



Rapport

# Fiets je mee?

Inzicht in fietsen naar de basisschool  
en welke factoren hiermee  
samenhangen

# Fiets je mee?

Inzicht in fietsen naar de basisschool en welke factoren hiermee samenhangen

---

Met ondersteuning van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS).

## Mulier Instituut

Lisa Wilderink

Dagmar Derikx

Sofie Vrieswijk

Marthe Westerbroek

Amika Singh

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Mulier Instituut.

## © Mulier Instituut

Utrecht, 11 mei 2026

[www.mulierinstituut.nl](http://www.mulierinstituut.nl)

[info@mulierinstituut.nl](mailto:info@mulierinstituut.nl)

## Disclaimer

U mag delen uit deze publicatie overnemen op voorwaarde van bronvermelding: auteur(s), de titel van de publicatie en het jaar van uitgave.

Er gelden gebruiksvoorwaarden voor de foto's in deze publicatie. Neem foto's daarom niet over zonder toestemming van het Mulier Instituut.

# Over ons

**Het Mulier Instituut doet sportonderzoek voor beleid en samenleving. Voor overheden, maatschappelijke organisaties, onderwijsinstellingen, sportorganisaties en bedrijven onderzoeken we allerlei thema's op het gebied van sport en sportief bewegen: van de sportdeelname van (groepen) Nederlanders tot de motorische vaardigheden van kinderen, en van diversiteit en inclusie in de sport tot de economische impact van sportevenementen.**

Het Mulier Instituut is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk.

Ons doel is bijdragen aan goed onderbouwd beleid, gericht op de bevordering van sport, sportief bewegen en versterking van de sportsector. Dit doen we op verschillende manieren:

---

We verzamelen data en monitoren de Nederlandse sportsector en beleidsprogramma's.

---

We ontwikkelen kennis en onderzoeksmethoden via verkennende en verdiepende studies.

---

We duiden onderzoeksuitkomsten en vertalen deze naar de beleidspraktijk.

---

We onderbouwen beleidsbeslissingen met expertise en advies.

---

We bieden gevraagd en ongevraagd duiding en reflectie in de rol van 'kritische vriend' van de sportsector.

---

We zetten ons in voor de bevordering van de sportwetenschap.

# Inhoudsopgave

## Fiets je mee?

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>8</b>
1.1 Achtergrond	8
1.2 Doel en vraagstelling	10
<b>2 Onderzoeksmethode</b>	<b>11</b>
2.1 Vragenlijst	11
<b>3 Resultaten</b>	<b>14</b>
3.1 Achtergrondkenmerken	14
3.2 Fietsgedrag van kinderen	15
3.3 Factoren die samenhangen met het fietsgedrag	20
3.4 Verdiepende analyse	31
<b>4 Conclusie &amp; aanbevelingen</b>	<b>33</b>
4.1 Fietsgedrag	33
4.2 Belemmerende en bevorderende factoren	33
4.3 Aanbevelingen	37
<b>Bronnen</b>	<b>40</b>
<b>Bijlage 1 - Stellingen</b>	<b>42</b>
<b>Bijlage 2 - Methodische verantwoording</b>	<b>43</b>

# Fietsen naar school

## Inleiding

Fietsen naar school heeft belangrijke gezondheids- en sociale voordelen. Fietsen is onderdeel van een actieve leefstijl, verbetert de motorische vaardigheden en stimuleert sociale interactie. Fietsen heeft ook bredere maatschappelijke voordelen: het vermindert bijvoorbeeld verkeersdrukke en is duurzaam. Toch blijkt uit eerder onderzoek dat niet alle kinderen naar school fietsen.

## Doelstelling en onderzoeksmethode

In dit onderzoek brengen we het fietsgedrag naar school van basisschoolkinderen in Nederland in kaart. Aan de hand van het COM-B-model maken we inzichtelijk welke factoren het fietsgedrag beïnvloeden. Het COM-B-model beschrijft hoe drie factoren samenhangen met gedrag: 1) capaciteit (vaardigheden en kennis), 2) sociale- en fysieke omgeving, en 3) motivatie. De hoofdvraag van dit onderzoek is: *Hoe vaak fietsen basisschoolkinderen in Nederland naar school en welke factoren (uit het COM-B-model) spelen hierbij een rol?*

Voor dit onderzoek namen we een vragenlijst af onder 720 ouders van basisschoolkinderen (4-11 jaar) in Nederland. Deze bracht zowel het fietsgedrag als factoren uit het COM-B-model in kaart. We analyseerden de data met beschrijvende statistiek, chi-kwadraattoetsen en een logistische regressie. Hiermee identificeerden we factoren die samenhangen met het fietsgedrag van kinderen.

## Conclusies en aanbevelingen

### **Fietsgedrag: dagelijks fietsen naar school is geen norm**

Een kwart van de basisschoolkinderen fietst dagelijks naar school. Iets meer dan de helft gaat altijd op een actieve manier naar school (bijvoorbeeld fietsend, lopend, met de loopfiets of steppend). Ongeveer één op de zes kinderen gaat altijd op een passieve manier naar school. Leeftijd speelt hierbij een duidelijke rol: jonge kinderen (4-5 jaar) fietsen minder vaak dan oudere kinderen.

### **Capaciteit: onvoldoende fietsvaardigheden en verkeerskennis belemmeren vooral jonge kinderen**

Voldoende fietsvaardigheden en kennis van verkeersregels hangen samen met vaker fietsen naar school, vooral bij jongere kinderen. Naarmate kinderen ouder worden en ze vaardiger zijn, worden andere factoren volgens ouders belangrijker.

Aanbeveling:

- Het is belangrijk om in te zetten op ontwikkeling van fietsvaardigheden op jonge leeftijd. Scholen en gemeenten kunnen hier een rol in spelen.

## **Fysieke omgeving: afstand en verkeersdrukke van invloed, vooral voor oudere kinderen**

De afstand tot school en ervaren verkeersdrukke vormen belangrijke belemmeringen, vooral volgens ouders van oudere kinderen. Bij jongere kinderen speelt autogebruik rondom school een rol: minder parkeerruimte kan fietsen stimuleren.

Aanbevelingen:

- Voor een veilige fysieke omgeving is het belangrijk om autoverkeer rondom scholen te beperken. Scholen kunnen hier zelf op inzetten of gemeenten kunnen officiële schoolstraten aanwijzen.
- Ook is het belangrijk dat scholen en gemeenten investeren in veilige, overzichtelijke fietsroutes, oversteekplekken en fietsenstallingen.

## **Sociale omgeving: rol weggelegd voor ouders, leeftijdsgenoten en school**

De sociale omgeving lijkt het meest bepalend als het gaat om fietsen naar school. Aanmoediging van ouders, fietsgedrag van leeftijdsgenoten en aanmoediging door school of de buitenschoolse opvang (bso) hangen daarmee samen. Praktische belemmeringen voor ouders, zoals gebrek aan tijd of jongere broertjes/zusjes moeten meenemen, spelen ook een rol.

Aanbevelingen:

- Scholen kunnen een rol spelen bij het ondersteunen en ontlasten van ouders (bijv. via het opzetten van en communiceren over fietsgroepen).
- Benut de invloed van leeftijdsgenoten en sociale normen door fietsen zichtbaar en 'normaal' te maken. Dit kan vanuit de overheid (denk aan campagnes), of scholen en bso's.

## **Motivatie: belangrijk, maar niet doorslaggevend zonder stimulerende omgeving**

Motivatie van zowel ouders als kinderen beïnvloedt fietsgedrag, vooral bij oudere kinderen. Plezier in fietsen helpt, maar is op zichzelf onvoldoende.

Aanbevelingen:

- Richt interventies specifiek op kinderen die nog niet fietsen.
- Vergroot plezier in en positieve ervaringen met fietsen.
- Benadruk in communicatie richting ouders voordelen zoals gezondheid en zelfstandigheid.

## **Integrale, systeemgerichte aanpak nodig**

Uit ons onderzoek blijkt dat fietsgedrag wordt bepaald door een samenspel van factoren. Interventies die zich op één aspect richten, zijn daarom waarschijnlijk minder effectief. Daarom adviseren wij een integrale, systeemgerichte aanpak te ontwikkelen en implementeren om fietsen naar school te stimuleren. In zo'n aanpak werken gemeenten, scholen, ouders en kinderen samen aan vaardigheden en kennis, een stimulerende fysieke en sociale omgeving, en plezier en motivatie van kinderen. Een suggestie voor vervolgonderzoek is in kaart te brengen hoe de verschillende factoren die samenhangen met fietsen naar school op elkaar inwerken.



# Inleiding

**In dit rapport beschrijven we de bevindingen van ons onderzoek naar het fietsgedrag van kinderen naar de basisschool in Nederland, en welke factoren hierbij een rol spelen. In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de achtergrond van ons onderzoek, relevante eerdere onderzoeken en de hoofdonderzoeksvraag.**

## 1.1 Achtergrond

### De vele voordelen van fietsen

Zelfstandig fietsen vormt een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van een kind. Regelmatig fietsen zorgt niet alleen voor directe gezondheidsvoordelen door de toename van dagelijkse beweging (Bailey et al., 2023), maar draagt ook bij aan een actieve leefstijl op latere leeftijd (Hulteen et al., 2018).

De basis voor een leven lang bewegen wordt namelijk in de kindertijd gelegd, wanneer kinderen motorische vaardigheden aanleren en gewoontes voor gezond gedrag ontstaan. Jong geleerd is oud gedaan: kinderen die op jonge leeftijd gezonde beweeggewoontes ontwikkelen, hebben daar de rest van hun leven profijt van (Hirvensalo & Lintunen, 2011).

Dat alle kinderen voldoende bewegen is alleen niet vanzelfsprekend. In 2025 voldeed 40 procent van de Nederlandse kinderen in de basisschoolleeftijd niet aan de beweegrichtlijn, waar ten minste één uur per dag matige intensieve lichamelijke activiteit onderdeel van is (Gezondheidsraad, 2017; RIVM, 2025).

Naast de gezondheidsvoordelen heeft fietsen een positieve invloed op de emotionele ontwikkeling van kinderen. Het geeft een gevoel van vrijheid en bevordert een blijde en ontspannen gemoedstoestand (Ramanathan et al., 2014). Ook stimuleert fietsen sociale interacties in de buurt (Waygood et al., 2017).

Daarnaast heeft fietsen maatschappelijke voordelen. Het vermindert de uitstoot van broeikasgassen, geluidsoverlast en verkeersdruk. Dit draagt bij aan een duurzamere en leefbaardere omgeving (Duffy & Crawford, 2013). Fietsen stimuleren kan dus ook helpen bij het aanpakken van uiteenlopende maatschappelijke uitdagingen.

### Actieve mobiliteit

Fietsen is voor veel inwoners van Nederland gemakkelijk in te passen in dagelijkse routines, zoals naar hun werk of naar school gaan. Dit maakt fietsen een laagdrempelige manier om te bewegen. Zich verplaatsen van de ene naar de andere plek op een actieve manier, zoals lopen of fietsen, wordt ook wel actieve mobiliteit genoemd. Als kinderen zich regelmatig op een actieve manier naar school

verplaatsen, draagt dit niet alleen bij een bepaalde mate van zelfstandigheid, maar ook aan de dagelijkse hoeveelheid bewegen.

### Eerder onderzoek naar fietsgedrag van kinderen

Nederland staat bekend om zijn fietscultuur, maar er is nog weinig onderzoek gedaan naar het fietsgedrag van kinderen.

Een studie uit 2018, onder 660 Nederlandse kinderen van 8-12 jaar in en rondom Groningen, toonde aan dat ongeveer de helft van de oudere basisschoolkinderen (48%) naar school fietste (van de Craats et al., 2020). Uit ander onderzoek blijkt dat oudere kinderen vaker naar school fietsen dan jongere kinderen: de helft van de 10-11-jarigen fietst bijna elke dag naar school (49%), ten opzichte van 14 procent van de 4-6-jarigen (Slot-Heijs et al., 2022). Ook spelen ouders een belangrijke rol: kinderen gaan bijvoorbeeld vaker fietsend naar school te gaan als hun ouders naar hun werk fietsen (Panter et al., 2010).

Andere factoren waarvan we weten dat deze samenhangen met fietsen naar school, zijn een hoger huishoudinkomen, een groter gezin en een groot gevoel van veiligheid dat ouders ervaren (verkeersveiligheid, sociale veiligheid en inschatting van vaardigheden van het kind) (van de Craats et al., 2020). Ook praktische zaken zijn belangrijk: een kortere reisafstand naar school en geen regen zorgen ervoor dat kinderen vaker met de fiets naar school gaan (van de Craats et al., 2020).

Veel verschillende factoren bepalen dus of een kind wel of niet naar school fietst. Zowel ouderlijke attitude, als de door ouders ervaren veiligheid lijken een belangrijke invloed te hebben, maar de leeftijd en voorkeuren van het kind kunnen ook invloed hebben op het fietsgedrag (Pont et al., 2011).

Het is belangrijk om juist nu onderzoek te doen naar fietsen naar school, omdat de situatie op fietspaden en in het verkeer in Nederland de afgelopen jaren is veranderd. De toename van (de diversiteit aan) tweewielers met verschillende snelheden brengt nieuwe uitdagingen met zich mee, zeker omdat ervaren veiligheid een belangrijke factor lijkt te zijn die samenhangt met fietsen naar school (SWOV, 2022).

### Het COM-B-model om fietsen naar school te verklaren

In dit onderzoek brengen we het fietsgedrag naar school van Nederlandse basisschoolkinderen in kaart en onderzoeken we welke factoren dit fietsgedrag beïnvloeden. Hierbij maken we gebruik van het COM-B-model, een gedragsmodel waarmee we verklaren welke factoren invloed hebben op het fietsgedrag naar school (Michie et al., 2011). Ook onderzoeken we welke achtergrondkenmerken van kinderen en ouders samenhangen met het fietsgedrag.

Om te fietsen moet het kind juiste fietsvaardigheden en kennis over het verkeer hebben. In het COM-B-model noemen we dit de **capaciteit** (Michie et al., 2011). Daarnaast bepaalt de **omgeving** (sociaal of fysiek) of fietsen in een bepaalde situatie mogelijk is. Een voorbeeld van een factor in de categorie 'fysieke omgeving' zijn

veilige fietspaden naar de school. Een voorbeeld van een factor in de 'sociale omgeving' is of ouders, de school of de buitenschoolse opvang (bso) fietsen aanmoedigen. De factor **motivatie** bepaalt ook of het kind met de fiets naar school gaat. Hoe leuk vindt een kind het om fietsend naar school te gaan?

## 1.2 Doel en vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te geven in het fietsgedrag van kinderen naar de basisschool en welke factoren daarbij een rol spelen. Met het fietsgedrag bedoelen we:

- > welk percentage van de basisschoolkinderen in Nederland naar school fietst;
- > hoeveel tijd het hen kost om naar school te fietsen;
- > met wat voor fiets ze fietsen;
- > met wie het kind naar school fietst.

Ook brengen we in kaart welke factoren uit het COM-B-model samenhangen met of een kind wel of niet naar school fietst. De volgende onderzoeksvraag staat hierbij centraal:

**Hoe vaak fietsen basisschoolkinderen in Nederland naar school en welke factoren (uit het COM-B-model) spelen hierbij een rol?**



### Leeswijzer

In hoofdstuk 1 lees je over het belang van fietsen naar school en waarom we dit onderzoek doen. In hoofdstuk 2 gaan we in op de onderzoeksmethode. In hoofdstuk 3 beschrijven we de resultaten van de vragenlijst over het fietsgedrag van kinderen en welke factoren daarmee samenhangen. We besluiten het rapport met een conclusie en aanbevelingen voor ouders, scholen en gemeenten in hoofdstuk 4.

# Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk beschrijven we de methode die we hebben gebruikt om het fietsgedrag van kinderen naar de basisschool te bepalen en de factoren die hierbij een rol spelen. We lichten toe hoe de vragenlijst is opgebouwd, hoe we dataverzameling hebben gedaan en hoe we de data hebben geanalyseerd.

## 2.1 Vragenlijst

### Vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden hebben we gebruik gemaakt van een vragenlijst onder ouders met kinderen in de basisschoolleeftijd. Deze vragenlijst bestaat uit twee delen.

Deel 1 richt zich op het **fietsgedrag** van het kind. In dit deel brachten we onder andere in kaart of het kind kan fietsen, hoe vaak het kind met de fiets naar school gaat, en op welke fiets het kind dit doet.

Deel 2 van de vragenlijst richt zich op de **factoren** die dit fietsgedrag beïnvloeden. Dit deel hebben we ontworpen op basis van het COM-B-model voor gedragsverandering (Michie et al., 2011). Met 22 stellingen vroegen we ouders naar de vaardigheden en kennis (capaciteit) van hun kind, de omgeving (fysiek en sociaal) en de motivatie om naar school te fietsen. Ouders gaven op een vijfpuntsschaal aan in hoeverre zij het (helemaal) eens of (helemaal) oneens waren met de stellingen. Ook was er de optie 'weet ik niet/niet van toepassing'. In bijlage 1 laten we de 22 stellingen zien.

De stellingen zijn gebaseerd op literatuur over factoren die van invloed zijn op de keuze om wel of niet naar school te fietsen en die vallen onder de COM-B-categorieën capaciteit, omgeving en motivatie (Ahlport et al., 2008; Ducheyne et al., 2012; Hume et al., 2009; Mandic et al., 2022; Nasrudin & Nor, 2013; Panter et al., 2010). Daarnaast hebben we de stellingen aangevuld met specifieke vragen over parkeerruimte voor fietsen op school en de bereikbaarheid van de school per auto.

### Dataverzameling en respondenten

Voordat we startten met de dataverzameling, hebben we de vragenlijst getest op begrijpelijkheid van de vragen onder twaalf ouders uit ons eigen netwerk (kennissen en collega's). Op basis hiervan hebben we een aantal aanpassingen in bewoording gedaan en de antwoordoptie 'weet ik niet' uitgebreid naar 'weet ik niet/niet van toepassing'.

In juni 2024 heeft marktonderzoeksbureau Ipsos de vragenlijst uitgezet via een online panel van 878 ouders van kinderen van 4-12 jaar. De vragenlijst bevatte geen vraag over of de kinderen naar de basis- of middelbare school gaan. Omdat een deel van de 12-jarigen al naar de middelbare school gaat, hebben we besloten 12-jarige

kinderen uit deze steekproef (n=158) niet in de analyse mee te nemen. We gaan ervan uit dat het fietsgedrag van kinderen op de basisschool aanzienlijk anders is dan dat van kinderen die naar de middelbare school gaan. De totale steekproef die we voor dit onderzoek hebben geanalyseerd, bestaat daardoor uit 720 ouders.

We hebben de volgende achtergrondkenmerken over de ouders (respondenten) verzameld:

- > leeftijd;
- > geslacht;
- > opleidingsniveau;
- > huishoudinkomen;
- > migratieachtergrond;
- > postcode (om de mate van stedelijkheid te bepalen).

Ook hebben we de ouders gevraagd naar het geslacht en de leeftijd van hun kind.

### **Analyse**

In dit onderzoek analyseerden we het aantal dagen dat kinderen met de fiets naar school gaan. We onderscheidden kinderen die geen enkele dag in de week naar school fietsen (categorie 'niet fietsen') en kinderen die minimaal één dag per week naar school fietsen (categorie 'wel fietsen').

Met een chi-kwadraattoets hebben we getoetst of er verschillen zijn tussen verschillende achtergrondkenmerken van de ouders en het fietsgedrag van kinderen. Op basis van de uitkomsten van deze toets kunnen we bijvoorbeeld antwoord geven op de vraag of kinderen van ouders met een hoog opleidingsniveau vaker fietsen naar school dan kinderen van ouders met een laag opleidingsniveau. Voor deze analyse hebben we de data gewogen.<sup>1</sup>

Fietsen naar school maakt onderdeel uit van 'actieve mobiliteit'. Lopend naar school gaan of op een ander actief vervoersmiddel (bijvoorbeeld een step of een loopfiets) is ook actieve mobiliteit. Daarom hebben we naast fietsen ook gekeken naar hoe groot het aandeel kinderen is dat actieve of passieve mobiliteit gebruikt om naar school te gaan.

Met chi-kwadraattoetsen hebben we getoetst:

- > of ouders van kinderen die niet naar school fietsen, anders antwoorden op de stellingen over de COM-B-factoren (capaciteit, omgeving en motivatie) dan ouders van kinderen die wél naar school fietsen;
- > of er binnen verschillende leeftijdsgroepen (bijvoorbeeld 4-7 jaar en 8-11 jaar) verschillen zijn tussen ouders van kinderen die niet en ouders van kinderen die wél naar school fietsen;

<sup>1</sup> We wegen de data, zodat de verdeling van achtergrondkenmerken van de steekproef beter overeenkomt met die van de Nederlandse bevolking. Meer hierover lichten we toe in de methodische verantwoording in bijlage 2.

Voor deze analyses hebben we gewogen data gebruikt. Wanneer we in de resultaten verschillen tussen groepen noemen, gaat het om statistisch significante verschillen. Als dat niet het geval is, vermelden we dit expliciet.

Met binaire logistische regressieanalyses hebben we getoetst:

- of ouders het meer of minder vaak eens waren met een stelling naarmate kinderen ouder werden;
- welke stellingen in samenhang significant geassocieerd zijn met fietsen naar school.

Voor deze regressie hebben we ongewogen data gebruikt.

Voor meer informatie over onze analyses en weging van de data verwijzen we naar de methodische verantwoording in bijlage 2.

# Resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van de vragenlijst over fietsen. We gaan in op kenmerken van de respondenten, het fietsgedrag van de kinderen naar de basisschool en de factoren die het fietsgedrag beïnvloeden.

## 3.1 Achtergrondkenmerken

In totaal hebben 720 ouders van kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 11 jaar onze vragenlijst over fietsen naar school ingevuld. De achtergrondkenmerken van deze ouders en hun kinderen zijn te vinden in **tabel 3.1**.

**Tabel 3.1**  
**Achtergrondkenmerken van ouders en hun kinderen**  
 (in procenten, n=720)

Kenmerken ouders	%
Geslacht	
○ Man	40%
○ Vrouw	59%
Leeftijd	
○ 39 jaar of jonger	35%
○ 40-44 jaar	37%
○ 45 jaar of ouder	28%
Opleidingsniveau	
○ Laag	16%
○ Midden	37%
○ Hoog	47%
Kenmerken kinderen	%
Geslacht	
○ Jongen	51%
○ Meisje	48%
Leeftijd	
○ 4-5 jaar	24%
○ 6-7 jaar	25%
○ 8-9 jaar	26%
○ 10-11 jaar	26%

Bron: Mulier Instituut., vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen

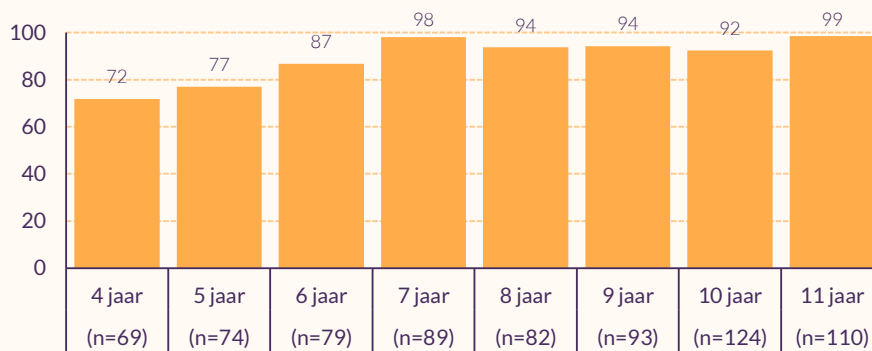
## 3.2 Fietsgedrag van kinderen

### Hoeveel kinderen kunnen fietsen?

Negen op de tien ouders geven aan dat hun kind kan fietsen (89%). Dit gaat om fietsen met of zonder zijwieltjes, of op een aangepaste fiets.

Het percentage kinderen dat kan fietsen is het laagst bij de jongste groep: van de 4-5-jarigen kan 74 procent fietsen. Hoe ouder kinderen zijn, hoe meer kinderen volgens hun ouders kunnen fietsen. Vooral tussen de 4 en 7 jaar is er een duidelijke stijging te zien ([figuur 3.1](#)). Vanaf 7 jaar blijft dit percentage nagenoeg gelijk: minimaal 92 procent.

**Figuur 3.1**  
**Percentage kinderen dat kan fietsen, naar leeftijd**  
(in procenten, n=720)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

Ouders van kinderen die niet kunnen fietsen (n=61), geven hiervoor verschillende redenen:

- hun kind is dit nog aan het leren (58%);
- hun kind vindt het spannend (32%);
- ze vinden hun kind te jong (18%).

Omdat het vervolg van dit rapport gaat over het fietsgedrag van kinderen en de factoren die hiermee samenhangen, hebben we kinderen die niet kunnen fietsen buiten beschouwing gelaten. Ook kinderen die op het moment van afname van de vragenlijst niet naar school gingen (n=11) hebben we verder uitgesloten, omdat we ons in dit onderzoek richten op fietsen naar school. De totale steekproef in de rest van dit onderzoek bestaat daarom uit 648 ouders en hun kinderen.

### Hoeveel kinderen fietsen naar school?

Van de kinderen die kunnen fietsen en die naar school gaan, fietst 61 procent minimaal één dag per week naar school. Kinderen van 4 of 5 jaar fietsen minder vaak naar school dan kinderen van 6 jaar en ouder ([tabel 3.2](#)). Van de 4-5-jarigen fietst de

helft (47%) minimaal één dag per week naar school, ten opzichte van twee derde van de 10-11-jarigen (66%).

**Tabel 3.2**

**Achtergrondkenmerken van ouders en hun kinderen, uitgesplitst naar wel/niet fietsen naar school**

(in procenten, n=648)

Kenmerken	Niet fietsen	Wel fietsen
<b>Kenmerken ouder</b>		
Geslacht		
○ Man (n=281)	36%	64%
○ Vrouw (n=367)	40%	60%
Opleidingsniveau		
○ Hoog (n=337)	36%	64%
○ Midden-laag (n=311)	38%	62%
<b>Kenmerken kind</b>		
Geslacht		
○ Jongen (n=331)	38%	62%
○ Meisje (n=317)	38%	62%
Leeftijd		
○ 4-5 jaar (n=102)	53%	47%
○ 6-7 jaar (n=155)	37%	63%
○ 8-9 jaar (n=165)	35%	65%
○ 10-11 jaar (n=226)	34%	66%
Migratieachtergrond		
○ Zonder migratieachtergrond (n=550)	37%	63%
○ Met migratieachtergrond* (n=98)	40%	60%

Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

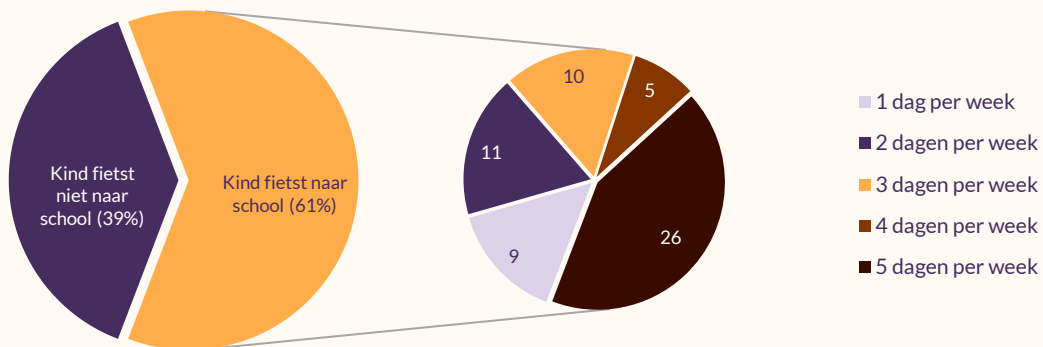
\* Eén of beide ouders in het buitenland geboren, of zelf in het buitenland geboren.

**Hoeveel dagen per week fietsen kinderen naar school?**

Bijna twee derde van de ouders geeft aan dat hun kind minimaal één dag per week fietsend naar school gaat (61%, [figuur 3.2](#)). Van deze kinderen gaat slechts een kwart (26%) alle dagen fietsend naar school.

Ongeveer de helft (52%) van de ouders geeft aan dat hun kind tussen de 6 en 10 minuten fietst van huis naar school. Ongeveer één derde (30%) geeft aan dat dit nog korter is, namelijk 0 tot 5 minuten.

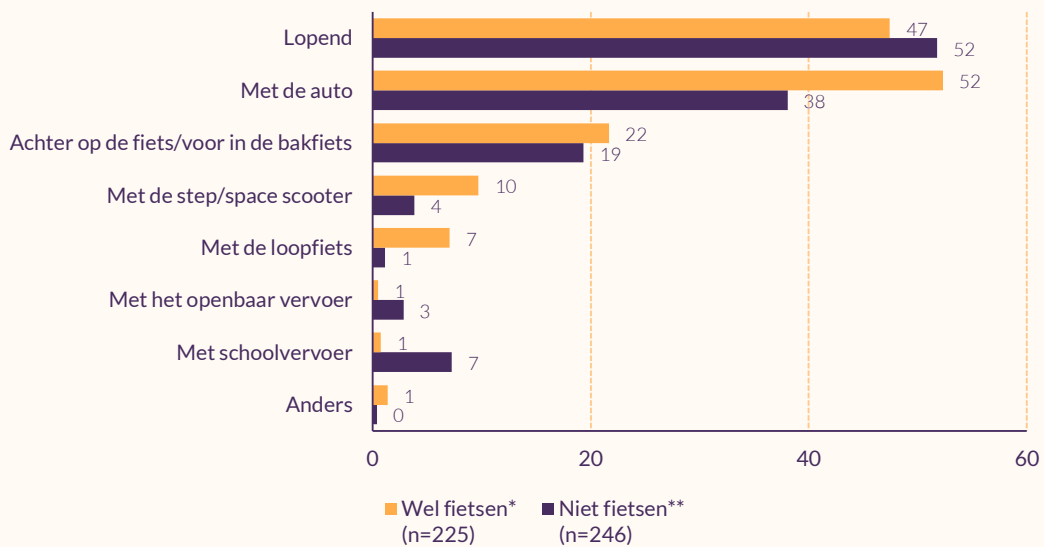
**Figuur 3.2**  
**Frequentie fietsen naar school**  
 (in procenten, n=648)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

Aan ouders van wie het kind op geen enkele dag fietsend naar school gaat (categorie 'niet fietsen') en ouders waarvan het kind één, twee, drie of vier dagen per week fietsend naar school gaat (categorie 'wel fietsen'), hebben we gevraagd hoe zij naar school gaan als ze niet fietsen (figuur 3.3). Volgens de ouders gaat de meerderheid van de kinderen dan lopend (categorie 'wel fietsen': 47%; categorie 'niet fietsen': 52%) of met de auto ('wel fietsen': 52%; 'niet fietsen': 38%) naar school.

**Figuur 3.3**  
**Manieren waarop kinderen in een normale schoolweek naar school gaan (naar wel/niet fietsen)**  
 (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

\* Als kinderen wel fietsen naar school, maar niet alle dagen: hoe gaan ze die andere dagen naar school?

\*\* Als kinderen helemaal niet fietsen naar school: hoe gaan ze dan naar school?

### Actieve versus passieve mobiliteit

Lopen en fietsen zijn allebei actieve manieren om naar school te gaan. Meer dan de helft van de kinderen (56%) gaat altijd fietsend of lopend (actief) naar school ([figuur 3.4](#)).

Eén op de zes kinderen (16%) gaat altijd op een passieve manier naar school, bijvoorbeeld met de auto, achter op de fiets of in de bakfiets. Van deze groep (n=104):

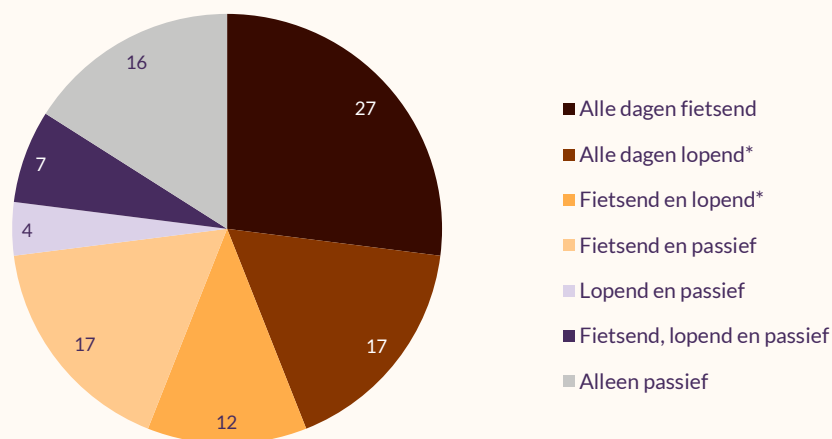
- > is het merendeel tussen de 4 en 7 jaar (59%);
- > heeft 20 procent een beperking;
- > gaat 18 procent met schoolvervoer naar school.

Van de 85 kinderen uit de vragenlijst die alle dagen op een passieve manier naar school gaan en niet met schoolvervoer gaan, hebben er 22 geen fiets.

### Figuur 3.4

#### Manieren waarop kinderen naar school gaan (actief vs. passief transport)

(in procenten, n=648)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

\* Onder lopen verstaan we ook de step en de loopfiets.

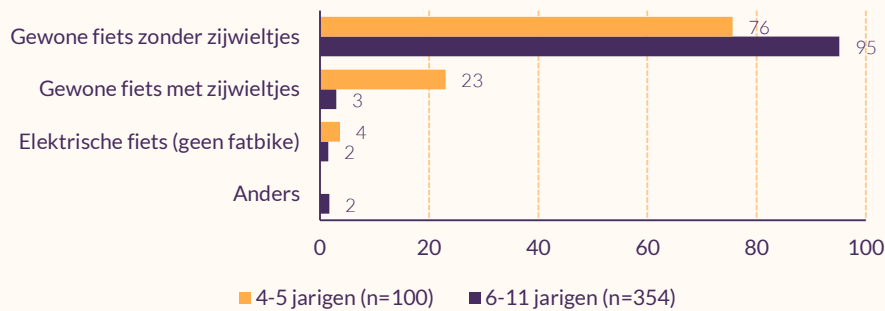
### Op welke fiets gaan kinderen naar school?

Volgens ouders van wie het kind minimaal één dag per week op de fiets naar school gaat, fietsen de meeste kinderen op een gewone fiets zonder zijwieltjes naar school (92 %, [figuur 3.5](#)).

**Figuur 3.5**

**Soort fiets waarop kinderen naar school fietsen**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

Bijna alle ouders geven aan dat hun kind een eigen fiets heeft (97%). De overige kinderen delen een fiets (2%) of hebben geen fiets (1%).

Tien ouders (2%) hebben ingevuld dat hun kind met een elektrische fiets naar school gaat. Acht van de deze tien kinderen zijn 10 of 11 jaar. De meest genoemde reden hiervoor is dat hun kind te moe is om na een schooldag te fietsen (n=6). Ook benoemen drie ouders dat de school te ver is om op een gewone fiets naartoe te fietsen. Bij deze ouders varieerde de afstand naar school tussen de 6 en 15 minuten. Twee ouders geven aan dat hun kind niet op een gewone fiets kan fietsen vanwege een beperking/ziekte.

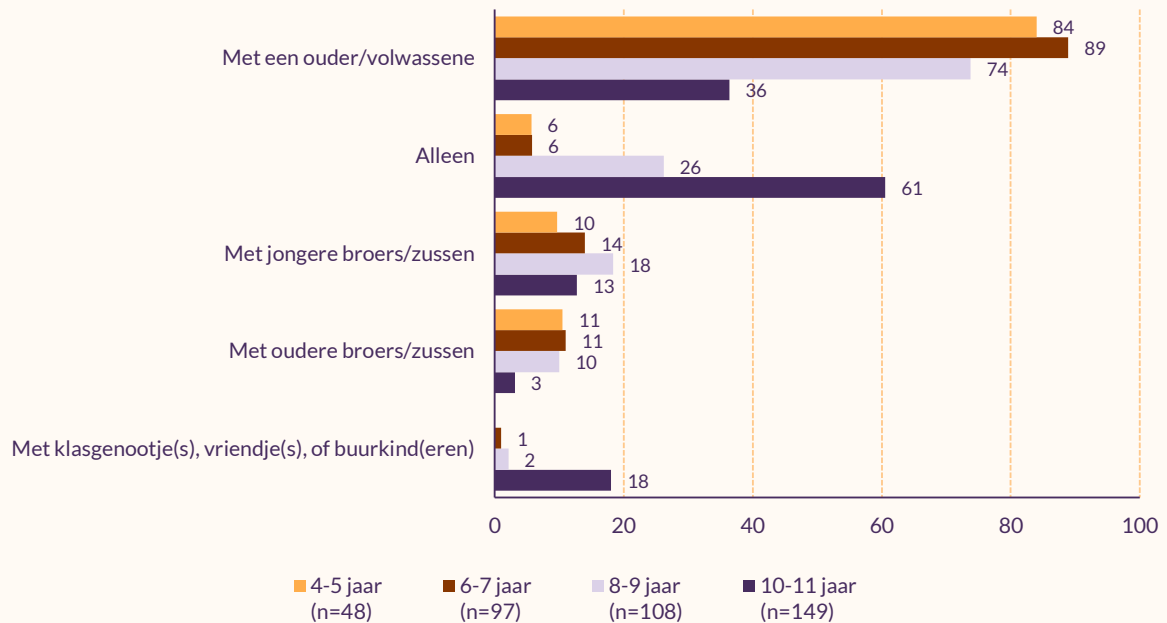
**Met wie fietsen kinderen naar school?**

De meeste kinderen fietsen met een ouder of andere volwassene naar school. Naarmate kinderen ouder worden, fietsen ze vaker zonder een ouder of andere volwassene of helemaal alleen naar school (figuur 3.5). Bijna twee derde van de 10-11-jarigen fietst alleen naar school (61%). Dit is veel meer dan bij de 4-9-jarigen (6-26%).

**Figuur 3.6**

**Met wie fietsen kinderen naar school?**

(in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

In (zeer) sterk stedelijke gebieden fietsen kinderen vaker met een ouder/volwassene naar school (72%) dan in matig/weinig/niet-stedelijk gebied (64%, niet in figuur). Kinderen uit matig/weinig/niet-stedelijk gebied fietsen vaker alleen naar school (32%) dan kinderen uit (zeer) sterk stedelijk gebied (24%).

### 3.3 Factoren die samenhangen met het fietsgedrag

#### Stellingen over capaciteit, omgeving en motivatie

We legden ouders in de vragenlijst stellingen voor gebaseerd op factoren uit het COM-B-model: over de vaardigheden en kennis van hun kind (capaciteit), de fysieke en sociale omgeving, en de motivatie.

We onderzochten of ouders van kinderen die minimaal één dag per week naar school fietsen (categorie 'wel fietsen'), anders antwoorden op deze stellingen dan ouders van kinderen die geen enkele dag naar school fietsen (categorie 'niet fietsen').

Daarnaast keken we of de antwoorden van ouders verschilden per leeftijd van het kind. Afhankelijk van waar de verschillen zichtbaar zijn, maken we onderscheid tussen de jongste kinderen (4-5-jarigen) ten opzichte van de andere kinderen (6 jaar en ouder), of splitsen we de leeftijdsgroepen op in de jonge kinderen (4-7-jarigen) en de oudere kinderen (8-11-jarigen). We beschrijven alleen de significante resultaten.

## Vaardigheden en kennis (capaciteit)

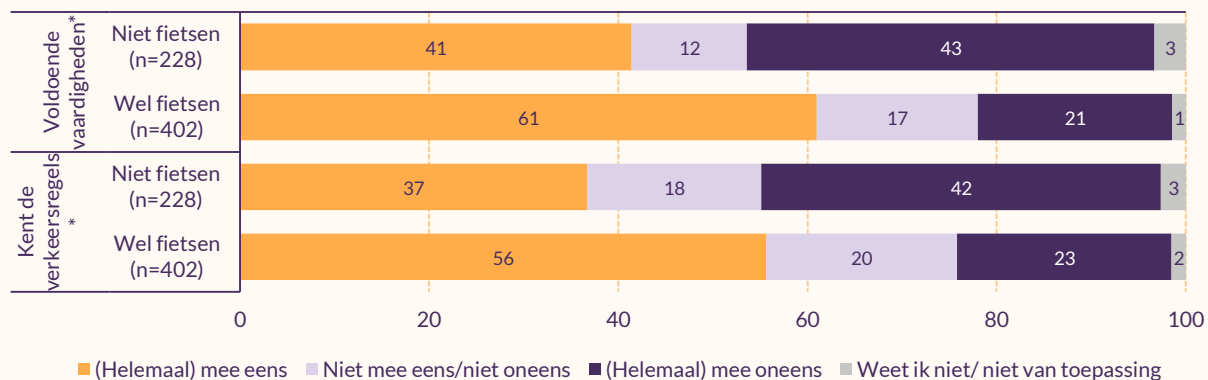
### ● De rol van vaardigheden en kennis van het kind bij fietsen naar school

Ouders van kinderen die naar school fietsen, vinden vaker dat hun kind voldoende fietsvaardigheden en kennis over de verkeersregels heeft dan ouders van kinderen die nooit naar school fietsen ([figuur 3.7](#)).

**Figuur 3.7**

### Stellingen over de vaardigheden en kennis (capaciteit) van kinderen

(in procenten, n=630)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

De volledige stellingen zijn te lezen in bijlage 1.

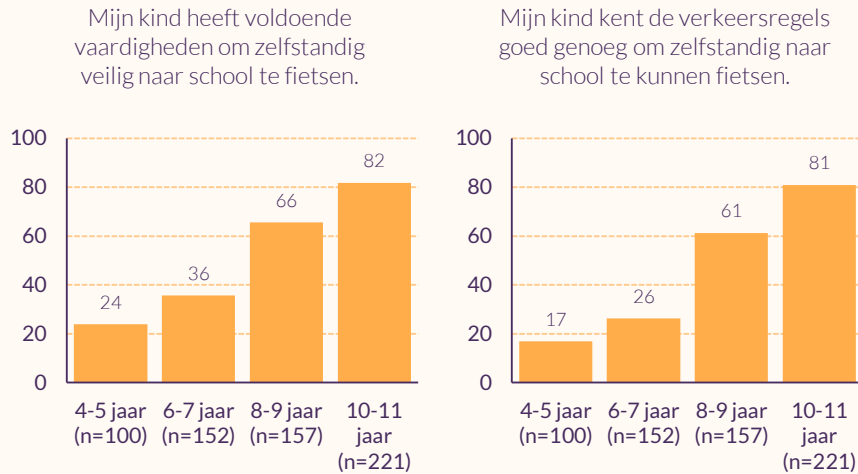
### ● Verschillen de vaardigheden en kennis (capaciteit) van het kind naar leeftijd?

Ouders van oudere kinderen vinden vaker dat hun kind voldoende fietsvaardigheden en kennis over de verkeersregels heeft dan ouders van jongere kinderen ([figuur 3.8](#)).

**Figuur 3.8**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over vaardigheden en kennis (capaciteit), naar leeftijd van het kind**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

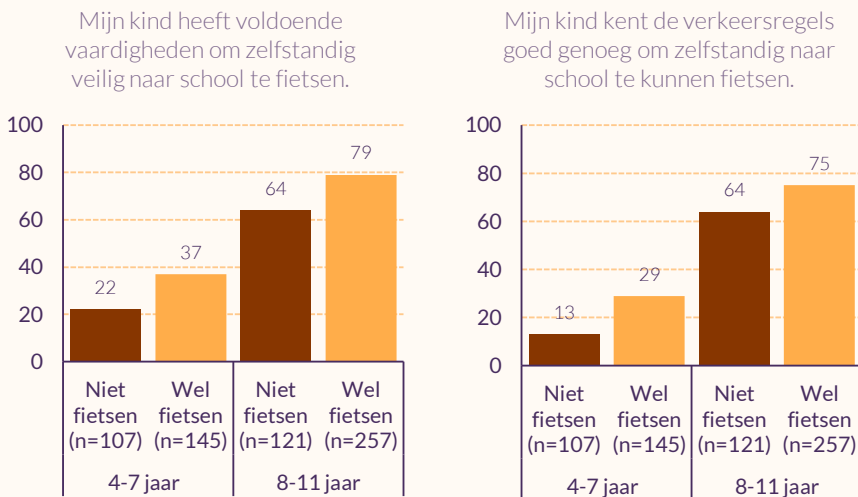
● **Is de samenhang tussen fietsgedrag en vaardigheden en kennis (capaciteit) leeftijdsafhankelijk?**

Kinderen van 8-11 jaar fietsen vaker naar school wanneer hun ouders vinden dat zij voldoende fietsvaardigheden hebben. Voor kennis van verkeersregels is dit verschil significant bij 4-7-jarigen ([figuur 3.9](#)).

**Figuur 3.9**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over vaardigheden en kennis (capaciteit), naar leeftijd van het kind en wel/niet fietsen**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

## Fysieke omgeving

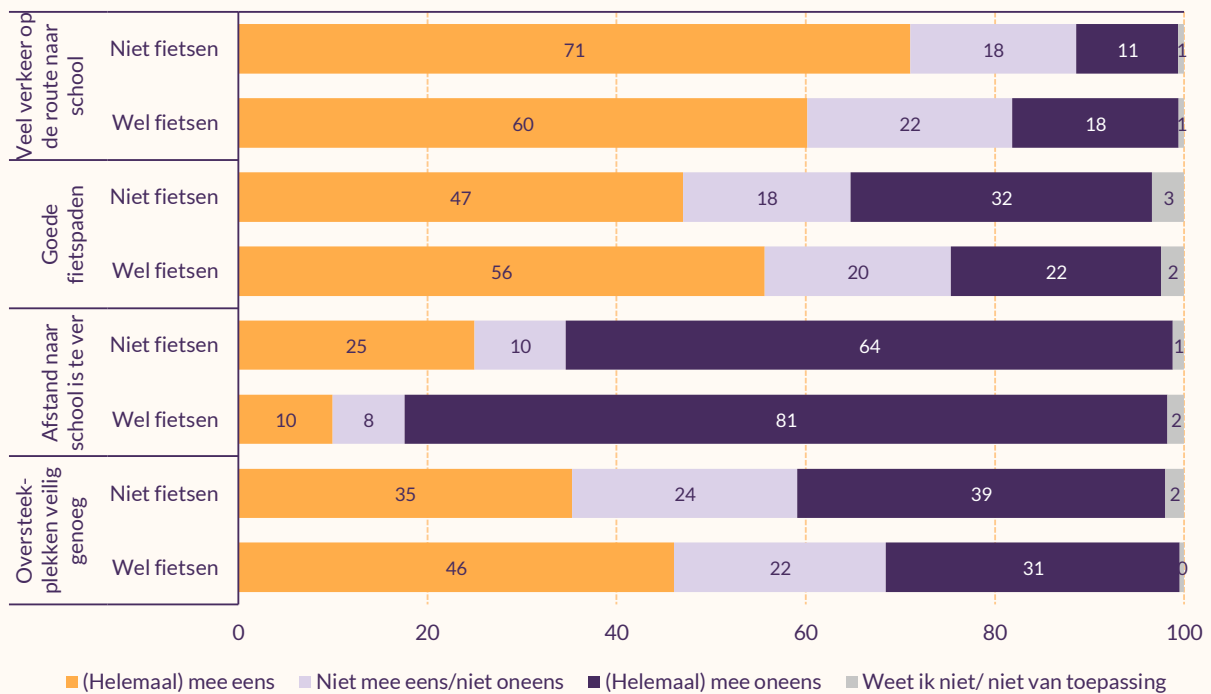
### ● De rol van de fysieke omgeving bij fietsen naar school

Ouders van kinderen die nooit naar school fietsen, vinden vaker dat de afstand naar school te groot is om te fietsen dan ouders van kinderen die wel naar school fietsen (figuur 3.10). Ook vinden ouders van kinderen die nooit naar school fietsen vaker dat er veel verkeer op de route naar school is.

We hebben geen significante verschillen gevonden bij de andere voorgelegde stellingen over de fysieke omgeving, over:

- > auto's die te hard rijden;
- > kwaliteit van de fietspaden;
- > voldoende ruimte bij de school om de fiets veilig te parkeren;
- > de bereikbaarheid van de school met de auto;
- > het aantal parkeerplaatsen voor de auto en de fiets bij de school;
- > of het kind een goede (veilige) fiets heeft.

**Figuur 3.10**  
**Stellingen over de fysieke omgeving\***  
 (in procenten, n=630)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

We geven alleen de stellingen weer waarbij we significante verschillen vonden tussen de groepen (niet vs. minimaal één dag in de week naar school fietsen) zijn weergegeven. Alle stellingen zijn terug te vinden in bijlage 1.

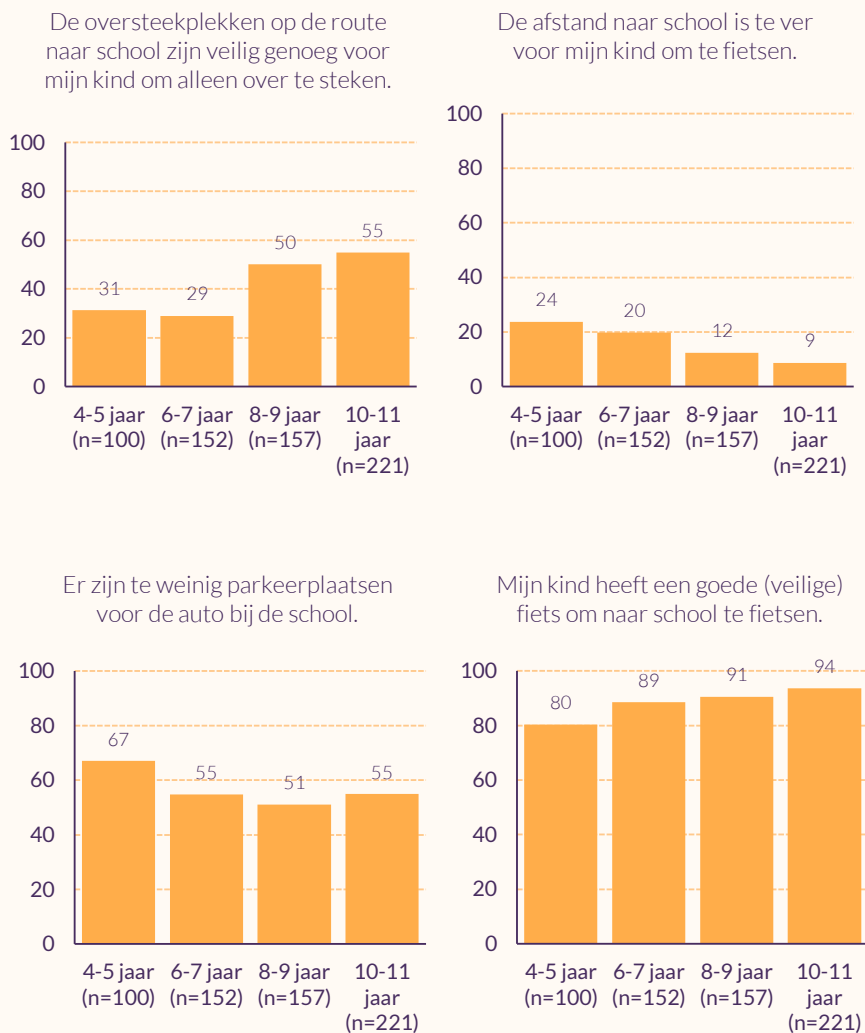
- **Verschilt de mening van ouders over de fysieke omgeving voor kinderen van verschillende leeftijden?**

Naarmate kinderen ouder worden, vinden hun ouders steeds vaker dat de oversteekplekken op de route naar school veilig genoeg zijn en dat hun kind een goede fiets heeft om naar school te gaan (figuur 3.11). Tegelijkertijd vinden steeds minder ouders steeds dat de afstand naar school te groot is of dat er te weinig parkeerplekken voor auto's zijn.

**Figuur 3.11**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over de fysieke omgeving, naar leeftijd van het kind**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

- **Is de samenhang tussen fietsgedrag en de rol van de fysieke omgeving leeftijdsafhankelijk?**

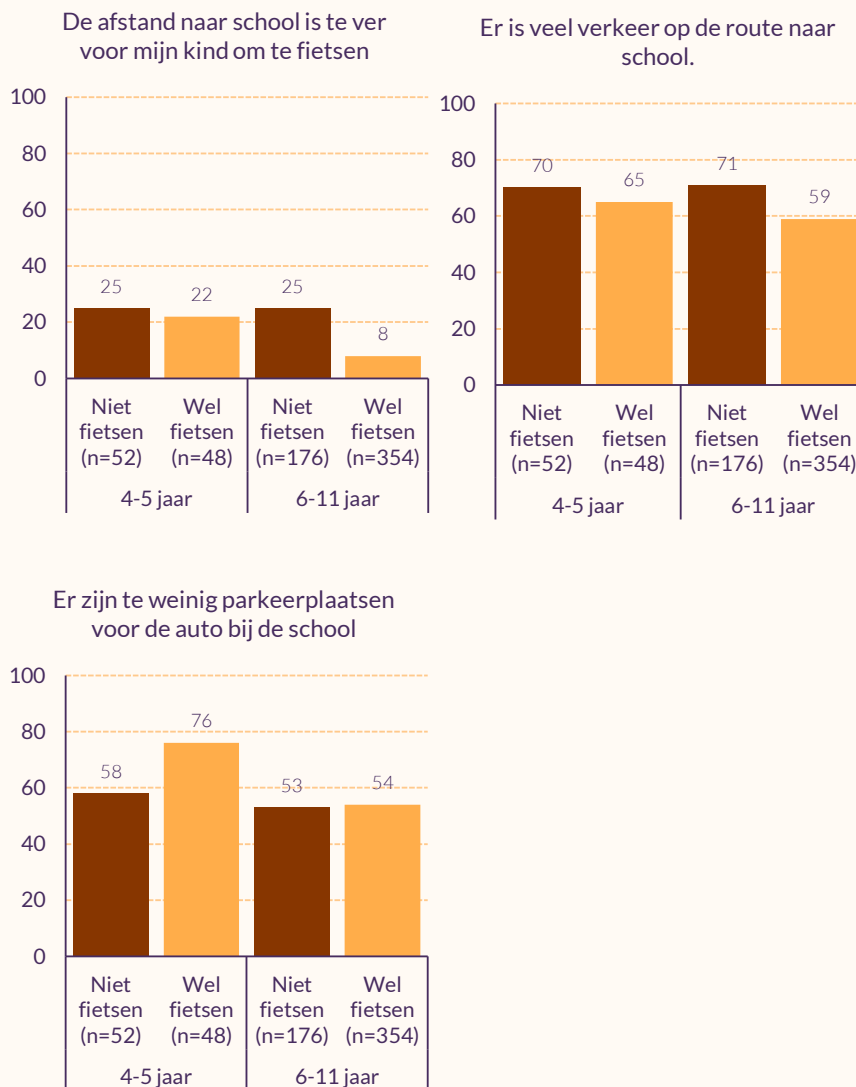
Kinderen van 6-11 jaar fietsen significant vaker niet naar school wanneer ouders de afstand als te ver ervaren, dan kinderen in die leeftijdsgroep waarvan ouders dit niet

zo ervaren (figuur 3.12). Ook fietsen zij vaker niet als ouders ervaren dat er veel verkeer is op de route naar school. Voor 4-5-jarigen speelt dit geen rol. Daarnaast fietsen 4-5-jarigen vaker wel naar school als hun ouders ervaren dat er te weinig autoparkeerplaatsen bij school zijn.

**Figuur 3.12**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over de fysieke omgeving, naar leeftijd van het kind en wel/niet fietsen**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

**Sociale omgeving**

● **De rol van de sociale omgeving bij fietsen naar school**

Ouders van kinderen die naar school fietsen, geven vaker aan dat de school en/of de bso fietsen stimuleert (43%) en dat zijzelf het aanmoedigen (76%), vergeleken met ouders van kinderen die niet naar school fietsen (resp. 23% en 11%, [figuur 3.13](#)).

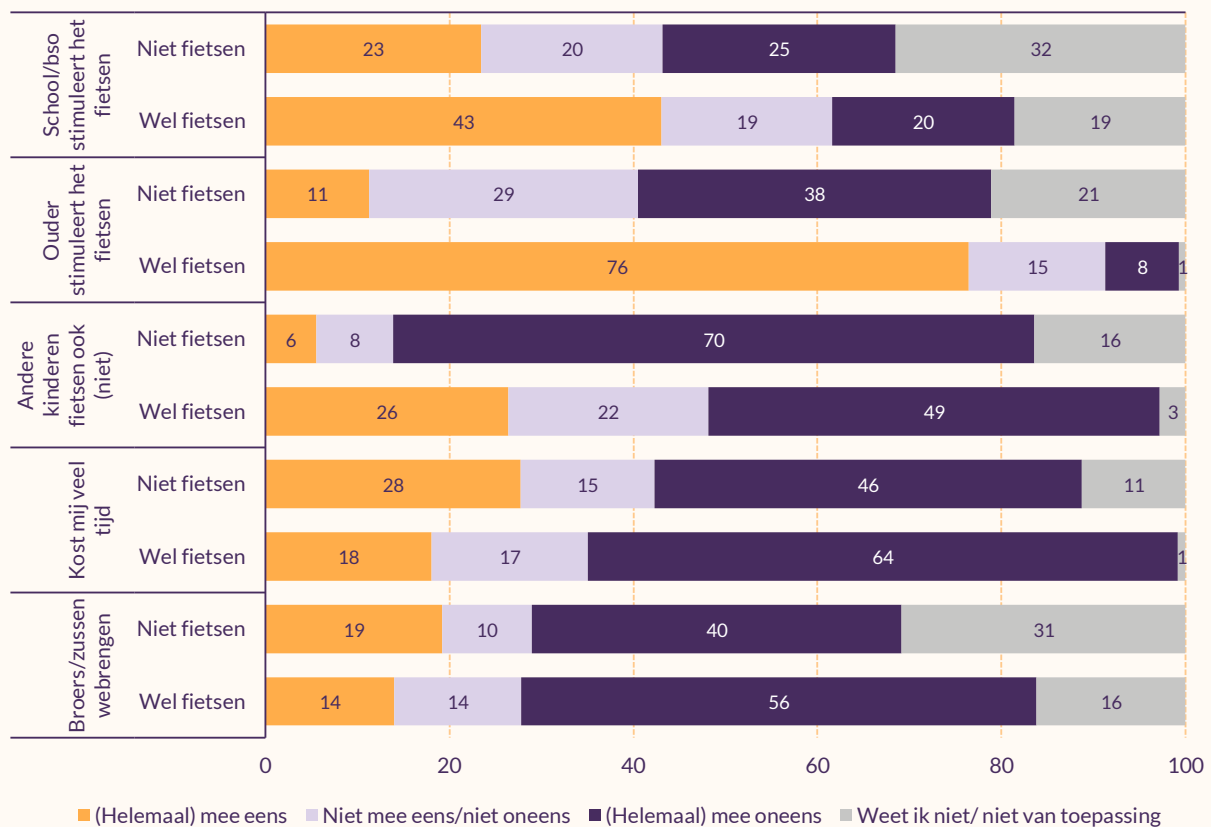
Een kwart (26%) van de ouders van kinderen die naar school fietsen, geeft aan dat hun kind dit doet omdat andere kinderen dat ook doen. Binnen deze groep speelt het gedrag van andere kinderen dus regelmatig een rol. Bij kinderen die niet naar school fietsen, lijkt dit minder belangrijk: slechts 6 procent van de ouders geeft aan dat hun kind niet fietst omdat andere kinderen dat ook niet doen.

Daarnaast ervaren ouders van kinderen die naar school fietsen minder vaak dat fietsen te veel tijd kost of dat het niet lukt vanwege andere kinderen uit het gezin, dan ouders van kinderen die niet fietsen.

We hebben geen significante verschillen gevonden bij de andere stellingen over de sociale omgeving: 'Ik vertrouw de mensen in de wijk van de school niet' en 'Mijn kind gaat niet met de fiets naar school, omdat hij/zij na schooltijd wordt opgehaald (met de auto of stint)'.<sup>1</sup>

**Figuur 3.13**  
**Stellingen over de sociale omgeving\***

(in procenten, n=630)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

- . We geven alleen stellingen weer waarbij we significante verschillen vonden tussen de groepen (niet vs. minimaal één dag in de week naar school fietsen). Alle stellingen zijn terug te vinden in bijlage 1.
- \*\* Niet gevraagd wanneer het kind vijf dagen per week naar school loopt.

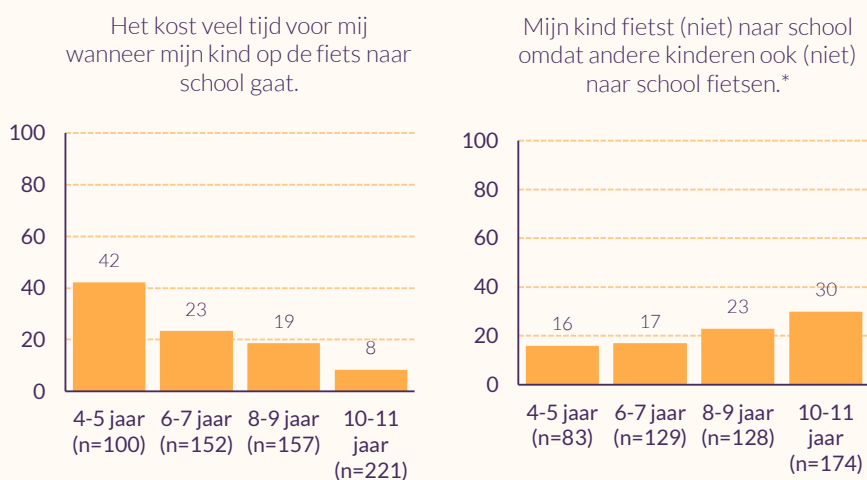
● **Is de mening van ouders over de sociale omgeving voor kinderen leeftijdsafhankelijk?**

Ouders van kinderen van verschillende leeftijden verschillen nauwelijks in hoe vaak ze het eens zijn met de stellingen over de sociale omgeving. Bijvoorbeeld of ouders/school/bsso fietsen stimuleren. Ouders van kinderen in de kleuterleeftijd (4-5 jaar) geven wel vaker aan dat het ze te veel tijd kost als hun kind naar school fietst dan ouders van oudere kinderen (figuur 3.14). Tegelijkertijd geven ouders van 10-11-jarigen vaker aan dat hun kind wel/niet naar school fietst omdat andere kinderen dat ook wel/niet doen dan ouders van 4-5-jarigen.

**Figuur 3.14**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over sociale omgeving, naar leeftijd van het kind**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

\* Deze stelling hebben we alleen voorgelegd aan ouders van kinderen die minstens één dag per week naar school fietsten of iedere dag op een passieve manier naar school gaan.

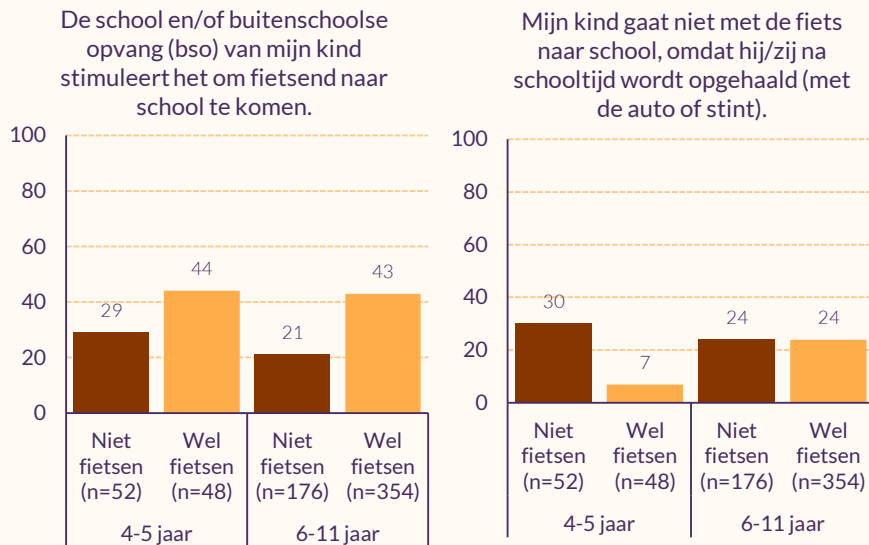
● **Is de samenhang tussen fietsgedrag en de sociale omgeving leeftijdsafhankelijk?**

Bij 43 procent van de kinderen die fietsen naar school, stimuleert de school en/of de bso dit. Dit is vaker dan bij kinderen die niet naar school fietsen (23%). Van de 4-5-jarigen fietst 30 procent helemaal niet omdat het kind na schooltijd opgehaald wordt. Van de kinderen die wel minimaal één dag per week naar school fietsen, geeft 7 procent van de ouders aan dat het kind (soms) niet fietst omdat het wordt opgehaald.

**Figuur 3.15**

**Aandeel ouders van 4-5-jarigen en 6-11-jarigen dat het eens is met stellingen over de sociale omgeving, naar leeftijd van het kind en wel/niet fietsen**

(in procenten)



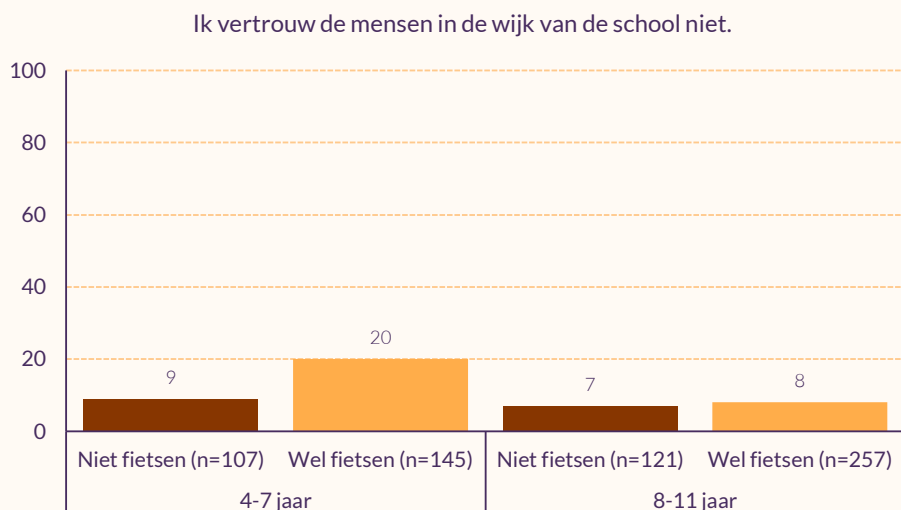
Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

4-7-jarige kinderen van ouders die aangeven de mensen in de wijk van de school niet te vertrouwen, gaan vaker op de fiets naar school dan kinderen van ouders die dit niet aangeven. Bij de 8-11-jarigen lijkt dit geen rol te spelen ([figuur 3.16](#)).

**Figuur 3.16**

**Aandeel ouders van 4-7-jarigen en 8-11-jarigen dat het eens is met de stelling over de sociale omgeving, naar leeftijd van het kind en wel/niet fietsen**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

## Motivatie

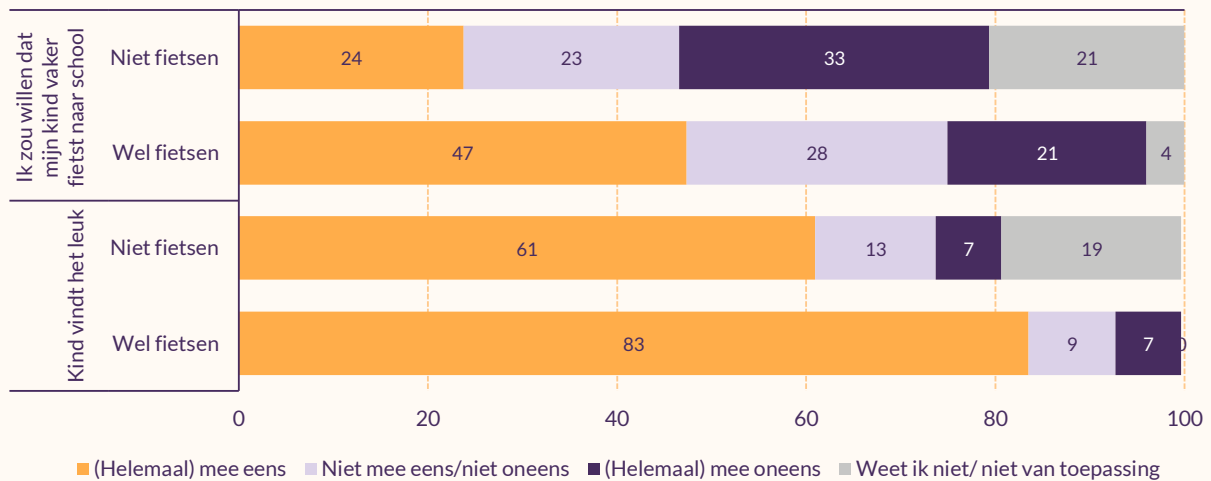
### ● De rol van motivatie bij fietsen naar school

Bijna de helft van de ouders van kinderen die naar school fietsen, zou willen dat hun kind (nog) vaker naar school fietst (47%, [figuur 3.17](#)). Bij ouders van kinderen die niet naar school fietsen is dat ongeveer een kwart (24%). Een ruime meerderheid (83%) van de ouders van kinderen die naar school fietsen, geeft aan dat hun kind fietsen naar school leuk vindt. Dat is meer dan onder ouders van kinderen die niet naar school fietsen (61%).

**Figuur 3.17**

### Stellingen over motivatie\*

(in procenten, n=630)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

- We geven alleen stellingen weer waarbij we significante verschillen vonden tussen de groepen (niet vs. minimaal één dag in de week naar school fietsen). Alle stellingen zijn terug te vinden in bijlage 1.
- \*\* Deze stelling hebben we alleen voorgelegd aan ouders van kinderen die niet vijf dagen naar school fietsen.

Een groot deel van de ouders van kinderen die fietsen, vindt fietsen naar school belangrijk voor de gezondheid van hun kind (83%, niet in figuur). De helft (52%) van de kinderen die naar school fietsen, doet dat volgens hun ouders ook bij slecht weer. Deze stellingen hebben we niet voorgelegd aan ouders van kinderen die niet naar school fietsen.

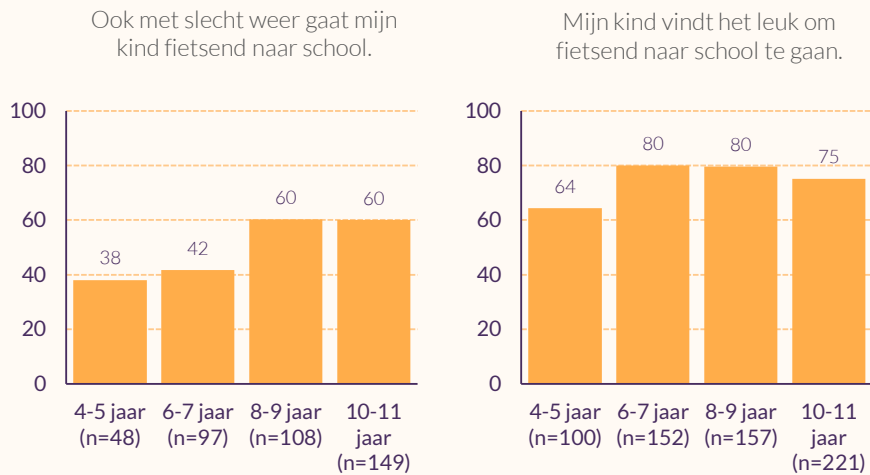
### ● Verschilt de motivatie van ouders voor kinderen van verschillende leeftijden?

Kinderen van 10-11 jaar gaan vaker met slecht weer op de fiets naar school dan 4-5-jarigen. 6-9-jarigen vinden het volgens ouders vaker leuk om op de fiets te gaan dan 4-5-jarigen ([figuur 3.18](#)).

**Figuur 3.18**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over motivatie, naar leeftijd van het kind**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

Deze stelling hebben we alleen voorgelegd aan ouders van kinderen die minstens één dag per week naar school fietsten.

● **Is de samenhang tussen fietsgedrag en motivatie leeftijdsafhankelijk?**

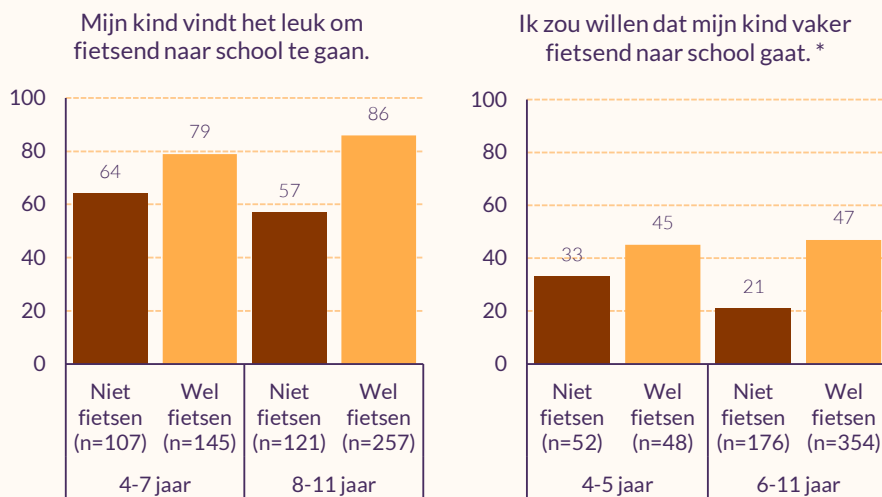
8-11-jarigen die dit volgens hun ouders leuk vinden, fietsen vaker naar school dan degenen die dit volgens hun ouders niet leuk vinden ([figuur 3.19](#)).

Aan de ouders van kinderen die niet vijf dagen in de week naar school fietsen, hebben we gevraagd of zij zouden willen dat hun kind vaker fietsend naar school gaat. Wanneer ouders van 6-11-jarigen het daarmee eens waren, fietste hun kind vaker naar school.

**Figuur 3.19**

**Aandeel ouders dat het eens is met stellingen over fysieke omgeving, naar leeftijd van het kind en wel/niet fietsen**

(in procenten)



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen.

\* Deze stelling hebben we alleen voorgelegd aan ouders van kinderen die niet vijf dagen per week naar school fietsen.

### 3.4 Verdiepende analyse

In de vorige paragraaf hebben we de verschillende factoren (stellingen) per component van het COM-B-model geanalyseerd. Maar we weten dat niet één enkele factor bepaalt of kinderen wel of niet naar school fietsen. Vaak spelen meerdere factoren tegelijkertijd een rol. Daarom hebben we met een logistische regressieanalyse onderzocht welke factoren samenhangend een rol spelen in of kinderen wel of niet naar school fietsen.

Eerst hebben we per stelling bekeken of deze samenhangt met fietsen naar school. Daarna hebben we de factoren die dit verband lieten zien samen in een analyse onderzocht. Hierdoor wordt duidelijk welke factoren ook echt van invloed blijven wanneer je ze tegelijk bekijkt (zie bijlage 2 voor een uitgebreide uitleg over deze analyse).

#### Bepalende omgevingsfactoren bij fietsen naar school

In totaal kwamen vier factoren als significante factoren uit het model waarin we de individuele voorspellers hebben opgenomen.

Factoren die de kans op fietsen vergroten zijn:

- > ouders die hun kinderen aanmoedigen om naar school te fietsen (OR=17,29;  $p < 0,001$ );
- > andere kinderen in de omgeving die ook naar school fietsen (OR=3,74;  $p < 0,01$ ).

Factoren die de kans op fietsen verkleinen zijn:

- > een broertje of zusje dat mee moet naar school (OR=0,45;  $p<0,01$ );
- > ouders die de afstand naar school als te groot ervaren (OR=0,26;  $p<0,001$ ).

Wanneer we dus kijken naar de samenhang tussen meerdere factoren gericht op vaardigheden, de omgeving en de motivatie, zijn deze factoren uit de sociale en fysieke omgeving het meest bepalend voor of kinderen wel of niet fietsen naar school.

# Conclusie & aanbevelingen

In dit onderzoek hebben we het fietsgedrag van basisschoolkinderen in kaart gebracht, en welke factoren een rol spelen bij of zij wel of niet fietsen naar school. In dit hoofdstuk presenteren we eerst onze bevindingen over het fietsgedrag. Vervolgens bespreken we welke factoren hier volgens ouders een rol bij spelen. Tot slot doen we aanbevelingen voor beleid en praktijk op basis van deze factoren.

## 4.1 Fietsgedrag

### Manieren waarop kinderen naar school gaan

Slechts een kwart van de basisschoolkinderen die kunnen fietsen, fietst dagelijks naar school. Iets meer dan de helft van de kinderen gaat elke schooldag wel op een actieve manier naar school: hier vallen ook lopen en steppen onder. Daar staat tegenover dat ongeveer één op de zes kinderen altijd op een passieve manier naar school gaat. Bijvoorbeeld met de auto, achter op de fiets of in de bakfiets.

Ruim een kwart van de kinderen combineert actief en passief vervoer als ze naar school gaan. Zij gaan bijvoorbeeld de ene dag lopend of fietsend en op andere dagen met de auto of achter op de fiets.

### Opleidingsniveau/migratieachtergrond ouder speelt geen rol, leeftijd kind wel

We zien geen significante verschillen in fietsen naar school tussen ouders met verschillende opleidingsniveaus of migratieachtergronden. Leeftijd van het kind blijkt wel een duidelijke rol te spelen: 4-5-jarigen fietsen aanzienlijk minder vaak naar school dan kinderen van 6 jaar en ouder. Deze bevinding sluit aan bij eerder onderzoek, waaruit bleek dat oudere kinderen vaker naar school fietsten dan jongere kinderen (Slot-Heijs et al., 2022).

### Eerst vooral samen met ouder, later steeds vaker zelfstandig

Twee derde van de kinderen die naar school fietsen, doet dit samen met een ouder. Ongeveer een kwart fietst alleen naar school. Naarmate kinderen ouder worden, fietsen ze minder vaak met ouders en vaker alleen of met leeftijdsgenootjes. Leeftijd beïnvloedt dus niet alleen of kinderen naar school fietsen, maar ook in hoeverre zij dit zelfstandig doen. Kinderen uit minder stedelijk gebied fietsen vaker alleen naar school dan kinderen uit stedelijker gebied.

## 4.2 Belemmerende en bevorderende factoren

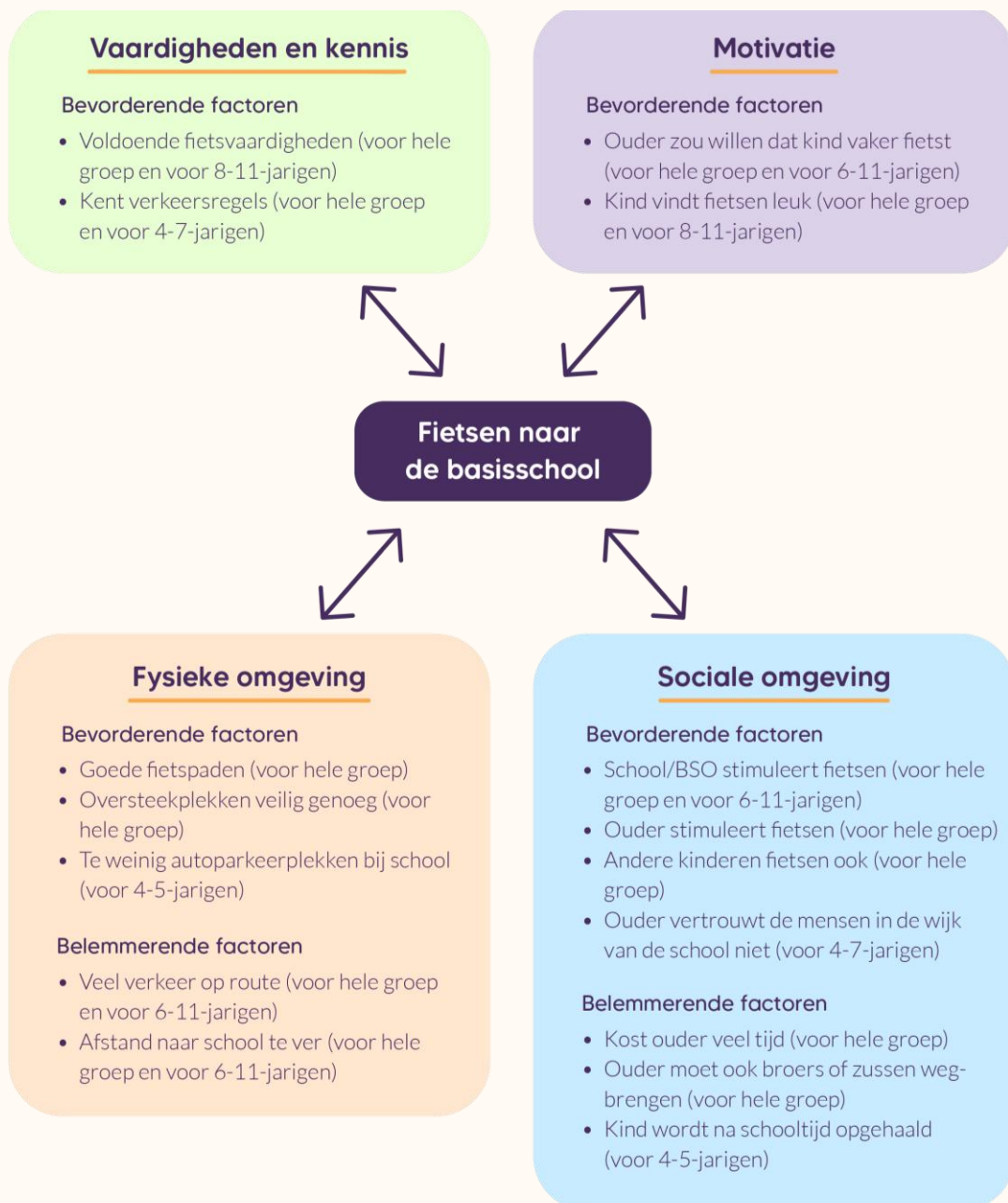
Uit cijfers van het CBS blijkt dat in Nederland de dichtstbijzijnde basisschool gemiddeld op 700 meter afstand ligt (CBS, 2026). Dit betekent dat veel kinderen in Nederland die een fiets hebben en kunnen fietsen, op de fiets naar school zouden kunnen. Toch gebeurt dit in de praktijk nog lang niet altijd, blijkt uit ons onderzoek. We achterhaalden welke factoren volgens ouders samenhangen met fietsen naar school, zodat beleid en praktijk hierop kunnen inspelen.

In dit onderzoek hebben we deze factoren in kaart gebracht aan de hand van het COM-B-model (Michie et al., 2011). Dit model suggereert dat het fietsgedrag van kinderen wordt bepaald door drie componenten: 1) de vaardigheden en kennis van het kind (capaciteit), 2) de fysieke en sociale omgeving van het kind en 3) de motivatie van zowel het kind als de ouders.

In [figuur 4.1](#) is een overzicht van bevorderende en belemmerende factoren weergegeven.

**Figuur 4.1**

**Overzicht van bevorderende en belemmerende factoren voor fietsen naar school, op basis van het COM-B model**



Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder ouders van basisschoolkinderen

### **Vaardigheden en kennis spelen vooral bij de jongste kinderen een rol**

Kinderen fietsen vaker naar school wanneer hun ouders vinden dat zij voldoende fietsvaardigheden en kennis van de verkeersregels hebben. Ouders van jongere kinderen geven vaker aan dat hun kind deze kennis nog niet voldoende heeft. Deze jongste kinderen fietsen ook het minst vaak naar school. Daardoor lijkt deze component van het COM-B-model vooral bij hen een belangrijke rol te spelen voor of ze wel of niet naar school fietsen.

Naarmate kinderen ouder worden en ouders hun vaardigheden en verkeerskennis vaker als voldoende beoordelen, verschuift de invloed mogelijk naar andere factoren, zoals de omgeving en motivatie.

### **Fysieke omgeving: afstand, autoparkeerplekken en verkeersdruk van invloed**

De invloed van de omgeving op het fietsgedrag verschilt per leeftijdsgroep. Jongere kinderen (4-5-jarigen) fietsen vaker naar school als er volgens de ouders te weinig parkeerplaatsen voor auto's bij de school zijn. Waarschijnlijk brengen ouders hun kind op deze leeftijd nog vaak naar school en stimuleert een tekort aan parkeerplaatsen hen om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Voor oudere kinderen maakt dit geen verschil.

Bij kinderen van 6-11 jaar vormen vooral de afstand tot de school en de verkeersdruk op de route een belemmering. Als ouders de afstand te groot vinden of de route te druk, fietsen kinderen in deze leeftijdsgroep minder vaak naar school.

Dat hangt mogelijk samen met dat zij vaker alleen of met leeftijdsgenoten naar school fietsen in plaats van met hun ouders. Omdat ouders dan minder toezicht hebben, worden de fysieke omgeving en de ervaren veiligheid daarvan waarschijnlijk belangrijker in de keuze om kinderen te laten fietsen. Ouders ervaren de afstand steeds minder als te groot naarmate hun kinderen ouder worden.

### **Sociale omgeving: aanmoediging door ouders, leeftijdsgenoten, school en bso**

De meeste bevorderende en belemmerende factoren voor naar school fietsen lijken te liggen in de sociale omgeving van het kind. Allereerst laat ons onderzoek zien dat er in alle leeftijdsgroepen een belangrijke rol ligt voor ouders: kinderen fietsen vaker naar school als hun ouders dat actief stimuleren.

Tegelijkertijd fietsen kinderen minder vaak naar school wanneer het een belemmering vormt voor ouders. Bijvoorbeeld wanneer het ouders te veel tijd kost of wanneer zij ook broertjes en zusjes moeten wegbrengen. Naarmate kinderen ouder worden, ervaren ouders steeds minder vaak dat fietsen te veel tijd kost. Dit komt waarschijnlijk doordat kinderen dan sneller en vaker zelfstandig naar school kunnen fietsen.

Ook blijkt uit ons onderzoek dat het fietsgedrag van leeftijdsgenoten een rol speelt. Kinderen fietsen vaker naar school wanneer andere kinderen ook fietsen. Eerder

onderzoek laat zien dat ouders een veiliger gevoel hebben en minder zorgen ervaren wanneer kinderen samen kunnen fietsen (Rutberg & Lindqvist, 2018). Ook spelen sociale normen een rol: uit eerder onderzoek blijkt dat kinderen vaker fietsen wanneer ze zien dat ouders en leeftijdsgenoten fietsen en wanneer ze verwachten dat dit gedrag wordt goedgekeurd (Savolainen et al., 2024).

Tenslotte speelt de school en/of bso een rol bij het stimuleren van fietsen: wanneer ouders aangeven dat de school en bso actief aanmoedigen dat kinderen op de fiets komen, fietsen kinderen van 6-11 jaar vaker naar school. Tegelijkertijd blijkt dat het ophalen van jongere kinderen (4-5-jarigen) na schooltijd juist een belemmering kan vormen om te fietsen. Bijvoorbeeld wanneer de BSO dit doet, maar ook wanneer ouders zelf hun kind komen halen.

### **Motivatie: fietsen leuk vinden helpt**

Motivatie van zowel ouders als kinderen speelt een rol in de keuze om wel of niet te fietsen naar school. Dit geldt met name voor de oudere kinderen. Ouders van 6-11-jarige kinderen die al minimaal één dag per week naar school fietsen, geven vaker aan dat zij zouden willen dat hun kind nog vaker fietst dan ouders van kinderen die helemaal niet fietsen.

Ouders stimuleren dus vooral kinderen die al fietsen, waardoor ze dit gedrag verder versterken. Tegelijkertijd moedigen ouders van kinderen die niet fietsen, ze minder vaak aan om dit wel te gaan doen. Voor deze groep is het daarom belangrijk dat de aanmoediging ook vanuit andere bronnen komt, zoals de school of leeftijdsgenoten.

Daarnaast blijkt dat bij kinderen van 8-11 jaar ook de motivatie van het kind zelf een rol speelt. Ouders van kinderen die fietsen, geven vaker aan dat hun kind fietsen naar school leuk vindt dan ouders van kinderen die niet fietsen. Dit komt overeen met eerder onderzoek. Dat laat zien dat de motivatie en het enthousiasme van kinderen de ervaren problemen voor actieve mobiliteit bij ouders kunnen verminderen (Rutberg & Lindqvist, 2018).

Tegelijkertijd geeft een ruime meerderheid van de ouders van niet-fietsers aan dat hun kind fietsen leuk vindt. Dit wijst erop dat plezier alleen niet voldoende is om daadwerkelijk fietsgedrag te verklaren, en dat een stimulerende fysieke en sociale omgeving nodig is.

### **Samenhang tussen factoren**

Ons onderzoek laat zien dat fietsgedrag van kinderen niet te verklaren is door één enkele factor, maar door een samenspel van factoren. Alle componenten van het COM-B-model hangen samen met fietsen naar school: vaardigheden en kennis (capaciteit), fysieke en sociale omgeving, en motivatie.

Deze factoren hangen met elkaar samen: een verbetering in de ene factor heeft alleen effect als ook andere randvoorwaarden op orde zijn. Zoals voldoende fietsvaardigheden, een veilige route en aanmoediging door ouders en de school.

Vaardigheden ontwikkelen zich bijvoorbeeld alleen als kinderen de mogelijkheden krijgen om te oefenen. Dit is afhankelijk van de fysieke omgeving en van wat ouders toestaan en stimuleren. Ook motivatie speelt een rol en wordt beïnvloed door hoe goed kinderen kunnen fietsen en wat zij in hun omgeving zien.

### 4.3 Aanbevelingen

Fietsen naar school stimuleren vraagt om een integrale, systeemgerichte aanpak waarbij gemeenten, scholen, ouders en andere betrokken partijen samen optrekken. Interventies die zich richten op één factor, zoals fietsvaardigheid, hebben beperkt effect wanneer andere randvoorwaarden ontbreken.

We doen enkele aanbevelingen op basis van ons onderzoek. Hierbij benadrukken we dat het nodig is om in samenhang op de factoren in te zetten. Vervolgonderzoek kan deze samenhang verder in kaart brengen en inzicht geven in hoe veranderingen in de ene factor doorwerken in andere factoren.

#### **Aanbevelingen voor professionals die contact hebben met ouders**

Ouders spelen een grote rol in zowel de praktische ondersteuning als de aanmoediging van fietsen naar school. Daarom is het belangrijk om op hen in te zetten. Professionals zoals medewerkers uit de jeugdgezondheidszorg, buurtsportcoaches en welzijnswerkers kunnen hierbij ondersteunen.

- **Ondersteun ouders bij het oefenen van de fietsvaardigheden en verkeerskennis van hun kinderen (vaardigheden en kennis).** Stimuleer dat ouders regelmatig oefenen met hun kinderen in een veilige omgeving en benadruk het belang van stapsgewijs zelfstandig fietsen opbouwen, zodat vaardigheden, verkeersinzicht en vertrouwen toenemen. Door basisvaardigheden zoals trappen, sturen en balanceren vroeg te oefenen en te automatiseren, blijft er meer aandacht over voor het verkeer (Mlakveld, 2011).
- **Maak fietsen naar school praktisch haalbaar (sociale omgeving).** Probeer belemmeringen zoals tijdsdruk of het wegbrengen van meerdere kinderen te verminderen. Bijvoorbeeld door in te zetten op afspraken maken met andere ouders (bijv. samen fietsen).
- **Benadruk bij ouders de vele voordelen van fietsen naar school (motivatie).** Maak bij ouders duidelijk dat fietsen naar school vele voordelen heeft. Het is goed voor de fysieke en sociale ontwikkeling, de zelfstandigheid en het plezier dat kinderen ervaren.

#### **Aanbevelingen voor scholen en bso's**

Scholen en bso's spelen een belangrijke rol voor het fietsgedrag van kinderen, doordat zij invloed hebben op vaardigheden, sociale normen én de inrichting en het gebruik van de schoolomgeving.

- **Bied structurele verkeerseducatie en fietsvaardigheidstrainingen aan (vaardigheden en kennis).** Integreer dit in het schoolprogramma of werk samen met lokale programma's, zodat kinderen spelenderwijs vaardigheden en verkeerskennis ontwikkelen.

- **Maak de schoolomgeving fiets-proof (fysieke omgeving).** Maak afspraken over halen en brengen, bijvoorbeeld door ouders te ontmoedigen om met de auto tot aan de school te rijden. Denk aan het instellen van *kiss-and-ride*-zones op afstand of het beperken van parkeermogelijkheden direct rond de school. Bied tegelijkertijd voldoende fietsenstallingen aan.
- **Stimuleer fietsen actief (sociale omgeving).** Zet campagnes, projecten of beloningssystemen in om fietsen aantrekkelijk te maken en zichtbaar te stimuleren. Benut hierbij sociale normen en de invloed van leeftijdsgenoten. Kinderen fietsen vaker wanneer anderen dit ook doen. Voor de bso raden we aan om fietsen naar school te stimuleren, zodat kinderen na schooltijd samen naar de bso kunnen fietsen.
- **Faciliteer initiatieven van ouders (sociale omgeving).** Fietsen gebeurt vaker wanneer ouders dit stimuleren en wanneer het ze weinig extra tijd of moeite kost. Organiseer of ondersteun gezamenlijke fietsgroepen (bijv. 'fietsbus') en stem school- en bso-tijden beter op elkaar af om fietsen praktisch haalbaarder te maken.
- **Zet vooral in op kinderen die (nog) niet fietsen (sociale omgeving).** Richt activiteiten en communicatie specifiek op kinderen en ouders die nog niet fietsen, om juist deze groep te stimuleren.

### **Aanbevelingen voor gemeenten**

Gemeenten spelen een belangrijke rol in de fysieke omgeving van de school en beleidsmatige randvoorwaarden, zoals financiering van fietsstimulering in wijken of op scholen.

- **Ondersteun fietseducatie en -programma's (vaardigheden en kennis).** Financier en faciliteer verkeerseducatie, fietsvaardigheidstrainingen en stimuleringsprogramma's via scholen en lokale programma's.
- **Investeer in veilige fietsinfrastructuur (fysieke omgeving).** Zorg voor veilige fietsroutes en oversteekplaatsen rondom scholen, en maak deze routes duidelijk zichtbaar en bekend. Zo kiezen ouders met meer vertrouwen voor de fiets. Werk hierbij samen met scholen.
- **Beperk autogebruik rond scholen (fysieke omgeving).** Richt schoolomgevingen autoluw in (bijv. schoolstraten, minder parkeerruimte) om de verkeersveiligheid te verbeteren en fietsen te stimuleren.
- **Versterk de sociale norm (sociale omgeving).** Kinderen fietsen vaker wanneer anderen dit ook doen. Werk samen met scholen om fietsen als 'normaal' en aantrekkelijk gedrag zichtbaar te maken. Benadruk hierbij de voordelen voor ouders, om zorgen te verminderen en positieve motivatie te vergroten. Denk aan gemak, gezondheid en zelfstandigheid van het kind.

### **Aanbeveling voor allen: gezamenlijke verantwoordelijkheid**

Fietsgedrag wordt bepaald door een samenspel van factoren. Effectieve stimulering vraagt daarom om een gecombineerde aanpak met inzet op vaardigheden, kennis, een stimulerende fysieke en sociale omgeving, en motivatie. Dit kan in een systeemgerichte, integrale aanpak waarin ouders, scholen, gemeente, bso's en andere relevante partijen samenwerken aan bovenstaande aanbevelingen.



# Bronnen

- Ahlport, K. N., Linnan, L., Vaughn, A., Evenson, K. R., & Ward, D. S. (2008). Barriers to and facilitators of walking and bicycling to school: Formative results from the non-motorized travel study. *Health Education and Behavior, 35*(2), 221–244. <https://doi.org/10.1177/1090198106288794>
- Bailey, R. P., Vašičková, J., Payne, R., Raya Demidoff, A., & Scheuer, C. (2023). Active transport to school and health-enhancing physical activity: a rapid review of European evidence. *Cities and Health, 7*(5), 875–887. <https://doi.org/10.1080/23748834.2023.2213428>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2026). *Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/80305ned?dl=695CE>
- Ducheyne, F., De Bourdeaudhuij, I., Lenoir, M., & Cardon, G. (2012). Test-retest reliability and validity of a child and parental questionnaire on specific determinants of cycling to school. *Pediatric Exercise Science, 24*(2), 289–311. <https://doi.org/10.1123/PES.24.2.289>
- Duffy, A., & Crawford, R. (2013). The effects of physical activity on greenhouse gas emissions for common transport modes in European countries. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 19*, 13–19. <https://doi.org/10.1016/J.TRD.2012.09.005>
- Gezondheidsraad. (2017). *Beweegrichtlijnen 2017. Advies Gezondheidsraad*. <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2017/08/22/beweegrichtlijnen-2017>
- Hirvensalo, M., & Lintunen, T. (2011). Life-course perspective for physical activity and sports participation. *European Review of Aging and Physical Activity, 8*(1), 13–22. <https://doi.org/10.1007/S11556-010-0076-3/METRICS>
- Hulteen, R. M., Morgan, P. J., Barnett, L. M., Stodden, D. F., & Lubans, D. R. (2018). Development of Foundational Movement Skills: A Conceptual Model for Physical Activity Across the Lifespan. *Sports Medicine, 48*(7), 1533–1540. <https://doi.org/10.1007/S40279-018-0892-6>
- Hume, C., Timperio, A., Salmon, J., Carver, A., Giles-Corti, B., & Crawford, D. (2009). Walking and Cycling to School. Predictors of Increases Among Children and Adolescents. *American Journal of Preventive Medicine, 36*(3), 195–200. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.10.011>
- Mandic, S., García Bengoechea, E., Hopkins, D., Coppell, K., & Spence, J. C. (2022). Adolescents' perceptions of walking and cycling to school differ based on how far they live from school. *Journal of Transport & Health, 24*, 101316. <https://doi.org/10.1016/J.JTH.2021.101316>
- Michie, S., van Stralen, M. M., & West, R. (2011). The behaviour change wheel: A new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation Science, 6*(1), 1–12. <https://doi.org/10.1186/1748-5908-6-42/TABLES/3>

- Nasrudin, N., & Nor, Abd. R. Md. (2013). Travelling to School: Transportation Selection by Parents and Awareness towards Sustainable Transportation. *Procedia Environmental Sciences*, 17, 392–400. <https://doi.org/10.1016/J.PROENV.2013.02.052>
- Panter, J. R., Jones, A. P., Van Sluijs, E. M. F., & Griffin, S. J. (2010). Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 64(1), 41–48. <https://doi.org/10.1136/JECH.2009.086918>
- Pont, K., Ziviani, J., Wadley, D., & Abbott, R. (2011). The Model of Children's Active Travel (M-CAT): A conceptual framework for examining factors influencing children's active travel. *Australian Occupational Therapy Journal*, 58(3), 138–144. <https://doi.org/10.1111/J.1440-1630.2010.00865.X>
- Ramanathan, S., O'Brien, C., Faulkner, G., & Stone, M. (2014). Happiness in motion: Emotions, well-being, and active school travel. *Journal of School Health*, 84(8), 516–523. <https://doi.org/10.1111/JOSH.12172>
- RIVM (2025). Voldoen aan Beweegrichtlijnen door verschillende groepen in de bevolking. Geraadpleegd op 20 april 2026 via <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kernindicatoren/beweegrichtlijnen>
- Rutberg, S., & Lindqvist, A. K. (2018). Children's motivation overcame parental hesitation: active school transportation in Sweden. *Health Promotion International*, 34(6), 1149. <https://doi.org/10.1093/HEAPRO/DAY083>
- Savolainen, E., Lindqvist, A. K., Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S. (2024). Children's active school transportation: an international scoping review of psychosocial factors. *Systematic Review*, 13(1), 47-. <https://doi.org/10.1186/S13643-023-02414-Y>
- Slot-Heijs, J. J., Vrieswijk, S., & Duijvestijn, M. (2022). *Actief transport van en naar de basisschool: ouders over hun kinderen: wandelen en fietsen van en naar school, factsheet 2022/3*. Mulier Instituut.
- SWOV (2022). Elektrische fietsen en speed-pedelecs. SWOV-factsheet, mei 2022. SWOV, Den Haag.
- van de Craats, I., van den Berg, P., Kemperman, A., & D. Waygood, E. O. (2020). Children's school travel and wellbeing in the Netherlands. *Transport and Children's Wellbeing*, 317–338. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814694-1.00017-8>
- Vlakoveld, W. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers; Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations*. Rijksuniversiteit Groningen. <https://publications.iom.int/books/world-migration-report-2022>
- Waygood, E. O. D., Friman, M., Olsson, L. E., & Taniguchi, A. (2017). Children's incidental social interaction during travel international case studies from Canada, Japan, and Sweden. *Journal of Transport Geography*, 63, 22–29. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGE0.2017.07.002>

# Bijlage 1 – Stellingen

Tabel B1.1

## Stellingen voorgelegd aan ouders

Factoren uit het COM-B-model	Bijbehorende stellingen
Capaciteit	<p>Mijn kind heeft voldoende vaardigheden om zelfstandig veilig naar school te fietsen.</p> <p>Mijn kind kent de verkeersregels goed genoeg om zelfstandig naar school te kunnen fietsen.</p>
Fysieke omgeving	<p>Er is veel verkeer op de route naar school.</p> <p>Auto's rijden vaak te hard op de route naar school.</p> <p>De oversteekplekken op de route naar school zijn veilig genoeg voor mijn kind om alleen over te steken.</p> <p>Er zijn goede fietspaden op de route naar school.</p> <p>De afstand naar school is te ver voor mijn kind om te fietsen.</p> <p>De school heeft genoeg ruimte om de fiets veilig te parkeren.</p> <p>De school is moeilijk bereikbaar met de auto.</p> <p>Er zijn te weinig parkeerplaatsen bij de school.</p> <p>Mijn kind heeft een goede (veilige) fiets om naar school te fietsen.</p>
Sociale omgeving	<p>De school en/of buitenschoolse opvang (BSO) van mijn kind stimuleert het om fietsend naar school te komen.</p> <p>Ik stimuleer mijn kind om fietsend naar school te gaan.</p> <p>Mijn kind fietst (niet) naar school omdat andere kinderen ook (niet) naar school fietsen.</p> <p>Ik vertrouw de mensen in de wijk van de school niet.</p> <p>Het kost veel tijd voor mij wanneer mijn kind op de fiets naar school gaat.</p> <p>Omdat oudere of jongere broers/zussen ook mee moeten met het wegbrengen, lukt het niet om te fietsen naar school.</p> <p>Mijn kind gaat niet met de fiets naar school, omdat hij/zij na schooltijd wordt opgehaald (met de auto of stint).</p>
Motivatie	<p>Ik zou willen dat mijn kind vaker fietsend naar school gaat.</p> <p>Ik vind het belangrijk voor de gezondheid van mijn kind dat hij/zij fietsend naar school gaat.</p> <p>Ook met slecht weer gaat mijn kind fietsend naar school.</p> <p>Mijn kind vindt het leuk om fietsend naar school te gaan.</p>

# Bijlage 2 – Methodische verantwoording

## Weging

Ondanks de wens van Ipsos om een representatieve steekproef op te nemen in het onderzoek, bleek dat de data op de achtergrondkenmerken leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, regio en stedelijkheid van woonplaats ongelijk waren verdeeld. Daarom hebben we een weging op de data toegepast.

Deze weging zorgt ervoor dat de verdeling van achtergrondkenmerken van de steekproef beter overeenkomt met die van de Nederlandse bevolking. Door een weging toe te passen tellen de antwoorden van ouders van groepen die ondervertegenwoordigd waren in de steekproef zwaarder mee.

Voor de regressieanalyse gebruikten we de ongewogen data, omdat een weegfactor van 3 of meer de resultaten kan beïnvloeden. De weegfactor in dit onderzoek lag voor verschillende achtergrondkenmerken tussen de 0,46 en de 4,48.

## Regressieanalyses

Om de relatie tussen COM-B-gerelateerde factoren en fietsen naar school te onderzoeken, hebben we een multivariate logistische regressieanalyse uitgevoerd.

Om te bepalen of mogelijke versturende variabelen (confounders) samenhangen met het fietsgedrag, hebben we chi-kwadraattoetsen uitgevoerd. Hierbij hebben we onderzocht of er een verband was tussen potentiële confounders en de uitkomstvariabele (niet naar school fietsen vs. minimaal één dag per week naar school fietsen).

De mogelijke confounders waren leeftijd, geslacht, opleidingsniveau (gehercodeerd naar lager, middelbaar en hoger algemeen voortgezet onderwijs) en inkomen. Uit de analyse bleek dat alleen leeftijd als confounder moest worden meegenomen.

De stellingen uit de vragenlijst hebben we gebruikt om te onderzoeken welke factoren (onafhankelijke variabelen) samenhangen met fietsen naar school. Voor deze analyse hebben we alle antwoordschalen van de stellingen omgezet naar twee categorieën (dichotomisering); (helemaal) mee eens of (helemaal) mee oneens. De neutrale optie 'niet mee eens/niet mee oneens' hebben we bij negatief geformuleerde stellingen ingedeeld bij 'eens', en bij positief geformuleerde stellingen bij 'oneens'.

Drie stellingen over motivatie konden we niet worden meenemen in de analyse, omdat ouders van kinderen die nooit of juist vijf dagen per week naar school fietsten deze vragen niet hadden beantwoord.

Met een logistische regressieanalyse hebben we eerst per stelling onderzocht of er een verband was met minimaal één dag per week fietsen naar school (onafhankelijke modellen). Vervolgens hebben we alle significante factoren uit deze onafhankelijke modellen samengevoegd om de gezamenlijke invloed van deze factoren op het fietsgedrag te onderzoeken.

Alle analyses hebben we uitgevoerd met SPSS 28.

## Resultaten

In **tabel B2.1** staan de resultaten van deze logistische regressie. Dikgedrukte factoren bleken significant samen te hangen met fietsen naar school.

**Tabel B2.1**

**Capaciteit, mogelijkheden en motivatie die samenhangen met minimaal één keer per week naar school fietsen, geanalyseerd met logistische regressiemodellen.**

Variabelen (ref. oneens)	Onafhankelijke modellen, n=630	Samengevoegd model <sup>A</sup> , n=514
	OR (95% CI)	OR (95% CI)
<b>Capaciteit</b>		
Mijn kind heeft voldoende vaardigheden om zelfstandig veilig naar school te fietsen.	<b>1.94 (1.33-2.83)***</b>	1.03 (0.46-2.27)
Mijn kind kent de verkeersregels goed genoeg om zelfstandig naar school te kunnen fietsen.	<b>1.93 (1.31-2.85)***</b>	1.70 (0.76-3.81)
<b>Sociale omgeving</b>		
De school en/of buitenschoolse opvang (BSO) van mijn kind stimuleert het om fietsend naar school te komen.	<b>2.66 (1.83-3.84)***</b>	1.16 (0.58-2.33)
Ik stimuleer mijn kind om fietsend naar school te gaan. <sup>B</sup>	<b>30.11 (15.34-59.10)***</b>	<b>16.74 (7.86-35.67)***</b>
Mijn kind fietst (niet) naar school omdat andere kinderen ook (niet) naar school fietsen. <sup>B</sup>	<b>4.88 (2.19-10.91)***</b>	<b>3.47 (1.31-9.17)*</b>
Ik vertrouw de mensen in de wijk van de school niet.	1.03 (0.73-1.46)	NI
Het kost veel tijd voor mij wanneer mijn kind op de fiets naar school gaat.	<b>0.46 (0.33-0.65)***</b>	0.63 (0.34-1.19)

Omdat oudere of jongere broers/zussen ook mee moeten met het wegbrengen, lukt het niet om te fietsen naar school.	<b>0.50 (0.36-0.69)***</b>	<b>0.45 (0.25-0.83)*</b>
Mijn kind gaat niet met de fiets naar school, omdat hij/zij na schooltijd wordt opgehaald (met de auto of stint).	0.83 (0.57-1.20)	NI
<b>Fysieke omgeving</b>		
Er is veel verkeer op de route naar school.	0.65 (0.40-1.04)	NI
Auto's rijden vaak te hard op de route naar school.	0.96 (0.63-1.48)	NI
De oversteekplekken op de route naar school zijn veilig genoeg voor mijn kind om alleen over te steken.	1.39 (0.99-1.96)	NI
Er zijn goede fietspaden op de route naar school.	<b>1.51 (1.09-2.10)*</b>	0.81 (0.44-1.49)
De afstand naar school is te ver voor mijn kind om te fietsen.	<b>0.40 (0.27-0.58)***</b>	<b>0.26 (0.14-0.48)***</b>
Mijn kind heeft een goede (veilige) fiets om naar school te fietsen.	0.98 (0.58-1.68)	NI
De school heeft genoeg ruimte om de fiets veilig te parkeren.	1.21 (0.81-1.80)	NI
De school is moeilijk bereikbaar met de auto.	1.20 (0.78-1.85)	NI
Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor de auto bij de school.	0.94 (0.68-1.30)	1.09 (0.58-2.07)
<b>Motivatie</b>		
Mijn kind vindt het leuk om fietsend naar school te gaan.	<b>2.89 (1.99-4.21)***</b>	1.09 (0.58-2.06)

We hebben alle analyses gecorrigeerd voor leeftijd, behalve de analyses van de onafhankelijke modellen voor de items 'De school heeft voldoende ruimte om de fiets veilig te stallen', 'De school is moeilijk bereikbaar met de auto' en 'Er zijn niet genoeg parkeerplaatsen voor auto's in de buurt van de school'.

\*p < 0,05, \*\*p < 0,01, \*\*\*p < 0,001 (vetgedrukt).

CI = betrouwbaarheidsinterval; OR = oddsratio; NI = niet opgenomen in het model.

A In dit model zijn alle significante items uit de onafhankelijke modellen samengevoegd.

B Ouders van kinderen die vijf dagen per week lopend naar school gaan, hebben deze vraag niet beantwoord.

A large, thick, orange abstract graphic that starts at the top left, loops around, and then curves downwards towards the bottom right, resembling a stylized letter or a calligraphic flourish.

Lisa Wilderink  
l.wilderink@mulierinstituut.nl

Dagmar Derikx  
d.derikx@mulierinstituut.nl

Sofie Vrieswijk

Marthe Westerbroek  
m.westerbroek@mulierinstituut.nl

Amika Singh  
a.singh@mulierinstituut.nl