



# Adviesrapport

Aanbevelingen voor een veilige beweegvriendelijke schoolomgeving



Openbare Parkschool Zwolle

Gemeente Zwolle, 2026



Brechtje Walburgh Schmidt, Joop Vahl - 2026

De Fietsersbond: al 50 jaar in dienst van fietsgeluk! De Fietsersbond zet zich in voor betere en veilige toegankelijker te maken voor alle fietsers. De Fietsersbond is een vereniging met ruim 33.000 leden, 162 lokale afdelingen, 1.500 actieve vrijwilligers, een ledenraad, bestuur en een Landelijk Bureau in Utrecht.

Veilige Beweegvriendelijke School Omgeving is een project van Fietsersbond en Wandelnet. Samen met projectpartners Kenniscentrum Sport & Bewegen en JOGG werken we aan een beweegvriendelijke schoolomgeving, waarin zoveel mogelijk basisschoolleerlingen én hun ouders zelf bewegend naar school komen.

Copyright Fietsersbond 2026.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding

Foto's: Brechtje Walburgh Schmidt/ Veilige Beweegvriendelijke Schoolomgeving, tenzij anders vermeld.

**Fietsersbond**

Niasstraat 6D  
3531 WP, Utrecht

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

Telefoon 030-2918171

[b.walburghschmidt@fietsersbond.nl](mailto:b.walburghschmidt@fietsersbond.nl)

## Inhoud

|  |    |
|--|----|
| Inleiding.....   | 3  |
| 1. Context en uitgangspunten .....                           | 4  |
| 2. Waarom een Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving?..... | 6  |
| De interventie ‘Veilige School-thuisroutes’ .....            | 7  |
| 3. Aanpak en werkwijze.....                                  | 8  |
| Werkwijze en dataverzameling.....                            | 8  |
| 4. Aanbevelingen en vervolgstappen .....                     | 11 |
| Adviezen voor infrastructuur (‘Hardware’).....               | 11 |
| Adviezen voor gedrag (‘Software’).....                       | 12 |
| Adviezen voor samenwerking en organisatie (‘Orgware’).....   | 14 |
| Conclusie en vervolg.....                                    | 15 |
| Bijlagen.....  | 17 |
| Buurtsafari leerlingen en volwassenen.....                   | 17 |
| Samenvatting vragenlijst ouders en leerlingen .....          | 23 |
| Gastles en school-thuisroute opdracht aan groep 7 .....      | 26 |
| Bronnen en hulpbronnen.....                                  | 29 |

# Inleiding

In Zwolle ligt aan de Westerlaan, basisschool de Parkschool. De Parkschool is een school met zo'n 400 leerlingen en ligt in de Spoorzone. Dit is het gebied rondom het NS-station waar de gemeente druk bezig is met de herinrichting. In de komende jaren wordt ook de directe schoolomgeving aangepakt, met een inbreidplek voor woningen en een aanpassing van de schoolgebouwen. De school merkt dat er sinds de herinrichting van de Westerlaan onveilige situaties ontstaan. Zo is het attentiemateriaal van de schoolzone weggehaald, maar niet teruggeplaatst. De zichtbaarheid van de schoollocatie is hierdoor verminderd. Er zijn nog andere aandachtspunten waar de school graag met de gemeente een oplossing voor zoekt. Zelf zijn ze ook op zoek naar wat ze zelf zouden kunnen doen om de verkeersveiligheid voor hun leerlingen en hun ouders te verbeteren. Zij hopen dit adviesrapport te kunnen gebruiken als basis voor de overleggen met gemeente en andere partijen in het kader van de nieuwbouwsituatie van de toekomst.

## **Aanpak vanuit de Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving**

Het project Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving heeft als doel om leerlingen en ouders te stimuleren om zelf bewegend naar school te laten gaan. Actieve mobiliteit levert een groot deel van de dagelijkse beweegnorm op, maar dan moet de route wel veilig zijn. Daarom is gekeken naar zowel de directe schoolomgeving als de routes van en naar huis, vanuit het perspectief van kinderen én volwassenen. Knelpunten zijn in kaart gebracht en mogelijke oplossingen zijn benoemd.

### **Leeswijzer**

- **Deel 1:** context en huidige situatie
- **Deel 2:** urgentie en achtergrond van de aanpak
- **Deel 3:** werkwijze en verzamelde inzichten
- **Deel 4:** aanbevelingen en vervolgstappen voor scholen, gemeente, ouders en lokale partners

Het rapport sluit af met hulpmiddelen en relevante feiten over waarom een veilige en beweegvriendelijke schoolomgeving essentieel is. De bijlagen bevatten de inhoudelijke uitkomsten per activiteit.

### **Doel van het rapport**

Met dit rapport geven we inzicht in de veiligheidsbeleving van kinderen op de fiets en doen we voorstellen voor aanpassingen in infrastructuur en gedrag. Zo kan fietsen naar school veiliger, comfortabeler, leuker en vanzelfsprekender worden.

## **Brechtje Walburgh Schmidt**

Projectleider Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving

[Een project van Fietsersbond en Wandelnet](#)

# 1. Context en uitgangspunten



In de Spoorzone, ligt aan de Westerlaan, basisschool de Parkschool met zo'n 400 leerlingen. Dit is het gebied rondom het NS-station waar de gemeente Zwolle druk bezig is met de herinrichting. De Westerlaan is enige jaren geleden opgeleverd na een grondige opknappbeurt. Aan de overzijde van de Westerlaan, wordt momenteel hard gewerkt aan de oplevering van een bedrijfsverzamelgebouw en in de komende jaren wordt ook de directe schoolomgeving aangepakt, met een inbreidplek voor woningen en een aanpassing van de schoolgebouwen.

Hoewel het er mooi uitziet, merkt de school dat er sinds de herinrichting van de Westerlaan onveilige situaties ontstaan. Zo is het attentiemateriaal van de schoolzone weggehaald, maar niet teruggeplaatst. De zichtbaarheid van de schoollocatie is hierdoor verminderd. Er zijn nog andere aandachtspunten waar de school graag met de gemeente een oplossing voor zoekt, zoals verlichting, verkeersgedrag van overig verkeer en oversteekmogelijkheden voor de leerlingen. Zelf zijn ze ook op zoek naar wat ze zelf zouden kunnen doen om de verkeersveiligheid voor hun leerlingen en hun ouders te verbeteren. Zij hopen dit adviesrapport te kunnen gebruiken als basis voor de overleggen met gemeente en andere partijen in het kader van de nieuwbouwsituatie van de toekomst.

## De school

Het onderzoek voor het project Veilige School-thuisroutes in Zwolle vond plaats bij OBS Parkschool Zwolle. De Parkschool is een openbare basisschool, de oudste van Zwolle. Er gaan ongeveer 400 leerlingen naar deze school. Deze leerlingen komen vanuit heel Zwolle. Het merendeel komt uit de directe omgeving, al zijn er leerlingen die verder weg wonen, bijvoorbeeld in de wijken langs de Nieuwe Veerallee.



## Betrokken partijen

Bij de omgeving van de Parkschool en de Westerlaan zijn meerdere partijen betrokken. Niet alleen de Parkschool (vanuit directie, ouders en leerlingenraad), maar ook omwonenden, Fietsersbond afdeling Zwolle en gemeente zijn op zoek naar een prettige oplossing en aanpak. Vanuit gemeente is afdeling mobiliteit betrokken, maar ook via de wijkverkeerskundige zijn ze in gesprek met de school en ouders.

## 2. Waarom een Veilige Beweegvriendelijke Schoolomgeving?

Kinderen bewegen steeds minder. Dat komt niet alleen door schermtijd of drukke agenda's, maar ook doordat de leefomgeving vaak niet uitnodigt om lopend of fietsend naar school te gaan. Als routes onveilig voelen, kiezen ouders sneller voor de auto. Zo ontstaat een vicieuze cirkel van drukte, onzekerheid en nog minder beweging.

### Actieve schoolroutes: meer dan alleen beweging

Lopen of fietsen naar school levert al snel zo'n vijftien minuten extra beweging per dag op. Toch wordt bijna een derde van de kinderen met de auto naar school gebracht. Met name bij jongere kinderen is dit een gemiste kans: bewegen op weg naar school draagt bij aan gezondheid, zelfstandigheid, oriëntatievermogen en zelfvertrouwen. Maar dat werkt alleen als ouders de route als veilig ervaren.

### Bewegen begint bij een veilige omgeving

Uit landelijk onderzoek blijkt dat mensen veiligheid (89%), een goed onderhouden openbare ruimte (88%), verlichting (87%) en vrijliggende wandel- en fietspaden (resp. 79% en 76%) essentieel vinden om meer te sporten en bewegen. Verkeersveiligheid is dus niet alleen een wens, maar een belangrijke randvoorwaarde. Dat geldt zeker voor de route naar school. Als de omgeving niet uitnodigt tot bewegen, is de kans groot dat positieve intenties niet leiden tot daadwerkelijke beweging. Het creëren van een veilige en beweegvriendelijke schoolomgeving is daarom essentieel: een omgeving waarin kinderen én hun ouders/verzorgers worden gestimuleerd om actief naar school te komen én zich veilig genoeg voelen om dat ook daadwerkelijk te doen.

### Twee pijlers die elkaar versterken

Om veilig lopen en fietsen naar school te stimuleren, zijn twee aandachtsgebieden belangrijk.

#### 1. De directe schoolomgeving

Waar kinderen aankomen, oversteken, afstappen, verzameld en opgehaald worden.

#### 2. De schoolroutes

De weg ernaartoe, vanuit verschillende wijken, met verschillende knelpunten.

Beide vragen om maatwerk en samenwerking tussen gemeente, school, ouders, leerlingen en andere lokale partners.

## De interventie ‘Veilige School-thuisroutes’

De interventie Veilige School-thuisroutes, onderdeel van het project Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving van Fietsersbond en Wandelnet, richt zich specifiek op gemeenten, school en ouders. Het doel: onveilige situaties in de directe schoolomgeving en de school-thuisroute aankaarten, en helpen verbeteren, zodat zoveel mogelijk leerlingen en hun ouders actief bewegend naar school komen.

In dit rapport doen we verslag van de activiteiten die zijn uitgevoerd bij OBS Parkschool Zwolle in de gemeente Zwolle. Ook reflecteren we op de bevindingen die leerlingen en de volwassen stakeholders zelf aandroegen.

## 3. Aanpak en werkwijze

De aanpak van het project Veilige Bewegvriendelijke Schoolomgeving bestaat uit verschillende activiteiten. In dit hoofdstuk worden deze beschreven.

Het kind en volwassenenperspectief vullen elkaar aan, maar het perspectief van de leerling is leidend. Leerlingen weten heel goed wat voor hen onveilige situaties zijn en zij noemen ook andere oplossingen dan volwassenen. Leerlingen zijn onze ambassadeurs voor een veilige school-thuisroute en daarmee voor een beweegvriendelijker schoolomgeving.

### Werkwijze en dataverzameling

Voor de totstandkoming van dit rapport is informatie verzameld via gesprekken, vragenlijsten en interactieve activiteiten met leerlingen. De uitkomsten van de activiteiten zijn te vinden in de bijlagen bij dit rapport.

#### Voorgesprekken met gemeente en school (directie en verkeersouders)

Om een eerste indruk te krijgen in de verkeersknelpunten rondom de school zijn er voorgesprekken geweest met zowel gemeente, als de directie en verkeersouders van de school. De input uit deze gesprekken helpt om de lokale situatie beter te begrijpen en het perspectief van de school mee te nemen in het uiteindelijke adviesrapport.

#### Inzicht vanuit ouders

Er is een digitale vragenlijst uitgezet naar alle ouders van de deelnemende scholen. Ouders werd onder meer gevraagd naar belemmeringen voor actieve mobiliteit, hun opvattingen over verkeersveiligheid en de leeftijd waarop hun kind zelfstandig naar school mag lopen of fietsen. De resultaten geven inzicht in gedrag en houding van ouders ten opzichte van actieve mobiliteit. De vragenlijst is door 130 ouders ingevuld.

#### Gastles voor leerlingen

Aan leerlingen van groep 7 (20 leerlingen) is een gastles gegeven. In de les is aandacht besteed aan het belang van fietsen naar school en het belang van een veilige schoolroute. Via de digitale tool Mentimeter werd informatie verzameld over het fietsgedrag van leerlingen, de routes die zij nemen en de obstakels die zij onderweg ervaren. De resultaten zijn klassikaal besproken en vormen een waardevolle basis voor verdere verdieping.

Een belangrijk onderdeel van de gastles is de kaartopdracht. In kleine groepjes werken leerlingen met een grote kaart van de schoolomgeving. Hierop tekenen zij hun dagelijkse route van huis naar school en markeren ze plekken die zij als onveilig of onprettig ervaren.





## 4. Aanbevelingen en vervolgstappen

Op basis van de uitgevoerde activiteiten komen we tot de volgende conclusies en aanbevelingen. De verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom OBS Parkschool in Zwolle staat onder druk. Hoewel de Westerlaan is ingericht op een toekomstige situatie waarin minder verkeer gebruikmaakt van de route, komt nog steeds veel en divers verkeer langs deze locatie. Tegelijk blijkt uit de buurtsafari, de vragenlijst en de gastles dat zowel leerlingen en hun ouders op zoek zijn naar een veilige manier om naar school te komen, het liefst fietsend of op een andere actieve manier.

Het doel: zoveel mogelijk leerlingen en ouders actief bewegend naar school laten komen, met een rustige, overzichtelijke en aantrekkelijke schoolomgeving, die uitnodigt tot bewegen, verblijven en ontmoeten.

### Adviezen voor infrastructuur ('Hardware')

#### 1. **Maak de school en de aanwezigheid van beginnend verkeersdeelnemers zichtbaar**

Op dit moment is de aanwezigheid van de Parkschool vrijwel niet zichtbaar voor andere verkeersdeelnemers. Hierop kunnen verschillende maatregelen genomen worden:

##### a. **Schoolstraat (actie van gemeente, school en omwonenden)**

Het afsluiten van de straat voor autoverkeer tijdens het halen en brengen van de kinderen kan de verkeersdrukke verminderen en zorgt voor een veiliger schoolgebied. Dit zou kunnen worden geïmplementeerd in combinatie met andere maatregelen zoals drempels of verkeersregelaars.

##### b. **Verlaag de snelheid**

Verlaag de snelheid van autoverkeer in de directe omgeving van de school. Wanneer het niet mogelijk is om auto's te weren, creëer dan een extra vergrootte **schoolzone** waarin stapvoets rijden de norm wordt. Gebruik snelheidsremmers, bebording en markering, maar maak ook gebruik van handhaving naast het aanspreken van ouders vanuit school om dit voor elkaar te krijgen. Zorg ook voor de aanwezigheid van een digitale schoolzone, zodat toekomstig autoverkeer omgeleid en/of afgeremd kan worden.

#### 2. **Veilige oversteekplaatsen**

Er is een sterke wens voor duidelijke en veilige oversteekplaatsen, met name aan de Westerlaan en bij de kruispunten rond het station. Vanwege de beperkte ruimte is een middeneiland hier niet mogelijk, maar het aanbrengen van een zebrapad kan de oversteek voor leerlingen veiliger maken.

### 3. **Creëer meer ruimte voor de fietser**

De Westerlaan is ingericht voor verkeer wat geduld heeft en op elkaar wacht. In de praktijk echter worden fietsers verdrongen uit de rijbaan, waardoor zij op de stoep uitwijken. De fietsstroken naar het kruispunt aan de Willemskade zijn bovendien erg smal. Het advies is om deze te verbreden.

### 4. **Verbeterde verlichting en zichtbaarheid**

Vooraf bij de ingang aan de Westerlaan is de verlichting onvoldoende, wat zorgt voor onveiligheid, met name in de wintermaanden. Het verbeteren van de straatverlichting kan helpen om het gevoel van onveiligheid te verlagen.

### 5. **Herinrichting van de omgeving**

Het weghalen van de parkeerhavens aan beide zijden van de wegversmalling op de Westerlaan kan de veiligheid verbeteren doordat het zicht op verkeer wordt verbeterd. Ook kunnen duidelijkere routes voor fietsers en voetgangers richting school worden aangegeven.

Door het plaatsen van bijvoorbeeld bloembakken tussen de paaltjes langs de weg kunnen ouders die snel even willen parkeren hier geweerd worden.

## Adviezen voor gedrag ('Software')

### 1. **Heldere communicatie (actie van school)**

- a. Deel via de nieuwsbrief en schoolapps regelmatig korte tips ('laat de auto staan-loop het laatste stukje').
- b. Plaats op de schoolwebsite de aanrijroutes voor fiets en wijs aan bringers die toch met de auto willen een veilige plek in de buurt aan, zodat ook die leerlingen nog een eindje kunnen lopen voor ze de schooldag beginnen. De parkeergarage aan de Emmawijk is een voorbeeld aan de ene kant van de school, maar wijs ook een andere plek aan de andere kant toe.
- c. Kies meerdere momenten in het jaar om in te spelen op fietsgedrag. Bijvoorbeeld bij het begin van het schooljaar (hoe was het ook alweer en aan nieuwe ouders), ingaan van de wintertijd (verlichting), lente (fietsveiligheidscheck), etc. Bedenk samen met leerlingen iets ludieks en deel dit met de schoolomgeving.

### 2. **Positieve gedragsacties (actie van school, evt ism Fietzersbond afdeling Zwolle)**

Zet de Toffe Peer-campagne structureel in (beloon kinderen en ouders die lopend of fietsend komen).

### 3. **Versier-je-fiets-acties en andere feestelijke uitingen (actie school)**

Organiseer op tenminste twee logische momenten in het jaar positieve aandacht voor de fiets. Zo kunnen fietsen worden versierd, fietsroutes met speciale aandachtspunten

worden uitgezet of gemaakt (meest hobbelige, groene, verlichte, gladde, bloemige, etc.), reparatiewedstrijdjes, of fietsverlichtingsacties gehouden, etc. Zo maken kinderen op een laagdrempelige manier kennis met fietsveiligheid, onderhoud en de trots op de eigen fiets.

Organiseer bijvoorbeeld een of meerdere keren per maand (elke vrijdag?) een 'wieltdjesdag' en nodig iedereen uit om op ongemotoriseerde wieltdjes te komen (fiets, step, skates, rolschaatsen, etc.).

#### **4. Loop- en fiets-bus (actie van school en gemeente)**

Stimuleer groepen ouders en kinderen om samen te lopen of fietsen ('walking school-bus, Velobus, bikebus, bicibus', zijn andere termen met dezelfde betekenis). Dit versterkt zowel veiligheid als sociale verbinding. Gebruik hiervoor bijvoorbeeld de pilot vanuit Provincie Overijssel (toertje), of creëer bijvoorbeeld een samenlooproute vanaf een plek waar ouders met de auto komen en kinderen samen naar school kunnen lopen (aan de kant van station of kinderboerderij bijvoorbeeld).

#### **5. Oefenroutes hulpdiensten en route naar de markt (actie gemeente)**

Verleg de oefenroute van de hulpdiensten indien mogelijk. En geef een alternatieve route aan marktverkeer. Hoewel deze weggebruikers een minderheid zijn geeft het veel onrust in het weggebruik en schoolomgeving.

#### **6. Gebruik de challengebox materialen ter inspiratie (actie school)**

Binnen het project Veilige Beweegvriendelijke Schoolomgeving is voor de Week van de Rechtvaardige Straat 2025 een challengebox ontwikkeld. Hierin staan diverse challenges die direct door school en ouders kunnen worden opgepakt om de schoolomgeving en de route er naartoe te verbeteren. Gebruik deze challengebox minimaal jaarlijks om te checken of de omgeving en routes nog voldoen om verbeteringen in gang te zetten.

## Adviezen voor samenwerking en organisatie ('Orgware')

### 1. Structureel overlegplatform

Richt een werkgroep in met gemeente (wijkverkeerskundige/afdeling mobiliteit, sport&bewegen, gezondheid), school, Fietsersbond afdeling Zwolle, omwonenden en ouders. Vanuit dit structurele overleg kan een bredere groep ouders worden betrokken die nu al hebben aangegeven mee te willen denken over de schoolomgeving en/of fietsen naar school. Hieruit kan eventueel een pool ontstaan voor ondersteuning bij de oversteek op de Westerlaan (klaar-over), of het bemensen van een afsluiting bij een schoolstraat.

### 2. Kindperspectief verankeren

Geef leerlingen een vaste rol als "junior verkeersambassadeurs": laat hen elk jaar een buurtsafari doen en hun bevindingen presenteren aan de gemeente, maar ook aan ouders. Dit kan bijvoorbeeld een taak van de leerlingenraad zijn.

Maak ook een koppeling naar de Zwolse Kinderraad, bijvoorbeeld door in gesprek te gaan over de schoolomgeving en de schoolfietsroutes.

### 3. Brede koppeling

Betrek ook buurtbewoners, ondernemers, wijkverenigingen en BSO's, zodat oplossingen niet alleen schoolgericht zijn, maar ook wijkbreed gedragen worden. Vooral met het bedrijfsverzamelplan aan de overzijde van de Westerlaan is het handig om kennis te maken en mogelijk ook afspraken over toegang/afsluiting van de straat, parkeren, etc.

### 4. Gezamenlijk actieplan

Ontwikkel een jaarlijks plan waarin zowel infrastructuurmaatregelen, gedragsacties als evenementen (zoals een fietsweek) zijn opgenomen. Hierbij kan worden aangesloten bij initiatieven als fietsles en fietsen voor iedereen, wanneer dit wenselijk is. Meet jaarlijks bij ouders waar knelpunten in haal- en brenggedrag zitten en vraag wie wil meewerken aan verbeteringen, zodat een brede en blijvende basis onder ouders ontstaat. Deel de activiteiten in dit plan via de kalender en communicatiekanalen van school.

### 5. Organiseer op logische momenten aandacht

Er zijn meerdere momenten in het jaar waarop aandacht vragen voor het actief naar school komen logisch is. Bijvoorbeeld bij de wisseling van de seizoenen, in voorbereiding naar de overgang van basis- naar middelbare school, wereldfietsdag, het begin van het schooljaar, na elke vakantieperiode, etc. Gebruik deze momenten om extra aandacht te geven aan lopen en fietsen. Ouders kunnen worden herinnerd, leerlingen kunnen worden uitgedaagd. Alle betrokkenen kunnen hieraan bijdragen.

## Conclusie en vervolg

De verkeersveiligheid rondom OBS Parkschool laat zien dat er al veel bereidheid is tot actieve mobiliteit, maar dat infrastructuur en verkeersdrukte ouders en kinderen vaak tegenhouden. Het gevoel van onveiligheid wordt niet alleen veroorzaakt door gedrag en autoverkeer van ouders van de school, de Westerlaan is nog steeds een belangrijke route voor veel ander autoverkeer. Er is een breed gedragen behoefte aan verbetering, zowel vanuit de school, de ouders als de leerlingen zelf.

Door tactical urbanism (tijdelijke maatregelen) te combineren met structurele herinrichting, gedragsacties en goede samenwerking ontstaat een schoolomgeving die niet alleen veiliger is, maar ook aantrekkelijker als plek om te bewegen en elkaar te ontmoeten.

De belangrijkste verbeterpunten liggen in het verbeteren van de infrastructuur, zoals meer ruimte voor de (beginnend) fietser op straat, het verwijderen van parkeerhavens ten behoeve van het zicht op de straat en het aanleggen van veilige oversteekplaatsen. Ook is een meerderheid van de respondenten voor het instellen van een schoolstraat.

Daarnaast is het cruciaal dat er meer handhaving van verkeersregels komt en dat ouders zich meer bewust worden van hun rol in het creëren van een veilige schoolomgeving.

Een rustige en beweegvriendelijke schoolomgeving is een investering in gezonde, zelfstandige en gelukkige kinderen, en daarmee in de toekomst van Zwolle.

Terugkerend is het basisuitgangspunt dat een schoolomgeving niet door slechts een van de betrokken partijen kan worden georganiseerd, ingericht en gebruikt. Er is samenwerking nodig, inbreng vanuit verschillende perspectieven en de wens om samen een verbetering te bewerkstelligen. Met dit onderzoek kan een begin worden gemaakt met het verbeteren van de directe schoolomgeving van de Parkschool.

We raden de Parkschool aan om ouders te blijven activeren, stimuleren en informeren. Daarnaast adviseren we om stakeholders, zoals de lokale afdeling van de Fietzersbond, omwonenden en ondernemers uit de buurt te betrekken en te verkennen hoe de aanpak kan worden versterkt. Deze partijen hebben kennis en eigen lijnen met de gemeente, wat de impact mogelijk kan vergroten.

Door gezamenlijk op te trekken, kunnen we ervoor zorgen dat de schoolomgeving van OBS Parkschool veiliger en aantrekkelijker wordt voor iedereen.

In de afgelopen jaren zijn meerdere pogingen gedaan om nader tot elkaar te komen, ouders, school en gemeente. Helaas heeft dit nog niet geleid tot een oplossing die werkt voor iedereen.

We roepen hierbij de gemeente Zwolle op om in gezamenlijkheid met de school, ouders en omwonenden te werken aan een verbetering van de verkeerssituatie op de Westerlaan, met name het stuk voor de Parkschool.

Tot slot adviseren we gemeente Zwolle de aanbevelingen zo spoedig mogelijk op te volgen. De urgentie is duidelijk, en ingrepen zijn nodig om daadwerkelijk de veiligheid van scholieren te verbeteren.

# Bijlagen

## Buurtsafari leerlingen en volwassenen

De buurtsafari met leerlingen werd gedaan met 10 leerlingen uit groep 4 t/m 8 van OBS Parkschool op 29 januari 2026.

Bij de buurtsafari met volwassen stakeholders waren 6 mensen aanwezig op 29 januari 2026: 3 ouders, 1 buurtbewoner, 1 school, 1 Lokale Fietsersbond Zwolle. Ook waren er 2 mensen van de pers aanwezig (Stentor).

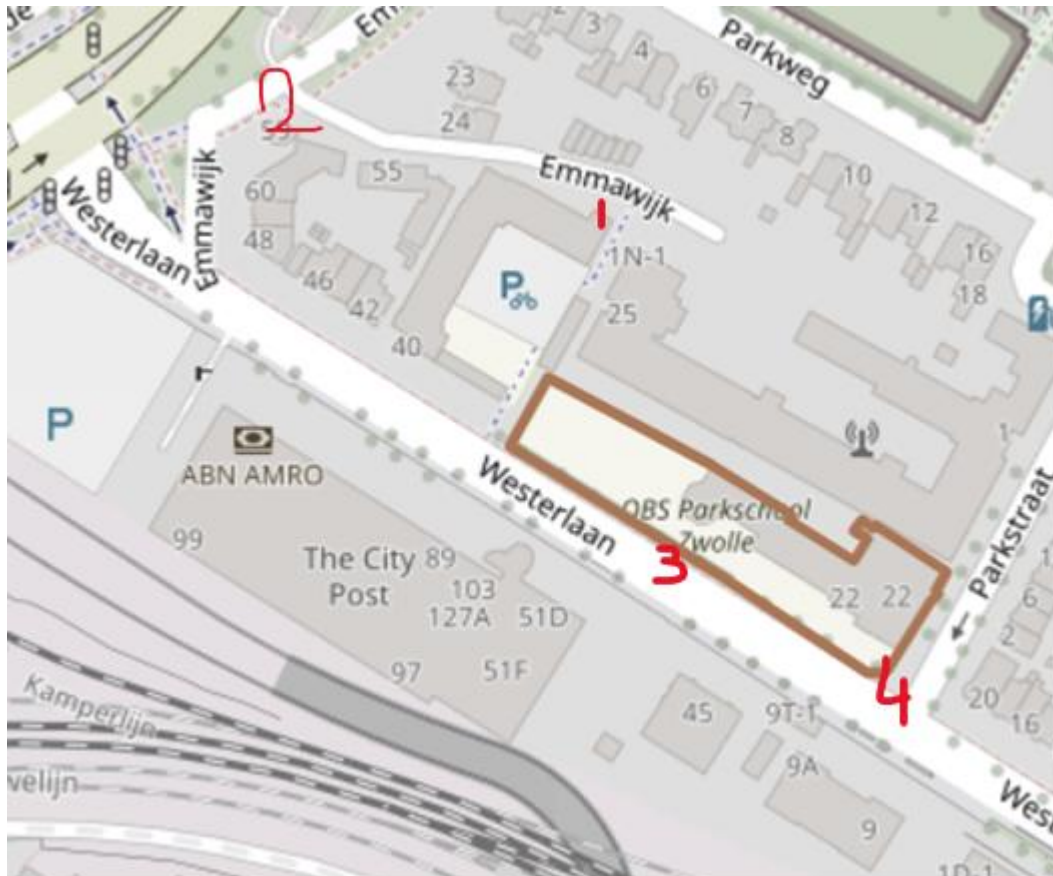
Tijdens de buurtsafari voor zowel leerlingen als volwassenen is dezelfde route rondom de school gelopen. Onderweg hebben we samen naar de directe omgeving van de school gekeken en deze besproken. Het doel van de buurtsafari is om vanuit verschillende perspectieven te begrijpen hoe deze plekken worden ervaren. We keken niet alleen naar wat als onveilig werd gezien, maar ook naar hoe deze ervaringen verschillen tussen de groepen. Ook bespraken we de achterliggende keuzes voor een situatie en mogelijke verbeteringen. Hieronder is de gevolgde route weergegeven, inclusief de genummerde situatie die we telkens hebben besproken.

Uit de gesprekken met leerlingen en volwassenen blijkt dat de verkeersveiligheid rondom de school op meerdere locaties onder druk staat. Met name de ingang aan de Westerlaan wordt door zowel leerlingen als ouders als onveilig ervaren. Factoren zoals een versmalde weg, tweerichtingsverkeer met auto's, beperkte oversteekmogelijkheden, onvoldoende verlichting en hoge verkeersdruk zorgen ervoor dat fietsende leerlingen uitwijken naar de stoep of lang moeten wachten op veilige oversteekmomenten. Dit leidt regelmatig tot onoverzichtelijke en potentieel gevaarlijke situaties, vooral tijdens begin- en eindtijden van de schooldag.

Daarnaast ervaren leerlingen op meerdere locaties hinder van gemengd verkeer, waarbij auto's en fietsers dezelfde ruimte delen. Op het fietspad aan de Emmawijk en op delen van de Westerlaan voelen fietsende leerlingen zich door automobilisten van de weg gedrukt, wat hun gevoel van onveiligheid versterkt. Ondanks dat sommige ouders en leerlingen bewust kiezen voor alternatieve ingangen die als veiliger worden gezien, blijven deze routes kwetsbaar door beperkte ruimte en het afzetten van leerlingen met de auto. Uit observaties blijkt overigens dat niet alleen fietsende leerlingen, maar ook andere fietsers regelmatig uitwijken naar de stoep.

Vanuit school en ouders zijn meerdere voorstellen ter verbetering gedaan aan de gemeente, zoals betere verlichting, een zebepad, schoolzone-aanduiding en aanpassingen aan de infrastructuur. Tot op heden is hier echter geen opvolging aan gegeven.

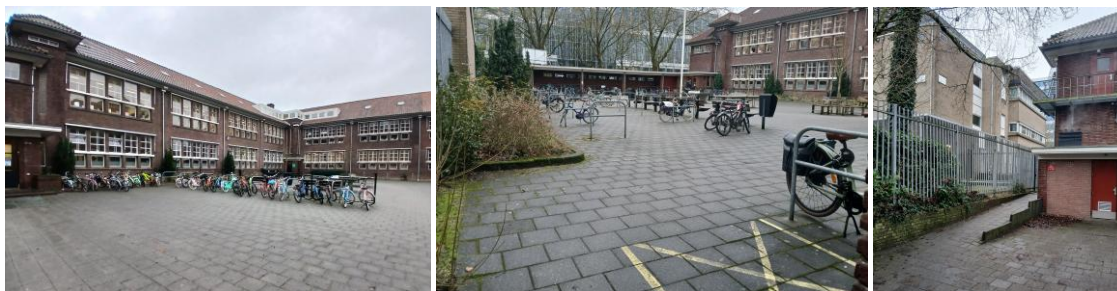
Er zijn voor de leerlingen en docenten 2 plekken waar fietsen gestald kunnen worden. Op het plein van het Celeanum, en aan de kant van de Parkstraat. Leerlingen van de verschillende groepen worden over deze 2 plekken verdeeld. Door de verbrede stoep aan de Westerlaan is daar in principe voldoende ruimte voor alle bakfietsen en BSO-voertuigen van ophalers, al is de wens geuit om dit wat meer te structureren, bijvoorbeeld door markering.



## Stop 1: Plein en ingang achterkant school

### Leerlingen:

Leerlingen geven aan dat zij deze ingang veel veiliger vinden dan de ingang aan de Westerlaan. Zij vinden de weg echter niet breed genoeg en zouden deze graag verbreed zien. Daarnaast merken zij op dat wanneer fietsers en voetgangers tegelijk aankomen het snel onoverzichtelijk wordt. Fietsers moeten hier afstappen en gelukkig doen zij dit ook. Leerlingen zijn hier positief over. Volgens de leerlingen worden hier slechts weinig kinderen door ouders met de auto afgezet, de meesten maken dan gebruik van de parkeergarage aan de Emmawijk. Maar wanneer er auto's in het straatje komen wordt het snel onoverzichtelijk en onveilig. De ruimte achter het hek roept bij de leerlingen vragen op. Die ruimte wordt momenteel niet gebruikt, maar waarom eigenlijk niet?



### Volwassenen:

Twee ouders benadrukken dat zij de ingang aan de Westerlaan te gevaarlijk vinden en daarom verplichten hun kinderen deze ingang te gebruiken. De schooldirectrice vult aan dat slechts een klein deel van de leerlingen via deze ingang naar school komt. Het zijn meestal de kinderen die van deze kant van de stad komen, dus sowieso maar een deel van de leerlingen. Zowel ouders als de schooldirectrice spreken hun zorgen uit over ouders die hun kinderen hier in het straatje met de auto afzetten.

Een ander aandachtspunt is dat de poort op het moment van de eindtijd van de BSO hier dicht is, dus op dat tijdstip (in de avondspits) word je gedwongen gebruik te maken van de uitgang aan de Westerlaan. Ook spreken zij hun zorgen uit over de toekomstige bouwlocatie achter de school. Deze achteringang wordt dan deels de toerit naar de bouwlocatie.

## Stop 2: Emmawijk – fietspad

### Leerlingen:

Leerlingen geven aan dat automobilisten geweerd zouden moeten worden bij de inrit van deze ingang. Zij zouden graag zien dat automobilisten gebruikmaken van de parkeergarage en stellen eventueel het plaatsen van paaltjes voor. Daarnaast ervaren leerlingen overlast van auto's op het fietspad. Wanneer zij het fietspad moeten delen met auto's, hebben zij het gevoel van de weg gedrukt te worden. Zij vinden dat automobilisten hier meer rekening zouden moeten houden met fietsers.

### Volwassenen:

Ouders vinden het prettig dat de parkeergarage kan worden gebruikt. En het is fijn dat deze aanrijroute mogelijk is voor kinderen van deze kant van de stad, zodat zij de oversteek aan de Westerlaan niet hoeven te maken.

Wel is er een punt van zorg over het gedrag van veel fietsers die komend van de Westerlaan alvast oversteken, om een klein stukje tegen het verkeer in te fietsen om zo makkelijker/sneller op het

tweerichtingsfietspad langs de Nieuwe Veerallee te komen. Hierdoor ontstaan vaak schrikreacties en onverwachte bewegingen, waardoor er vaak een bijna-ongeluk ontstaat en soms een echt ongeluk.



### Stop 3: Ingang voorkant/ Westerlaan

#### Leerlingen:

De meeste leerlingen maken gebruik van deze ingang, maar ervaren deze route als onveilig. Zij geven aan vaak over de stoep te fietsen, omdat het tweerichtingsverkeer met auto's hen van de weg drukt. Daarnaast is het onmogelijk om hier met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. Door de drukte is oversteken lastig, vooral na schooltijd wanneer veel leerlingen tegelijk willen oversteken. Dit leidt tot onveilige situaties en bijna-botsingen. Ook hebben zij last van achteropkomend autoverkeer dat vaak toch nog inhaalt, ook al wachten de leerlingen tot zij over kunnen steken met hun fiets.

Eerder, wanneer fietsers vanaf het fietspad aan de Willemskade naar de Westerlaan fietsen, komen ze meteen in de verdrinking bij het opfietsen van de Westerlaan. Zij krijgen daar geen ruimte van auto's, maar moeten die plek zien te claimen...

In omgekeerde richting is er ook een aandachtspunt. Wanneer zij uit school vertrekken fietsen ze ook vaak eerst over de stoep, om pas bij het aflopende stukje naar het verkeerslicht en de oversteek naar de Willemskade op de straat te komen.

Wat de leerlingen ook opvalt is hoe smal de fietsstroken zijn aangegeven op de weg. Dat is amper 60 cm, terwijl de parkeerhavens juist heel breed zijn ingericht. Het voelt voor de leerlingen heel tegenstrijdig.

Leerlingen zouden heel graag een duidelijke oversteekplaats zien, waar zij gebruik van kunnen maken.

#### Volwassenen:

Ouders en de school geven aan dat de Westerlaan, en met name de ingang van de school, een donkere straat is door de aanwezigheid van bomen en onvoldoende verlichting. Dit is vooral problematisch in de wintermaanden wanneer het bij aanvang van de schooldag nog donker is. De school en ouders hebben de gemeente gevraagd om betere verlichting, maar hier is geen actie op ondernomen.



Daarnaast heeft de school verzocht om de aanleg van een zebepad en herplaatsing van schoolzone-attentiemateriaal om de schoolzone duidelijker aan te geven, zodat andere weggebruikers beter rekening houden met leerlingen. Ook op deze verzoeken is nog niet gereageerd. Maar een van de antwoorden was dat het beleid vanuit de gemeente is om geen attentiemateriaal meer aan te brengen bij scholen.

Bij de ingang van de school is een verbrede stoep, maar hier ontstaat een onoverzichtelijke situatie door de aanwezigheid van veel fietsers, geparkeerde fietsen, bakfietsen en wachtende ouders. Doordat er aan weerszijden parkeerhavens voor auto's zijn, is bovendien de zichtbaarheid van leerlingen die willen oversteken en hun eigen zicht op aankomend verkeer sterk beperkt. Ouders en de schooldirectrice zouden hier graag een oplossing voor zien om de situatie overzichtelijker en veiliger te maken.

Volgens de omwonenden is deze weg een probleem voor fietsers sinds de versmalling is aangebracht. Zij worden eenvoudigweg van de weg gedrukt.



#### Stop 4: Westerlaan – Parkstraat

Leerlingen:

Leerlingen geven aan dat wanneer er autofiles staan, er weinig ruimte overblijft voor fietsers. Hierdoor kijken zij uit naar de stoep. Wanneer het daar druk is met voetgangers, stappen zij af om ongelukken te voorkomen. Verkeer van rechts heeft voorrang, waardoor zij bovendien extra lang moeten wachten. En er ontstaat vaak verwarring, omdat de ene automobilist wel, en de andere geen voorrang geeft. Bij het station stoppen nog steeds veel auto's, leerlingen moeten daar dan omheen fietsen. Of zij worden ingehaald door auto's, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. De bocht bij het station is bovendien te haaks, waardoor je moet uitwijken voor tegemoetkomend verkeer.



## Samenvatting vragenlijst ouders en leerlingen

Er is een digitale vragenlijst (via Enalyzer) uitgezet naar de ouders van de Parkschool. Er is onder meer gevraagd naar belemmeringen voor actieve mobiliteit en vervoer, hun opvattingen over verkeersveiligheid en de leeftijd waarop hun kind zelfstandig naar school mag lopen of fietsen. De resultaten geven inzicht in gedrag en houding van ouders ten opzichte van actieve mobiliteit.

In totaal vulden 130 ouders de vragenlijst in.

Tijdens de gastles (15 januari 2026) aan leerlingen van groep 7 zijn hen o.a. vragen gesteld via Mentimeter. In totaal vulden 20 leerlingen de vragen in.

### Wat opvalt in de vragenlijst aan leerlingen

#### Hoe kom jij meestal naar school?

Het overgrote deel van de leerlingen komt actief naar school. Dat is een sterk uitgangspunt: bewegen is al de norm binnen deze groep. Slechts een kleine minderheid is afhankelijk van gemotoriseerd vervoer.

**Redenen om juist wel met de fiets naar school te komen** zijn voor leerlingen vooral gezondheid en plezier, maar ook praktisch en de korte afstand zijn vaak genoemde redenen. Fietsen wordt niet alleen gezien als iets 'moeten', maar ook als positief en leuk.

**Redenen om juist niet met de fiets naar school te gaan** hebben bijna allemaal met veiligheid te maken. Vooral druk autoverkeer, afstand en gevaar in het algemeen worden genoemd. Op het moment van de gastles was er sprake van sneeuw, waardoor ook veel leerlingen gladheid en de kans op vallen hebben genoemd als reden om niet met de fiets te komen. Wel waren ze aangenaam verrast door het voorbeeld van Oulu in Finland, waar in de winter juist de fietspaden als eerste sneeuwvrij worden gemaakt. Dat leek hen ook wel wat.

Fietsen is voor de meeste leerlingen een vaste gewoonte, andere leerlingen gebruiken af en toe een step, of skaten of lopen. Slechts een klein deel komt af en toe met de auto.

**Kun je je fiets veilig en goed parkeren op school?** Een duidelijke meerderheid is tevreden met het fietsparkeren op school, maar ook een deel niet. Het lijkt alsof de verdeling van de intensiteit niet helemaal klopt. Ook benoemde een leerling dat zij graag een grotere overdekte fietsstalling zou willen bij de school.

#### Voel jij je veilig op de fiets onderweg naar school?

Hoewel bijna iedereen kan fietsen, voelt slechts een kleine groep zich altijd veilig. Bijna de helft twijfelt of voelt zich wisselend veilig. Dit sluit sterk aan bij de eerdergenoemde obstakels, zoals druk verkeer en gevaar.

Welke (gevaarlijke) verkeerssituaties kom jij tegen onderweg naar school?

Meest genoemd zijn: Auto's hebben steeds voorrang, te smalle fietspaden, kruispunten met

te hardrijdende auto's. Het is dus een combinatie van infrastructuurproblemen (bijv. smalle wegen) en verkeersgedrag bij automobilisten, die samen bijdragen aan gevoelens van onveiligheid.

### **Wat opvalt in de antwoorden van ouders/verzorgers**

#### **Voor welke leeftijd van jouw kind vul je deze vragenlijst in?**

De grootste groep respondenten heeft kinderen in de leeftijd van 4-6 jaar, gevolgd door kinderen van 7-9 jaar.

#### **Hoe vaak breng of haal je jouw kind actief bewegend naar school?**

De meeste ouders geven aan hun kinderen meerdere keren per week of elke dag actief te brengen en halen. Een aantal ouders zegt echter dat zelden of nooit te doen, vaak vanwege de afstand of de verkeersomstandigheden. Sommige ouders geven aan dat de afstand tot de school (bijvoorbeeld 10 km) een belangrijke reden is waarom ze niet actief bewegen, wat voor deze gezinnen onvermijdelijk leidt tot het gebruik van de auto.

#### **Vanaf welke leeftijd mogen kinderen zelfstandig naar school?**

De meeste kinderen mogen tussen de 9 en 11 jaar zelfstandig naar school gaan, maar ouders geven wel aan nog steeds bezorgd te blijven over de verkeersveiligheid.

#### **Wat zijn belemmeringen voor de actieve mobiliteit naar school?**

Verkeersveiligheid is een veelvoorkomende belemmering. Ouders noemen gevaarlijke kruisingen, druk verkeer, en onvoldoende veilige fietspaden. Afstand is ook een terugkerend probleem voor gezinnen die verder weg wonen.

Een significant aantal ouders wijst op de drukte bij school, vooral door geparkeerde auto's, en de onveilige oversteekplaatsen.

Verschillende ouders wijzen op de drukte in de directe schoolomgeving (Westerlaan, Willemskade) en het gebrek aan veilige fietspaden. Er is bezorgdheid over het gevaarlijk fietsen in smalle straten en het onvoldoende ruimte geven aan fietsers.

#### **Wat kan een oplossing zijn om meer actief bewegend naar school te gaan?**

Veel ouders geven aan dat een schoolstraat, waarbij de straat tijdens het halen en brengen van schooltijd afgesloten is voor auto's, een belangrijke oplossing zou zijn. Andere voorstellen zijn veilige fietspaden, langzamere snelheden voor auto's, en het creëren van meer veilige oversteekplaatsen. Ook het verbeteren van fietsenrekken en het creëren van groepen waarin kinderen samen kunnen fietsen of lopen werd vaak genoemd.

Er is een duidelijke roep om meer handhaving van verkeersregels en betere infrastructuur (met name fietspaden en veilige oversteekplaatsen) in de buurt van de school.

Veel ouders zijn bereid mee te denken over verkeersveiligheid en actief bewegen naar school. Er is een breed enthousiasme om betrokken te zijn bij het verbeteren van de situatie, bijvoorbeeld door het bieden van suggesties voor eenrichtingsverkeer of verkeersregelaars.

Over het algemeen wordt het belang van verkeersveiligheid, de aanleg van veilige fietspaden, en het instellen van een schoolstraat breed ondersteund door de ouders. Er is een sterke wens om de verkeersdrukte rond de school aan te pakken, met een focus op het creëren van een autovrije zone tijdens de piekuren. De ouders benadrukken de noodzaak voor veilige oversteekplaatsen en snellere oplossingen om kinderen niet over de stoep te laten fietsen.

Er is een duidelijke betrokkenheid van ouders bij het verbeteren van de verkeersomstandigheden, met veel suggesties voor praktische aanpassingen.

In termen van gedragsverandering is er veel steun voor initiatieven die kinderen en ouders meer gelegenheid geven om actief naar school te gaan, zolang de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt. Er zijn echter ook zorgen over de daadwerkelijke uitvoering van deze voorstellen, vooral met betrekking tot de breedte van de wegen en de beschikbaarheid van veilige fietspaden.

## Gastles en school-thuisroute opdracht aan groep 7

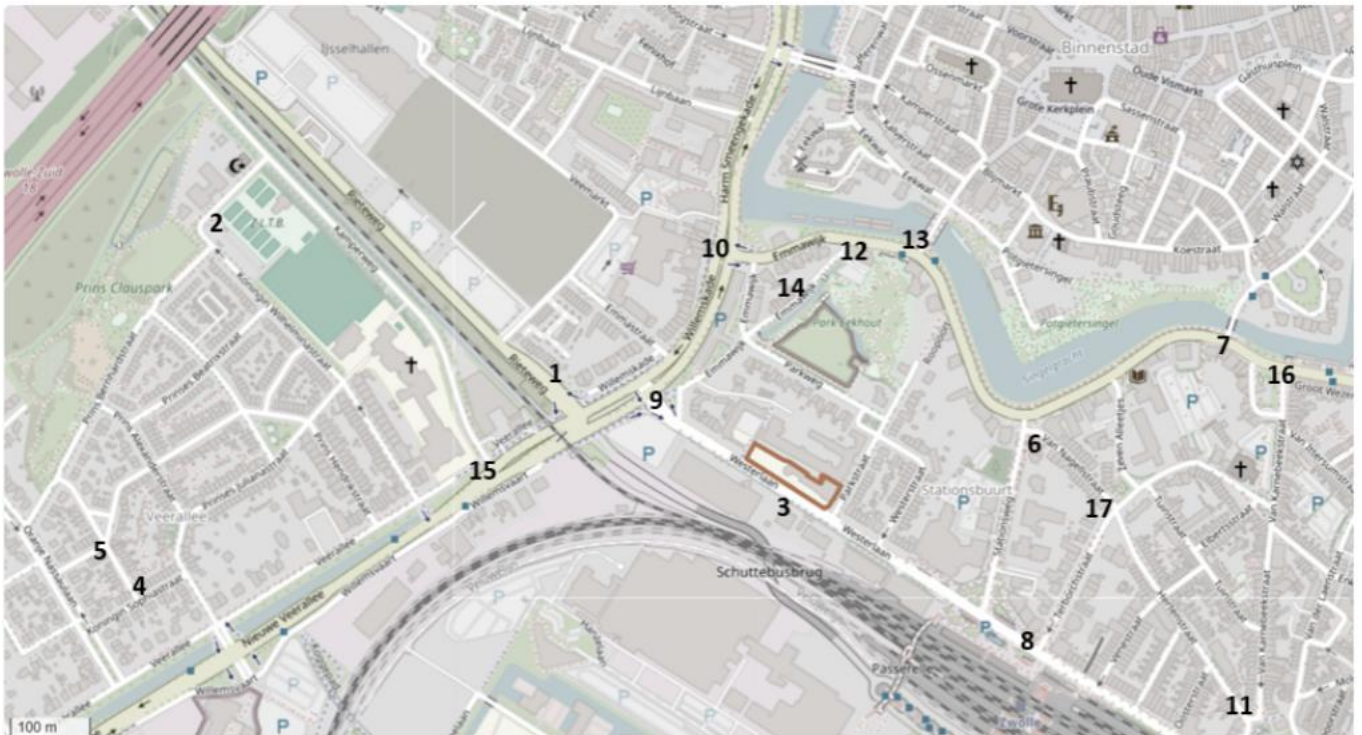
De gastlessen zijn gegeven aan één groep 7 (20 leerlingen) op 15 januari 2026. Een belangrijk onderdeel van de gastles is de school-thuisroute-opdracht. In groepjes van twee werken leerlingen met een grote kaart van de schoolomgeving en tekenen zij hun dagelijkse route van huis naar school. Op deze route geven ze plekken aan die zij als onveilig, onprettig of onaantrekkelijk ervaren. Vervolgens beschrijven ze waarom die situatie onveilig voelt én hoe zij die plek idealiter zouden willen verbeteren.



Er komt duidelijk naar voren dat leerlingen vooral onveiligheid ervaren op plekken waar druk verkeer, hardrijdende auto's en onduidelijke verkeerssituaties samenkomen. Het meest in het oog springende knelpunt is de Westerlaan ter hoogte van de school, die door bijna iedereen werd genoemd. Leerlingen beschrijven hier drukte, abrupt remmende en hardrijdende automobilisten en asociaal rijgedrag. Dat deze locatie zo vaak terugkomt, wijst erop dat dit voor veel leerlingen een dagelijkse en structurele bron van onveiligheid is. Ook andere plekken bevestigen dit beeld, zoals de Westerlaan bij het station, waar het druk is met zowel auto's als fietsers en het lastig is om stilstaand verkeer te passeren en de Emmawijk, waar druk autoverkeer en hardrijdende auto's worden genoemd.

Naast verkeersdrukte speelt gebrek aan ruimte en overzicht een belangrijke rol in het onveiligheidsgevoel. Op meerdere locaties geven leerlingen aan dat er te weinig plek is voor fietsers of dat het zicht beperkt wordt door geparkeerde auto's. Voorbeelden hiervan zijn de Stationsweg, waar auto's en fietsers dezelfde smalle weg delen en de Hertenstraat – Van Karnebeekstraat, waar geen ruimte is om veilig te wachten met de fiets. Ook bij de Koningin Sophiastraat en de Prins Mauritsstraat wordt beperkt zicht genoemd als risico. Deze opmerkingen laten zien dat niet alleen snelheid, maar ook de inrichting van de openbare ruimte bepalend is voor hoe veilig leerlingen zich voelen.

De voorgestelde oplossingen sluiten hier sterk op aan en zijn vooral gericht op verkeersremming, herinrichting en verduidelijking van voorrang. Leerlingen denken aan het weghalen van parkeerplaatsen en het plaatsen van drempels bij de Westerlaan, het verbreden van fietspaden op de Stationsweg en het toevoegen van stoplichten of haaiantanden op kruispunten zoals bij de Burgemeester van Roijensingel – Wilhelminasingel en de Willemsvaart.



### 1. Rieteweg – Willemskade

**Redenen voor onveilige situaties:** Onduidelijkheid over fietsrichting, fietsers verlenen geen voorrang

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Duidelijke belijning voor fietsers

### 2. Koningin Wilhelminastraat

**Redenen voor onveilige situaties:** Automobilisten geven geen voorrang

### 3. Westerlaan (situatie voor school)

**Redenen voor onveilige situaties:**

- Druk verkeer
- Abrupt remmen van automobilisten
- Asociaal rijgedrag van automobilisten
- Te veel auto's
- Hardrijdende auto's

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen**

- Parkeerplaatsen weghalen
- Schans om weg voor school over te steken
- Meer of hogere drempels

### 4. Koningin Sophiastraat

**Redenen voor onveilige situaties:** Beperkt zicht

### 5. Prins Mauritsstraat

**Redenen voor onveilige situaties:** Beperkt zicht

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Minder autoverkeer

## *6. Stationsweg*

**Redenen voor onveilige situaties:** Weinig ruimte voor fietsers, auto's en fietsers delen weg

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Fietspad verbreden

## *7. Burgemeester van Roijensingel – Wilhelminasingel*

**Redenen voor onveilige situaties:** Automobilisten nemen voorrang

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Stoplichten

## *8. Westerlaan (situatie voor het Station Zwolle)*

**Redenen voor onveilige situaties:** Drukverkeer met auto's en fietsers, moeilijk om stilstaand verkeer te passeren

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Meer fietsenstallingen, schans over het station (om drukte te omzeilen)

## *9. Westerlaan – Willemskade*

**Redenen voor onveilige situaties:** Veel geparkeerde auto's

## *10. Emmawijk – Willemskade*

**Redenen voor onveilige situaties:** Druk verkeer

## *11. Hertestraat – Van Karnebeekstraat*

**Redenen voor onveilige situaties:** Geen ruimte om stil te staan met de fiets

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Breder fietspad met een vak om te wachten

## *12. Emmawijk ter hoogte van Park Eekhout*

**Redenen voor onveilige situaties:** Hardrijdende auto's, Fietsers moeten weg oversteken

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Stoplicht

## *13. Emmawijk – Nieuwe Havenbrug*

**Redenen voor onveilige situaties:** Druk autoverkeer

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Drempels plaatsen

## *14. Emmawijk*

**Redenen voor onveilige situaties:** Smalle weg door geparkeerde auto's

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** parkeerplaatsen weghalen, zodat er meer ruimte is voor fietsers en auto's

## *15. Willemsvaart*

**Redenen voor onveilige situaties:** Weggebruikers nemen voorrang

**Mogelijke oplossingen/ verbeteringen:** Haaiantanden, Voorrang krijgen, Vaker groen stoplicht

## *16. Van Karnebeekstraat – Groot Wezenland*

**Redenen voor onveilige situaties:** Goed opletten op passerend verkeer

## *17. Van Nagelstraat – Terborchstraat*

**Redenen voor onveilige situaties:** Automobilisten nemen voorrang

## Bronnen en hulpbronnen

Website Bewegvriendelijkeschoolomgeving [Veilige en Bewegvriendelijke Schoolomgeving](#)

Handleiding schoolstraten [Aan de Slag met Schoolstraten - Veilige en Bewegvriendelijke Schoolomgeving](#)

CROW notitie schoolstraten inrichting en organisatie - [Crow schoolstraten](#)

CROW notitie schoolzones [Schoolzones: toepassing en inrichting - Ruimte voor Lopen en](#)

[CROW-notitie biedt houvast bij inrichting van schoolzones - Fietsberaad](#)

Digitale schoolzone [School Zones - NDW Docs](#)

Challengebox met 13 challenges voor de schoolomgeving en schoolroutes - [Campagne 2025 - Veilige en Bewegvriendelijke Schoolomgeving](#)

Mulier Instituut - [factsheet Actief Transport van en naar de Basisschool](#)

CROW, [factsheet Schoolmobiliteit en gedrag](#)

Mulier Instituut - [Nationaal Sportonderzoek 2019](#)

Ontwerpprincipes <https://bouwstenen-bvo.kenniscentrumsportenbewegen.nl/interactieve-kaart/in-en-uitgangen/>

De Fijne Stad: inspiratieboek voor de gezonde leefomgeving – Vincent Luyendijk et al

## Nog enkele feiten

- **Een kwart** van de 4-6-jarigen gaat **nooit wandelend of fietsend** van en naar school. Bij de 10-11-jarigen is dat 19%. (Bron: [Actief transport van en naar de basisschool, Mulier Instituut, 2022](#)).
- Het stimuleren van actief transport blijkt belangrijk, want **wandelen of fietsen** naar school levert gemiddeld **een kwartier extra bewegen** per dag op (Bron: [Actief transport van en naar de basisschool, Mulier Instituut, 2022](#)). Daarmee halen kinderen zonder extra moeite al een kwart van de dagelijkse beweegnorm. 'Vervoersgerelateerd lopen (onder andere naar school) is doordeweeks goed voor ongeveer 45% (26 minuten) van de gemiddelde dagelijkse fysieke activiteit van kinderen.' (Bron: [Investigating young children's physical activity through time and place, TU/e, T. Remmers, 2024](#))
- **Eén op de negen** Nederlandse basisscholieren is **te zwaar** (Bron: [Nederlands Jeugdinstituut, 2023](#)). Dit leidt niet alleen als kind maar ook als volwassene tot gezondheidsproblemen. Zo lopen kinderen met overgewicht meer kans om later hart- en vaatziekten, diabetes type 2 en astma te krijgen (Bron: [Ministerie Volksgezondheid en Zorg](#)).
- De beweegnorm voor kinderen is dagelijks een uur matig intensieve inspanning. **40% van de kinderen tussen 4 en 11 jaar halen de beweegnorm niet** (Bron: [Cijfers & Feiten, RIVM, 2023](#)).
- Kinderen die minder dan 2 uur per dag (14 uur per week) buiten zijn of spelen, lopen een **verhoogd risico op bijziendheid** (Bron: [Jantje Beton](#)).

Meer weten? Zie: <https://www.allesoversport.nl/thema/beweegstimulering/nut-en-meerwaarde-van-sport-en-bewegen-in-het-basisonderwijs/>