

https://www.allesoversport.nl/thema/beleid/zo-kun-je-kinderen-stimuleren-om-te-fietsen-of-lopen-naar-school/?utm_source=ActiveCampaign&utm_medium=email&utm_content=Dit+kan+weinig+slaap+doen+met+je+sportprestatie&utm_campaign=Nieuwsbrief+Allesoversport+%7C+week+30+-+2022

Zo kun je kinderen stimuleren om te fietsen of lopen naar school

Alles over Sport, publicatiedatum: 6-07-2022

Lang niet ieder kind gaat te voet of op de fiets naar school. Terwijl dat flink kan bijdragen aan de dagelijkse hoeveelheid beweging die kinderen nodig hebben. Waarom loopt of fietst niet ieder kind naar school? En wat is daaraan te doen? Een omgeving beweegvriendelijk inrichten kan helpen, zowel in het ontwerpen van de buitenruimte als het stimuleren en belonen van gedrag.



Drie op de vijf kinderen tussen 4 en 11 jaar en twee op de vijf kinderen tussen 12 en 17 jaar voldoet aan de [beweegrichtlijnen](#). Bewegen is belangrijk voor de gezondheid en de cognitieve ontwikkeling van kinderen. Actief verplaatsen naar school (lopen, fietsen, steppen, skeeleren, skateboarden) kan daarbij helpen. Met fietsen of lopen naar school en de sportclub kan een kind of jongere gemiddeld al [15 minuten per dag bewegen](#)^[1].

De WHO onderstreept in een recent rapport het belang van bewegen richting school^[2]. Ook internationaal onderzoek^[3] laat zien dat jonge mensen die zich actief verplaatsen van en naar school minder snel gezondheidsklachten rapporteren, vooral minder mentale klachten. En meer lopen en fietsen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de opwarming van de aarde^[4].

Waarom niet lopen of fietsen?

Enkele sociale omgevingskenmerken zijn van invloed op het gedrag van kinderen of ze wel of niet lopend of met de fiets naar school gaan^[5]. Zoals de sociaaleconomische status (SES) van het gezin, gezinssamenstelling en de ondersteunende activiteiten en gewoontes van ouders. Ongeveer tweederde van de kinderen op de basisschool reist actief naar school^[6,7]. Dat percentage stijgt als het kind ouder wordt^[1,5,6], meer broers of zussen heeft, de route naar school sociaal veilig is en het kind van school direct naar huis gaat in plaats van naar bijvoorbeeld buitenschoolse opvang of sportactiviteiten. Als een gezin meer auto's heeft, daalt dat percentage^[5].

Onderzoek van [Tour de Force](#) laat zien dat in wijken met een lage SES in grote steden (meer dan 200.000 inwoners) bijna de helft (48%) van de kinderen niet met de fiets naar de basisschool gaat^[2]. In steden met 40.000 tot 200.000 inwoners is dat 37%. Dit is significant meer dan in wijken met een

hogere SES, waar de percentages die niet met de fiets naar school gaan op respectievelijk 18% en 23% liggen. Van de kinderen die niet met de fiets naar school gaan, geeft 42% van de ouders aan met zijn of haar kind naar school te lopen en 27% dat het kind alleen naar school loopt. Vooral in wijken met een hogere SES in grote steden geven ouders vaak (83%) aan dat kinderen met de auto worden gebracht als ze niet op de fiets gaan.

In 2019 fietsten 713.000 middelbare scholieren naar school – driekwart van de totale 950.000 middelbare scholieren. Die middelbare scholier legt gemiddeld 5,9 kilometer per rit naar school af. De vraag is hoe intensief deze gemiddelde 5,9 kilometer wordt afgelegd^[6]. Onderzoek van Teun Remmers en anderen laat zien dat lopen en fietsen naar school een belangrijk onderdeel is van de fysieke activiteit van middelbare scholieren. Maar om aan de beweegrichtlijnen te voldoen is het belangrijk dat zij matig intensief bewegen, Remmers ziet vooral een toename in laag intensieve activiteit voor en na school^[9].

Onderzoeker Marie-Jeanne Aarts concludeert dat sociale omgevingskenmerken een grotere invloed hebben op actief verplaatsen van kinderen dan de fysieke omgevingskenmerken^[5]. Dat wil niet zeggen dat de fysieke inrichting van een wijk en de route van en naar school geen invloed heeft op het gedrag van kinderen en ouders. Het onderzoek van Dave Van Kann onderschrijft het belang van de combinatie van zowel fysieke- omgeving als sociale omgeving^[6].

Ook het boek 'De nieuwe generatie stadskinderen' maakt duidelijk dat een te drukke en volle buitenruimte met weinig groen en smalle stoepen een probleem is voor basisschoolkinderen^[10]. Net zoals veel gemotoriseerd verkeer, slechte verlichting en het rijgedrag van fietsers belemmerend kunnen werken. Afwisseling is van belang, zowel in architectuur als in beplanting. Ook moeten de routes veilig zijn. Dat betekent goed verlicht, vrij van het gemotoriseerde verkeer en in het zicht van woningen.

Hoe stimuleer je fietsen of lopen?

Het verhogen van het aandeel kinderen dat loopt en fietst naar school bestaat uit een combinatie van het creëren van een veilige en aantrekkelijke route naar en van school en actieve stimulering van lopen en fietsen naar school via campagnes en activiteiten^[6]. Het **BVO-model** (de combinatie van hardware, orgware en software) is hierbij een leidend principe.

De inrichting en onderhoud van de fysieke omgeving

Voor het op een veilige manier (zelfstandig) naar school lopen en fietsen, is een route (zoals een voetpad of vrijliggend fietspad) die zowel ouders als kinderen als veilig en prettig ervaren een voorwaarde. Zorgen voor goed onderhouden groen en weinig afval op straat is daarin bepalend^[6]. De veiligheid van de schoolomgeving is een basisvoorwaarde. Onderzoek van Dave Van Kann laat ook zien dat 40% van de ouders de schoolomgeving en de route naar school als onveilig beoordeelt^[6]. Als een route als te gevaarlijk wordt ervaren door kinderen of hun ouders, zullen kinderen minder snel op de fiets of lopend naar school komen. Voor het creëren van die veiligheid kun je bijvoorbeeld een **kindlint of beweegroute** door de wijk maken, waar de school en het sportpark onderdeel van zijn.

Het is zorgelijk dat slechts 16% van de drukke fietsroutes van en naar middelbare scholen voldoet aan de **eisen van het CROW** – 81% is te smal of veel te smal^[8]. Dat doet af aan de (ervaren) veiligheid, een van de randvoorwaarden voor een beweegvriendelijke omgeving.

Het [STOP-principe](#) is één van de manieren om een wijk of buurt zo in te richten dat lopen en fietsen wordt gestimuleerd. Het principe prioriteert voetgangers (Stappers) boven fietsers (Trappers), fietsers boven Openbaar Vervoer en Openbaar vervoer boven Personenauto's. Dat is niet alleen veiliger, maar ook duurzamer. Denk bij het meer algemeen creëren van een veilige route aan:

- Een fijnmazig netwerk van fiets- en voetpaden
- Vrijliggende voet- en fietspaden naar school
- Veilige oversteekplaatsen en kruispunten
- Stoepen die breed genoeg zijn om elkaar veilig te passeren, ook met een kinderwagen, rolstoel of rollator
- Voldoende fietsparkeerplekken op school

In het e-book [Bouwstenen van de beweegvriendelijke omgeving](#) is een serie ontwerpprincipes te vinden die kunnen helpen bij het hanteren van het STOP-principe bij de inrichting van de wijk of het creëren van een kindlint^[11]. Bij een kindlint zijn de volgende ontwerpprincipes toe te passen:

- Maak kindveilige en verkeersremmende oversteekplaatsen (wegversmallingen, drempels, obstakels, zebapaden, verkeerslichten met voldoende groentijd, visuele versmallingen).
- Plaats goede bewegwijzering in de vorm van bijvoorbeeld tegels, bordjes en paaltjes.
- Koppel speelelementen en speelaanleidingen aan de route. Dit hoeven niet altijd gestructureerde omgevingen zoals speeltuinen te zijn.
- Gebruik opvallende en levendige kleur en kunst.

Gemeenten kunnen een wezenlijke rol spelen in het stimuleren van lopen en fietsen naar school. Dat kan door te zorgen voor goed onderhoud en beheer van de schoolomgeving. En door de schoolzone en de routes van en naar scholen zo veilig mogelijk in te richten.

De rol van sociale omgeving

De sociale omgeving speelt een hele belangrijke rol in het stimuleren van lopen en fietsen naar school, concludeert onderzoeker Marie-Jeanne Aarts^[9]. Het is van belang om die sociale omgeving (ouders en school) te bereiken en te overtuigen van de meerwaarde van lopen en fietsen naar school. Met een route die aan de ontwerpprincipes voldoet, kan de gemeente of school door middel van activiteiten of campagnes het belang van lopen en fietsen naar school extra onder de aandacht brengen. En zo kunnen kinderen en ouders het in de praktijk ervaren. Dit zijn voorbeelden van interventies die je kunt toepassen:

- De [Walking Schoolbus](#) is een initiatief dat in landen als de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Australië vaker wordt toegepast. Daarbij lopen kinderen gezamenlijk onder begeleiding van één of meerdere volwassenen naar school.
- [Walking4School](#) en [Cycling4School](#) zijn relatief korte campagnematige interventies gericht op ouders en hun kinderen en belonen het lopen en fietsen naar school. Daarbij krijgt de school punten om te gebruiken voor acties gericht op het verkeer. Het doel is om de schoolomgeving autolouwer te maken, waardoor meer kinderen lopend en fietsend naar school kunnen komen en kinderen leren om zich veilig in het verkeer te bewegen. Dit leidt ertoe dat als kinderen ouder worden, naar de middelbare school gaan en alleen het verkeer in moeten, ze zekerder zijn en met meer zelfvertrouwen de weg op gaan. Volgens Ineke Spapé (lector Tactical Urbanism aan de Breda University of Applied Sciences en oprichter van SOAB) is dat laatste voor veel ouders die twifelen of hun kind wel op de fiets naar school mag het doorslaggevende argument om hun kind wel te laten fietsen naar de basisschool. De resultaten van

Cycling4School zijn positief. In Breda leidde het project tot een afname van het autogebruik en meer fietsen en lopen naar school^[12]. Over een lange termijn zijn nog geen resultaten bekend.

- Het programma [Safe Routes to School](#) leidt in de VS al sinds 2005 tot zeer positieve resultaten.
- De Schoolstraat is een interventie, uitgevoerd door de Tour de Force in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij straten nabij de school worden afgesloten voor autoverkeer rond de haal- en brengtijden van de leerlingen. Schoolstraten zijn een bekend fenomeen in België. In Vlaanderen is er een toename van 6% actief verplaatsen (fietsen en lopen) naar school gemeten^[13]. Pilots in Nederland laten positieve resultaten zien. De ervaren veiligheid van zowel ouders als kinderen stijgt en ook het aantal kinderen dat met de fiets komt neemt iets toe.

Samen werken aan lopen en fietsen naar school

We hebben het gehad over aanpassingen in de fysieke infrastructuur en het opzetten van interventies en programma's om meer kinderen te laten lopen en fietsen naar school. Ook belangrijk is het om te zorgen dat je de juiste kaders creëert en de opzet borgt. Dat wil zeggen dat de betrokken partijen het doel onderschrijven en samen aan dat doel werken – [de orgware](#).

Het beleid van de school en de gemeente moet in lijn zijn met wat je probeert te bereiken. De betrokkenen, inclusief de docenten, ouders en kinderen, moeten onderdeel zijn van het proces om tot dat beleid te komen. Dat begint met afspraken maken tussen de gemeente, de school, de ouders en de kinderen. De ouderraad van de school moet betrokken zijn en docenten moeten in de klas aandacht besteden aan het onderwerp.

De gemeente heeft een belangrijke rol. Als blijkt dat bepaalde plekken in de schoolzone niet veilig of netjes zijn, zullen de school en gemeente actie moeten ondernemen. Met behulp van de Schoolpleinscan kun je hier inzicht in krijgen. Het is van belang dat een gemeente het stimuleren van actief verplaatsen opneemt in haar beleid. Als vanuit scholen en wijken de vraag komt om aanpassingen aan de inrichting of het onderhoud te doen, dan is dat zo relatief snel aan te pakken.

Schoolpleinscan

Voor het bespreken van de beweegvriendelijkheid van het schoolplein en de schoolzone heeft Kenniscentrum Sport & Bewegen de [Schoolpleinscan](#) ontwikkeld. Met deze scan krijg je op een snelle en simpele manier inzicht in de beweegvriendelijkheid van het schoolplein. Worden de kinderen voldoende uitgedaagd en gefaciliteerd om te bewegen en te sporten?

Beoordeel het schoolplein en de schoolzone door met elkaar naar buiten te gaan, en antwoord te geven op diverse vragen verdeeld over de onderdelen: kindvriendelijke routes naar school, schoolzone en schoolplein. En bespreek de uitkomsten met de betrokkenen die ook de scan invullen. Waar liggen kansen? Wat kan beter? Speel in op de wensen en behoeften van de kinderen en daag ze uit meer te bewegen in een beweegvriendelijke omgeving.

Aan de slag

Wil je als beleidsambtenaar aan de slag met een beweegvriendelijke (school-)omgeving, inclusief het stimuleren van lopen en fietsen naar school? En vraag je je af hoe je dat in jouw gemeente kunt opnemen in je beleid? Bekijk dan eens de volgende instrumenten voor het stimuleren van lopen en fietsen naar school:

- [Schoolpleinscan](#) (Kenniscentrum Sport & Bewegen)
- [Stappenplan Schoolzone](#) (Kenniscentrum Sport & Bewegen)
- [Bouwstenen van een beweegvriendelijke omgeving](#) (Kenniscentrum Sport & Bewegen)
- [Een beweegvriendelijke schoolomgeving](#) (Fietsersbond)
- [Walking4School](#) en [Cycling4School](#) (SOAB)
- [Fietsen met Zizo](#) (Veilig Verkeer Nederland)
- [Aanpak onveilige verkeerssituatie Basisschool DeBuut](#) (Club voor Geweldige Ideeën)
- [Factsheet Veilige schoolroutes en -zones](#) (Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid)

Het is belangrijk te weten welke resultaten de ingrepen en interventies opleveren. Bepaal van tevoren welke indicatoren je wilt meten. Dat zijn de aantallen kinderen die met de fiets of lopend naar school komen, maar je kunt ook kijken naar doorstroom van verkeer in de wijk, ervaren (sociale) veiligheid, fietsvaardigheid bij de kinderen, prestaties in de klas en gezondheid. Zo zijn succes- en faalfactoren te identificeren en kun je het project verder verbeteren. Zo kunnen andere scholen en gemeenten daar hun voordeel mee doen. Bekijk voor het opzetten van een goede monitoring bijvoorbeeld eens de [M&E Wijzer Sport en Bewegen](#) van Kenniscentrum Sport & Bewegen.

Meer lezen?

- [Kindvriendelijke speel-en beweegroutes](#)
- [De beweegstimulerende schoolomgeving](#)
- Tipsheet [Hoe creëer je een veilige en beweegvriendelijke schoolomgeving?](#)
- [Stappenplan Schoolzone](#)
- [Publicaties over actief verplaatsen en kinderen](#) in de Kennisbank Sport en Bewegen

Bronnen

1. Slot-Heijs J (Mulier Instituut), Vrieswijk J (Mulier Instituut), Duijvestijn M. [Factsheet Actief transport van en naar de basisschool](#). RIVM. 2022.
2. World Health Organisation. [Promoting physical activity through schools: policy brief](#). 2022.
3. Kleszczewska D, et al. [Active Transport to School May Reduce Psychosomatic Symptoms in School-Aged Children: Data from Nine Countries](#). 2020.
4. IPCC Sixth Assessment Report. [Chapter 6: Cities, Settlements and Key Infrastructure](#). 2022.
5. Aarts MJ. [Children, physical activity and the environment](#). Tilburg University. 2011.
6. Van Kann D. [Active Living, The role of the primary school environment on children's physical activity and sedentary behavior](#). Maastricht University. 2016.
7. Labyrinth Onderzoek & Advies in opdracht van Tour de Force & CROW. [Eindrapportage Fietsgedrag kinderen](#). 2019.
8. SWECO in opdracht van Bouwend Nederland. [Onderzoek kwaliteit fietsroutes naar middelbare scholen](#). 2020.
9. Remmers T, et al. [Investigating longitudinal context-specific physical activity patterns in transition from primary to secondary school using accelerometers, GPS, and GIS](#). International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity. 2020.
10. Karsten L, Felder N. De nieuwe generatie stadskinderen, ruimte maken voor opgroeien. Nai010 Uitgevers. 2016.
11. Kenniscentrum Sport & Bewegen. [E-book Bouwstenen voor een beweegvriendelijke omgeving](#). 2021.
12. SOAB. [Resultaten Cycling4School](#). 2021.
13. Ecorys. [Pilots Veilig fietsen naar school 2020-2021 – Schoolstraten](#). 2021.