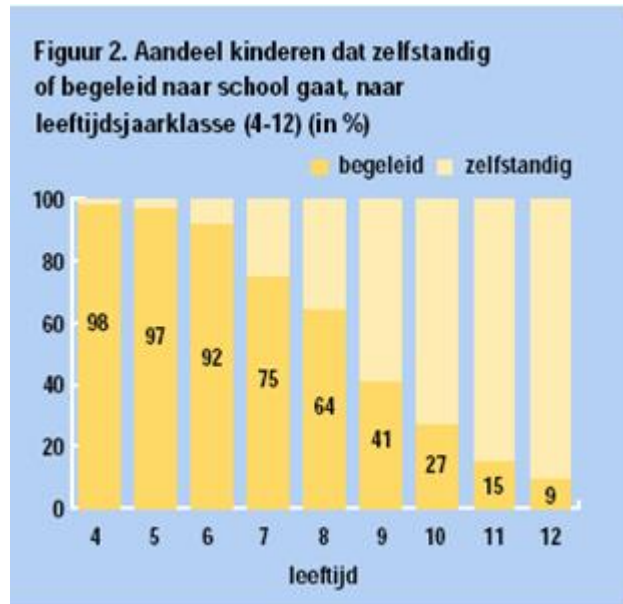
2.7 Verklarende factoren voor begeleiden en vervoerkeuze

2.7.1. Leeftijd

Niet verrassend is de leeftijd van het kind dé bepalende factor voor de keuze om het kind te begeleiden. Dat bleek bijvoorbeeld overduidelijk uit het onderzoek van Traffic Test (2003).

Andere veel minder belangrijke factoren die van invloed zijn: het leeftijdsverschil tussen ouder en kind (hoe groter dit verschil, hoe vaker kinderen begeleid worden), de mate van stedelijkheid van schoolomgeving.

Het omslagpunt bij het al dan niet begeleiden ligt volgens Traffic Test zo rond de 8 – 9 jaar.



Dit zijn gegevens van het onderzoek uit 2003. Het vermoeden is dat dit omslagpunt nu (2015) hoger ligt. Ook kan het plaatselijk heel anders liggen, bijvoorbeeld vanwege ervaren verkeersveiligheid. Daarnaast lijkt het logisch te veronderstellen dat er ook enige variatie is gedurende het jaar door omstandigheden (weer, daglicht). Zie ook paragraaf 2.2. over afgenomen zelfstandige mobiliteit.

2.7.2. Stedelijkheid

In het onderzoek van XTNT (2014) is de rol van de mate van stedelijkheid verder onderzocht. Een paar opvallende conclusies: hoe meer stedelijk de omgeving is, hoe vaker kinderen worden begeleid. Zelfstandig fietsen en lopen neemt toe in minder stedelijk gebied.

In 'zeer sterk stedelijk' gebied wordt vaker op de fiets en te voet begeleid. Daar wordt 7 procent met de auto gebracht, terwijl dit in 'weinig stedelijk' gebied 20 procent is. Dat laatste percentage heeft ook met afstand te maken. Het begeleid fietsen/lopen in zeer stedelijk gebied wijkt af van de resultaten van Traffic Test (2003), die 17 procent autogebruik constateerden in zeer sterk stedelijk gebied. Wellicht zijn de verschillen te verklaren door de recente opkomst van de fiets (en kinderbakfiets) in de grote steden. Uit de enquêtes van XTNT blijkt dat ouders in zeer stedelijk gebied gaan fietsen of lopen omdat dat sneller gaat dan de auto (of omdat ze geen auto hebben).

2.7.3 Afstand en schaalvergroting

Enne de Boer concludeerde op basis van analyses van de bestanden van MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) dat leerlingen ongeveer 10 procent verder moeten reizen om bij hun basisschool te komen dan in 1995. De afstandsvergroting is minder spectaculair dan verwacht. De Boer meldt er wel bij: Plaatselijk kan zij niettemin zorgelijk worden genoemd, vanwege een mogelijke 'verkeerde' schoolkeuze, tijdverlies en grotere verkeersonveiligheid. De Boer heeft ook onderzoek gedaan naar de manier van verplaatsen. In het basisonderwijs is het fietsgebruik min of meer constant gebleven met circa 40 procent, maar er wordt geleidelijk wel minder naar school gelopen (32 procent) en meer met de auto gebracht (20 procent).

De Boer heeft de ontwikkelingen in Nederland vergeleken met die in Vlaanderen in de periode 1994–2000. In Vlaanderen werden de verplaatsingsafstanden ook niet veel groter. Toch groeide daar het autogebruik op weg naar de basisschool tot circa 50 procent en werd ook zo'n 20 procent van de leerlingen in het voortgezet onderwijs met de auto naar school gebracht. Zeker dit laatste is deels het gevolg van een verschil in cultuur. Vlaamse meisjes fietsen wel naar de basisschool maar nauwelijks naar het voortgezet onderwijs.

Om de hoek

In Nederland is de basisschool nog altijd 'om de hoek'. Uit cijfers van CBS (geciteerd op de site van CROW kpVV Blogspot schoolmobiliteit) blijkt dat 97 procent van de bevolking woont op minder dan 2 kilometer van de dichtstbijzijnde basisschool. Zelfs in niet-stedelijke gebieden woont slechts 4 procent van de bevolking op 3 of meer kilometer van een basisschool.

De laatste jaren is er wel veel discussie over het al dan niet openhouden van kleine scholen op het platteland. Met name in de krimpgebieden worden er scholen gesloten of bedreigd met sluiting.

Ingeschatte afstand

Traffic Test ontdekte dat niet de feitelijke afstand een rol speelt bij de keuze voor begeleiding, maar door de respondent ingeschatte afstand tot school een (bescheiden) rol speelt: hoe verder de respondent méént dat de school van huis ligt, hoe vaker hij het kind zal begeleiden. Deze laatste relatie kan niet significant worden aangetoond tussen de daadwerkelijke afstand tot school en het al dan niet begeleiden van het kind naar school. Voor keuzes die ouders maken ten aanzien van het begeleiden van hun kinderen is de beleving van afstand blijkbaar meer bepalend dan de werkelijke afstand.

2.7.4 Motieven van ouders

In de onderzoeken die specifiek ingaan op de motieven van ouders, komen een aantal van de hierboven genoemde aspecten terug:

In het onderzoek van XTNT (2014) is aan de ouders die hun kind (altijd of soms) **begeleiden** met de fiets of lopend 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 procent). Maar ook vindt 42 procent van de ouders dit begeleiden gewoon erg gezellig. Verder zegt 39 procent dat ze hun kind(eren) begeleiden vanwege een gevaarlijke oversteek of omdat ze de verkeerssituatie op weg naar school niet veilig genoeg vinden.

Bij Traffic Test vinden we dezelfde motieven. Voor ouders zijn de belangrijkste redenen om hun kind te begeleiden naar school dat:

- het kind te jong is om zelfstandig te gaan,
- dat de route naar school niet verkeersveilig is en
- dat het gezellig is om samen te fietsen of te lopen.

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 of lopen. Ouders die hun kinderen **soms met de auto** te brengen, doen dat meestal omdat het weer dan slecht is (hierbij melden de onderzoekers wel dat dit mogelijk een sociaal wenselijk antwoord is).

Het oudere onderzoek van Traffic Test, dat zich hier baseert op statistische verbanden, laat zien dat autobezit invloed heeft: als beide ouders over een auto beschikken is 'met de auto' bij 21 procent van de kinderen de dominante vervoerswijze tegen 14 procent gemiddeld.

Als redenen om te gaan fietsen of lopen komen in het onderzoek van XTNT de volgende zaken naar voren: 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**. Dat kinderen fietsen of lopen graag willen, blijkt ook een rol te spelen.

Ouders die al fietsen en lopen vinden dat er niks hoeft te veranderen om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken. De ouders in (sterk-)stedelijke gebieden (zowel fietsers als automobilisten) zeggen dat vooral de verkeersveiligheid moet verbeteren en er meer fietsenstallingen op school moeten komen.

Kunnen ouders wel fietsen? Die vraag naar de fietsvaardigheid van ouders is in beschikbare onderzoeken niet onderzocht. Onvoldoende fietsvaardigheid is wellicht op sommige ('zwarte') scholen een probleem, maar waarschijnlijk wordt naar deze scholen veel gelopen.

De (**ervaren**) **verkeersveiligheid** op de schoolroute en in de schoolomgeving blijft een belangrijk punt, aldus XTNT. Met name in (zeer) sterk stedelijke gebieden blijft de verkeersveiligheid een belangrijke invloed op het reisgedrag. 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.

Dat betekent dat ouders langer blijven begeleiden. Dat begeleiden gebeurt zeker in de zeer sterk stedelijke gebieden lang niet altijd per auto. Maar in andere gebieden ligt dat anders. En zo leidt het tot een vicieuze cirkel waar veel auto's in de schoolomgeving en op de schoolroutes het minder veilig maken.

2.8 Kinderknelpunten wijken af van ouderknelpunten

Uit de SOAB-onderzoeken (zie kpVV-blogspot) zijn de knelpunten die ouders en kinderen op weg van huis naar school ervaren onderzocht. Hieruit blijkt dat de knelpunten die kinderen en ouders ervaren sterk van elkaar verschillen. Dit heeft mede te maken met een verschillende verkeersbeleving van volwassenen en kinderen. Zo ervaren ouders vooral knelpunten in de directe schoolomgeving (parkeersituatie bij de school), terwijl kinderen veel meer knelpunten aangeven op de woon-schoolroute.

Typische kinderknelpunten uit de SOAB-onderzoeken:

- Ik vind donkere tunnels eng, daarom loop ik langs een andere weg.
- Door haagjes bij de oversteek zien we geen verkeer aan komen.
- Ik loop om omdat ik niet langs die grote hond durf.
- Ik stap maar even van mijn fiets af bij een versmalling. Dan kan ik beter zien of er auto's aankomen.

Volwassenen ervaren de kinderknelpunten vaak niet als knelpunten doordat zij door hun lengte en fysieke mogelijkheden en verkeerservaring een ander beeld hebben van omgeving en zich anders gedragen. Kenmerkende uitspraken van ouderen:

- Gevaarlijk of lastig geparkeerde auto's, waardoor er weinig zicht is op de weg.
- Verkeersgedrag van anderen.
- Slordig geparkeerde auto's rond het schoolplein.
- Te hard rijdende auto's.
- Geen of onveilige fietspaden/stroken.
- Het oversteken van drukke wegen.

3. Aanbevelingen en adviezen

Met alle bagage van het vorige hoofdstuk kijken we nu naar het doel dat de Fietzersbond en het ROV Oost-Nederland voor ogen hebben: meer zelfstandige mobiliteit voor kinderen op weg naar school. Waar liggen dan de aanknopingspunten om aan het werk te gaan?

3. 1 Infrastructuur

We beginnen toch met het punt van de infrastructuur. Dat heeft een reden. Het heeft niet zoveel zin om van ouders en kinderen te vragen hun gedrag aan te passen als de infrastructuur niet in orde is. Verkeersveilige schoolomgeving en schoolroutes zijn een voorwaarde om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan.

We benadrukken hier drie zaken:

- **Snelheid van het autoverkeer.** Daadwerkelijk terugbrengen naar 30 km/uur in een omgeving waar kinderen bewegen. Dat is nodig omdat kinderen onvoorspelbare verkeersdeelnemers zijn. Terugbrengen van de snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur betekent een verkorting van de remweg van 33 naar 15 meter. Belangrijk is ook dat bij een eventuele botsing de gevolgen minder zwaar zijn. Bij 50/km uur overlijden 8 van 10 voetgangers, bij 30 km/uur 3 van de 10 (Handboek Ontwerpen voor kinderen).
- **Goede oversteken van gebiedsontsluitingswegen.** (Terechte) angst voor een drukke weg die kinderen moeten oversteken, weerhoudt ouders ervan kinderen zelfstandig naar school te laten fietsen (zie o.a. XTNT 2014). Uit het onderzoek van Sanne de Vries (2009) bleek ook dat kinderen uit wijken met veel oversteekplaatsen 3 tot 5 keer vaker naar school te lopen of fietsen dan kinderen uit wijken met minder oversteekplaatsen. Kinderen in de wijken met oversteekplaatsen bewegen meer.
- **Kinderperspectief** Kinderen ervaren knelpunten anders. Ze zijn kleiner en hebben dus letterlijk een ander perspectief (kpVV/SOAB). Vrij uitzicht tussen straat en stoep is bijvoorbeeld belangrijk. Geparkeerde auto's maar ook obstakels als glasbakken, containers versperren het zicht voor automobilisten op kinderen en vice versa.

VVN voert al jaren het project 'Veilige schoolomgeving' uit waarbij op een school de verkeersveiligheid wordt doorgelicht. Hierbij hoort het met ouders onderzoeken van de veiligheid van schoolomgeving en school-thuisroutes en het in samenwerking met de gemeente eventueel aanpassen van de omgeving.

In het Handboek Ontwerpen voor kinderen staat een aantal aanbevelingen om een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes te creëren. De auteurs gaan daarbij uit van verschillende schillen rond de school, waarbij hoe dichter bij de school hoe meer autoverkeer geweerd dan wel gedwongen wordt langzamer te rijden.

Voor de schoolomgeving zijn er de volgende aandachtspunten:

- a. Schoolingang tot 100 meter van school (relevant voor voetgangers en fietsers):

Oversteekplaatsen (lopend en per fiets), gemotoriseerd verkeer (aanwezigheid dan wel afwezigheid van gemotoriseerd verkeer, parkeren, snelheid e.d.), het zicht voor kinderen (dus op kijkhoogte voor kinderen van verschillende leeftijden), vrij uitzicht tussen straat en stoep.
- b. 100-500 meter rond school (relevant voor voetgangers en fietsers)

o.a. autovrije-luwe routes, voldoende zicht, oversteeklocaties hebben 30 km/uur inrichting, liggend in verblijfsgebied, conflictvrije routes e.d.
- c. 500-1.000 van school (relevant voor voetgangers en fietsers)

Gebiedsontsluitingswegen vormen knelpunten, zorgen voor herkenbare en aantrekkelijke schoolroutes.
- d. 1.000-2.000 meter van school (vooral voor fietsers relevant)

Goede fietsvoorzieningen en een veilige route zijn van belang. O.a. brommers (en scooters) naar de rijbaan

3.2. Kinderen en hun gedrag

De vaardigheden die nodig zijn om de verkeerstaak uit te voeren, ontbreken bij kinderen nog of zijn maar gedeeltelijk ontwikkeld. Welke kennis en vaardigheden dat zijn, is in de jaren tachtig en negentig, door het Verkeerskundig studiecentrum van Rijksuniversiteit Groningen, in beeld gebracht. Het handboek Ontwerpen voor kinderen, vatte dit samen. Vermoedelijk is deze informatie nog behoorlijk up-to-date. (Al zou het interessant zijn te kijken of er inmiddels nieuwe inzichten uit de ontwikkelingspsychologie zijn, die ook de invloed zijn op sommige aspecten: is bijvoorbeeld bij sommige doelgroepen de fietsvaardigheid niet afgenomen en wat heeft dat voor effect op verkeersvaardigheden).

Een belangrijke constatering is dat deze informatie over verkeersvaardigheden van kinderen nauwelijks bekend is bij anderen dan een beperkte groep verkeersprofessionals. Ouders, docenten en andere volwassenen (andere verkeersdeelnemers) zijn onvoldoende op de hoogte van wat men van kinderen kan en mag wachten qua fiets- en verkeersvaardigheden.

Deze informatie nog verder verspreiden bij een bredere publiek zou een aanvulling kunnen zijn, die kan helpen dat andere verkeersdeelnemers beter anticiperen op kinderen. Nu is er bijvoorbeeld wel een brochure van het Verkeerseducatieloket hierover, maar die bereikt een beperkt publiek.

Fietsvaardigheid is verder een belangrijk onderdeel van de verkeersvaardigheden die kinderen moeten leren. Omdat dit een complexe taak is, is het noodzakelijk dat kinderen veel oefenen (zie Twisk, 2014). Juist het elke dag naar school fietsen en vertrouwen opdoen op bepaalde route is dan van belang. In het Schoolfietsplan Leeuwarden dat de plaatselijke Fietzersbond ontwikkeld heeft, is gekozen om de 'fun' van het fietsen te benadrukken en kinderen op allerlei manieren te laten kennismaken met het plezier van fietsen.

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?section=nieuws&lang=nl&mode=detail&newsYear=2014&repository=Verkeersveiligheid+bevorderen+met+%E2%80%98fietsfun%E2%80%99>

3.3 Motieven van ouders

Fietsen is leuk

Naast de leeftijd van het kind en ervaren verkeersonveiligheid, noemen ouders gezelligheid als reden voor het begeleiden van hun kinderen (XTNT). Dat argument wordt vooral genoemd bij de ouders die op de fiets of te voet hun kind begeleiden (onduidelijk of dit aan de onderzoeksopzet lag). Ook wordt in hetzelfde onderzoek 'omdat de kinderen het willen' genoemd als reden. Dit gegeven (kinderen willen het en het is leuk) zou nog verder onderzocht kunnen worden: wat is er precies leuk of prettig en hoe kunnen we het nog leuker maken? Gezelligheid of plezier is een heerlijk argument om verder te promoten. Er zitten aanknopingspunten in voor campagnes. ('Geef de kinderen hun zin, ga fietsen').

Autogebruik: doorrijden naar het werk

In het onderzoek van XTNT geven autorijdende ouders aan de auto te gebruiken om de kinderen naar school te brengen als ze door moeten naar het werk. Soms staat inderdaad de school bijvoorbeeld aan de rand van het dorp waarbij door rijden naar de grote weg, voor veel mensen voor de hand liggend is. Maar in andere gevallen, is het wellicht meer een gewoonte. Het zou goed zijn te onderzoeken of in de gereedschapskist van mobiliteitsmanagement aanknopingspunten te vinden zijn om dit gedrag te veranderen of bij te stellen (Rij 2 op 5 naar school?)

Een ander veel gebruikt argument is het weer. Volgens SOAB zijn er bij regen 5 procent minder fietsende ouders en kinderen. 5 procent meer of minder betekent vaak het verschil tussen drukte of chaos. Regen, sneeuw, harde wind zijn redenen om kinderen met de auto weg te brengen. Maar de vraag is of dit de werkelijke weersomstandigheden zijn of een indruk. Ook hier is in de wereld van het mobiliteitsmanagement voor bedrijven inspiratie op te doen. Het regent bijna nooit (www.hetregentbijnanooit.nl) is bijvoorbeeld een blog, waarin regen als argument wordt ontkracht.

Autogebruik: niet elke dag dezelfde keuze

Het onderzoek van XTNT laat vooral ook zien dat een flink deel van de ouders (bijna een derde) niet elke dag hun kinderen op dezelfde manier naar school brengt. Deze ouders vertonen dus soms wel het gewenste gedrag (niet met de auto). Dat betekent dat ze bekend zijn met (de genoegens van) naar school fietsen of lopen. Ook dit gegeven biedt mogelijk aanknopingspunten voor een aanpak à la mobiliteitsmanagement.

Autogebruik: beleving van afstand

De echte afstand tussen huis en school kan niet worden veranderd. En is ook bijna nooit het probleem (97 procent woont op fietsafstand). Maar 'beleving van de afstand' is een argument dat een bescheiden rol speelt in het kiezen van de vervoerswijze. Traffic Test ontdekte een verband met een keuze voor autorijden. Ouders die autorijden denken soms dat de afstand groter is tussen huis en school. Dit gegeven kan gebruikt worden in bijvoorbeeld communicatie door scholen. Wie weet in de vorm van een spel (raad de afstand).

3.4.School

De locatie van de school en de infrastructuur hebben grote invloed op de manier waarop ouders hun kinderen naar school brengen. Dit is een heel belangrijk punt bij de bouw van nieuwe scholen. Maar als de school er eenmaal staat, is het ook 'roeien met de riemen die je hebt'. Er zijn grote verschillen

tussen scholen, zowel specifiek haal-brenggedrag als hoe er binnen scholen met verkeer om wordt gegaan in het algemeen.

Er zijn aanwijzingen dat op scholen waar de verkeersveiligheid aandacht krijgt en waar ouders bij betrokken zijn, er meer zelfstandig gefietst en gelopen wordt. Zo bleek uit het onderzoek van XTNT, dat op scholen met een verkeersouder van VVN ouders minder vaak hun kinderen 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.

Fietsen en lopen naar school kan onderdeel worden van de cultuur van een school. Om dit te realiseren is goede samenwerking met schoolleiding, docenten en ouders een voorwaarde.

3.5. Mogelijk vervolgstappen

1. Communicatie richting ouders

In onderzoek komt naar voren dat fietsen naar school ‘gezellig’ is en dat kinderen het graag willen. Dit zou nog verder onderzocht kunnen worden: wat is er precies leuk? En hoe kunnen we dit ‘sellingpoint’ beter verkopen? Gezelligheid of plezier is een heerlijk argument om verder te promoten. Er zitten aanknopingspunten in voor campagnes. (‘Geef de kinderen hun zin, ga fietsen’).

2. Mobiliteitsmanagementgereedschapskist voor haal/breng-gedrag

Autorijdende ouders geven aan de auto te gebruiken om de kinderen naar school te brengen als ze door moeten naar het werk. Zitten er in de gereedschapskist van mobiliteitsmanagement tools om dit gedrag te veranderen (Rij 2 op 5 naar school?). Een flink percentage ouders pakt soms de auto en gaat op sommige dagen te voet of per fiets. Ook dit is een argument om de kennis van mobiliteitsmanagement hierin te zetten.

3. Schoolschouw

Het kan helpen de schoolomgeving door te lichten. Er is het project Veilige schoolomgeving van VVN, maar dat wordt niet overal uitgevoerd en dat is bovendien een vrij uitgebreid (maar goed) project. Is een soort schoolscreening-schoolschouw sneller in te zetten? Met de schoolschouw kan de ‘kindvriendelijkheid’ van de omgeving in beeld wordt gebracht (denk aan geen obstakels, autovrije/luwe schoolomgeving, snelheid van het autoverkeer). Gedacht kan worden aan een project in samenwerking met ouders, school en kinderen (kinderparticipatie). Ook schoolthuis-routes kunnen bij het project worden betrokken. Het Handboek Ontwerpen voor kinderen bevat een schat aan kennis over schoolomgeving en -routes.

4. Wat kan mijn kind?

Informeer ouders over wat kinderen op bepaalde leeftijd wel kunnen en niet kunnen. Daarvoor is materiaal aanwezig en in het literatuuronderzoek wordt daarnaar verwezen. De meeste kinderen kunnen vanaf 9 jaar alleen naar school fietsen. Sommige ouders hebben “loslaat” angst. Wat helpt is het fietsgedrag van kinderen te laten observeren door een deskundige derde. Dat kan zijn een fietsdocent, een ervaren andere ouder, een buurtsportcoach of gymleraar. De beoordeling is dan of het kind veilig fietst, niet of het alle verkeersregels kent. Het is dus geen verkeersexamen.

5. Informele fietsvaardigheid

Het op informele wijze verbeteren van de fietsvaardigheid van kinderen en ouders. Dit kan ook goed in combinatie met het overbrengen van wat voor kinderen, door hun nog beperkt verkeersvaardigheden, lastige en minder lastige manoeuvres zijn. Belangrijk daarbij is het plezier (de fun) van het fietsen voorop te stellen. Inspiratie kan worden opgedaan bij het Schoolfietsplan Leeuwarden. Eventueel kan beoordeling over de mate van fietsvaardigheid ook worden geïntegreerd.

BIJLAGEN: GERAADPLEEGDE BRONNEN

Handboek Ontwerpen voor kinderen**Anbevelingen voor een kindvriendelijke inrichting van de verblijfs- en verkeersruimte****CROW****November 2000**

Korte inhoud: Handboek gericht op het goed inrichten van gebieden en routes voor kinderen. Met uitleg over de ontwikkeling van kinderen en wat je van hen kan en mag verwachten qua vaardigheden in het verkeer. Het boek geeft adviezen over hoe de infrastructuur zodanig aan te passen dat kinderen zich veilig kunnen bewegen en bij de leeftijd passende vaardigheden kunnen opdoen. Met praktische en concrete ontwerprichtlijnen voor wegvakken, kruispunten, schoolroutes en verblijfsruimtes.

Verkeersambtenaren, politiek, docenten, ouders en eigenlijk alle volwassen verkeersdeelnemers zouden kennis moeten hebben van (aspecten) in dit boek.

Reisgedrag kinderen basisschool**Traffic Test in opdracht van het Fietsberaad****Maart 2003**<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Reisgedrag+kinderen+basisschool>

Het Fietsberaad heeft geconstateerd dat er onvoldoende volledige en betrouwbare gegevens bestaan over het reisgedrag van kinderen van en naar de basisschool. De beschikbare gegevens lijken onvoldoende om daar beleid op te baseren. Om in de benodigde gegevens te voorzien heeft Fietsberaad Traffic Test opdracht gegeven een landelijk representatief onderzoek uit te voeren naar het reisgedrag van kinderen van en naar de basisschool. In dit rapport worden de resultaten gepresenteerd

Samenvatting:

Bijna de helft van de kinderen reist met de fiets naar school, een derde deel van de kinderen gaat te voet. Een op de zes leerlingen wordt meestal met de auto gebracht. Van ander vervoer wordt bijna geen gebruik gemaakt. Van de kinderen die lopen of fietsen naar school wordt iets meer dan de helft begeleid. Meestal gebeurt dit door de moeder. Ruim drie op de vijf basisschoolleerlingen gaat meestal begeleid naar school, iets meer dan de helft gaat altijd begeleid naar school. Of kinderen begeleid of zelfstandig naar school gaan wordt zowel bepaald door kenmerken van het kind, van de school als door kenmerken van de respondent. Veruit de belangrijkste bepalende factor is de leeftijd van het kind. Jonge kinderen worden bijna allemaal begeleid, oudere kinderen worden bijna niet begeleid. Naast de leeftijd van het kind spelen ook kenmerken van de school een rol: de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt (hoe meer verstedelijkt, hoe vaker kinderen begeleid worden) en de afstand tot school (hoe verder de respondent meent dat de school van huis ligt, hoe vaker kinderen begeleid worden). Deze en andere conclusies worden onderbouwd met meerdere tabellen met onderzoekscijfers.

Lopen, fietsen of met de auto naar school**Fietsverkeer****2003**<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Lopen,+fietsen+of+met+de+auto+naar+de+basisschool>**Is gebaseerd op hetzelfde onderzoek als bovenstaande**

Hoe kinderen naar de basisschool reizen, lijkt grotendeels te worden bepaald op rationele gronden. Eerst speelt de vraag of ze zelfstandig naar school mogen. Van alle leerlingen wordt gemiddeld 59% begeleid, waarbij geldt: hoe ouder het kind, hoe meer het zelfstandig naar school gaat. Inschattingen van de verkeersonveiligheid onderweg spelen daarbij een belangrijke rol. Als vervolgens de keuze van de vervoerwijze aan de orde komt, blijkt: hoe dichter kinderen bij school wonen, hoe meer er wordt gelopen, al dan niet onder

begeleiding, en hoe groter de afstand, hoe groter de rol van de auto. De fiets scoort het hoogst omdat de meeste kinderen noch dichtbij, noch veraf wonen.

Helder beeld

Het beeld is daarmee helder: meer dan de helft van de kinderen gaat niet zelfstandig maar begeleid naar school en de verkeersonveiligheid is daarvoor een belangrijke reden. Maar het begeleiden van kinderen naar school leidt slechts in beperkte mate tot de keuze om de auto te gebruiken; veel meer gaat het om begeleid lopen en fietsen. Wanneer ouders hun kinderen niet zelfstandig willen laten gaan, kiezen ze vooral voor de auto als de afstand naar de school te lang is om te fietsen. En dat komt niet zo vaak voor. De relevantie van dit heldere beeld voor het verkeersbeleid is duidelijk. De beperkte zelfstandigheid van kinderen in het schoolverkeer baart zorg, zeker omdat verkeersonveiligheid een belangrijke reden blijkt te zijn. Werken aan verkeersveilige schoolroutes, is dus de voornaamste boodschap. Maar wat zijn schoolroutes? Omdat 60% van de kinderen tussen 500 en 2000 meter van school woont, zijn er erg veel wegvakken waarvan zij op weg naar school gebruikmaken. Doorgaans zal pas in de buurt van de school echt sprake zijn van 'schoolroutes'. Gezien dit diffuse karakter betekent werken aan verkeersveilige schoolroutes feitelijk: werken aan verkeersveilige woonwijken, dorpen en stadsdelen.

Reisgedrag leerlingen basisschool

Fietsverkeer

2003

<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Reisgedrag+leerlingen+basisschool>

Samenvatting: dit rapport is samenvatting bovenstaand onderzoek.

Bijna de helft van alle verplaatsingen naar school (49%) vindt plaats met de fiets. Ruim eenderde (37%) vindt lopend plaats en 14% met de auto. Kinderen die gaan lopen of fietsen worden in iets meer dan de helft van de gevallen begeleid. Of kinderen begeleid of zelfstandig naar school gaan, hangt samen met kenmerken van het kind, de ouders of verzorgers (de respondent) en de school.

Samen veilig naar school

Hoe ouders aankijken tegen de school-thuisroute

XTNT, 2014

Onderzoeksbureau XTNT deed in opdracht van VVN onderzoek op basis van enquêtes naar de school-thuisroutes. https://www.google.com/url?q=http://www.xtnt.nl/upload/RapportageVVNreisgedragschool-thuisroute_webversie.pdf&sa=U&ved=0CAwQFjADahUKEwizxYDfsZbGAhVBjw0KHSa-AFI&client=internal-uds-cse&usg=AFQjCNEuUt0b8Y1HbnH_6FCOSxICaXQKWw

- In dit onderzoek zegt 12 procent van de ouders altijd hun kinderen met de auto naar school te brengen, 49 procent doet dat soms.
- Verder geeft XTNT geen overkoepelende cijfers voor al dan niet begeleiden: het onderzoeksbureau zegt dat het 'vaak' gebeurt.

XTNT legt er de nadruk op dat kinderen niet elke dag op dezelfde manier naar school worden gebracht: '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 procent van de ouders laat hun kinderen altijd op dezelfde manier naar school gaan, de overige 28 procent wisselt dit af. Opvallend hierbij is dat 'slechts' 12 procent van de ouders hun kind altijd met de auto zegt te brengen. Dit is een stuk lager dan de 30 procent die uit eerdere onderzoeken naar voren komt. Dit verschil kan te verklaren zijn door de 49 procent 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 procent.'

School Concentration and School Travel

Enne de Boer, proefschrift TU Delft

2010

Leerlingen moeten ongeveer 10 procent verder reizen om bij hun basisschool te komen dan in 1995. Het fietsgebruik is met 40 procent vrij constant gebleven maar wel lopen leerlingen steeds minder vaak naar school en worden kinderen vaker met de auto gebracht.

De Boer onderzocht in zijn proefschrift de concentratie van basis- en voortgezet onderwijs in de afgelopen decennia en wat deze concentratie heeft betekend voor de reisafstanden voor scholieren. Met die concentratie valt het nogal mee. Onder druk van plattelandsprovincies en onderwijsorganisaties heeft het ministerie van Onderwijs het minimum aantal leerlingen in het basisonderwijs laag gehouden, en heeft het ook in het VMBO slechts een matige schaalvergroting doorgevoerd. Cruciaal was dat het ministerie de instellingen toestond om de oorspronkelijke locaties te handhaven na gedwongen fusie met een andere instelling. Dat moest ook wel omdat er geen geld was voor vergroting van de hoofdlocaties. Een gespreide vestiging is voor de scholen aantrekkelijk omdat dit zorgt voor meer leerlingen. Afstand is de belangrijkste factor voor schoolkeuze.

Uit de bestanden van het MON (MobiliteitsOnderzoek Nederland) haalde De Boer dat de leerlingen in het basisonderwijs tussen 1995 en 2006 ruwweg 10 procent verder zijn gaan reizen en die in het voortgezet onderwijs niet veel meer. De afstandsvergroting is dus minder spectaculair dan men misschien zou verwachten. Plaatselijk kan zij niettemin zorgelijk worden genoemd, vanwege een mogelijke 'verkeerde' schoolkeuze, tijdverlies en grotere verkeersonveiligheid. De Boer heeft ook onderzoek gedaan naar de manier van verplaatsen. In het basisonderwijs is het fietsgebruik min of meer constant gebleven met circa 40 procent, maar er wordt geleidelijk wel minder naar school gelopen (minder dan 30 procent) en meer met de auto gebracht (zeker 25 procent). In het voortgezet onderwijs is het fietsen als vanouds dominant met een aandeel van ruwweg 75 procent, maar is een zekere verschuiving naar busvervoer opgetreden.

De Boer heeft de ontwikkelingen in Nederland vergeleken met die in Vlaanderen in de periode 1994–2000. In Vlaanderen speelde gedwongen schoolconcentratie niet en werden de verplaatsingsafstanden ook niet groter. Toch groeide daar het autogebruik op weg naar de basisschool tot circa 50 procent en werd ook zo'n 20 procent van de leerlingen in het voortgezet onderwijs met de auto naar school gebracht. Zeker dit laatste is deels het gevolg van een verschil in cultuur. Vlaamse meisjes fietsen wel naar de basisschool maar nauwelijks naar het voortgezet onderwijs.

=====

SOAB, kpVV Blogspot Basisschoolleerlingen gaan steeds minder op de fiets of lopen naar school

September 2013

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2013&repository=Basisschoolleerlingen+gaan+steeds+minder+op+de+fiets+of+lopend+naar+school>

en

<http://kpvdashboard-15.blogspot.nl/2012/12/onderweg-naar-de-basisschool.html>

Basisschoolleerlingen gaan steeds minder op de fiets of lopen naar school

Bijna alle basisschoolleerlingen wonen op fietsafstand van de school, dat wil zeggen binnen 2 kilometer. En 9 van de 10 wonen op loopafstanden (binnen 1 km). Toch komt maar tweederde per fiets of te voet. De rest, zo'n 30 procent, wordt met de auto gebracht. 17% komt zelfstandig naar school.

De beleving van ouders van de verkeersonveiligheid een belangrijke verklaring vormt voor het halen en brengen van de kinderen, ondanks lagere ongevallencijfers. Neerwaartse spiraal: onveilig en drukke agenda leidt tot meer onveiligheid.

Kinderen hebben een andere mening over problematiek

<http://kpvvdashboard-15.blogspot.nl/2012/12/kinderen-hebben-een-andere-mening-over.html>

Verschil beleving kinderen en ouders knelpunten:

- Kinderen: knelpunten op route (realistischer): tunnels/haagjes oversteken/hond/versmalling weg
- Ouders: knelpunten parkeren: teveel auto's omgeving school/ parkerende auto's en blokkeren/ auto's rijden te hard

Fietsenquête Delft

Mobycon

2006

<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Fietsenquete+Delft>

Samenvatting: Zeer uitgebreid onderzoek naar fietsgebruik, bedoeld als nulmeting voor het nieuwe Delftse fietsbeleid. Met speciale aandacht voor sociale veiligheid, informatie, ouderen en basisschoolleerlingen.

- Enquête bovenbouw 6 Delftse basisscholen
- 1000 verzonden naar basisschoolleerlingen; respons: **tabel 2.3 (442)**
- Blz 63:

Cluster	Onderwerp
Persoonskenmerken	Leeftijd Woonplaats/ wijk Beschikbaar vervoermiddel Abonnement/kortingskaart OV
Fietsgebruik	Vervoermiddel laatste verplaatsing Frequentie laatste verplaatsing Aantal ritten per week per fiets Afstand per rit per fiets Reisdoel fiets Reden voor fietsgebruik Reden niet gebruiken fiets
Tevredenheid	Diverse stellingen omtrent fietsparkeren, fietsroutes, veiligheid, voorlichting en algemeen
Communicatie	Manier van informatie ontvangen

Tabel 2.1 Indeling 'huis-aan-huis' enquête

Cluster	Onderwerp
Persoonskenmerken	Leeftijd Postcode Afstand van huis naar school Beschikbaar vervoermiddel Welke leeftijd voor het eerst alleen naar school Reden niet met de fiets naar school
Tevredenheid	Viertal stellingen omtrent fietsparkeren en fietsroutes

Tabel 2.2 Indeling enquête basisschoolleerlingen

Belangrijkste reden voor fietsgebruik

Fietsen is gezond

Fietsen is goed voor het milieu

Ik vind het leuk om te fietsen

De fiets is vaak sneller dan de auto

Ik heb met de fiets geen parkeerproblemen

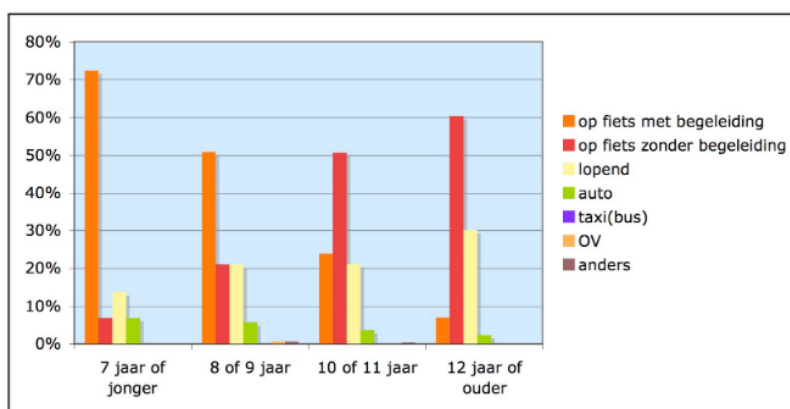
De fiets is goedkoop

Anders

Totaal

Belangrijkste reden om fiets niet te gebruiken

Ik heb geen fiets
Met de auto ben ik sneller
Afstand is te ver om te fietsen
Ik moet veel spullen meenemen
Ik vind het niet leuk om te fietsen
Ik kan niet fietsen
Mijn leeftijd/gezondheid laat fietsen niet meer toe
Anders
Totaal



Leeftijd	% (n=155)
7 jaar of jonger	1,3
8 of 9 jaar	19,4
10 of 11 jaar	63,2
12 jaar of ouder	16,1
Totaal	100,0

Tabel 4.4 Leeftijd waarop kinderen voor het eerst zonder begeleiding naar school mogen

Leeftijd	% (n=167)
7 jaar of jonger	6,6
8 of 9 jaar	65,3
10 of 11 jaar	27,5
12 jaar of ouder	0,6
Totaal	100,0

Tabel 4.5 Leeftijd waarop kinderen voor het eerst zonder begeleiding naar school mochten

	Ik ga op de fiets naar school omdat het veilig is % (n=322)	Ik ga op de fiets naar school omdat de route aantrek- kelijk is % (n=323)	Ik ga op de fiets naar school omdat lopen te ver is % (n=320)	Er zijn voldoende fietsrekken op school om mijn fiets te stallen % (n=324)
1 (oneens)	14,0	21,7	16,9	21,6
2	19,3	22,9	9,7	13,3
3	27,6	19,2	15,6	14,8
4	23,6	18,6	15,0	17,6
5 (eens)	13,0	8,7	40,6	32,1
Geen mening/ n.v.t.	2,5	9,0	2,2	0,6
Totaal	100	100	100	100

Tabel 4.7 Stellingen over fietsgebruik

Conclusies Basisschoolleerlingen

- Het responspercentage bedraagt 44,2%.
- 48% van de deelnemende kinderen is 10 of 11 jaar oud. Een kleine 79% van de leerlingen woont tussen 150m en 2 kilometer vanaf school.
- Ruim 35% van de leerlingen gaat met de fiets met begeleiding naar school, dit zijn met name kinderen van 9 jaar en jonger. 38% mag zonder begeleiding op de fiets naar school, deze kinderen veelal ouder dan 10 jaar.
- Kinderen die momenteel alleen naar school gaan mogen dit al vanaf hun achtste. Kinderen die in de toekomst alleen naar school mogen, mogen dit pas vanaf hun negende.
- 94% van de leerlingen die binnen 150 meter wonen gaan lopend naar school, tot een afstand van 500 meter gaat nog 48% lopend naar school. Op afstanden langer dan 1 kilometer gaat de meerderheid op de fiets naar school met begeleiding.
- 26,7% van de leerlingen heeft aangegeven niet met de fiets naar school te gaan. Voor 80% is de belangrijkste reden dat het maar een klein stukje lopen is. Voor de leerlingen die op meer dan 1 kilometer wonen is de reden veelal dat ze worden afgezet en vanaf 2km is veelal te ver en niet veilig.

Tevredenheid

- Voor 23,6% van de kinderen is het redelijk belangrijk dat de route naar school veilig is om met de fiets naar school te gaan.
- Voor een meerderheid is het niet van belang dat de route naar school aantrekkelijk is om met de fiets te gaan.
- Ruim 40% van de kinderen gaat met de fiets naar school omdat lopen te ver is.
- Ruim 32% van de leerlingen vindt dat er voldoende fietsrekken op school zijn.

Fietsen is niet leuk

Uitgevoerd: een team van antropologen en studenten van de UVA en onderzoeksbureau Wijkwiskunde. september 2012

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Fietse+n+is+niet+leuk>

Onderzoek naar dat fietsen onder allochtonen niet populair is. De link naar het uitgebreide onderzoek zelf is niet meer beschikbaar.

Fietsend familielid zet aan tot fietsen

Fietsberaad CROW

2011

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2011&repository=Fietse+nd+familielid+zet+aan+tot+fietsen>

Studie in Oostenrijkse Graz: mensen 2 keer ondervraagd in 2005 en 2009; of men meer/minder is gaan fietsen. De onderzoekers vonden daarbij een zekere samenhang tussen het fietsgebruik, de gebouwde en de sociale omgeving en de persoonlijke instelling. Familie blijkt belangrijke motivator.

In het algemeen stellen de onderzoekers dat je – om gedragsverandering te bereiken – vooral de nadruk moet leggen op de praktische voordelen van de fiets, zoals geen parkeerproblemen en korte verbindingen. Het helpt als de infrastructuur daarop inspeelt met fietsvriendelijke verkeersregelingen en doorsteekjes en dergelijke. De invloed van de familie is wellicht lastiger in interventies om te zetten, maar wel kan men zich richten op de werk- cq. schoolomgeving.

Fietsvoorzieningen vaak sluitpost bij basisscholen

Fietsberaad CROW

Oktober 2010

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2010&repository=Fietsvoorzieningen+vaak+sluitpost+bij+basisscholen>

Behalve de beperkte voorschriften uit het huidige Bouwbesluit zijn er geen wettelijke eisen voor kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen bij basisscholen. Basisscholen krijgen van de gemeente één bedrag, een zogenaamde lumpsum, voor de school en het inrichten van de buitenruimte, inclusief stallingen. In de modelverordening van de VNG voor de huisvesting van basisscholen zijn geen eisen gesteld aan de fietsenstalling.

In de praktijk betekent dat, als een gemeente zelf geen aanvullende eisen stelt, bijvoorbeeld op basis van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW, de fietsparkeervoorzieningen gemakkelijk een sluitpost worden. Zo ontbreekt bij veel nieuwbouw een overkapping over de fietsenrekken. In het Bouwbesluit uit 2003 (dat op de nominatie staat om in 2011 te worden vervangen) staat dat bij scholen, afhankelijk van de bezettingsgraad, minimaal 2 procent en maximaal 12,5 procent van het totale gebruiksoppervlak aan stallingsruimte voor fietsen moet worden besteed. Aan de inrichting van deze ruimte worden geen eisen gesteld. Er staat bijvoorbeeld niets over aantallen en kwaliteit van fietsenrekken.

Geen normen, maar aanbevelingen voor de fietsvoorzieningen bij basisscholen zijn te vinden in de Leidraad Fietsparkeren van het CROW. Daarin staat bijvoorbeeld de aanbeveling dat er per 100 leerlingen zo'n 30 tot 40 fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Deze en andere fietsparkeercijfers worden door het Fietsberaad samen met het CROW verder gespecificeerd.

Instructieprogramma voor fietsende kinderen en ontmoediging autogebruik van en naar school

2005 SWOV (ROV en SWOV hebben in 1993 de school benaderd)

<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Instructieprogramma+voor+fietsende+kinderen+en+ontmoediging+autogebruik+van+en+naar+school>

Kinderen op de basisschool kunnen wel naar school fietsen, maar kunnen nog niet voldoende omgaan met geschreven en ongeschreven regels. De Albert Schweitzerschool te Zevenaar wil met project 'Instructieprogramma voor fietsende kinderen en ontmoediging van het autogebruik naar school' hier wat aan doen. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/derenenouders1.pdf>

O.a. methodieken: en als voorbeeld dienen om ook op andere scholen te gebruiken.

- * leerlingen vooraf en achteraf project vragenlijst (opvraagbaar?)
 - * ouderavonden (journalist, gemeente, politie)
 - * verkeersweek
 - * verkeerswerkgroep en invloed lokaal beleid
 - * videoprogramma en ouderbrochure
-

SWOV Factsheet Kinderen (2009)

Vergeleken met andere leeftijdsgroepen overlijden er in Nederland betrekkelijk weinig 0-14-jarigen in het verkeer. Hun veiligheid is bovendien de afgelopen twintig jaar aanzienlijk toegenomen, meer dan die van andere leeftijdsgroepen. Een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, voertuigen, beveiligingsmiddelen en educatie heeft hieraan bijgedragen. In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt vooral doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen. Maatregelen om de veiligheid van kinderen in het algemeen en van fietsende kinderen in het bijzonder te verbeteren, zijn: – het voorschrijven van lagere rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer op locaties en tijdstippen met veel kinderen; – het aanscherpen van de eisen voor autofronten speciaal gericht op fietsers; – het stimuleren van het gebruik van de fietshelm;

– het scheiden van langzaam en snelverkeer met specifieke aandacht voor het scheiden van fietsers en bestel- en vrachtverkeer op kruispunten; – kinderen leren hoe te handelen in situaties met vrachtverkeer op kruispunten

Omgeving basisscholen niet veilig genoeg

oktober 2010- VVN (t.z.t. eventueel percentages uitkomsten vergelijken)

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2010&repository=Omgeving+basisscholen+niet+verkeersveilig+genoeg>

36% ouders vindt schoolomgeving onveilig:

a rijden veel auto's rond de school

b ouders parkeren midden op de weg/blokkeren het andere verkeer

c. automobilisten houden zich niet aan de snelheid

Ruim twee vijfde van de ondervraagde Nederlanders (43%) blijkt eveneens voorstander van een autovrije zone bij basisscholen. Bij iets minder dan de helft van de ouders met kinderen op de basisschool (48%) speelt het ontbreken van een veilige oversteekplaats mee als reden om de schoolomgeving verkeersonveilig te vinden. Brigadiers kunnen erbij helpen.

Zie ook foto's via link van school omgeving Roombeek – Enschede

Brengt u uw kind veilig naar school?

Fietsberaad CROW

2005

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2005&repository=Brengt+u+uw+kind+veilig+naar+school?>

3VO:kort artikel: campagne: scholen zijn weer begonnen

Verder staat 3VO stil bij de verkeersveiligheid rond scholen. Daarvoor heeft men een videospel ontwikkeld waarbij ouders vanachter de computer kunnen zien wat hun eigen bijdrage is de onveiligheid rond de school. In het computerspel (vermoedelijk niet meer beschikbaar) krijgt men keuzes voorgelegd om lopend, met de fiets of met de auto naar school te gaan. Vervolgens krijgen ouders te zien wat de consequenties zijn voor de verkeersveiligheid voor hun schoolgaande kinderen. De feedback bestaat uit tekst, maar ook uit filmpjes waarbij de situatie nog eens herhaald wordt, gezien vanuit het oogpunt van het lopende of fietsende kind.

Korte ritten. De toegevoegde waarde van communicatie

Rescon (Roger Gelissen, Elles Janssen)

2007

vanaf pagina 26

<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Korte+ritten.+De+toegevoegde+waarde+van+communicatie>

Evaluatierapport over campagnes om het fietsgebruik te bevorderen in Venlo (woon-winkelverkeer) en Tilburg (woon-schoolverkeer) op de korte ritten.

Het doel van dit project was inzicht te krijgen in de toegevoegde waarde van communicatie bij de bevordering van fietsgebruik op korte afstanden. Tilburg: het autogebruik onder ouders bij het naar school brengen en halen van hun kinderen te ontmoedigen ten gunste van de fiets; het aantal verplaatsingen met de auto is met 17% afgenomen.

Ingegeven door ervaren verkeersonveiligheid die gevolg is van naar school brengen en halen van kinderen naar school. Probleem wordt erkend door ouders en mede eigen verantwoordelijkheid. Er is over gesproken. Hier voorwaarde dat omgeving veilig is (maar meningen verdeeld tussen school-gemeente)

De eerste eindconclusie van dit project dat het mogelijk is om door middel van een communicatiecampagne het verplaatsingsgedrag van mensen te beïnvloeden. Tegelijkertijd is het duidelijk dat deze effectiviteit allerm minst vanzelfsprekend is. Vergelijkenderwijs heeft de Tilburgse campagne niet alleen de voordelen van fietsen benadrukt, maar ook de bezwaren die autogebruik met zich meebrengt, in het bijzonder de onveilige situaties die gecreëerd worden door ouders die hun kind met de auto naar school brengen en halen. Hierdoor wordt een sterk appèl op de ouders gedaan om medeverantwoordelijkheid te dragen voor de veiligheid van hun kinderen rond de school.

De campagne heeft de oplossing van een concreet probleem centraal gesteld. Dit was een probleem dat door ouders belangrijk wordt gevonden en waarvoor zij zichzelf medeverantwoordelijk vinden. In Tilburg is ingespeeld op een sociale norm (bij zowel de ouders als de kinderen). Doordat ouders vaak onderling contact hebben kan een vorm van sociale controle ontstaan. Een indicatie hiervoor is dat veel ouders met andere ouders over het onderwerp hebben gesproken. Ook heeft de campagne kinderen aangemoedigd hun ouders bij de activiteiten te betrekken door de vele competitieve elementen in de campagne (stickeractie, fotowedstrijd, wedstrijd mooiste versierde fiets).

Start campagne: behendigheidsparcour, fietskunstwerk.

11 verschillende keuze acties. Betrokkenheid wethouder, media, enz.

- Gemeente: duur campagne van (2 mnd) te kort, gewenste effect een jaar nodig
Kostte gemeente meer tijd. Kwam ook op scholen aan. Scholen vonden het juist te lang
- 11 type activiteiten waar scholen uit kozen; controleren fietsroutes en autoloze dag rond school is nooit gedaan
- Meningen ouders per school verschillend (vooral als ze verder weg woonden)

Tabel 6.1 Probleemperceptie door ouders

	alle ouders (n=239)	ouders die altijd halen en brengen met de auto (n=36)
Geen probleem	18	44*
Daardoor ontstaan gevaarlijke verkeerssituaties	75	50*
Daardoor gevaar voor kinderen die wel fietsen of lopen	70	47*
Daardoor is de school moeilijker te bereiken	41	33
Daardoor krijgen kinderen te weinig beweging	33	17
Daar hebben omwonenden van de school last van	29	6*
Daar hebben auto's met andere bestemmingen last van	12	6*
Daardoor zelf verplicht ook de auto te gebruiken	0,4	3
N = 239		

* statistisch significant verschil met minimaal 95% betrouwbaarheid.

Tabel 6.2 Verantwoordelijke voor het probleem

	alle ouders (n=239)	ouders die altijd halen en brengen met de auto (n=36)
Ouders	81	56*
Gemeente	54	72*
School	37	31
Politie	21	14
Kinderen	2	0
N = 239		

* statistisch significant verschil met minimaal 95% betrouwbaarheid.

Tabel 6.3 Meest genoemde argumenten voor de auto

	% "speelt grote rol"
De school ligt op de route naar het werk	37
Bestuurder gaat na het wegbrengen direct iets anders doen	29
De route naar school is niet verkeersveilig	25*
Het is vaak slecht weer	22
Omdat het kind na schooltijd zonder fiets ergens heen moet	12
N = 239	

Tabel 6.4 Meest genoemde argumenten voor de fiets of voor lopen

	% "speelt grote rol"
Ik vind het belangrijk dat mijn kind leert om te gaan met het verkeer	79
Fietsen/lopen is goed voor de gezondheid	75
Ik vind het belangrijk dat mijn kind naar school fietst / loopt	69
Ik vind fietsen/ lopen leuker dan met de auto	56
Mijn kind is gewend om lopend / fietsend naar school te gaan	54
Fietsen/ lopen is goed voor het milieu	53
Mijn kind vindt het leuker om te fietsen / lopen naar school	49
Ik ben gewend om met de fiets / lopend te gaan	44
Fietsen/ lopen is goedkoper	43
Naar school is de fiets sneller dan de auto	37
N = 239	

Aantal kinderen dat niet fietst lijkt toe te nemen

november 2010

VVN

artikel

<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2010&repository=Aantal+kinderen+dat+niet+fietst+lijkt+toe+te+nemen>

Scholen geven steeds vaker aan dat kinderen van 10-12 jaar niet (voldoende) kunnen fietsen. Doen om die reden en i.v.m. onvoldoende goede fietsen niet mee aan verkeersexamen. Ook bij wel meedoen signaleert men dat minder kinderen goed kunnen fietsen. Onveilige schoolomgeving ook reden niet meedoen examen.

Oversteekplaatsen doen kinderen vaker naar school lopen en fietsen**Fietsberaad CROW****artikel: n.a.v. proefschrift Sanne de Vries onderzoeker TNO "beweegvriendelijke wijken voor kinderen" 2009**<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2009&repository=Overs-teekplaatsen+doen+kinderen+vaker+naar+school+lopen+en+fietsen><https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/gezond-leven/prevention-work-health/gezond-en-veilig-opgroeien/de-gezonde-wijk/>

Kinderen moeten 60 minuten bewegen per dag, vaak niet gehaald. Alleen speelplekken onvoldoende. Het hangt onder meer samen met de verkeersinfrastructuur in hun woonwijk. Kinderen uit wijken met veel oversteekplaatsen bleken 3 tot 5 keer vaker naar school te lopen of fietsen dan kinderen uit wijken met minder oversteekplaatsen. Ook de aanwezigheid van fietspaden, trottoirs, parkeerplaatsen en rotondes kunnen het beweggedrag van stadskinderen bevorderen.

Fietsberaadpublicatie 19: Samen werken aan een veilige fietsomgeving<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Fietsberaadpublicatie+19:+Samen+werken+aan+een+veilige+fietsomgeving><http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadpublicatie19%20webversie.pdf>

De vormgeving van wegen, fietspaden en andere infrastructuur kan een bijdrage leveren aan het voorkomen van fietsongevallen. Deze publicatie biedt wegbeheerders inzicht in de omvang van het probleem van de fietsongevallen en geeft een aantal oplossingsrichtingen. In de publicatie zijn Fietsberaadpublicaties 19a en 19b gebundeld.

=====

Alle kinderen op de fiets**Fietsberaad CROW****juni 2008 –artikel**<http://www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2008&repository=Alle+kinderen+op+de+fiets>

Deense campagne "alle kinderen fietsen" september. Beloning met tickets die docent vermeld op campagnewebsite, klassikaal. Veraf wonen=beloning fietsen naar OV. Wint fiets of fietsaccessoires. Gaat om beste klas.

De kunst van veilig fietsen: inzending veilig fietsidee 2012**Gemeente Westland met diverse samenwerkingspartners****2013**<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=De+kunst+van+veilig+fietsen+inzending+veilig+fietsidee+2012>

Een vervolgonderzoek naar veilige school-thuisroutes voor het voortgezet onderwijs. Ingediend naar aanleiding van de uitvraag van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om te komen met ideeën om het aantal ongevallen onder fietsers terug te dringen.

<http://www.dekunstvanveiligfietsen.nl/>

De Kunst Van Veilig Fietsen is het vervolg op een groot school-thuisroute onderzoek dat in 2011 is uitgevoerd op alle negen scholen voor voortgezet onderwijs in de gemeente Westland.

Dit school-thuisroute onderzoek heeft veel concrete informatie opgeleverd die kan worden gebruikt om de fietsveiligheid van deze doelgroep te vergroten. Dit betreft informatie over zowel verkeerssituaties die door leerlingen als gevaarlijk worden gezien, maar ook informatie over (gebrek aan) kennis van de verkeersregels van de leerlingen alsook informatie over het eigen verkeersgedrag. Ze willen dit integraal benaderen.
