

Reisgedrag kinderen basisschool

TT02-95

Drs. Karolijne van der Houwen, drs. Jeroen Goossen en drs. Ipe Veling
Veenendaal, Traffic Test bv

Documentbeschrijving

Titel:	Reisgedrag kinderen basisschool
Rapportnummer:	TT02-95
Status:	Eindrapport
Projectnummer:	E2002-052
Auteurs:	Drs. Karolijne van der Houwen, drs. Jeroen Goossen en drs. Ipe Veling
Datum:	11 maart 2003
Opdrachtgever:	Het Fietsberaad
Begeleiding:	Dick Buursink (voorzitter Fietsberaad), Ineke Spapé (lid Fietsberaad), Janneke Zomervrucht (3VO)
Korte inhoud:	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.

Traffic Test is een onderzoeks- en adviesbureau, dat wil bijdragen aan effectief verkeers- en vervoersbeleid van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Vanuit de invalshoeken 'gedrag', 'beleid' en 'verkeerskunde' staat de mens in het verkeer daarbij steeds centraal. Veel voorkomende werkzaamheden zijn enquête-onderzoek, beleidsevaluaties, praktijkexperimenten, literatuur-studies, methodiekontwikkeling, projectmanagement, detacheringen, panel-discussies en workshops.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
2.	Probleemstelling, onderzoeksvragen en werkwijze.....	2
2.1	Probleemstelling	2
2.2	Onderzoeksvragen	2
2.3	Werkwijze.....	3
3.	Respons, kenmerken van respondenten en hun kinderen en representativiteit.....	4
3.1	Respons	4
3.2	Kenmerken van respondenten	5
3.3	Kenmerken van kinderen.....	8
3.4	Representativiteit.....	11
4.	Landelijk beeld reisgedrag	14
4.1	Hoe reizen kinderen naar school? Resultaten van de weekstaten	14
4.2	Hoe reizen kinderen naar huis?	19
5.	Kenmerken van ouders en kinderen en reisgedrag	21
5.1	Kenmerken van kinderen en het reisgedrag van die kinderen	21
5.1.1	Leeftijd.....	21
5.1.2	Sekse.....	22
5.1.3	Kenmerken van de school van het kind.....	22
5.1.4	Voorspellen of kind zelfstandig of begeleid zal reizen op grond van kenmerken van kind en school.....	27
5.2	Kenmerken van ouders en de relatie met het reisgedrag van hun kinderen	28
5.2.1	Mate van stedelijkheid van de woonbuurt	28
5.2.2	Leeftijd van de ouders gemiddeld.....	29
5.2.3	Het hebben van betaald werk	30
5.2.4	Het aantal uren dat men gemiddeld per week werkt	31
5.2.5	De woon-werkafstand	31
5.2.6	Vertrek- en thuiskomsttijden van ouders	32
5.2.7	Wijze van vervoer naar werk	32
5.2.8	Opleidingsniveau	33
5.2.9	Autobezit.....	35
5.2.10	Voorspellen of kind zelfstandig of begeleid zal reizen op grond van kenmerken van ouders	37
6.	Zelfgerapporteerde beweegredenen van ouders / verzorgers.....	38
6.1	Welke reden(en) hebben ouders om te kiezen voor een bepaalde basisschool?	38
6.2	Waarom gaat/gaan kind(eren) (soms) begeleid en niet zelfstandig naar school?	38
6.3	Waarom gaat/gaan kind(eren) altijd met de auto naar school? ...	41
6.4	Waarom gaat/gaan kind(eren) wel eens lopend en/of fietsend naar school maar werd(en) hij/zij ook wel eens met de auto gebracht?	42
7.	Samenvatting.....	44

1. Inleiding

In Nederland weten we eigenlijk niet goed hoe kinderen naar de basisschool reizen. De gegevens van een enkele school of een groep scholen zijn weinig bruikbaar, omdat verwacht mag worden dat verschillen tussen scholen aanzienlijk zijn. De beschikbare landelijke gegevens volstaan evenmin, omdat een indeling van vervoerwijzen (trein, tram, metro, bus, auto, fiets en lopen) wordt gehanteerd, die geen antwoord kan geven op de vraag hoe kinderen van en naar de basisschool reizen. In de standaardindeling blijft bijvoorbeeld onbekend of een kind zelfstandig of onder begeleiding reist, en wie dan eventueel begeleidt. Wanneer het om de auto gaat, is het bovendien relevant te weten hoeveel kinderen, al of niet uit hetzelfde gezin, tegelijk naar school worden gebracht: de bezettingsgraad dus. We weten evenmin om welke redenen ouders hun kind al dan niet naar school begeleiden en wat de keuze van de vervoerwijze bepaalt. Kortom: beleidsmatige en politieke uitspraken over reisgedrag van kinderen naar de basisschool kennen op dit moment weinig onderbouwing; nader onderzoek is geboden.

Het Fietsberaad heeft het ontbreken van dit soort gegevens geconstateerd en Traffic Test opdracht gegeven een landelijk representatief onderzoek uit te voeren naar het reisgedrag van kinderen van en naar de basisschool en de beweegredenen die ouders hebben om hun kinderen op een bepaalde wijze naar school te brengen of te laten gaan.

In dit rapport wordt verslag gedaan van dit onderzoek. Het rapport is als volgt opgebouwd. Om te beginnen worden in hoofdstuk twee de probleemstelling, de centrale onderzoeksvragen en de door Traffic Test gehanteerde werkwijze besproken. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de respons, worden de respondenten en hun kinderen gekenschetst aan de hand van een aantal kenmerken en worden belangrijke zaken met betrekking tot representativiteit van de data besproken. In hoofdstuk vier wordt een algemeen, landelijk representatief beeld geschetst van het reisgedrag van kinderen van en naar de basisschool. In hoofdstuk vijf wordt dit reisgedrag gekoppeld aan diverse kenmerken, zowel van kinderen als van ouders. Hoofdstuk zes gaat in op de beweegredenen die ouders hebben om hun kinderen op een bepaalde wijze naar school te brengen of laten gaan. Tot slot wordt in hoofdstuk zeven een korte samenvatting gegeven van de belangrijkste resultaten en worden op grond hiervan conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

2. Probleemstelling, onderzoeksvragen en werkwijze

2.1 Probleemstelling

Over de manier waarop kinderen naar de basisschool reizen worden regelmatig stellige uitspraken gedaan, zonder dat ze duidelijk kunnen worden onderbouwd. Er is onvoldoende feitelijke kennis op dit gebied. Fietsberaad heeft om reden van deze kennislacune Traffic Test opdracht gegeven een landelijk representatief onderzoek te verrichten naar het reisgedrag van basisschoolleerlingen en de elementen die de totstandkoming van bepaald reisgedrag verklaren.

De probleemstelling die aan dit onderzoek ten grondslag ligt, luidt dus als volgt:

Op welke wijze reizen kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 12 naar de basisschool, onder welke omstandigheden komt dit reisgedrag tot stand en wat zijn de redenen voor dat reisgedrag?

Onder omstandigheden worden hier de kenmerken verstaan van de situatie waarin voor een bepaalde reiswijze wordt gekozen. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Kenmerken van de kinderen (leeftijd en sekse).
- Kenmerken van de ouders (leeftijd, huwelijks staat, etniciteit, het hebben van betaald werk, aantal uren dat gemiddeld per week gewerkt wordt, woon-werkafstand, vertrek- en thuiskomsttijden van werk, vervoerwijze naar werk, opleidingsniveau, beschikking hebben over een auto).
- Kenmerken van de buurt waarin de kinderen wonen (mate van stedelijkheid).
- Kenmerken van de school (mate van stedelijkheid van de schoolbuurt, type onderwijs, grootte, afstand tot huis)¹.

Onder redenen worden de door de respondenten opgegeven drijfveren en motieven voor het reisgedrag van schoolgaande kinderen verstaan. Deze redenen kunnen gelegen zijn in onder meer:

- De (beperkte) beschikbaarheid van alternatieven.
- De risico's voor de kinderen.
- De wensen van de kinderen.
- De (on)mogelijkheden van de ouders.

In de volgende paragraaf wordt de probleemstelling vertaald in een aantal onderzoeksvragen.

2.2 Onderzoeksvragen

De probleemstelling die ten grondslag ligt aan dit onderzoek laat zich eenvoudig vertalen in een aantal onderzoeksvragen.

- I. Hoe reizen kinderen in de diverse leeftijden van en naar de basisschool?
- II. Wat zijn de omstandigheden waarin het reisgedrag tot stand komt?
- III. Wat zijn de redenen voor dat reisgedrag?

¹ In het vervolg van het rapport worden schoolkenmerken gemakshalve gerekend tot de kinderkenmerken en valt de mate van stedelijkheid van de buurt onder de respondentkenmerken.

Beantwoording van de onderzoeksvragen dient enerzijds een landelijk representatief beeld op te leveren over de wijze waarop kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 12 naar de basisschool reizen. Anderzijds moet het onderzoek inzicht geven in kenmerken die het reisgedrag (dominant) differentiëren.

2.3 Werkwijze

Met 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. De enquête is in nauw overleg met de opdrachtgever tot stand gekomen. De definitieve enquête is na een pretest onder een twintigtal personen vastgesteld.

De enquête bestaat uit drie delen. In het eerste deel wordt ingegaan op de relevante kenmerken van de ouders, zoals leeftijd, etniciteit, opleidingsniveau, werk en autobeschikbaarheid. In het tweede deel staan de schoolkenmerken centraal. Het laatste deel gaat in op de feitelijke reiswijze van de kinderen en redenen voor het specifieke reisgedrag. De enquête is opgenomen in bijlage I.

Op het moment dat de enquêtegegevens binnen waren zijn ze allereerst verrijkt met urbanisatiedata voor zowel het huisadres als het schooladres.

De steekproef is vervolgens op basis van referentiegegevens afkomstig van het CBS beoordeeld op representativiteit. Op basis van deze vergelijking zijn weegfactoren uitgerekend om ervoor te zorgen dat de steekproef representatief is voor wat betreft de verdeling van de kinderen over de verschillende leeftijdscategorieën en de verdeling over de stedelijke en minder stedelijke gebieden in Nederland. Op deze manier is het mogelijk om landelijk representatieve uitspraken over reisgedrag van kinderen te doen.

De dataset is vervolgens 'opgeschoond'² en geanalyseerd en er is vastgesteld wat het reisgedrag van kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 12 is, in welke omstandigheden bepaald reisgedrag tot stand komt en wat de redenen voor bepaald reisgedrag zijn. Deze drie elementen zijn beoordeeld op onderlinge (statistische) samenhang.

² Zie hoofdstuk drie voor uitleg hierover.

3. Respons, kenmerken van respondenten en hun kinderen en representativiteit

In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op de landelijke en provinciale respons. Vervolgens zullen kenmerken van respondenten en hun kinderen besproken worden. Waar mogelijk en zinvol worden gegevens uit het bestand steeds vergeleken met landelijke gegevens. Op implicaties van eventuele discrepanties tussen gegevens uit de steekproef en landelijke gegevens zal aan het einde van het hoofdstuk worden ingegaan.

3.1 Respons

In totaal zijn 7500 enquêtes verstuurd, gelijk verdeeld over de twaalf provincies. Er zijn 1861 enquêtes terugontvangen. Dat betekent dat het responspercentage 24,8% bedraagt. Dat is lager dan verwacht werd.

Aanvankelijk is er van uitgegaan dat volledig gebruik kon worden gemaakt van het 'huishoudenbestand' van Traffic Test. In dit bestand zijn in Nederland woonachtige personen van 15 jaar en ouder opgenomen die zich bereid hebben verklaard aan een verkeersenquête deel te willen nemen. Uit de steekproeftrekking is gebleken dat slechts 2.250 personen in aanmerking kwamen voor deelname aan dit onderzoek. Er zijn daarom 5.250 adressen van ouders met kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 12 extern betrokken. Uit de responscijfers blijkt dat de adressen afkomstig uit het huishoudenbestand van Traffic Test een hogere respons hebben opgeleverd dan de extern betrokken adressen. Respectievelijk bedroeg de respons 33,7% (759 terugontvangen enquêtes) en 21,0% (1102 terugontvangen enquêtes). Dat ook de respons uit het eigen bestand van Traffic Test lager is dan verwacht kan mogelijk verklaard worden door de omvang van de gehanteerde vragenlijst.

De respons staat voor elke provincie apart aangegeven in tabel 1.

Tabel 1 Responspercentage per provincie.

Provincie	responspercentage
Groningen	29,6%
Friesland	21,0%
Drenthe	19,8%
Overijssel	24,8%
Gelderland	25,9%
Flevoland	19,2%
Noord-Holland	22,9%
Zuid-Holland	24,5%
Utrecht	28,0%
Noord-Brabant	26,1%
Zeeland	21,9%
Limburg	32,6%
Totaal	24,8%

De volgende kinderen zijn uit de steekproef verwijderd:

- Alle kinderen jonger dan 4 jaar en ouder dan 12 jaar en alle kinderen waarvan de leeftijd niet door de respondent is ingevuld en dus onbekend is³.
- Kinderen die naar speciale scholen gaan voor kinderen met leer- en/of opvoedingsproblemen en kinderen waarvan niet bekend is naar wat voor type school zij gaan⁴.

Na opschonen van het bestand zijn uiteindelijk data beschikbaar van 3136 kinderen, 1575 jongens (50%) en 1549 meisjes (50%)⁵. Deze kinderen zijn verdeeld over 1828 respondenten⁶.

3.2 Kenmerken van respondenten

De enquête is vaker door vrouwen (70%) dan door mannen (30%) ingevuld. In tabel 2 staan enkele demografische kenmerken van de respondenten genoemd⁷. Voor zover mogelijk en relevant staan naast de gegevens uit de steekproef ook steeds landelijke gegevens vermeld.

De landelijke gegevens in tabel 2 hebben betrekking op de beroepsbevolking (15-64 jaar) en zijn dus niet direct vergelijkbaar met de respondenten en hun partners uit de steekproef, die een specifieke subgroep vormen binnen deze beroepsbevolking: ouders met een of meerdere jonge kinderen. Wanneer – met deze beperking in het achterhoofd – toch een voorzichtige vergelijking gemaakt wordt tussen gegevens uit de steekproef en landelijke cijfers blijkt het volgende. Eenouder gezinnen zijn ondervertegenwoordigd in de steekproef, evenals mensen met een andere etniciteit⁸ dan de Nederlandse en mensen die geen betaald werk verrichten. In de steekproef ligt het percentage mannen en vrouwen dat werkt hoger dan in de populatie. Daarnaast werken mannen in de steekproef relatief meer. Vrouwen in de steekproef werken daarentegen gemiddeld minder uren per week dan vrouwen in de populatie. Dit zou goed verklaard kunnen worden door de aanwezigheid van relatief jonge kinderen thuis. Het is de vraag of landelijk gezien vrouwen met jonge kinderen veel meer uren per week werken. Het opleidingsniveau van de respondenten en hun partners is aanzienlijk hoger dan het landelijk is. Ook gaan respondenten en hun partners relatief vaak met de auto naar hun werk en relatief weinig met het openbaar vervoer. Dat is ook niet zo

³ De doelgroep van het onderzoek is kinderen van 4 tot en met 12 jaar die naar de basisschool gaan. Alle kinderen die niet aan de leeftijdseis voldoen of waarvan onbekend is of zij aan deze eis voldoen zijn om die reden verwijderd uit het bestand.

⁴ Het reisgedrag van kinderen die naar een speciale school gaan wijkt vaak af, bijvoorbeeld omdat ze met een busje gehaald en/of gebracht worden. Om die reden zijn deze kinderen uit het bestand verwijderd, evenals kinderen waarvan het schooltype onbekend is en het dus onbekend is of zij naar een speciale school gaan.

⁵ Van 12 kinderen is het geslacht niet bekend.

⁶ Van de 1861 respondenten blijken er twaalf geen kinderen te hebben in de juiste leeftijdscategorie of kinderen waarvan de leeftijd niet is ingevuld. Van de overblijvende 1849 respondenten hebben er 21 alleen kinderen op speciale scholen of is het schooltype van hun kinderen onbekend. Uiteindelijk blijven zo 1828 respondenten over.

⁷ Met 'mannen' worden zowel mannelijke respondenten als mannelijke partners bedoeld. Met 'vrouwen' worden zowel vrouwelijke respondenten als vrouwelijke partners bedoeld. Er is in de enquête niet geïnformeerd naar de sekse van de partner. Deze is afgeleid uit de sekse van de respondent. Als de respondent een samenwonende of gehuwde vrouw is, is verondersteld dat haar partner een man is. En omgekeerd: als de respondent een samenwonende of gehuwde man is, is verondersteld dat zijn partner een vrouw is.

⁸ Het is mogelijk dat het begrip 'etniciteit' niet goed begrepen werd en verward is het met het begrip 'nationaliteit'. Achteraf gezien is de formulering wellicht niet helemaal gelukkig gekozen.

vreemd als gekeken wordt naar het autobezit onder de respondenten en hun partners. Dit ligt veel hoger dan landelijk. In bijna alle gezinnen is minimaal één auto aanwezig en in meer dan de helft van de gevallen zelfs twee. Veel van bovenstaande bevindingen hangen waarschijnlijk samen. Opleidingsniveau is gecorreleerd met het al dan niet hebben van betaald werk en met salaris. De laatste twee factoren zullen weer van invloed zijn op het autobezit.

Tabel 2 Enkele demografische kenmerken van mannen en vrouwen in de steekproef en landelijk.

	databestand		landelijk ⁹	
	mannen	vrouwen	mannen	vrouwen
gemiddelde leeftijd in jaren (sd)	39 (4,6)	37 (4,0)		
Nederlandse etniciteit	99%	98%	81%	81%
getrouwd of samenwonend	97%		84%	
betaald werk ¹⁰	91%	64%	77%	47%
gemiddeld aantal uren werk per week	40	18	35	25
gemiddelde woon-werk afstand in kilometers	23	12	17	
woon-werk afstand ≤ 7 kilometer	30%	48%	45%	
vervoerwijze naar werk				
lopend	4%	6%	4%	
fiets	24%	31%	26%	
motor/bromfiets/scooter	4%	1%	2%	
auto	64%	59%	57%	
openbaar vervoer	3%	2%	9%	
overig	-	-	2%	
hoogst voltooide opleiding				
basisonderwijs, lager onderwijs	2%	1%	13%	15%
lbo, vglo, lavo, mavo, mulo of vbo	29%	28%	23%	26%
mbo, havo, atheneum/hbs of gymnasium	36%	47%	40%	39%
hbo, universiteit	32%	24%	24%	20%
anders	1%	1%	0%	0%
beschikking over een auto				
beide partners kunnen over een auto beschikken	58%		20%	
een van beide partners kan over een auto beschikken	41%		56%	
geen van beide partners beschikt over een auto	1%		24%	

In tabel 3 staat aangegeven hoe de respondenten verdeeld zijn over de meer en minder stedelijke gebieden in Nederland. Hoe deze verdeling landelijk is staat ernaast aangegeven. Sinds 1992 hanteert het CBS omgevingsadressendichtheid als maatstaf voor stedelijkheid. De omgevingsadressendichtheid is gedefinieerd als het gemiddeld aantal adressen binnen een cirkel met een straal van 1 kilometer. De indeling, die door het CBS gehanteerd wordt, is als volgt: zeer sterk stedelijk ($> = 2500$ omgevingsadressen per km^2), sterk stedelijk (1500 tot 2500 omgevingsadressen per km^2), matig stedelijk (1000 tot 1500 omgevingsadressen per km^2), weinig stedelijk (500 tot 1000 omgevingsadressen per km^2) en niet

⁹ Landelijke cijfers zijn afkomstig van het CBS en hebben betrekking op de beroepsbevolking (15-64 jaar) in 2001.

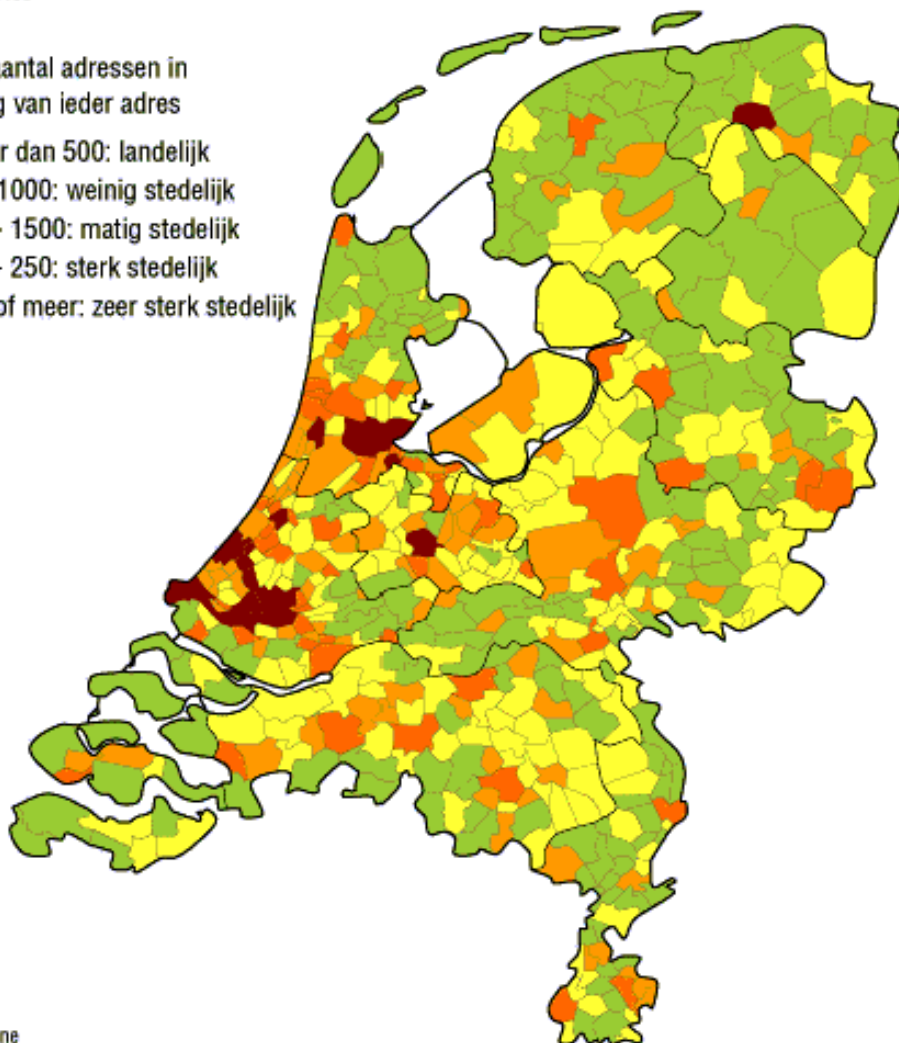
¹⁰ Deze gegevens hebben betrekking op mensen in de leeftijdscategorie 25–54 jaar.

stedelijk (< 500 omgevingsadressen per km²). Amsterdam is de meest stedelijke gemeente van Nederland, gevolgd door, respectievelijk Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Schiedam, Groningen, Haarlem en Leiden.

Omgevingsadressendichtheid per gemeente

Gemiddeld aantal adressen in
de omgeving van ieder adres

- minder dan 500: landelijk
- 500 - 1000: weinig stedelijk
- 1000 - 1500: matig stedelijk
- 1500 - 2500: sterk stedelijk
- 2500 of meer: zeer sterk stedelijk



Bron: CBS-Statline

Tabel 3 Percentage inwoners van Nederland onderverdeeld naar mate van stedelijkheid in de steekproef en landelijk.

mate van stedelijkheid	databestand	landelijk
zeer sterk stedelijk	5,8%	10,6%
sterk stedelijk	20,0%	14,2%
matig stedelijk	17,9%	10,5%
weinig stedelijk	24,4%	13,3%
niet stedelijk	31,9%	51,4%

Uit tabel 3 blijkt dat respondenten uit zeer sterk stedelijke en niet stedelijke gebieden, ondervertegenwoordigd zijn terwijl zij in de matig tot sterk stedelijke gebieden oververtegenwoordigd zijn.

In tabel 4 staat de verdeling van de respondenten weergegeven over de verschillende provincies. Naast de gegevens uit de steekproef worden de landelijke cijfers vermeld.

Tabel 4 Percentage mensen woonachtig in onderstaande provincies in de steekproef en landelijk.

provincie	databestand	landelijk
Groningen	9,9%	3,5%
Friesland	7,1%	3,9%
Drenthe	6,6%	3,0%
Overijssel	8,2%	6,8%
Gelderland	8,8%	12,1%
Flevoland	6,5%	2,1%
Utrecht	9,5%	7,0%
Noord-Holland	7,8%	15,9%
Zuid-Holland	8,4%	21,4%
Zeeland	7,5%	2,3%
Noord-Brabant	8,9%	14,9%
Limburg	11,0%	7,1%

De verschillen in tabel 4 tussen de percentages in de steekproef en landelijk zijn makkelijk te verklaren uit het feit dat in elke provincie bewust evenveel enquêtes (namelijk 625) uitgezet zijn, terwijl het aantal inwoners per provincie sterk verschilt.

3.3

Kenmerken van kinderen

In tabel 5 staan kinderen onderverdeeld naar leeftijd en geslacht weergegeven zowel in de steekproef als landelijk. Uit analyse blijkt dat jongens en meisjes in de steekproef – evenals dit landelijk het geval is – gelijk verdeeld zijn over de verschillende leeftijdscategorieën.

Uit tabel 5 blijkt dat jonge kinderen oververtegenwoordigd zijn in de steekproef. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat relatief veel ouders van jonge kinderen de enquête hebben ontvangen. Ook zou het kunnen dat ouders van jonge kinderen meer gemotiveerd waren aan het onderzoek mee te werken, omdat het onderwerp van het onderzoek – verkeersveiligheid rond basisscholen – hen meer raakt dan ouders van oudere kinderen.

Tabel 5 Percentage kinderen dat naar de basisschool gaat onderverdeeld naar leeftijd en sekse in de steekproef en landelijk.

leeftijd	databestand			landelijk ¹²		
	totaal	jongetjes	meisjes	totaal	jongetjes	meisjes
4 jaar	15,8%	7,6%	8,3%	12,4%	6,4%	6,1%
5 jaar	20,5%	10,9%	9,7%	12,2%	6,3%	5,9%
6 jaar	17,3%	8,5%	8,9%	12,3%	6,3%	6,0%
7 jaar	17,1%	8,6%	8,4%	12,3%	6,2%	6,0%
8 jaar	8,4%	4,2%	4,1%	12,2%	6,1%	6,0%
9 jaar	8,6%	4,1%	4,5%	12,2%	6,1%	6,1%
10 jaar	6,7%	3,6%	3,0%	12,2%	6,1%	6,1%
11 jaar	4,1%	2,1%	2,0%	11,8%	5,9%	5,9%
12 jaar	1,5%	0,9%	0,6%	2,5%	1,4%	1,1%

De verdeling van de kinderen over de verschillende type basisscholen staat vermeld in tabel 6. De landelijke verdeling over schooltypen staat ernaast. Hieruit blijkt dat de kinderen van de respondenten relatief vaak naar een religieuze school gaan en minder vaak dan landelijk naar een openbare school.

Tabel 6 Verdeling van kinderen over de verschillende typen basisscholen onderverdeeld naar databestand en landelijk.

type school	Databestand		landelijk
Openbaar	27%		32%
Religieus	64%		59%
	Katholiek	30%	33%
	Gereformeerd	7%	
	Protestants	23%	26%
	overig	3%	
Bijzonder	9%		9%
	Jenaplan	2%	
	Dalton	2%	
	Montesori	3%	
	Vrije school	1%	
	Freinet	0%	
	overig	1%	

Hoe ver kinderen volgens de respondenten van school wonen staat vermeld in tabel 7. Landelijke cijfers zijn niet beschikbaar voor deze grootte, althans geen landelijke gegevens waarbij dezelfde afstandsindeling wordt gehanteerd.

¹²

De gegevens over leerlingen in het primair onderwijs zijn gebaseerd op de jaarlijkse tellingen van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. De teldatum is 1 oktober. De gegevens over het schooljaar 2001/02 hebben dus betrekking op de situatie op 1 oktober 2001. De leeftijd van de leerlingen in het basisonderwijs is de leeftijd die de leerlingen hebben op de teldatum (1 oktober) van het betreffende schooljaar.

Tabel 7 Percentage kinderen dat dichterbij dan wel verder van school woont.

afstand van huis tot school	
minder dan 500 meter	36%
500 meter tot 1 kilometer	30%
1 kilometer tot 2 kilometer	19%
meer dan 2 kilometer	15%

Respondenten is niet alleen gevraagd naar de postcode van het woonadres, maar ook naar de postcode van de scho(o)l(en) van hun kind(eren). Met behulp van deze twee postcodes is het mogelijk de werkelijke afstand te berekenen van huis naar school. Het bleek in totaal voor 1456 kinderen mogelijk om deze afstand te berekenen¹³. De afstand van huis naar school in de steekproef bedraagt gemiddeld 1,26 kilometer. Uit tabel 8 blijkt dat respondenten niet heel goed in staat zijn deze afstand in te schatten.

Tabel 8 Geschatte en werkelijke afstand van huis tot school.

	geschatte afstand door respondent			
	< 500 meter	0,5 – 1 km	1 – 2 km	> 2 km
aantal kinderen¹⁴	483	432	268	221
gemiddelde werkelijke afstand	522 meter	887 meter	1,24 km	3,05 km
percentage goed	58%	60%	56%	63%
percentage te laag geschat	-	20%	35%	37%
percentage te hoog geschat	42%	20%	9%	-

Met enige voorzichtigheid kan op grond van tabel 8 geconcludeerd worden dat respondenten het beste in staat zijn de afstand naar school te schatten als deze groot (meer dan twee kilometer) is. Gegeven het feit dat respondenten blijkbaar niet heel goed in staat zijn de afstand van hun woonadres naar de school van hun kind(eren) te schatten, is het de vraag of er nog waarde gehecht moet worden aan de inschattingen van de respondenten. Deze lijken in ieder geval niet erg bruikbaar als het gaat om het geven van een correct beeld van de afstand die kinderen in de steekproef van school wonen. Wellicht zijn ze wel nuttig als het gaat om het leggen van relaties met het reisgedrag van kinderen. Misschien zelfs wel nuttiger dan een objectief correcte afstand. Immers, de subjectieve beleving van afstand zal vaak meer bepalend zijn voor keuzes die mensen maken ten aanzien van reisgedrag (ook van hun kinderen) dan de objectieve werkelijkheid.

In tabel 9 staat aangegeven hoe de verdeling van de kinderen uit de steekproef en landelijk is over de verschillende schoolgroottes. Het blijkt dat de kinderen van de respondenten iets minder vaak dan kinderen landelijk naar kleine scholen gaan en iets vaker naar grotere scholen.

¹³ Voor de overige kinderen is geen of een onvolledige schoolpostcode opgegeven of komen de postcode van het woonadres en de postcode van de school exact overeen wat het onmogelijk maakt om de afstand te berekenen (in het laatste geval kan er overigens wel van uitgegaan worden dat het kind vlakbij school woont).

¹⁴ Deze analyse is uitgevoerd voor 1404 kinderen, omdat voor 52 kinderen, waarvan wel de school- en huispostcode bekend en verschillend zijn, de veronderstelde afstand tussen huis en school niet is ingevuld door de respondent.

Tabel 9 Percentage kinderen dat naar kleine dan wel grotere basisscholen gaat onderverdeeld naar kinderen in de steekproef en kinderen landelijk.

schoolgrootte	databestand	landelijk
minder dan 100 leerlingen	12%	18%
tussen de 100 en 200 leerlingen	33%	32%
tussen de 201 en 500 leerlingen	50%	48%
meer dan 500 leerlingen	6%	2%

3.4

Representativiteit

Er kan verondersteld worden dat bepaalde kenmerken van kinderen en ouders een sterke invloed uitoefenen op het reisgedrag van die kinderen. Hierbij moet in de eerste plaats gedacht worden aan de leeftijd van kinderen en de mate van stedelijkheid van de buurt waarin het kind woont. Jonge kinderen zullen waarschijnlijk vaker begeleid worden naar school dan oudere kinderen. Hetzelfde geldt voor kinderen die in een sterk stedelijke omgeving wonen. Zij zullen wellicht ook vaker begeleid worden naar school dan kinderen die in een niet stedelijke buurt wonen. Wanneer het erom gaat landelijk representatieve uitspraken te doen over het reisgedrag van kinderen die naar de basisschool gaan is het dus van belang dat de steekproef landelijk representatief is voor wat betreft deze twee factoren.

Al eerder is gebleken dat de steekproef niet representatief is in termen van de verdeling van de kinderen over de verschillende leeftijdscategorieën en de verdeling van de respondenten over de stedelijke en minder stedelijke gebieden in Nederland. Om hiervoor te corrigeren zijn voor beide variabelen (leeftijd en mate van stedelijkheid) weegfactoren berekend (zie tabel 10 en 11).

Tabel 10 Percentage kinderen dat naar de basisschool gaat onderverdeeld naar leeftijd in de steekproef en landelijk.

leeftijd	steekproef	landelijk	weegfactor
4 jaar	15,8%	12,4%	.78
5 jaar	20,5%	12,2%	.60
6 jaar	17,3%	12,3%	.71
7 jaar	17,1%	12,3%	.72
8 jaar	8,4%	12,2%	1.45
9 jaar	8,6%	12,2%	1.42
10 jaar	6,7%	12,2%	1.82
11 jaar	4,1%	11,8%	2.88
12 jaar	1,5%	2,5%	1.67

Tabel 11 Percentage inwoners van Nederland onderverdeeld naar mate van stedelijkheid in de steekproef en landelijk.

mate van stedelijkheid	steekproef	landelijk	weegfactor
zeer sterk stedelijk	5,8	10,6	1.83
sterk stedelijk	20,0	14,2	.71
matig stedelijk	17,9	10,5	.59
weinig stedelijk	24,4	13,3	.55
niet stedelijk	31,9	51,4	1.61

De weegfactoren voor leeftijd en mate van stedelijkheid zijn samen gecombineerd tot één nieuwe weegfactor door ze met elkaar te vermenigvuldigen. Deze gecombineerde weegfactor is gebruikt bij alle analyses waarbij het doel was een landelijk representatief beeld te schetsen. Een opmerking over de wijze waarop deze weegfactor is berekend is hier op zijn plaats. De reden dat gekozen is om op deze manier de gecombineerde weegfactor te berekenen is dat het CBS niet beschikt over gegevens aangaande de verdeling van kinderen naar leeftijd over de verschillende categorieën van stedelijkheid. Dat betekent echter wel dat als er sprake is van een interactie-effect tussen leeftijd en mate van stedelijkheid (het zou bijvoorbeeld zou kunnen zijn dat jonge kinderen relatief vaak in de stad wonen en oudere kinderen op het platteland) het vermenigvuldigen van de twee eerder genoemde weegfactoren geen correcte wijze is om te wegen voor leeftijd én mate van stedelijkheid. In de steekproef was geen sprake van een dergelijk interactie-effect. Hiermee is echter nog niet gezegd dat dit interactie-effect er ook landelijk niet is.

Er kan verondersteld worden dat naast leeftijd en mate van stedelijkheid ook de andere kenmerken van kinderen en ouders die hierboven besproken zijn van invloed zijn op het reisgedrag van die kinderen. Voor een aantal van deze kenmerken geldt dat de steekproef qua landelijke representativiteit te wensen overlaat of lijkt te laten. Er is echter besloten om voor deze factoren niet te corrigeren. In de eerste plaats is de samenhang tussen deze kenmerken en het reisgedrag van kinderen waarschijnlijk minder sterk dan de relatie tussen leeftijd en mate van verstedelijking enerzijds en het reisgedrag van kinderen anderzijds. Hiermee is de noodzaak voor correctie dus ook minder groot. Daarnaast is er een belangrijke praktische reden: van veel kenmerken zijn geen landelijke gegevens beschikbaar of wordt voor dit kenmerk een andere indeling gehanteerd dan in het onderzoek. Zo zal de afstand die kinderen van school wonen waarschijnlijk van invloed zijn op de wijze waarop kinderen naar school reizen. Er is echter niet bekend welk percentage van de 4- tot 12-jarigen die naar de basisschool gaan minder dan 500 meter, tussen de 500 meter en een kilometer, tussen een en twee kilometer en meer dan twee kilometer van school wonen. Een laatste reden is dat correctie alleen mogelijk is als er voldoende waarnemingen zijn. Mogelijk is de etniciteit van de ouders van invloed op het reisgedrag van hun kinderen evenals bijvoorbeeld de samenstelling van het gezin: eenouder- of twee-oudergezinnen. De steekproef bevat echter zo weinig respondenten die een andere etniciteit hebben dan de Nederlandse en zo weinig alleenstaande ouders dat 'ophoging' van deze groepen om zo landelijke representativiteit te bereiken niet mogelijk is.

Over het reisgedrag van allochtone kinderen naar school is op grond van enkele studies wel een uitspraak te doen. Uit onderzoek van Regioplan¹⁵ naar het fietsgebruik onder Amsterdamse basisschoolleerlingen blijkt dat kinderen met een

¹⁵

Regioplan. Kind en fiets; Een onderzoek naar het gebruik van de fiets door Amsterdamse basisscholen. 2001.

Turkse, Marokkaanse of Surinaamse achtergrond minder fietsen dan hun autochtone klasgenootjes. Redenen hiervoor zijn volgens de onderzoekers dat deze allochtone kinderen fietsen veelal niet van hun ouders leren en hun ouders en/of grote broer of zus ook niet (veel) zien fietsen; fietsende rolmodellen ontbreken dus. Daarnaast zouden veel allochtone kinderen in het onderzoek óf op binnenstadscholen zitten waar zij vlakbij wonen (en dus lopend heengaan) óf op specifieke godsdienstige scholen zitten waar zij juist ver vandaan wonen en naar gebracht worden door hun ouders. Ook uit eerder onderzoek van MuConsult¹⁶ onder Nederlanders, Turken en Surinamers in oude stadswijken in Amsterdam en Rotterdam blijkt dat Nederlandse kinderen vaker gaan fietsen en dat bij allochtone kinderen lopen favoriet is. Allochtone kinderen wonen in dit onderzoek ook gemiddeld dicht bij de basisschool dan autochtone kinderen. Nederlandse kinderen worden iets vaker met de auto naar school gebracht. Tevens blijkt uit het onderzoek van MuConsult dat allochtone kinderen minder vaak begeleid worden naar school dan autochtone kinderen. Samenvattend kan op grond van deze twee onderzoeken voorzichtig geconcludeerd worden dat allochtone kinderen vaker naar school lopen dan autochtone kinderen en minder vaak met de fiets of de auto naar school gaan respectievelijk gebracht worden. Dit heeft waarschijnlijk zowel te maken met het feit dat allochtone kinderen gemiddeld dichtbij school wonen als met het feit dat allochtone kinderen van huis uit minder gewend zijn om te fietsen.

Over het reisgedrag van kinderen van alleenstaande ouders konden geen gegevens gevonden worden. Wel kan verondersteld worden dat – gegeven het feit dat het inkomen van alleenstaande ouders veelal lager is – het autobezit binnen deze groep lager is. Dit zou betekenen dat kinderen van alleenstaande ouders gemiddeld minder vaak met de auto naar school gebracht worden¹⁷.

Gegeven de onderrepresentatie van allochtone kinderen en kinderen van alleenstaande ouders en overrepresentatie van kinderen van ouders die allebei over een auto kunnen beschikken in de steekproef kan het volgende met enige voorzichtigheid geconcludeerd worden. Het percentage kinderen dat met de auto naar school gebracht wordt en dat naar school gaat fietsen, zal landelijk gezien waarschijnlijk wat lager liggen dan gevonden in dit onderzoek en het percentage kinderen dat naar school gaat lopen zal waarschijnlijk wat hoger liggen.

In hoofdstuk vijf zal ingegaan worden op de relatie tussen bovengenoemde kenmerken van respondenten en kinderen en het reisgedrag van die kinderen. Op die manier kan gekeken worden of er inderdaad een samenhang bestaat tussen (sommige van) deze kenmerken en reisgedrag. Als deze samenhang (voor bepaalde kenmerken) aangetoond kan worden, zal nagegaan worden wat dit betekent voor de representativiteit van de resultaten met betrekking tot reisgedrag die zijn verkregen uit de steekproef.

¹⁶ MuConsult. Bewoners van oude stadswijken; Mobiliteit van allochtonen en autochtonen. 1995.

¹⁷ Zoals later zal blijken is er een significante relatie tussen het kunnen beschikken over een auto en het naar school brengen met de auto.

4. Landelijk beeld reisgedrag

In dit hoofdstuk zal een landelijk representatief beeld¹⁸ geschetst worden van de wijze waarop kinderen van en naar de basisschool gaan.

Respondenten hebben voor elk van hun kinderen die naar de basisschool gaan (tot een maximum van drie) aangegeven hoe die kinderen in een bepaalde week naar school zijn gegaan onderverdeeld naar dag en dagdeel (zie ook bijlage I). Hierbij konden respondenten kiezen uit 29 verschillende vervoerwijzen verdeeld over vier categorieën: *lopen*, *fietsen*, *auto* en *overig*. Binnen de eerste drie categorieën zijn subcategorieën onderscheiden. Binnen de categorie *lopen* zijn dat de categorieën *zelfstandig* en *begeleid*. Binnen de categorie *fietsen* en *auto* zijn drie subcategorieën onderscheiden: *zelfstandig*, *begeleid: zelf fietsend* en *begeleid: achterop* respectievelijk *bij respondent zelf*, *bij andere ouder/verzorger*, *bij andere volwassene*. In totaal konden respondenten voor negen dagdelen een vervoerwijze invullen¹⁹.

Respondenten is vervolgens gevraagd aan te geven of de weekstaat een goed beeld geeft van de wijze waarop hun kind meestal naar school reist en zo niet, hoe het kind dan meestal naar school gaat. Hierbij konden respondenten kiezen uit zes vervoercategorieën: *zelfstandig lopen*, *begeleid lopen*, *zelfstandig fietsen*, *begeleid fietsen*, *met de auto* en *overig*. Daarnaast hebben respondenten aangegeven hoe hun kinderen meestal van school naar huis reizen zowel tussen de middag als aan het einde van de schooldag. Ook hierbij konden zij kiezen uit de zes hierboven genoemde vervoercategorieën.

In paragraaf 4.1 zal, aan de hand van de weekstaten, ingegaan worden op de wijze waarop kinderen 's ochtends en tussen de middag naar school reizen. In paragraaf 4.2 zal besproken worden hoe kinderen tussen de middag en aan het einde van de schooldag naar huis reizen.

4.1 Hoe reizen kinderen naar school? Resultaten van de weekstaten

In tabel 12 staat voor elke reiswijze over alle dag(delen) van de weekstaten gesommeerd weergegeven hoe vaak op die manier gereisd is. De percentages hebben betrekking op alle kinderen waarvan de weekstaat een goed beeld geeft van hun reisgedrag. Dit geldt voor 83 procent van de kinderen in de steekproef.

¹⁸ Bij alle analyses is gewogen voor leeftijd en mate van stedelijkheid van de woonbuurt.

¹⁹ Op de meeste basisscholen wordt op woensdagmiddag geen les gegeven. Dit dagdeel is daarom weggelaten uit de weekstaat.

Tabel 12		Manier waarop kinderen naar school reizen.		Aandeel verplaatsingen (aantal reizen)
Zelfstandig lopen		alleen		9% (1964)
		met leeftijdsgenootje(s)		5% (1135)
		met een jonger kind		2% (505)
Begeleid lopen		door respondent		12% (2430)
		door partner van respondent		5% (1068)
		door ouder kind		1% (226)
		door andere volwassene		2% (325)
Zelfstandig fietsen		alleen		13% (2626)
		met leeftijdsgenootje(s)		8% (1625)
		met een jonger kind		3% (542)
Begeleid fietsen	zelf fietsend	door respondent		13% (2771)
		door partner van respondent		5% (1101)
		door ouder kind		1% (163)
		door andere volwassene		1% (197)
	achterop	achterop bij respondent		4% (760)
		achterop bij partner van respondent		1% (277)
		achterop bij ouder kind		0% (24)
		achterop bij andere volwassene		0% (44)
met de auto	bij respondent	alleen		2% (402)
		met nog 1 kind		4% (883)
		met meerdere kinderen		3% (712)
	bij andere ouder/verzorger	alleen		1% (109)
		met nog 1 kind		1% (271)
		met meerdere kinderen		1% (242)
	bij andere volwassene	alleen		0% (15)
		met nog 1 kind		0% (53)
		met meerdere kinderen		1% (175)
Overig		zelfstandig met openbaar vervoer		0% (25)
		begeleid met openbaar vervoer		0% (36)
		anders ²⁰		1% (128)

In tabel 13 staat aangegeven hoe kinderen naar school reizen op de verschillende dagen van de week. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar 's ochtends en 's middags (na de pauze) en zijn de 29 vervoerswijzen onderverdeeld in zes categorieën. Onder de naam van het dagdeel staat aangegeven voor welk percentage kinderen dit dagdeel is ingevuld²¹. Uit deze percentages blijkt dat iets minder dan een kwart van de kinderen 's middags niet naar school gaat. Op vrijdagmiddag ligt dit percentage hoger. Eenderde van de kinderen reist dan niet naar school. Dat kinderen 's middags minder vaak dan 's ochtends naar school reizen heeft als belangrijkste reden dat ruim een op de zes (17%) kinderen overblijft op school. In de tweede plaats gaan jonge kinderen soms nog niet hele dagen naar school. Wanneer gekeken wordt naar kinderen die niet op school overblijven en waarvoor 's middags geen vervoerwijze is ingevuld, blijkt hun aantal af te nemen met toenemende leeftijd. Dat er op vrijdagmiddag aanzienlijk

²⁰ Een veel genoemd alternatief vervoer is speciaal schoolvervoer in de vorm van busjes.

²¹ Tabel 13 heeft, evenals tabel 12, betrekking op alle kinderen waarvoor de weekstaat een goed beeld geeft van het reisgedrag en niet op alle kinderen in de steekproef. Dit geldt voor 83% van alle kinderen in de steekproef. De percentages genoemd in tabel 13 hebben dus niet betrekking op alle kinderen in de steekproef.

minder kinderen 's middags naar school gaan, heeft waarschijnlijk zowel met leeftijd te maken (jonge kinderen gaan vaker op vrijdagmiddag dan op andere middagen niet naar school) als met het feit dat een aantal scholen op vrijdagmiddag geen les geeft.

Tabel 13 Manier waarop kinderen naar school reizen onderverdeeld naar dag en tijdstip van de dag.									
aandeel verplaatsingen									
Vervoerwijze	's ochtends					's middags			
	maandag (100%)	dinsdag (100%)	woensdag (99%)	donderdag (100%)	vrijdag (97%)	maandag (77%)	dinsdag (77%)	donderdag (78%)	vrijdag (66%)
zelfstandig lopen	15%	15%	16%	15%	15%	20%	19%	20%	24%
begeleid lopen	20%	19%	19%	20%	20%	20%	20%	20%	17%
zelfstandig fietsen	22%	22%	22%	21%	22%	23%	24%	23%	31%
begeleid fietsen ²²	27%	26%	27%	26%	26%	26%	26%	25%	21%
met de auto	16%	17%	14%	17%	14%	11%	10%	12%	9%
Overig	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%

Uit tabel 13 blijkt dat de meeste verplaatsingen 's ochtends naar school plaatsvinden op de fiets. In iets meer dan de helft van de gevallen vindt hierbij begeleiding plaats. Ruim eenderde van alle verplaatsingen 's ochtends naar school vindt lopend plaats en ook hierbij geldt dat in meer dan de helft van de gevallen begeleid plaats vindt. Gemiddeld vindt zo'n één op de zes à zeven verplaatsingen 's ochtends naar school plaats met de auto. Er gaan nauwelijks kinderen op een andere wijze dan lopend, fietsend of met de auto naar school.

Als gekeken wordt naar hoe verplaatsingen 's middags naar school plaatsvinden, is het beeld iets anders. Het aandeel verplaatsingen (begeleid) fietsen verandert niet sterk. Wel neemt het aandeel verplaatsingen dat lopend plaatsvindt iets toe ten opzichte van het aandeel verplaatsingen dat met de auto plaatsvindt. Ook de verhouding begeleid en zelfstandig lopen verandert. Kinderen lopen 's middags even vaak begeleid als zelfstandig naar school. Dat de verdeling over de verschillende vervoercategorieën 's middags wat anders ligt dan 's ochtends lijkt vooral veroorzaakt te worden door het feit dat er 's middags minder jonge kinderen naar school gaan. Zoals in hoofdstuk vijf zal blijken hangt leeftijd sterk samen met al dan niet zelfstandig reizen.

Op vrijdagmiddag wijkt het beeld nogal af van de rest van de middagen. Het aandeel verplaatsingen dat lopend of met de fiets plaatsvindt en met name het aandeel verplaatsingen dat zelfstandig plaats vindt is groter dan het de rest van de week is. Het aandeel verplaatsingen dat met de auto plaats vindt, ligt een stuk lager. Ook hier moet de belangrijkste verklaring gezocht worden in de leeftijd van de kinderen die op vrijdagmiddag naar school gaan. Zij zijn gemiddeld ouder dan op de andere middagen.

Op grond van de weekstaten is voor elk kind een dominante vervoerwijze berekend door na te gaan binnen welke vervoerwijzecategorie het meeste gereisd wordt. Voor kinderen waarvan de weekstaat geen goed beeld geeft van de wijze waarop meestal naar school gereisd wordt, is uitgegaan van de vervoerwijze naar school waarvan de respondent heeft aangegeven dat deze het meeste voorkomt. Tabel 14 is daarom gebaseerd op alle kinderen uit de steekproef.

²²

De verhouding *begeleid zelf fietsend* en *begeleid achterop* is voor elk dagdeel ongeveer 3:1.

Tabel 14 Percentage kinderen dat **meestal** op een van onderstaande wijzen naar school gaat.

dominante wijze van vervoer	percentage kinderen
zelfstandig lopen	15%
begeleid lopen	18%
zelfstandig fietsen	21%
begeleid fietsen	28%
met de auto	15%
op andere wijze	2%
er is geen dominante wijze van vervoer ²³	1%

Wat opvalt in zowel tabel 13 als 14 is dat het percentage kinderen dat meestal met de auto naar school gebracht wordt niet heel groot is. Dit is vooral opvallend omdat in meer dan de helft van de gezinnen beide partners over een auto beschikken. Het percentage kinderen dat meestal met de auto naar school gebracht wordt dat in dit onderzoek gevonden wordt, komt overigens goed overeen met gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS: In 2001 maakten 0-11-jarigen volgens dat onderzoek 18% van hun verplaatsingen van en naar school als autopassagier (0-5-jarigen 28% en 6-11-jarigen 15%). Voor andere reismotieven, die ten dele zijn gekoppeld aan activiteiten van de ouders, ligt het autoaandeel wel aanzienlijk hoger (zie kader).

Vervoerwijze	onderwijs	winkelen	visite/ logeren	ontspanning/ sport	toeren/ wandelen	Overig	Totaal
Autopassagier	14.7	55.1	57.2	55.8	26.3	49.6	40.5
openbaar vervoer	1.0	2.3	1.3	0.8	1.2	0.6	1.1
Fiets	42.5	27.8	27.3	31.0	27.1	23.0	34.5
Lopen	38.2	14.2	19.3	12.9	40.0	36.1	28.9
Overig	3.6	0.8	2.1	1.0	4.8	2.7	2.7
totaal aantal verplaatsingen (in miljoen km)	630.4	128.9	215.5	216.3	62.1	122.5	1375.8
% verplaatsingen	45.8	9.4	15.7	15.7	4.5	8.9	100.0

Het percentage kinderen dat altijd met de auto gebracht wordt ligt nog een stuk lager dan het percentage kinderen dat meestal met de auto gebracht wordt (zie tabel 15).

²³

In deze categorie vallen alle kinderen die niet één vervoerwijze hadden die het meeste voorkwam, bijvoorbeeld kinderen die even vaak zelfstandig als begeleid naar school liepen.

Tabel 15 Percentage kinderen dat **altijd** op een van onderstaande wijzen naar school gaat²⁴.

vervoerwijze	percentage kinderen
zelfstandig lopen	13%
begeleid lopen	14%
zelfstandig fietsen	18%
begeleid fietsen	16%
met de auto	8%
op andere wijze	1%

Wanneer tabel 14 en 15 met elkaar vergeleken worden, blijkt dat er vooral wat betreft begeleid fietsen een grote discrepantie is tussen de percentages: lang niet iedereen die meestal begeleid fietst doet dit ook altijd. Nadere analyse leert dat bijna tweederde (64%) van alle kinderen die meestal begeleid fietsen daarnaast minimaal een keer met de auto werden gebracht, drie op de tien kinderen (30%) ging minimaal een keer zelfstandig fietsen.

Een andere belangrijk onderscheid om te maken als het gaat om reisgedrag van kinderen is of zij begeleid of zelfstandig naar school gaan (zie tabel 16). Het merendeel van de kinderen blijkt altijd begeleid naar school te gaan.

Tabel 16 Percentage kinderen dat meestal en dat altijd zelfstandig of begeleid naar school gaat²⁵.

vervoerwijze	meestal percentage kinderen	Altijd percentage kinderen
zelfstandig ²⁶	38%	32%
begeleid ²⁷	62%	53%

Kinderen die zelfstandig naar school lopen of fietsen doen dit meestal alleen of met leeftijdsgenootje(s). Als kinderen begeleid worden is dat meestal door de respondent. Wanneer kinderen met de auto naar school worden gebracht is dit meestal door een van beide ouders samen met nog minimaal een ander kind. In het overgrote deel van de gevallen (82%) wordt meer dan één kind vervoerd als met de auto naar school wordt gereisd. Het gemiddelde aantal kinderen per auto bedraagt 2,2²⁸. Er wordt nauwelijks met het openbaar vervoer naar school gereisd. Als kinderen niet gaan lopen, fietsen, met de auto naar school worden gebracht of hier met het openbaar vervoer heengaan, is er in de meeste gevallen sprake van een taxibusje of schoolbusje dat de kinderen brengt (zie tabel 17).

²⁴ Deze tabel heeft betrekking op alle kinderen waarvan de weekstaat een goed beeld geeft van hun reisgedrag (83%). Alleen voor deze kinderen is het immers mogelijk na te gaan of zij alle dag(delen) op dezelfde wijze hebben gereisd.

²⁵ Deze tabel heeft betrekking op alle kinderen waarvan de weekstaat een goed beeld geeft van hun reisgedrag (83%). Alleen voor deze kinderen was het namelijk mogelijk om na te gaan of zij op alle mogelijke manieren (inclusief openbaar vervoer) zelfstandig of begeleid gereisd hebben.

²⁶ De volgende categorieën zijn samengevoegd: zelfstandig lopen en fietsen en zelfstandig met openbaar vervoer

²⁷ De volgende categorieën zijn samengevoegd: begeleid lopen en fietsen, met de auto en begeleid met het openbaar vervoer

²⁸ Er is in de weekstaat onderscheid gemaakt tussen kinderen die alleen, met nog één kind vervoerd worden of met meerdere kinderen vervoerd worden. In het laatste geval is het onbekend om hoeveel kinderen het precies gaat (minimaal: 3, maximaal: onbekend). Voor de berekening van de gemiddelde bezettingsgraad is uitgegaan van het minimum: 3). Dat betekent dat de berekende gemiddelde bezettingsgraad (2,2 kinderen per auto) waarschijnlijk enige onderschatting van de werkelijkheid inhoudt.

Tabel 17 Wijze waarop kinderen reizen per dominante vervoerwijze.			
dominante vervoerwijze	reiswijze		Percentage kinderen
zelfstandig lopen		Alleen	50%
		met leeftijdsgenootje(s)	28%
		met een jonger kind	11%
		Varieert	11%
begeleid lopen		door respondent	43%
		door partner van respondent	14%
		door ouder kind	3%
		door andere volwassene	0%
		Varieert	40%
zelfstandig fietsen		Alleen	48%
		met leeftijdsgenootje(s)	33%
		met een jonger kind	7%
		Varieert	12%
begeleid fietsen ²⁹	zelf fietsend	door respondent	47%
		door partner van respondent	16%
		door ouder kind	2%
		door andere volwassene	1%
		Varieert	34%
	achterop	achterop bij respondent	52%
		achterop bij partner van respondent	16%
		achterop bij ouder kind	1%
		achterop bij andere volwassene	1%
		Varieert	30%
met de auto	bij respondent	Alleen	11%
		met nog 1 kind	20%
		met meerdere kinderen	17%
	bij andere ouder/verzorger	Alleen	2%
		met nog 1 kind	4%
		met meerdere kinderen	4%
	bij andere volwassene	Alleen	0%
		met nog 1 kind	1%
		met meerdere kinderen	1%
		Varieert	40%
overig		zelfstandig met openbaar vervoer	14%
		begeleid met openbaar vervoer	18%
		anders ³⁰	68%

4.2 Hoe reizen kinderen naar huis?

In tabel 18 staat aangegeven hoe kinderen meestal naar huis reizen zowel aan het einde van de ochtend als na afloop van de schooldag. Om vergelijking met het reisgedrag naar school te vergemakkelijken, staat in tabel 18 eveneens aangegeven hoe kinderen naar de basisschool reizen, zowel 's ochtends als 's middags na de pauze (zie ook figuur 1).

De verschillen tussen de manieren waarop kinderen op onderscheiden momenten van de dag naar school en naar huis gaan zijn niet heel groot. Het percentage

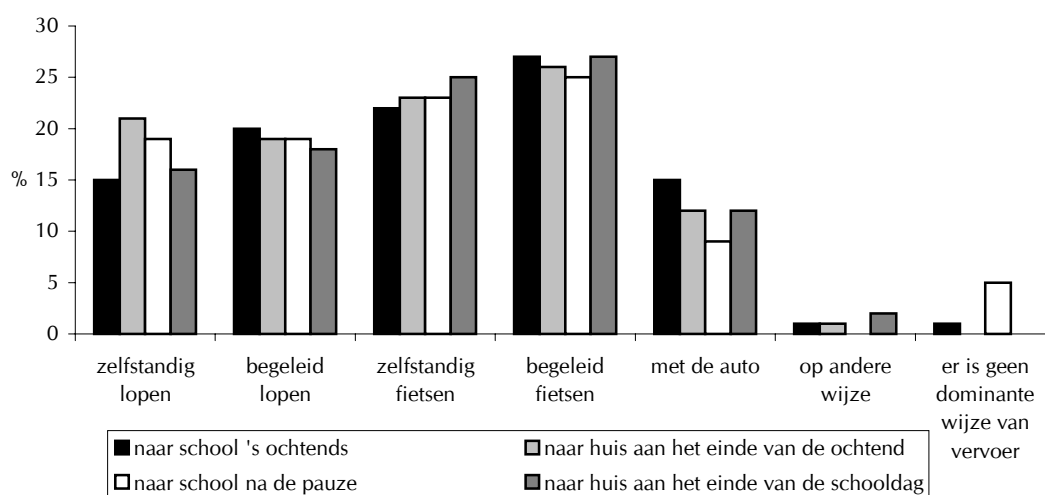
²⁹ In deze tabel worden *begeleid zelf fietsen* en *begeleid achterop* als aparte categorieën behandeld. Dat verklaart waarom de percentages in deze categorieën samen optellen tot boven de 100%. *Met de auto* is één categorie.

³⁰ Een veel genoemd alternatief vervoer is speciaal schoolvervoer in de vorm van busjes.

kinderen dat zelfstandig loopt en het percentage kinderen dat met de auto gebracht en gehaald wordt, fluctueren het meeste. Hoe deze verschillen het beste verklaard kunnen worden, zal moeten blijken uit het volgende hoofdstuk waarin kenmerken van kinderen en ouders gekoppeld worden aan het reisgedrag van kinderen.

Tabel 18 Percentage kinderen dat meestal op een van onderstaande wijzen tussen de middag en aan het einde van de schooldag naar huis gaat.

dominante wijze van vervoer	percentage kinderen			
	's ochtends naar school ³¹	tussen de middag naar huis ³²	na de pauze naar school ³³	aan het einde van de schooldag naar huis ³⁴
zelfstandig lopen	15%	21%	19%	16%
begeleid lopen	20%	19%	19%	18%
zelfstandig fietsen	22%	23%	23%	25%
begeleid fietsen	27%	26%	25%	27%
met de auto	15%	12%	9%	12%
op andere wijze	1%	1%	0%	2%
er is geen dominante wijze van vervoer	1%	-	5%	-



Figuur 1: Dominante wijze van vervoer op verschillende momenten van de dag.

³¹ De gerapporteerde percentages hebben betrekking op de kinderen waarvan de weekstaten een goed beeld geven van hun reisgedrag.

³² De gerapporteerde percentages hebben betrekking op de kinderen die inderdaad naar huis gaan tussen de middag. Kinderen die overblijven zijn buiten de analyse gehouden.

³³ De gerapporteerde percentages hebben betrekking op de kinderen waarvan de weekstaten een goed beeld geven van hun reisgedrag.

³⁴ De gerapporteerde percentages hebben betrekking op alle kinderen in de steekproef.

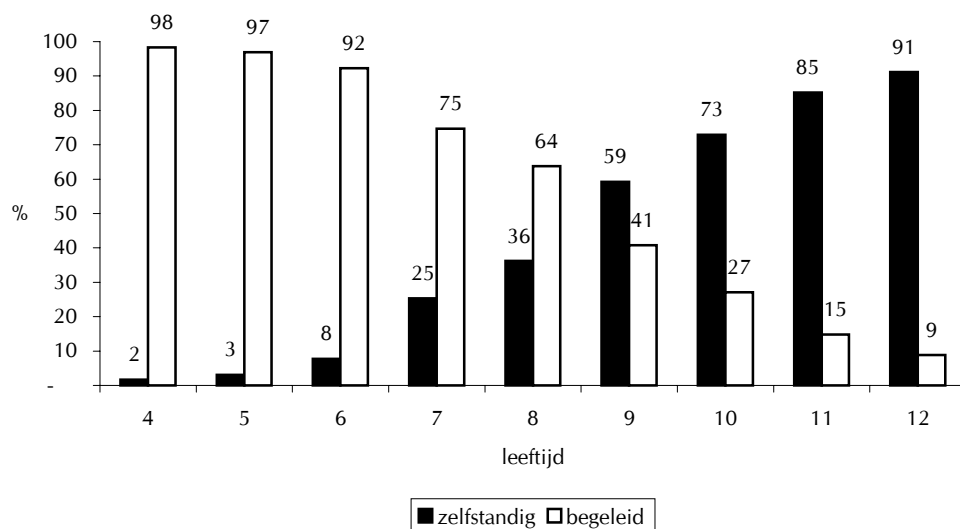
5. Kenmerken van ouders en kinderen en reisgedrag

In dit hoofdstuk zal nagegaan worden of en zo ja, welke relaties bestaan tussen kenmerken van ouders en kinderen en het reisgedrag van die kinderen. Er zal nu eerst ingegaan worden op kenmerken van kinderen zelf. Hieronder worden ook de kenmerken van de basisschool waar het kind heengaat verstaan.

5.1 Kenmerken van kinderen en het reisgedrag van die kinderen

5.1.1 Leeftijd

Een belangrijk kenmerk waarvan al eerder verondersteld is dat het een sterke invloed zal hebben op het reisgedrag van kinderen is de leeftijd van die kinderen. Jongere kinderen zullen waarschijnlijk vaker onder begeleiding naar school gaan dan oudere kinderen. Dat dit inderdaad het geval is blijkt duidelijk uit de analyse van de data (zie figuur 2).³⁵



Figuur 2 Percentage kinderen dat zelfstandig of begeleid naar school gaat.³⁶

De leeftijd van het kind kan 36 procent van de variantie in het al dan niet begeleid naar school gaan verklaren. Uit de data blijkt verder dat de gemiddelde leeftijd waarop de helft van de kinderen zelfstandig naar school reist 8,6 jaar is. Ook als gekeken wordt naar de dominante wijze van vervoer naar school, valt een duidelijk leeftijdseffect op (zie tabel 19). Alle vormen van begeleiding worden minder naarmate het kind ouder wordt. Dat geldt zowel voor begeleid lopen en fietsen als met de auto brengen. Een ander iets dat opvalt in deze tabel is dat

³⁵ De gerapporteerde percentages hebben betrekking op de kinderen waarvan de weekstaten een goed beeld geven van hun reisgedrag.

³⁶ Wanneer in het vervolg van het hoofdstuk kinderen alleen onderscheiden worden op grond van zelfstandig of begeleid naar school gaan, heeft dit onderscheid betrekking op alle kinderen waarvan de weekstaten een goed beeld geven van hun reisgedrag. Wanneer kinderen onderscheiden worden op grond van de dominante wijze van vervoer naar school, zijn alle kinderen in de steekproef onderwerp van analyse geweest.

kinderen ongeveer even veel zelfstandig lopen als fietsen totdat ze tien jaar oud zijn. Het zelfstandig fietsen neemt dan opeens sterk toe. Zelfstandig lopen neemt vanaf zeven jaar duidelijk toe.

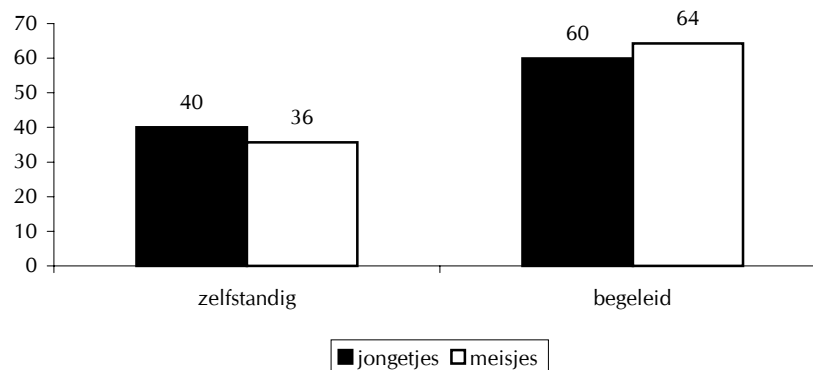
Tabel 19 Percentage kinderen onderverdeeld naar leeftijd dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school reist.

	Leeftijd								
dominante vervoerwijze naar school	4 jaar	5 jaar	6 jaar	7 jaar	8 jaar	9 jaar	10 jaar	11 jaar	12 jaar
zelfstandig lopen	1%	3%	5%	15%	18%	26%	26%	28%	13%
begeleid lopen	29%	30%	29%	19%	19%	12%	8%	3%	-
zelfstandig fietsen	0%	1%	3%	12%	17%	29%	42%	53%	73%
begeleid fietsen	49%	41%	41%	37%	25%	20%	12%	6%	10%
met de auto	19%	23%	20%	17%	19%	12%	10%	8%	2%
op andere wijze	1%	3%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%

5.1.2

Sekse

Naast een effect van leeftijd kan er een effect aangetoond worden van sekse. Meisjes gaan iets vaker begeleid naar school dan jongetjes³⁷ (zie figuur 3).



Figuur 3 Percentage jongetjes en meisjes dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat.

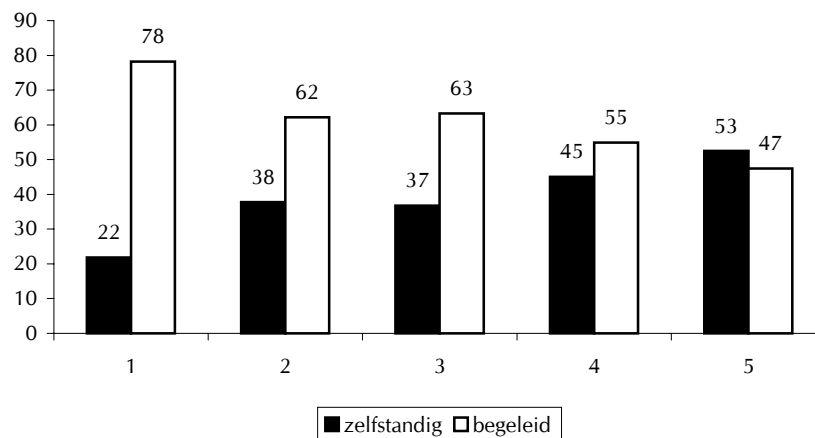
5.1.3

Kenmerken van de school van het kind

Een eerste kenmerk van de school waarvan verondersteld kan worden dat het het reisgedrag van het kind beïnvloedt is de mate van stedelijkheid van de buurt waarin de school zich bevindt. Van ongeveer de helft van de kinderen in de steekproef is bekend wat de postcode van het schooladres is en is het dus mogelijk de mate van stedelijkheid aan te geven. Er blijkt een duidelijke samenhang aantoonbaar tussen de mate waarin de schoolbuurt is verstedelijkt en het al dan niet zelfstandig naar school gaan van het kind (zie ook figuur 4).

³⁷

Dit kleine effect verdwijnt als alle beïnvloedende factoren, zoals leeftijd, sekse en mate van stedelijkheid van de woonbuurt, samen bekeken worden (zie paragraaf 5.1.4).



Figuur 4 Percentage kinderen dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat onderverdeeld naar mate van stedelijkheid van de schoolbuurt

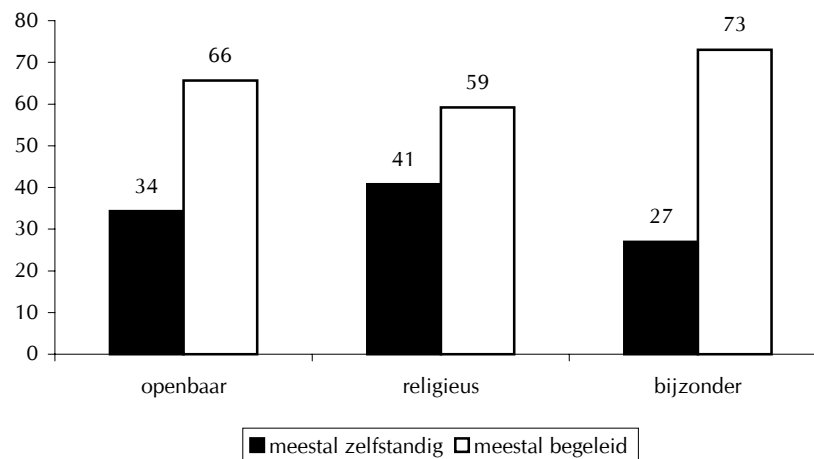
Naarmate de schoolbuurt meer verstedelijkt is, gaan relatief meer kinderen begeleid en relatief minder kinderen zelfstandig naar school. Ook tussen de wijze waarop kinderen meestal naar school gaan en de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt kan een relatie aangetoond worden (zie tabel 20).

Tabel 20 Percentage kinderen dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school reist onderverdeeld naar de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt.

mate van stedelijkheid van de schoolbuurt	dominante reiswijze naar school				met de auto	op andere wijze
	zelfstandig lopen	begeleid lopen	zelfstandig fietsen	begeleid fietsen		
zeer sterk stedelijk	18%	32%	3%	28%	18%	-
sterk stedelijk	14%	26%	24%	25%	10%	1%
matig stedelijk	18%	20%	18%	31%	13%	2%
weinig stedelijk	17%	17%	26%	23%	16%	2%
Niet stedelijk	20%	12%	28%	25%	14%	1%

Uit tabel 20 afgeleid worden dat het percentage kinderen dat begeleid naar school loopt afneemt naarmate de schoolbuurt minder sterk verstedelijkt is. Wat daarnaast opvalt is dat het aandeel kinderen dat zelfstandig naar school fietst heel laag is in zeer sterk verstedelijkte schoolbuurten. Waarschijnlijk heeft dit laatste gegeven te maken met het feit dat de afstand huis-school in zeer sterk verstedelijkte schoolbuurten aanzienlijk lager is dan in minder verstedelijkte schoolbuurten. Zoals later zal blijken is er een significante relatie tussen de afstand van de school en de wijze (lopend of per fiets) waarop naar school gereisd wordt. In dit kader is het opvallend dat het percentage kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht het grootst is in zeer sterk stedelijke schoolbuurten.

Ook tussen het schooltype en het reisgedrag van kinderen kan een relatie aangetoond worden. Vooral kinderen die naar een bijzondere school gaan wijken af. Zij gaan relatief vaak begeleid en relatief weinig zelfstandig naar school (zie figuur 5).



Figuur 5 Percentage kinderen dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat onderverdeeld naar schooltype.

Wanneer gekeken wordt naar de dominante vervoerwijze naar school, valt op dat autogebruik nauwelijks verschilt tussen de scholen. Bij andere vervoerwijzen zijn wel verschillen te constateren. Bijzondere scholen wijken vooral af omdat het percentage kinderen dat er zelfstandig heen loopt en fietst veel lager ligt dan op de twee andere type scholen en het percentage kinderen dat er begeleid heenfiets veel hoger ligt.

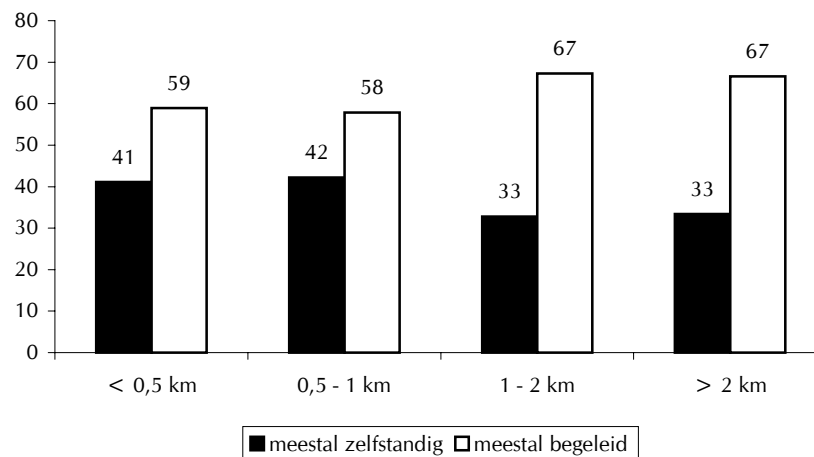
Tabel 21 Dominante vervoerwijze per schooltype.

schooltype	dominante vervoerwijze naar school					
	zelfstandig lopen	begeleid lopen	Zelfstandig fietsen	begeleid fietsen	met de auto	op andere wijze
openbaar	14%	20%	20%	31%	15%	0%
religieus	16%	17%	22%	27%	16%	2%
bijzonder	9%	21%	15%	37%	17%	1%

Het is mogelijk dat bijzondere scholen afwijken, omdat ze gemiddeld verder van huis afliggen dan andere type scholen. Deze verklaring veronderstelt in de eerste plaats dat er een relatie is tussen de afstand huis-school en het reisgedrag van kinderen en in de tweede plaats dat bijzondere scholen inderdaad verder van huis liggen.

De eerste relatie kan inderdaad aangetoond worden. Kinderen die meer dan een kilometer van school wonen (afstand ingeschat door de respondent) worden vaker begeleid dan kinderen die dichtbij school wonen (zie figuur 6). Deze relatie kan

niet significant³⁸ aangetoond worden 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 begeleiden van hun kinderen is de beleving van afstand blijkbaar meer bepalend dan de werkelijke afstand.



Figuur 6 Percentage kinderen dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat onderverdeeld naar door respondent geschatte afstand van school.

Uit tabel 22 blijkt dat ook de wijze van begeleiden - lopend, met de fiets of met de auto - sterk afhankelijk is van de veronderstelde afstand tot school. Als de school vlakbij huis ligt, begeleidt men het kind meestal lopend. Ligt de school wat verder weg dan neemt men de fiets. Als de school meer dan twee kilometer van huis ligt, heeft de auto vaak de voorkeur.

Tabel 22 Percentage kinderen dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school gaat onderverdeeld naar afstand die het kind moet afleggen naar school.

afstand tot school	Dominante vervoerwijze naar school					
	zelfstandig lopen	begeleid lopen	zelfstandig fietsen	begeleid fietsen	met de auto	op andere wijze
< 0,5 km	31%	38%	9%	17%	5%	0%
0,5 - 1 km	14%	15%	26%	34%	10%	0%
1 - 2 km	3%	4%	28%	46%	18%	1%
> 2 km	1%	2%	29%	21%	40%	8%

Wanneer gekeken wordt naar de werkelijke afstand tussen huis en school blijkt ook dat de wijze van reizen sterk bepaald wordt door de afstand tot school (zie tabel 23)³⁹. Kinderen die lopend naar school gaan, wonen significant dichterbij school dan kinderen die fietsend naar school gaan. Kinderen die met de auto naar school worden gebracht wonen het verste weg.

³⁸ Er is wel sprake van een trend ($p < .1$) waarbij kinderen die begeleid worden gemiddeld verder van school wonen dan kinderen die zelfstandig naar school gaan.

³⁹ In deze analyse zijn alleen die kinderen betrokken waarvan deze afstand bekend was (zie ook paragraaf 3.3).

Tabel 23 Gemiddelde afstand die kinderen van school wonen onderverdeeld naar de wijze waarop zij meestal naar school gaan.

dominante vervoerwijze naar school	
lopen	581 meter
fietsen	1437 meter
met de auto	2549 meter

Ook bestaat er een verband tussen het type school en de afstand huis-school, zoals ingeschat door de respondenten (zie tabel 24). Tabel 24 laat zien dat ruim eenderde van de scholen zich op meer dan een kilometer afstand van huis bevindt, maar dat dit geldt voor bijna de helft van de bijzondere scholen. Bijzondere scholen liggen dus verder van huis en dat zou kunnen verklaren waarom het percentage kinderen dat begeleid naar een bijzondere school fietst hoger ligt dan voor de twee andere type scholen.

Tabel 24 Percentage scholen dat zich dicht of verder weg van huis bevindt onderverdeeld naar type school.

schooltype	afstand huis-school	
	< 1 km	≥ 1 km
openbaar	68%	32%
religieus	60%	40%
bijzonder	55%	45%
totaal	63%	37%

Ook wanneer gekeken wordt naar de werkelijke afstand tussen huis en school komt dit beeld naar voren (zie tabel 25)⁴⁰.

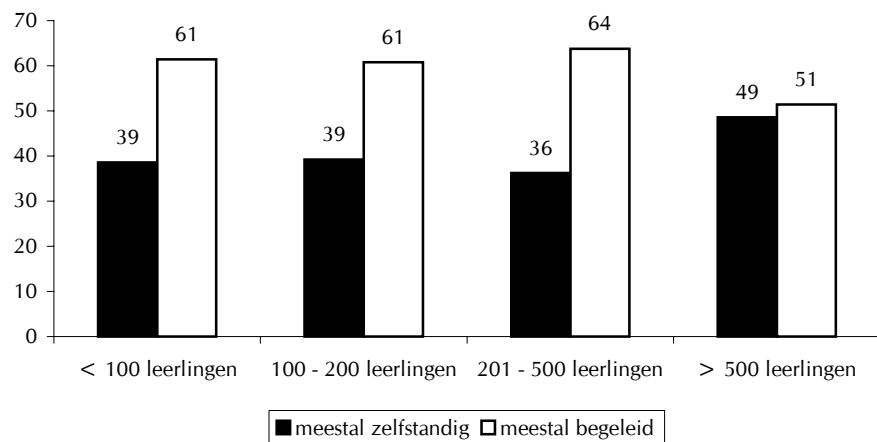
Tabel 25 Gemiddelde afstand die kinderen van school wonen onderverdeeld naar type school.

schooltype	
openbaar	1062 meter
religieus	1437 meter
bijzonder	1687 meter

Ook tussen de grootte van de school en het al dan niet zelfstandig reizen van het kind bestaat een significante relatie (zie figuur 7).

⁴⁰

In deze analyse zijn alleen die kinderen betrokken waarvan deze afstand bekend was (zie ook paragraaf 3.3).



Figuur 7 Percentage kinderen dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat onderverdeeld naar grootte van de school.

Vooral bij heel grote scholen is het percentage kinderen dat zelfstandig naar school gaat groter. Waarom dit zo is, is onduidelijk. Mogelijk hangt de grootte van de school samen met een van de andere kenmerken die hiervoor is besproken (bijvoorbeeld de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt; wellicht zijn grote scholen vooral grote streekscholen die zich in landelijke gebieden bevinden) en kan dit het verband tussen grootte van de school en het al dan niet zelfstandig reizen verklaren. Om na te gaan of dit inderdaad het geval is, is een regressieanalyse uitgevoerd. De (resultaten van) deze analyse worden besproken in de volgende paragraaf.

5.1.4 Voorspellen of kind zelfstandig of begeleid zal reizen op grond van kenmerken van kind en school

Om na te gaan welke van de bovenstaande kenmerken een unieke bijdrage levert aan de wijze van reizen (zelfstandig of begeleid) is een multiële regressieanalyse uitgevoerd. Hiermee is getracht het al dan niet zelfstandig reizen te voorspellen uit de eerder beschreven kenmerken⁴¹. Met deze statistische techniek is het mogelijk te komen tot een *optimale voorspelling* van y (de wijze van reizen) uit een combinatie van x -en (de hierboven beschreven kenmerken, die bij deze techniek predictoren worden genoemd). Tevens kan met behulp van deze techniek nagegaan worden wat de *gezamenlijke bijdrage* van de predictoren is: hoe goed is y (de wijze van reizen) te voorspellen uit de combinatie van x -en (de predictoren). Tenslotte kan met deze techniek achterhaald worden wat de *unieke bijdrage* van elke x (predictor) is: wat heeft een bepaalde predictor gemeenschappelijk met y , dat niet te herleiden is tot andere predictoren. Dit laatste is vooral van belang als er een sterke samenhang tussen predictoren bestaat.

Uit deze analyse blijkt dat 45 procent van de variatie in het zelfstandig of begeleid reizen wordt verklaard door de bovenstaande kenmerken. Leeftijd levert verreweg de grootste bijdrage aan het voorspellen of een kind zelfstandig of begeleid naar

⁴¹ Hierbij is verondersteld dat er een causaal, en niet alleen een correlatieel, verband is tussen de verschillende kenmerken hiervoor besproken en de wijze van reizen (zelfstandig of begeleid). Dit is gerechtvaardigd, omdat er goede, logische gronden zijn om te veronderstellen dat er sprake is van een causaal verband.

school gaat. Daarnaast blijken ook de (door de respondent veronderstelde) afstand tot school en de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt van significant belang.

Wat betekenen al deze relaties nu voor de representativiteit van de resultaten zoals gepresenteerd in hoofdstuk vier? Voor de belangrijkste beïnvloedende factor: leeftijd is gecorrigeerd. Over de afstand tot school en de mate van stedelijkheid van de schoolbuurt zijn geen landelijke cijfers bekend en kan dus niet gecorrigeerd worden. Echter, de invloed van deze factoren is beperkt. Dat betekent dat zelfs als de steekproef wat deze twee factoren betreft niet geheel representatief zou zijn, dit de resultaten nauwelijks zou veranderen.

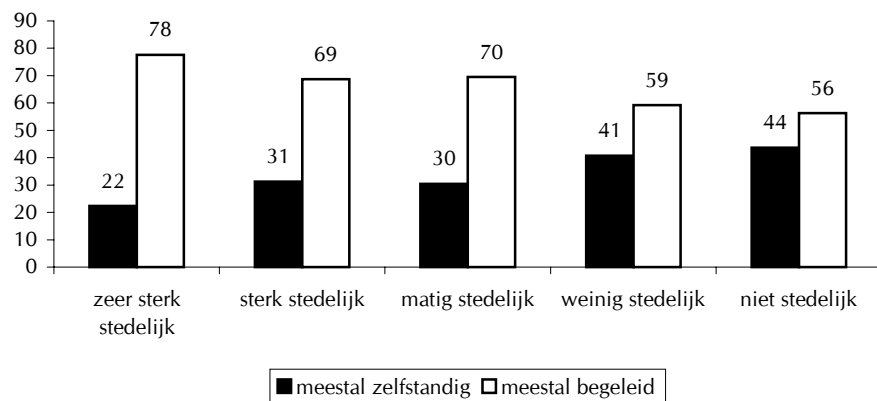
Er zal nu ingegaan worden op de kenmerken van de ouders/verzorgers en hun relatie met het reisgedrag van hun kinderen.

5.2 Kenmerken van ouders en de relatie met het reisgedrag van hun kinderen

Er is een groot aantal kenmerken van ouders geïnventariseerd. Zoals al uit hoofdstuk drie is gebleken, zijn bepaalde groepen personen ondervertegenwoordigd in de steekproef. Het gaat dan met name om mensen met een andere etniciteit dan de Nederlandse, alleenstaande ouders en gezinnen waarin niet beschikt kan worden over een auto. Omdat deze groepen sterk ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef is het niet mogelijk om hier statistische analyses op uit te voeren. Dat betekent voor het vervolg van dit hoofdstuk dat er niet naar deze groepen gekeken zal worden. In hoofdstuk drie is reeds ingegaan op de betekenis van het ontbreken van deze groepen in de steekproef voor de landelijke representativiteit van de data.

5.2.1 Mate van stedelijkheid van de woonbuurt

Net als voor de stedelijkheid van de schoolbuurt (zie paragraaf 5.1.3) geldt voor de stedelijkheid van de woonbuurt dat in niet stedelijke buurten kinderen vaker zelfstandig reizen dan in zeer sterk stedelijke buurten (zie figuur 8). Het effect van stedelijkheid op al dan niet begeleid reizen lijkt echter sterker als het de stedelijkheid van de schoolbuurt betreft dan als het de stedelijkheid van de woonbuurt betreft.



Figuur 8 Percentage kinderen dat meestal zelfstandig of begeleid naar school gaat onderverdeeld naar mate van stedelijkheid van de woonbuurt.

In tabel 25 staat aangegeven hoe kinderen die in meer dan wel minder stedelijke buurten wonen meestal naar school reizen.

Tabel 25 Percentage kinderen dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school reist onderverdeeld naar de mate van stedelijkheid van de woonbuurt.

mate van stedelijkheid van de woonbuurt	dominante reismethode naar school					
	zelfstandig lopen	begeleid lopen	zelfstandig fietsen	begeleid fietsen	met de auto	op andere wijze
zeer sterk stedelijk	10%	26%	11%	35%	17%	1%
sterk stedelijk	15%	27%	16%	30%	11%	1%
matig stedelijk	13%	23%	17%	35%	11%	2%
weinig stedelijk	15%	19%	24%	27%	14%	1%
niet stedelijk	16%	13%	24%	26%	18%	2%

Ook hieruit blijkt dat begeleid reizen afneemt en zelfstandig reizen toeneemt naarmate de woonbuurt minder stedelijk is, met één uitzondering. Zowel in niet stedelijke als in sterk stedelijke buurten wordt relatief veel met de auto gereisd, terwijl dit in de andere woonbuurten veel minder is. Mogelijk worden in de eerste twee buurten kinderen vaker met de auto naar school gebracht om verschillende redenen. Het zou goed kunnen dat bijvoorbeeld in niet stedelijke gebieden de afstand tot school groter is, en zoals eerder uit dit hoofdstuk gebleken is, is afstand positief gecorreleerd met het met de auto reizen. In zeer stedelijke buurten zal afstand waarschijnlijk minder vaak een doorslaggevend argument zijn om kinderen met de auto naar school te brengen.

5.2.2. Leeftijd van de ouders gemiddeld

Een ander kenmerk van ouders dat van invloed zou kunnen zijn op het reisgedrag van hun kinderen is hun leeftijd. Deze veronderstelling is onderzocht door bij de analyses uit te gaan van het verschil in leeftijd tussen ouder en kind, omdat de leeftijd van de ouder uiteraard sterk gecorreleerd is met de leeftijd van het kind (oudere kinderen hebben waarschijnlijk oudere ouders dan jongere kinderen) en dus met al dan niet begeleid reizen.

Er blijkt zowel voor vaders als moeders een significant effect aanwezig (zie tabel 26).

Tabel 26 Gemiddeld leeftijdsverschil tussen ouder en kind voor kinderen die meestal begeleid worden en voor kinderen die meestal zelfstandig naar school gaan.

wijze waarop het meeste gereisd wordt naar school	gemiddeld leeftijdsverschil	
	vader	moeder
begeleid	33,2	30,7
zelfstandig	31,4	29,1

Mannen waarvan de kinderen zelfstandig naar school reizen zijn gemiddeld jonger dan mannen waarvan de kinderen begeleid naar school reizen. Hetzelfde geldt voor vrouwen. Met andere woorden; kinderen die meestal begeleid naar school reizen hebben gemiddeld oudere ouders dan kinderen die meestal zelfstandig naar school reizen. Uit nadere analyse blijkt dat dit geldt voor alle vormen van begeleid naar school reizen: ouders van kinderen die begeleid fietsen, lopen en met de auto

gebracht worden zijn gemiddeld ouder dan ouders van kinderen die zelfstandig lopen of fietsen. Waardoor dit effect ontstaat is onduidelijk. Mogelijk zijn oudere ouders voorzichtiger met hun kinderen dan jongere ouders. Het is echter ook mogelijk dat een andere variabele die samenhangt met zowel de grootte van het leeftijdsverschil tussen ouders en kind als met het reisgedrag van kinderen (zelfstandig of begeleid) verantwoordelijk is voor het geobserveerde effect.

5.2.3 Het hebben van betaald werk

In het merendeel van de gezinnen werken beide ouders, in iets minder dan eenderde van de gezinnen werkt één van beide ouders en in slechts één procent van de gezinnen werkt geen van beide ouders⁴² (zie tabel 27).

Tabel 27 Percentage gezinnen waarin beide ouders, een van beide ouders en geen van beide ouders betaald werk hebben.

beide ouders hebben betaald werk	70%
één van beide ouders heeft betaald werk	30%
geen van beide ouders heeft betaald werk	1%

Er kunnen geen verschillen aangetoond worden tussen deze drie groepen ouders als het gaat om het begeleid of zelfstandig naar school gaan van hun kinderen.

Wel kunnen er verschillen aangetoond worden tussen gezinnen waarin beide ouders werken en gezinnen waarin één van beide ouders werkt in de wijze waarop kinderen zelfstandig of begeleid naar school gaan (zie tabel 28).

Tabel 28 Percentage kinderen onderverdeeld naar gezinnen waarin beide ouders werken en gezinnen waarin een van beide ouders werkt dat meestal op een van onderstaande wijzen naar school reist.

	Dominante reiswijze naar school					
	zelfstandig lopen	begeleid lopen	zelfstandig fietsen	begeleid fietsen	met de auto	op andere wijze
beide ouders werken	14%	19%	21%	28%	17%	1%
een van beide ouders werkt	18%	18%	19%	30%	12%	3%

Deze twee groepen lijken vooral als het gaat om zelfstandig lopen en met de auto brengen te verschillen. Wanneer beide ouders werken lopen kinderen minder vaak zelfstandig naar school en worden ze vaker met de auto gebracht.

Dat kinderen vaker met de auto worden gebracht als beide ouders werken, kan verschillende redenen hebben. In gezinnen waarin beide ouders betaald werk hebben, komt het vaker voor dat beide partners dagelijks over een auto kunnen beschikken. De kans op het brengen met de auto zal sowieso toe nemen als de mogelijkheid om dit te doen toeneemt. Een andere mogelijke reden is dat ouders die allebei werken misschien minder tijd hebben om hun kind lopend of op de

⁴²

Als in een eenoudergezin de ouder/verzorger werkt is deze ouder meegeteld bij de groep 'beide ouders werken'. Als in een eenoudergezin de ouder/verzorger niet werkt is deze persoon meegeteld bij de groep 'geen van beide ouders werken'.

fiets te begeleiden en hun kind daarom snel even met de auto naar school brengen. De kans hierop zal nog toenemen als de school op de route naar het werk ligt.

5.2.4 Het aantal uren dat men gemiddeld per week werkt

Voor wat betreft het aantal uren dat ouders per week werken, kan een relatie aangetoond worden met het reisgedrag van hun kinderen. Zowel voor tweeverdieners als voor alleenverdieners geldt dat er een significante relatie bestaat tussen het aantal uren dat de vader werkt en het reisgedrag van het kind. Opvallend is dat deze relatie voor tweeverdienende vaders omgekeerd is aan de relatie voor alleenverdienende vaders. Voor tweeverdienende vaders geldt dat naarmate zij meer uren werken, hun kinderen vaker zelfstandig naar school gaan. Voor alleenverdienende vaders geldt dat hun kinderen vaker begeleid naar school gaan naarmate zij meer uren werken.

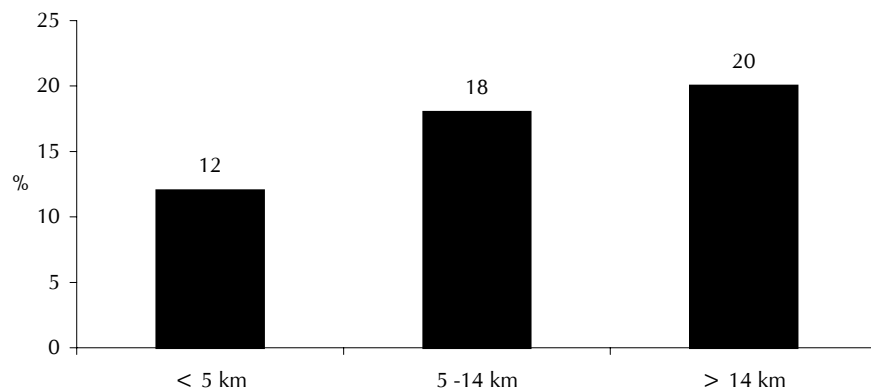
De relatie voor tweeverdienende vaders kan verklaard worden door het feit dat vaders die veel uren werken gemiddeld oudere kinderen hebben dan vaders die minder uren werken. Het is onduidelijk hoe de relatie voor alleenverdienende vaders verklaard moet worden.

5.2.5 De woon-werkafstand

Voor zowel mannen als vrouwen geldt dat er geen relatie aangetoond kan worden tussen de afstand die zij van hun werk wonen en de wijze –begeleid of zelfstandig – waarop hun kind(eren) naar school gaan. Wanneer echter de afstand die mannen en vrouwen van hun werk wonen wordt ingedeeld in categorieën⁴³ en er vervolgens wordt gekeken of er een relatie is tussen deze categorieën en de dominante vervoerwijze van kinderen naar school, blijkt dat er een relatie bestaat tussen de afstand die vrouwen van hun werken wonen en de dominante vervoerwijze van hun kind(eren) naar school. Voor mannen kan geen relatie aangetoond worden. Dat is goed te verklaren uit het feit dat vrouwen veel vaker dan mannen hun kind(eren) naar school brengen. Uit analyse blijkt dat wanneer het kind door een van beide ouders naar school wordt gebracht dit in 81 procent van de gevallen de moeder is.

Wat vooral opvalt is dat het percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt, toeneemt naarmate vrouwen verder van huis werken (zie figuur 9).

⁴³ Zowel voor mannen als vrouwen zijn drie categorieën gemaakt die ieder ongeveer evenveel waarnemingen bevatten. Voor mannen zijn dat de categorieën: 0 tot 8 km, 8 tot en met 23 km en meer dan 23 km. Voor vrouwen zijn dat de categorieën: minder dan 5 km, 5 tot en met 14 km en meer dan 14 km.



Figuur 9 Percentage kinderen dat meestal met de auto naar school wordt gebracht naar afstand die moeder/verzorgster van werk woont.

Een verklaring voor deze bevinding is dat wanneer vrouwen verder weg van hun werk wonen, ze vaker met de auto naar hun werk zullen gaan⁴⁴ en dan waarschijnlijk meteen hun kind naar school brengen.

5.2.6 Vertrek- en thuiskomsttijden van ouders

Respondenten is gevraagd aan te geven hoe laat zij en hun partner meestal naar hun werk vertrekken en hoe laat zij meestal thuiskomen. De respondenten en hun partners zijn op grond hiervan in een aantal categorieën ingedeeld: zij die naar hun werk vertrekken of thuiskomen rond de aanvangstijd van school dan wel het tijdstip waarop de school uitgaat (van 07.30 tot 08.30 respectievelijk van 15.00 tot 16.00), zij die op andere tijdstippen vertrekken of thuiskomen, respondenten waarbij het tijdstip van vertrek of thuiskomst varieert en respondenten die thuis werken. De eerste twee categorieën zijn met elkaar vergeleken met betrekking tot het reisgedrag van kinderen (zelfstandig of begeleid).

De vertrektijden van mannen en vrouwen blijken niet van invloed op de mate waarin kinderen zelfstandig dan wel begeleid naar school gaan. Ook kan er geen relatie aangetoond worden tussen de vertrektijden van ouders en de dominante vervoerswijze van hun kind(eren) naar school. Wel kan er een relatie aangetoond worden tussen de dominante vervoerswijze van kinderen naar huis aan het einde van de schooldag en het tijdstip waarop vaders meestal uit hun werk thuiskomen. Kinderen van vaders die rond het uitgaan van de school thuiskomen, gaan vaker begeleid op de fiets of met de auto naar huis dan kinderen van vaders die later – of eerder – thuiskomen. Mogelijk worden deze kinderen opgehaald door hun vader.

5.2.7 Wijze van vervoer naar werk

Zowel voor vaders die meestal naar hun werk lopen als voor vaders die meestal naar hun werk fietsen als voor vaders die meestal met de auto naar hun werk gaan kunnen relaties aangetoond worden tussen de vervoerwijze die zij gebruiken en de wijze waarop hun kinderen meestal naar school gaan. Voor veel van die

⁴⁴ Uit analyse blijkt inderdaad dat van de vrouwen die minder dan 5 kilometer van hun werk wonen twaalf procent met de auto naar het werk gaat, terwijl van de vrouwen die verder van hun werk wonen bijna de helft met de auto gaat.

relaties geldt dat zij verklaard kunnen worden door andere kenmerken - ofwel van het kind ofwel van de ouders – die al eerder besproken zijn. Zo wordt bijvoorbeeld gevonden dat kinderen van vaders die naar hun werk lopen minder vaak naar school lopen, vaker zelfstandig fietsen, minder vaak begeleid naar school fietsen en veel vaker met de auto gebracht worden. Wanneer deze – op het eerste gezicht misschien raadselachtige - bevindingen nauwer worden bekeken blijkt dat de kinderen van vaders die meestal naar hun werk lopen, veel verder van school wonen dan de kinderen van vaders die niet naar hun werk lopen. Dit kan verklaren waarom kinderen van vaders die meestal naar hun werk lopen, minder vaak naar school lopen dan kinderen van vaders die meestal niet naar hun werk lopen. Ook blijkt dat deze vaders vaak niet beschikken over een auto en dat hun partner die vaak werkt hier wel over beschikt. Aangezien moeders vaker hun kind naar school brengen dan vaders zou dit kunnen verklaren waarom kinderen van vaders die naar hun werk lopen zo vaak met de auto naar school worden gebracht. Ze wonen verder van school (positieve relatie met gebracht worden met de auto) en ze hebben moeders die werken en beschikken over een auto (eveneens een positieve relatie met het gebracht worden met de auto en een negatieve relatie met begeleid fietsen). Ook voor vaders die fietsen en met de auto naar hun werk gaan, kunnen dit soort relaties aangetoond worden. Omdat deze relaties echter niets nieuws toevoegen in de zin van variabelen die samenhangen met het reisgedrag van kinderen en dus geen nieuwe inzichten opleveren wordt hier verder niet op ingegaan.

Voor moeders die meestal naar hun werk fietsen en voor moeders die meestal met de auto naar hun werk gaan, kunnen relaties aangetoond worden tussen de vervoerwijze die zij gebruiken en de wijze waarop hun kinderen meestal naar school gaan. Ook hier geldt dat veel van de relaties verklaard kunnen worden door andere kenmerken - ofwel van het kind ofwel van de ouders – die al eerder besproken zijn. Zo wordt bijvoorbeeld gevonden dat kinderen van moeders die met de fiets naar het werk gaan vaker begeleid naar school fietsen en minder vaak met de auto naar school worden gebracht, terwijl kinderen van moeders die meestal met de auto naar hun werk gaan, vaker met de auto worden gebracht en minder vaak begeleid fietsen. Gegeven het feit dat moeders vaker dan vaders hun kinderen naar school brengen, kan hieruit afgeleid worden dat moeders op weg naar hun werk meteen hun kind afzetten bij school en dat het vervoermiddel van het kind daarom bepaald wordt door het vervoermiddel van de moeder.

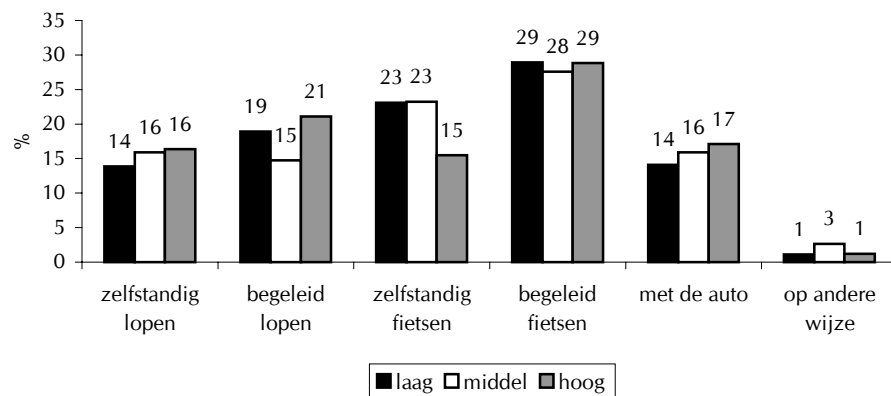
5.2.8 Opleidingsniveau

Om na te kunnen gaan of er een relatie bestaat tussen het opleidingsniveau van ouders en het reisgedrag van hun kinderen, zijn alle mannen en vrouwen in de steekproef ingedeeld in drie opleidingscategorieën aangeduid met de titels *laag*, *middel* en *hoog*. In de categorie *laag* bevinden zich alle mannen en vrouwen waarvan de hoogst voltooide opleiding maximaal mavo of iets vergelijkbaars is. In de categorie *middel* bevinden zich personen waarvan de hoogst voltooide opleiding maximaal mbo, havo of vwo is en in de categorie *hoog* personen die hbo of een universitaire opleiding hebben afgemaakt.

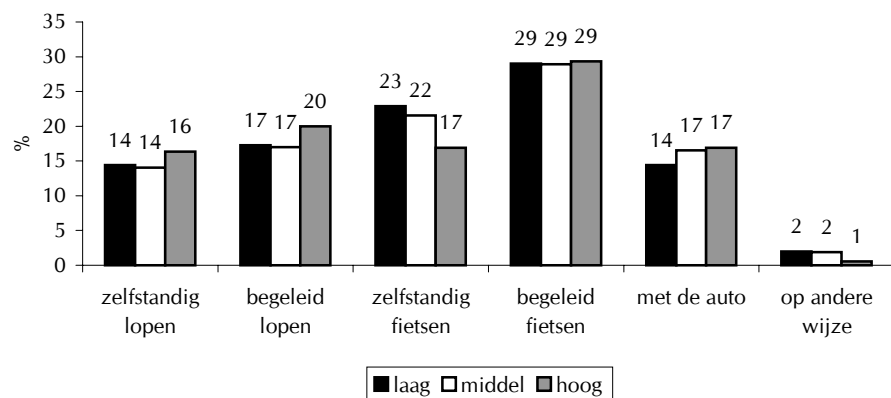
Wanneer nagegaan wordt of er een relatie bestaat tussen het opleidingsniveau gecategoriseerd zoals zojuist beschreven en het al dan niet zelfstandig of begeleid reizen van kinderen, blijkt dat kinderen van hoog opgeleide ouders vaker begeleid naar school gaan dan kinderen van lager opgeleide ouders. Dit effect houdt stand ook als gecontroleerd wordt voor de leeftijd van het kind. Het is belangrijk om hiervoor te controleren, omdat hoog opgeleide mannen en vrouwen gemiddeld op

latere leeftijd vader respectievelijk moeder worden dan lager opgeleide mannen en vrouwen en dus gemiddeld wat jongere kinderen hebben⁴⁵.

Wanneer gekeken wordt naar de wijze waarop kinderen meestal naar school reizen en het opleidingsniveau van de ouders blijken er geen grote verschillen behalve als het gaat om het zelfstandig naar school fietsen⁴⁶ (zie figuren 10 en 11). Kinderen van hoog opgeleide mannen en vrouwen fietsen minder vaak zelfstandig naar school dan kinderen van lager opgeleide ouders. Dit zou goed verklaard kunnen worden door het feit dat kinderen van hoog opgeleide ouders gemiddeld wat jonger zijn en al wel zelfstandig mogen lopen, maar nog niet zelfstandig mogen fietsen.



Figuur 10 Percentage kinderen dat meestal op een van bovenstaande wijzen naar school gaat naar opleidingsniveau van de vader.



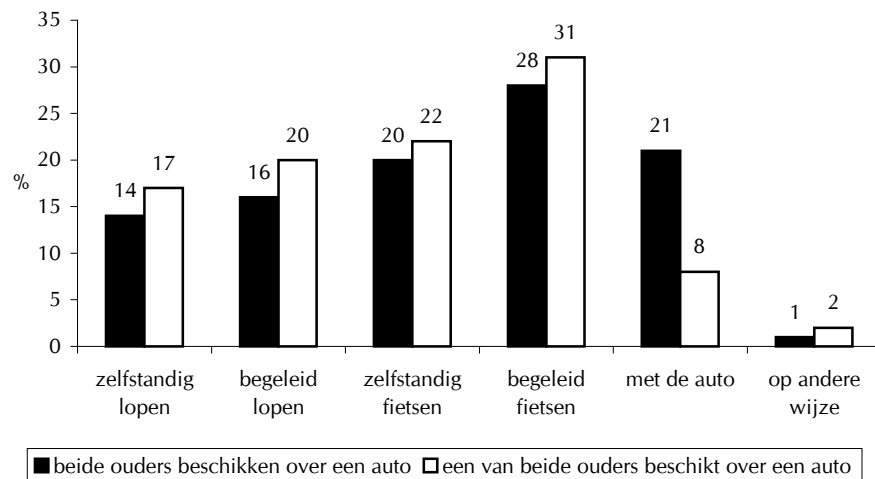
Figuur 11 Percentage kinderen dat meestal op een van bovenstaande wijzen naar school gaat naar opleidingsniveau van de moeder.

⁴⁵ Uit analyse blijkt dat het leeftijdsverschil tussen vaders en hun kinderen groter is voor hoog opgeleide mannen (gemiddeld 33,7 jaar) dan voor mannen die middelhoog zijn opgeleid (gemiddeld 32,2 jaar) en dat het leeftijdsverschil voor mannen die laag opgeleid zijn het kleinst is (gemiddeld 31,8 jaar). Een zelfde relatie kan voor moeders aangetoond worden.

⁴⁶ Een ander opvallend iets is dat het percentage kinderen dat begeleid loopt een stuk lager ligt voor middelhoog opgeleide mannen. Waardoor dit effect wordt veroorzaakt is onduidelijk.

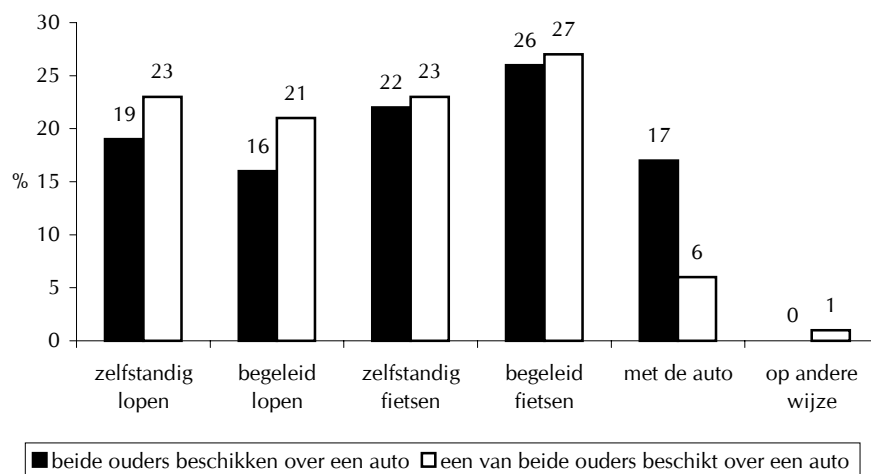
5.2.9 Autobezit

Wanneer gekeken wordt naar autobezit blijkt dat in gezinnen waarin beide ouders over een auto kunnen beschikken kinderen vaker begeleid naar school gaan dan in gezinnen waarin één van beide ouders over een auto kan beschikken. Nadere analyse leert echter dat ouders die allebei over een auto beschikken gemiddeld wat jongere kinderen hebben dan ouders waarvan er maar één over een auto kan beschikken. Wanneer gecontroleerd wordt voor de leeftijd van het kind valt het effect van autobezit op het al dan niet begeleid reizen van kinderen naar school weg. Als echter gekeken wordt naar de specifieke wijze waarop kinderen meestal naar school gaan, blijkt wel dat kinderen van ouders die allebei over een auto beschikken veel vaker meestal met de auto naar school gaan dan kinderen waarvan slechts één ouder over een auto beschikt⁴⁷ (zie figuur 12).

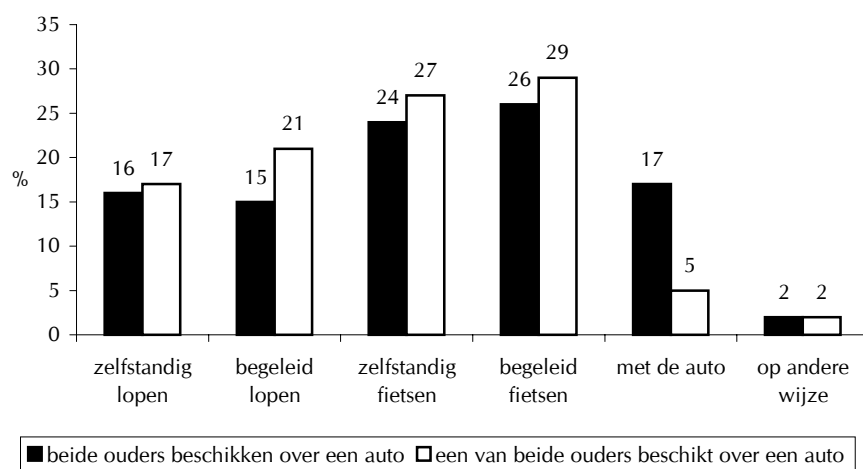


Figuur 12 Percentage kinderen dat op meestal op een van bovenstaande wijzen naar school gaat onderverdeeld naar autobezit van hun ouders.

Hetzelfde geldt voor de wijze waarop kinderen meestal naar huis gaan, zowel tussen de middag (zie figuur 13) als aan het einde van de dag (zie figuur 14).



Figuur 13 Percentage kinderen dat op meestal op een van bovenstaande wijzen naar huis gaat tussen de middag onderverdeeld naar autobezit van hun ouders.



Figuur 14 Percentage kinderen dat op meestal op een van bovenstaande wijzen naar huis gaat aan het einde van de schooldag onderverdeeld naar autobezit van hun ouders.

Het lijkt er dus op dat wanneer beide ouders over een auto kunnen beschikken dit hen niet stimuleert om kinderen met de auto naar school te brengen als het kind best zelfstandig kan gaan. Als het kind echter begeleid 'moet' worden leidt het er wel toe dat het kind vaker met de auto wordt gebracht in plaats van lopend of met de fiets.

5.2.10 Voorspellen of kind zelfstandig of begeleid zal reizen op grond van kenmerken van ouders

Om na te gaan welke van de bovenstaande kenmerken – waarvan gebleken is dat ze een relatie vertonen met het al dan niet zelfstandig of begeleid naar school gaan van het kind – een unieke bijdrage levert aan de wijze van reizen (zelfstandig of begeleid) is een multi-pele regressieanalyse uitgevoerd. Het gaat om de volgende kenmerken: de mate van stedelijkheid van de woonbuurt, het leeftijdsverschil tussen ouders en kind, het aantal uren dat alleenverdienende en tweeverdienende vaders werken en het opleidingsniveau van de ouders.

Uit de analyse blijkt dat deze kenmerken samen 8 procent van de variatie in het zelfstandig of begeleid reizen verklaren. Dat is aanmerkelijk minder dan de kenmerken van de school en het kind samen verklaren (namelijk 45 procent⁴⁸). Interessant genoeg levert het leeftijdsverschil tussen ouders en kind verreweg de grootste bijdrage aan het voorspellen of een kind zelfstandig of begeleid naar school gaat. Daarnaast is ook de mate van stedelijkheid van de woonbuurt van belang. Opvallend is dat het opleidingsniveau van de ouders er niet toe lijkt te doen evenmin als het aantal uren dat door alleenverdienende en tweeverdienende vaders wordt gewerkt.

Wat betekenen al deze relaties nu voor de representativiteit van de resultaten zoals gepresenteerd in hoofdstuk vier? Voor een invloedrijke variabele – de mate van stedelijkheid van de woonomgeving – is gecorrigeerd. Het effect van het leeftijdsverschil tussen ouders en kind op de representativiteit van de resultaten uit hoofdstuk vier kan – ook al zijn hier geen vergelijkbare landelijke gegevens over bekend – geschat worden aangezien dit verschil gecorreleerd is met opleidingsniveau (hoger opgeleide ouders krijgen vaak op latere leeftijd kinderen). Gegeven het feit dat respondenten relatief hoog opgeleid zijn, zou dit kunnen betekenen dat landelijk gezien minder kinderen begeleid naar school gaan dan in de steekproef. Een ander kenmerk dat mogelijk van invloed is op de representativiteit van de reisgegevens is het percentage gezinnen dat over een of twee auto's beschikt. Dit percentage ligt een stuk hoger in de steekproef dan landelijk. Dit betekent waarschijnlijk dat het percentage kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht hoger ligt in de steekproef dan landelijk.

⁴⁸

Het is op statistische gronden niet correct om deze percentages bij elkaar op te tellen en te stellen dat kenmerken van kind, school en ouders samen 53 procent van de variantie in de wijze van naar school gaan (zelfstandig of begeleid) verklaren.

6. Zelfgerapporteerde beweegredenen van ouders / verzorgers

Aan respondenten is een aantal vragen gesteld aangaande redenen die zij hebben om hun kind(eren) op een bepaalde wijze naar school te brengen en/of te laten gaan. Allereerst zal echter in worden gegaan op beweegreden(en) die ouders hadden om te kiezen voor de basisscho(o)l(en) waar hun kind(eren) heengaan.

6.1 Welke reden(en) hebben ouders om te kiezen voor een bepaalde basisschool?

De vraag die informeert naar beweegredenen om te kiezen voor een bepaalde basisschool is door nagenoeg alle respondenten (99,9%) beantwoord. Ruim een kwart van de respondenten (27%) heeft één argument gegeven, bijna eenderde van de respondenten (31%) heeft twee argumenten gegeven, ruim een op de vijf respondenten (21%) heeft drie argumenten gegeven en eveneens ruim een op de vijf respondenten (22%) heeft meer dan drie argumenten gegeven.

De kwaliteit en de aard van het onderwijs dat wordt gegeven op de basisschool en de afstand van huis naar school blijken de belangrijkste redenen voor ouders te zijn om te kiezen voor een bepaalde basisschool. Echter, ook het argument dat (bijna) alle kinderen uit de buurt naar die school gaan, speelt voor ruim eenderde van de ouders een belangrijke rol bij hun keuze voor een bepaalde basisschool (zie tabel 29).

Tabel 29 Percentage respondenten dat een van onderstaande redenen noemt als argument om te kiezen voor een bepaalde basisschool.

Reden	percentage respondenten
Kwaliteit van het onderwijs op de betreffende school	62%
afstand van huis naar school	56%
Geloofsovertuiging / soort onderwijs	44%
omdat (bijna) alle kinderen uit de buurt naar die school gaan	36%
andere reden ⁴⁹	17%
de grootte van de school	17%
de verkeersveiligheid van de route en/of in de buurt van de school	15%
de sociale veiligheid in de buurt van de school	9%
geen specifieke reden	6%

6.2 Waarom gaat/gaan kind(eren) (soms) begeleid en niet zelfstandig naar school?

Een vraag informeerde naar waarom het kind / de kinderen van de respondenten (soms) begeleid en niet zelfstandig naar school ging(en) lopen of fietsen. Deze vraag is voor ruim eenderde van de kinderen (36%) beantwoord. Voor 15% van de kinderen is één reden opgegeven, voor 13% zijn twee redenen genoemd en voor 8% van de kinderen hebben respondenten meer dan twee redenen genoemd.

⁴⁹ Veel genoemde redenen om voor een bepaalde basisschool te kiezen zijn dat het de enige school in de buurt of het dorp is, de sfeer op de school goed is en dat men zelf op deze school heeft gezeten.

De meest genoemde reden is dat het kind te jong is om zelfstandig te gaan. Andere veelgenoemde redenen zijn dat de route naar school niet verkeersveilig is en dat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen (zie tabel 30).

Tabel 30 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind (soms) begeleid en niet zelfstandig naar school te laten gaan.

Reden	percentage kinderen ⁵⁰
omdat het kind te jong is om zelfstandig te gaan	64%
omdat de route naar school niet verkeersveilig is ⁵¹	38%
omdat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen	32%
omdat ik / andere volwassenen toch al meeding om een jonger kind te begeleiden	31%
andere reden dan genoemd in de vragenlijst ⁵²	10%
omdat de school op de route naar het werk ligt	7%
omdat ik / andere volwassene na het wegbrengen direct iets anders gingen doen	4%
omdat de route naar school niet sociaal veilig is	2%
omdat ik / andere volwassenen niet de hele dag thuis wilde zitten	1%
geen echte reden	0%

De frequentie waarmee het argument dat een kind te jong is om zelfstandig te lopen noemt, blijkt – niet verrassend – significant met leeftijd samen te hangen. Bij 94% van de 4-jarige kinderen⁵³ wordt dit argument gegeven, bij nul procent van de 12-jarigen (zie figuur 15).

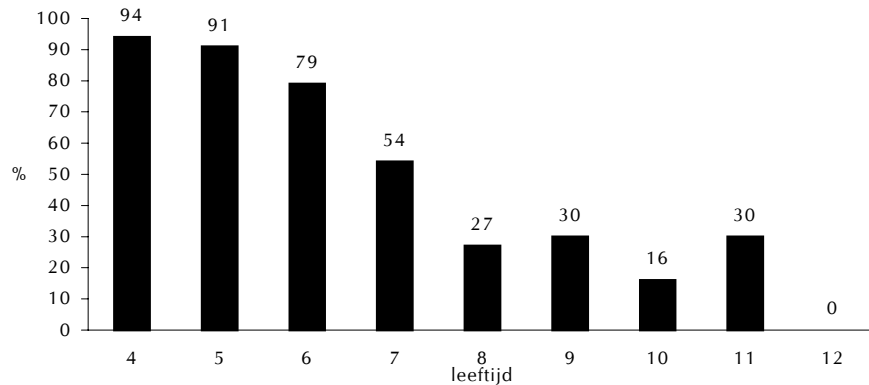
Nadere analyse laat zien dat de reden dat het kind te jong is significant vaker wordt genoemd voor kinderen die vier, vijf of zes jaar oud zijn dan voor kinderen die zeven jaar oud zijn. Voor kinderen die ouder dan zeven jaar zijn, wordt het argument het minste genoemd.

⁵⁰ Dit percentage heeft betrekking op alle kinderen **waarvoor deze vraag is beantwoord** en niet op alle kinderen in het bestand.

⁵¹ Er is niet geïnformeerd of de verkeersonveiligheid in de directe omgeving van de school (bijvoorbeeld verkeersdrukke die ontstaat doordat ouders hun kinderen naar school brengen met fiets of auto) een reden voor ouders is om hun kinderen te begeleiden. Er is alleen geïnformeerd naar de verkeersonveiligheid van de route naar school.

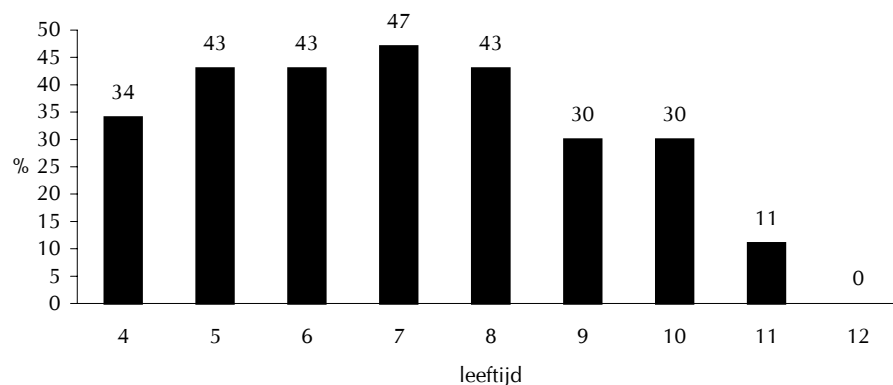
⁵² Veel genoemde redenen om kinderen te begeleiden naar school zijn dat men contact met de school wenst te houden en dat men zelf op school moet zijn als leerkracht, leersmoeder of om te helpen met allerlei zaken.

⁵³ Dit percentage heeft wederom betrekking op alle 4-jarigen waarvoor deze vraag is beantwoord en niet op alle 4-jarigen in het bestand.



Figuur 15: Percentage kinderen waarbij het te jong gevonden worden een of de reden is waarom het kind (soms) begeleid naar school gaat.

Ook de frequentie waarmee het argument dat de route naar school niet verkeersveilig is wordt genoemd, hangt significant met leeftijd samen. Echter, op een andere wijze dan hierboven geschetst (zie ook figuur 16). Het aantal keren dat het argument genoemd neemt toe met leeftijd en bereikt zijn piek als het kind zeven jaar oud is, daarna wordt het argument minder genoemd naarmate het kind ouder wordt. Dit resultaat kan goed verklaard worden door te veronderstellen dat verkeersveiligheid pas een rol gaat spelen bij de beslissing om een kind wel of niet naar school te begeleiden als het kind iets ouder is. Als het kind namelijk erg jong is, zal het sowieso naar school worden gebracht ongeacht de verkeersveiligheid van de schoolroute. Het kind is gewoon te jong om zelfstandig naar school te gaan. Als het kind een stuk ouder is, is verkeersveiligheid ook veel minder een issue. Het kind is dan oud genoeg om zelfstandig te gaan. Echter, op het moment dat het kind niet heel jong meer is, maar ook nog niet oud genoeg dat zelfstandig naar school gaan iets is dat min of meer vanzelf spreekt, is de verkeersveiligheid van de route van belang. Het is opvallend dat het 'breekpunt' qua leeftijd zowel bij de vorige als bij deze analyse lijkt te liggen bij zeven jaar. Een zevenjarige hoort blijkbaar niet meer bij de hele jonge kinderen (van vier tot en met zes jaar), maar ook nog niet bij de oudere kinderen (vanaf acht jaar).



Figuur 16: Percentage kinderen waarbij de verkeersonveiligheid van de route naar school een of de reden is waarom het kind (soms) begeleid naar school gaat.

De mate van stedelijkheid van de buurt waarin het kind woont noch de mate van stedelijkheid van de buurt waarin de school van het kind zich bevindt zijn van invloed op de frequentie waarmee het argument dat een kind te jong is om zelfstandig te lopen wordt genoemd. Met andere woorden, in 'drukke' (of 'rustige') buurten vindt men kinderen niet vaker te jong om zelfstandig te lopen.

De mate van stedelijkheid van de woon- of schoolbuurt is evenmin van invloed op hoe vaak het argument wordt gegeven dat de route naar school niet verkeersveilig is. In 'drukke' buurten is verkeersveiligheid dus niet vaker een reden om een kind te begeleiden naar school.

Ook sekse blijkt niet van invloed op het kind te jong vinden om alleen naar school te gaan of op de route naar school te verkeersonveilig vinden om het kind alleen naar school te laten gaan.

Een factor die wel van invloed is op de frequentie waarmee het argument dat de route naar school te verkeersonveilig is om het kind alleen naar school te laten gaan genoemd wordt, is de door de respondent geschatte afstand tussen school en huis. Wanneer kinderen verder van school wonen, noemt men de verkeersveiligheid van de route naar school vaker als een argument om het kind naar school te begeleiden (zie tabel 31).

Opvallend is dat deze relatie niet aangetoond kan worden voor de werkelijke afstand tussen school en huis en het noemen van het verkeersveiligheidsargument. Hieruit kan afgeleid worden dat het inderdaad de subjectieve ervaring en niet de objectieve werkelijkheid is die bepaalt hoe ouders hun kinderen naar school laten gaan, zoals is betoogd in hoofdstuk drie⁵⁴.

Tabel 31 Percentage respondenten dat de verkeersveiligheid van de route als een/de reden noemt dat het kind (soms) begeleid naar school gaat onderverdeeld naar geschatte afstand tussen thuis en school.

geschatte afstand tussen huis en school	Percentage respondenten
minder dan 500 meter	33%
500 meter tot 1 kilometer	37%
1 kilometer tot 2 kilometer	44%
meer dan 2 kilometer	61%

6.3 Waarom gaat/gaan kind(eren) altijd met de auto naar school?

Een andere vraag informeerde naar waarom het kind/de kinderen van de respondenten altijd met de auto naar school gebracht werden. Deze vraag is voor acht procent van de kinderen beantwoord. Voor 3% van de kinderen is één reden opgegeven, voor 3% zijn twee redenen genoemd en voor 2% van de kinderen hebben respondenten meer dan twee redenen genoemd.

De meest genoemde reden om het kind altijd met de auto weg te brengen is dat de school te ver weg is (53%), de route naar school niet verkeersveilig is (47%) en de school op de route ligt naar het werk (27%) (zie tabel 32).

⁵⁴ Een andere verklaring voor deze bevinding is dat van slechts weinig kinderen de werkelijke afstand tussen school en huis bekend is en dat het effect wel aanwezig is, maar niet aangetoond kan worden, omdat deze groep te klein is.

Er kan een significante relatie aangetoond worden tussen de werkelijke afstand die kinderen van school wonen en de frequentie waarmee het argument dat de school te ver weg is genoemd wordt. Hoe verder kinderen van school wonen hoe vaker ouders dit argument gebruiken. Deze relatie bestaat ook voor de door de respondent geschatte afstand naar school. Respondenten die stellen dat hun kind meer dan twee kilometer van school woont, gebruiken het argument dat de school te ver weg is en het kind daarom met de auto gebracht wordt vaker dan respondenten die menen dat hun kind dichterbij woont. Respondenten lijken het argument dat de school te ver weg is en het kind daarom met de auto gebracht wordt dus niet oneigenlijk te gebruiken. Hetzelfde geldt voor het argument dat de school op de route naar het werk ligt. Respondenten die tussen 07.30 en 08.30 naar hun werk vertrekken, geven vaker aan dat zij hun kind met de auto brengen, omdat de school op de route naar het werk ligt dan respondenten die eerder of later naar hun werk vertrekken.

Ook bestaat er een relatie tussen de mate van stedelijkheid van de woon- en schoolbuurt en de frequentie waarmee het argument dat de route naar school niet verkeersveilig is genoemd wordt. In niet stedelijke woon- en schoolbuurten is de (veronderstelde) onveiligheid van de schoolroute vaker een reden om kinderen met de auto naar school te brengen dan in zeer sterk stedelijke buurten.

Tabel 32 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind altijd met de auto naar school te brengen.

Reden	percentage kinderen ⁵⁵
omdat school te ver weg is	53%
omdat de route naar school niet verkeersveilig is	47%
omdat de school op de route ligt naar het werk	27%
andere reden	20%
omdat de baby/peuter ook mee moest	18%
geen echte reden, het is gewoon het makkelijkst	14%
omdat ik/andere volwassene na het wegbrengen steeds direct iets anders ging doen	11%
omdat de route naar school niet sociaal veilig is	3%
omdat het kind geen fiets heeft	3%
omdat er geen goede fietsenstalling bij de school is	1%
omdat het kind na schooltijd steeds zonder fiets weer ergens anders heen moest	1%
omdat ouder(s)/verzorger(s) geen fiets hebben	0%

6.4 Waaronder gaat/gaan kind(eren) wel eens lopend en/of fietsend naar school maar werd(en) hij/zij ook wel eens met de auto gebracht?

Een laatste vraag informeerde naar waarom het kind/de kinderen van de respondenten wel eens lopend en/of fietsend naar school gaan, maar ook wel eens met de auto worden gebracht. Deze vraag is voor ruim achttien procent van de kinderen beantwoord. Voor 9% van de kinderen is één reden opgegeven, voor 6% zijn twee redenen genoemd en voor 4% van de kinderen hebben respondenten meer dan twee redenen genoemd.

⁵⁵ Dit percentage heeft betrekking op alle kinderen waarvoor deze vraag is beantwoord en niet op alle kinderen in het bestand.

De meest genoemde reden (58%) om het kind soms met de auto te brengen is dat het soms makkelijker is om met de auto te gaan, omdat men direct daarna iets anders ging doen. Een andere veel genoemde reden (54%) om met de auto te gaan is, omdat het slecht weer was (zie tabel 32).

En reden die weinig genoemd wordt is dat de auto niet steeds beschikbaar was en men daarom soms ging fietsen of lopen. Mogelijk speelt deze reden landelijk gezien een belangrijker rol dan in de steekproef. In meer dan de helft van de gezinnen uit de steekproef beschikt men immers over twee auto's.

Tabel 33 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden waarom dat kind soms fietsend of lopend naar school gaat, maar ook wel eens met de auto.

Reden	Percentage kinderen ⁵⁶
met de auto was soms makkelijker, omdat ik / de ander daarna direct iets anders ging doen	54%
omdat het slecht weer was, gingen we met de auto	49%
andere reden ⁵⁷	38%
omdat het kind na schooltijd zonder fiets ergens heen moest, gingen we met de auto	23%
geen echte reden, soms is het gewoon makkelijk	9%
omdat de auto niet steeds beschikbaar was, gingen we wel eens lopen/ fietsen	5%

⁵⁶ Dit percentage heeft betrekking op alle kinderen waarvoor deze vraag is beantwoord en niet op alle kinderen in het bestand.

⁵⁷ Veel genoemde redenen om soms met de auto te gaan zijn dat de pauze te kort is als het kind moet lopen of fietsen, dat de respondent op bepaalde dagen direct doorgaat naar het werk en dat soms andere kinderen vervoerd moeten worden.

7. 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). Kenmerken van de respondent die van invloed zijn, zijn het leeftijdsverschil tussen ouder en kind (hoe groter het leeftijdsverschil, hoe vaker het kind begeleid wordt) en de mate van stedelijkheid van de woonbuurt (hoe meer verstedelijkt, hoe vaker kinderen begeleid worden).

De wijze waarop kinderen zelfstandig reizen (lopend of met de fiets) wordt bepaald door de leeftijd van het kind en de afstand tot de school. Oudere kinderen fietsen vaker en jongere kinderen lopen vaker. Naarmate de afstand tot school groter wordt, fietsen kinderen vaker. Als de afstand kleiner wordt, lopen kinderen vaker. De wijze waarop kinderen begeleid reizen (begeleid lopen, begeleid fietsen of met de auto) wordt bepaald door de afstand tot school (naarmate de afstand tot school groter wordt lopen kinderen minder begeleid en gaan zij vaker begeleid fietsen en als de afstand nog groter wordt, worden ze met de auto gebracht) de mate van stedelijkheid van de woon- en de schoolbuurt (in sterk stedelijke gebieden worden kinderen relatief vaak met de auto gebracht), de wijze waarop de moeder naar haar werk gaat (als de moeder met de fiets gaat, is de kans dat het kind met de fiets begeleid wordt groter en als de moeder met de auto naar haar werk gaat, is de kans dat het kind met de auto wordt gebracht groter) en het beschikken over een auto (dit vergroot de kans dat het kind met de auto gebracht wordt).

Ouders kiezen voor een basisschool op grond van de kwaliteit van het onderwijs op de betreffende school, de afstand van huis naar school en de geloofsovertuiging of de aard van het onderwijs op de school. Wat ook vaak een rol speelt bij de keuze voor een school is de wetenschap dat alle kinderen uit de buurt naar die school gaan.

De belangrijkste redenen voor ouders om hun kind te begeleiden naar school is dat het kind te jong is om zelfstandig te gaan, de route naar school niet verkeersveilig is en dat het gezellig is om samen te lopen of te fietsen. De belangrijkste redenen voor ouders om hun kind altijd met de auto te brengen is dat de school te ver weg is, de route naar school niet verkeersveilig is en de school op de route ligt naar het werk. Wanneer kinderen soms lopend of fietsend naar school

gaan en soms met de auto gebracht worden is de reden om met de auto te gaan meestal dat het makkelijk was om met de auto te gaan, omdat men direct daarna iets anders ging doen of omdat het slecht weer was.