



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Scholieren op pad

Een verkenning van het reisgedrag van scholieren en de bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs

Notitie

Marije Hamersma, Kilian Hana, Iris Roeleven, Lizet Krabbenborg

April 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Scholieren op pad

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Samenvatting

Ondanks dat scholieren een grote groep reizigers in het verkeer vormen, is er recent weinig onderzoek gedaan naar het reisgedrag van scholieren in het primair (PO) en voortgezet (VO) onderwijs. Beleidsmatig is er echter wel behoefte aan meer recente kennis over verschillende aspecten van dit reisgedrag en de bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs. Deze notitie verkent daarom beide aspecten, met behulp van beschrijvende data-analyse en een scan van bestaande literatuur. We gaan in op het reisgedrag van scholieren voor zowel alle reismotieven als specifiek voor onderwijs, verschillen tussen regio's en ontwikkelingen in de tijd. Daarnaast bespreken we de stand van kennis omtrent de bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs. We eindigen met een reflectie op de belangrijkste inzichten, waarbij we ingaan op de relatie met beleidsdoelen op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en gezondheid.

Reisgedrag van scholieren:

- PO-scholieren verplaatsen zich voor alle motieven samen gemiddeld gezien wat vaker, en VO-scholieren wat minder vaak dan de gemiddelde inwoner van Nederland van 6 jaar en ouder (verder genoemd de 'gemiddelde Nederlander'). Ook verplaatsen PO-scholieren zich wat meer voor onderwijs dan VO-scholieren, wat te maken heeft met het feit dat een PO-scholier vaker dan een VO-scholier tussen de middag voor lunch naar huis gaat. Bij PO-scholieren zien we een dalende trend in het aantal verplaatsingen voor alle motieven en voor onderwijs, zowel tussen 2018/'19 en 2022/'23 als op de langere termijn (1999 tm 2019). De opkomst van het continurooster speelt daarin een rol. Ook de afgelegde afstand per persoon per dag daalt. Bij VO-scholieren en bij de gemiddelde Nederlander daalt de afgelegde afstand ook, maar vertoont het aantal verplaatsingen per persoon per dag een stabiel patroon. Digitalisering, veranderingen in de locatiekeuze voor onderwijs of verschuivingen in het type onderwijs dat jongeren volgen kunnen hierin een rol spelen, maar dit zou nader onderzocht moeten worden.
- Reizen van en naar onderwijs spelen een aanzienlijke rol in de mobiliteit van scholieren. Meer dan een derde van de verplaatsingen van scholieren, zowel PO als VO, wordt gemaakt voor dit reismotief in 2022/'23. Het aandeel van het reismotief onderwijs is in de verplaatsingen van scholieren duidelijk groter dan in de afgelegde afstand, wat laat zien dat onderwijsverplaatsingen over het algemeen relatief kort zijn.
- Onderwijsverplaatsingen van PO-scholieren zijn doorgaans korter dan die van VO-scholieren. Meer dan 50% van de PO-scholieren heeft een onderwijsverplaatsingsafstand van minder dan 1 km; voor VO-scholieren geldt dit voor minder dan 10%. In de Randstad, Flevoland en Brabant is de onderwijsverplaatsingsafstand van scholieren doorgaans iets korter dan in andere regio's. VO-scholieren in niet-stedelijke gebieden hebben doorgaans een langere onderwijsverplaatsingsafstand dan scholieren in meer stedelijke gebieden. Dit verschil naar stedelijkheid is minder sterk bij PO-scholieren. Bij PO-scholieren is een kleine *toename* van de onderwijsverplaatsingsafstand zichtbaar tussen 2018/'19 en 2022/'23 (+5%), terwijl er bij VO-scholieren in die periode sprake is van een kleine *afname* van die afstand (-5%). Op basis van deze vergelijking tussen 2 punten in tijd kunnen we nog niet concluderen dat dit een trend is. De daling van het aantal basisscholen en lichte stijging van het aantal VO-instellingen in die periode is wel een mogelijke verklaring voor die veranderingen.

- Zowel PO- als VO-scholieren maken voor hun onderwijsverplaatsingen voor bijna 80% gebruik van actieve vervoerswijzen in 2022/'23. De auto wordt over het algemeen wat minder vaak gebruikt voor onderwijs, dan voor andere reisdoeleinden van scholieren. Bij ca 20% van de onderwijsverplaatsingen van PO-scholieren en 5% van die van VO-scholieren wordt gebruik gemaakt van de auto, waarbij met name scholieren met een grotere reisafstand gebracht worden met de auto. Dit aandeel van de auto vertoonde vóór de COVID periode een stijgende trend; op basis van huidige informatie is nog niet zeker te zeggen of deze trend zich ook na de COVID periode door ontwikkelt. Het aandeel elektrische fiets groeit bij PO- én VO-scholieren in zowel het reizen voor onderwijs als voor andere doeleinden, vooral ten koste van de gewone fiets. Desondanks is dit aandeel bij PO-scholieren vooralsnog vrij klein (2%). Bij zowel PO- als VO-scholieren is te zien dat het openbaar vervoer voor onderwijsverplaatsingen in stedelijke gebieden meer gebruikt wordt dan in minder stedelijke gebieden.
- Op doordeweekse dagen in de ochtend piekt het aantal PO- en VO-scholieren onderweg voor onderwijsdoeleinden tussen 8u en 9u. Hiermee dragen scholieren bij aan de ochtendspits: in het drukste kwartier voor scholieren is 19% van de reizigers onderweg met BTM een scholier onderweg voor onderwijs, van de treinreizigers is dit maximaal 2%, en van de autogebruikers maximaal 7%. Op het fietspad is de aanwezigheid van scholieren het duidelijkst: tussen 8 en 9 bestaat tot maar liefst 40% van de reizigers uit scholieren op weg naar hun PO of VO. Daar waar het aantal PO-scholieren onderweg voor onderwijs in de middag weer piekt rond 14:00/14:30, is het aantal VO-scholieren dat onderweg is in de middag meer verspreid. Afgezien van de woensdag lijken er tussen doordeweekse dagen onderling weinig verschillen te zijn in patronen van reisbewegingen van PO- en VO-scholieren. Op woensdag bestaat er bij PO-scholieren zowel een piek in het aantal scholieren dat onderweg is tussen 12:15 en 12:45, als een bredere piek tussen 14:00 en 17:00 (voor alle motieven), wat suggereert dat het schoolpatroon op de woensdag bij basisscholieren wat afwijkt van andere doordeweekse dagen.

Bereikbaarheid van scholen:

- De bereikbaarheid van het basisonderwijs is volgens de literatuur -gemeten op basis van redelijke reistijdgrenzen- doorgaans goed met de fiets en per auto nog beter. Slechts 1% van de kinderen kan geen basisschool bereiken binnen 15 minuten fietsen (de meest gebruikte vervoerwijze voor het bereiken van onderwijs). Met de auto kunnen vanuit de meeste buurten in Nederland zelfs 3 of meer basisscholen bereikt worden binnen 15 minuten. Het openbaar vervoer is minder toereikend om het basisonderwijs te bereiken, maar is tevens voor personen die reizen naar basisscholen meestal niet de preferente vervoerwijze. De gemiddelde acceptabele reistijd voor het kunnen bereiken van een basisschool ligt rond de 11 à 12 minuten met verschillende vervoerwijzen. Voor scholieren in stedelijke gebieden zijn basisscholen wat beter bereikbaar dan voor scholieren in landelijke gebieden, met name met de fiets en het openbaar vervoer. We hebben geen concreet beeld van de ontwikkeling in de bereikbaarheid van basisscholen. Wel is bekend dat de afstand tot basisscholen in de afgelopen jaren licht is *toegenomen*.
- Ook voor het voortgezet onderwijs geldt dat de auto volgens de literatuur vaak de beste bereikbaarheid (o.b.v. reistijd) biedt, gevolgd door de fiets. De gemiddelde acceptabele reistijd voor het kunnen bereiken van VO-onderwijs ligt op ongeveer 17 minuten per auto en een halfuur per openbaar vervoer en fiets. De meeste scholieren zijn in staat binnen een redelijke reistijd per fiets een school te bereiken, maar voor VMBO-scholen is dit duidelijk beter dan bij

HAVO/VWO-scholen (resp. 10% en 17% kan geen school per fiets bereiken binnen 30 minuten fietstijd). De bereikbaarheid per openbaar vervoer is in vergelijking met de auto en de fiets minder goed (resp. 15% en 21% van de VMBO- en HAVO/VWO-leerlingen kan per ov geen school bereiken binnen 30 minuten). VO-scholieren in stedelijk gebied kunnen doorgaans sneller een school bereiken per ov en fiets dan scholieren in minder stedelijk gebied. Tussen 2012 en 2022 is volgens de literatuur voor met name VBO/VMBO-scholen de bereikbaarheid per ov verslechterd. Voor HAVO/VWO-scholen is deze bereikbaarheid stabiel in deze periode.

Hoe de reiskosten en andere comfortaspecten van de reis door scholieren en hun ouders (naast reistijd ook onderdeel van bereikbaarheid) naar PO- en VO- onderwijs worden ervaren, is vanuit de literatuur minder goed bekend.

Reflectie en relatie met beleidsdoelen

- In het kabinetsstandpunt *Bereikbaarheid op Peil* is de ambitie vastgelegd om de bereikbaarheid van vitale bestemmingen, zoals basis- en voortgezet onderwijs, op peil te houden. Uit de literatuurscan blijkt dat PO- en VO-scholen met name per ov en in mindere mate per fiets niet altijd binnen gangbare reistijdgrenzen te bereiken zijn en de bereikbaarheid op enkele punten is verslechterd. Met name de fiets is voor scholieren een veel gebruikte vervoerwijze om naar onderwijs te komen. Voor ov geldt dit voor VO-scholieren in mindere mate, en dit aandeel is voor PO-scholieren zeer klein. Bij een wens om hierop in te grijpen, zijn in eerste instantie decentrale overheden en scholen aan zet, gezien de bereikbaarheid van PO en in mindere mate VO zich met name op lokale ruimtelijke schaal afspeelt. Bij een wens tot het beter spreiden van spitsverplaatsingen op de weg en in het ov (zie aanpak [spitsspreiden & mijden](#)), zijn scholieren op het oog niet de meest voor de hand liggende doelgroep. Ze reizen weliswaar vaak in de ochtendspits en dragen daarmee bij aan (met name) de ochtendspitspiek, maar hun aandeel in de totale spitsdrukke is beperkt vergeleken met grotere groepen zoals de student en forens, zeker voor de auto en het ov. Wel is het zo dat de keuze van ouders om (naar werk) te reizen in de spits deels afhankelijk zal zijn van de aanvang- en sluitingstijden van scholen.
- Scholieren vormen op dit moment een vrij klein aandeel van de fietsdoden en -gewonden. Wel maken zij veelvuldig gebruik van de fiets, en is er sprake van toegenomen drukke en ervaren onveiligheid op fietspaden onder scholieren en andere reizigers mede door de opkomst van de e-fiets die ook -zo blijkt uit de analyse- onder PO- en vooral VO-scholieren steeds populairder wordt. Dit maakt dat verkeersveiligheid (op de fiets) in relatie tot deze doelgroep een relevant thema is. Daarnaast suggereert de analyse een stijgende trend in het aandeel scholieren dat naar school wordt gebracht met de auto (al is recentere data nodig om dit te kunnen bevestigen), wat kan bijdragen aan onveilige (fiets)situaties rond scholen. Deze problematiek speelt vooral lokaal, zeker bij 'brede scholen' waar veel leerlingen samenkomen. Decentrale overheden en scholen zijn hierbij het meest aan zet, maar het Rijk kan desgewenst een ondersteunende rol spelen, bijvoorbeeld door dit thema bij decentrale overheden onder de aandacht te brengen en hen te ondersteunen met kennis.
- Het autogebruik rond scholen kan ook in verband worden gebracht met ruimtebeslag en CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd is het aandeel van PO en VO in het totale autogebruik beperkt: zo'n 1% van alle autoverplaatsingen is gerelateerd aan scholieren die reizen voor onderwijs.
- Vanuit gezondheidsperspectief kunnen we concluderen dat verplaatsingen van scholieren al relatief vaak met actieve vervoerwijzen (per fiets of te voet) worden gemaakt en zij daarmee relatief gezond reisgedrag vertonen.

Tegelijkertijd verschuift het fietsgebruik in beide groepen steeds meer van de gewone fiets naar de e-fiets. Hoewel de e-fiets de bereikbaarheid vergroot, is de toename ervan vanuit gezondheidsperspectief niet per definitie gunstig. De notitie '[e-fietsgebruik door kinderen en jongeren](#)' van het KiM gaat hier nader op in.

Inhoud

Samenvatting 3

Inhoud 7

1 Inleiding 8

- 1.1 Aanleiding en beleidsrelevantie 8
- 1.2 Doel en onderzoeksvragen en scope 8
- 1.3 Aanpak van het onderzoek 9
- 1.4 Leeswijzer 10

2 Reisgedrag in beeld 11

- 2.1 Reismotieven 11
- 2.2 Verplaatsingen en afgelegde afstand 12
 - 2.2.1 Alle motieven 12
 - 2.2.2 Motief onderwijs 13
- 2.3 Vervoerwijzekeuze 17
 - 2.3.1 Alle motieven 17
 - 2.3.2 Motief onderwijs 20
- 2.4 Tijdsanalyses 26
 - 2.4.1 Doordeweeks versus weekend 26
 - 2.4.2 Verschillen naar dag van de week 29

3 Bereikbaarheid 33

- 3.1 Basisonderwijs 33
 - 3.1.1 Potentiële/berekende bereikbaarheid 33
 - 3.1.2 Veranderingen in potentiële/berekende bereikbaarheid 35
 - 3.1.3 Ervaren bereikbaarheid 35
- 3.2 Voortgezet onderwijs 35
 - 3.2.1 Potentiële/berekende bereikbaarheid 35
 - 3.2.2 Veranderingen in potentiële/berekende bereikbaarheid 38
 - 3.2.3 Ervaren bereikbaarheid 38

4 Conclusie en discussie 40

- 4.1 Conclusie 40
- 4.2 Discussie: uitdagingen en handelingsperspectieven 42
- 4.3 Slotsom 44

Referenties 45

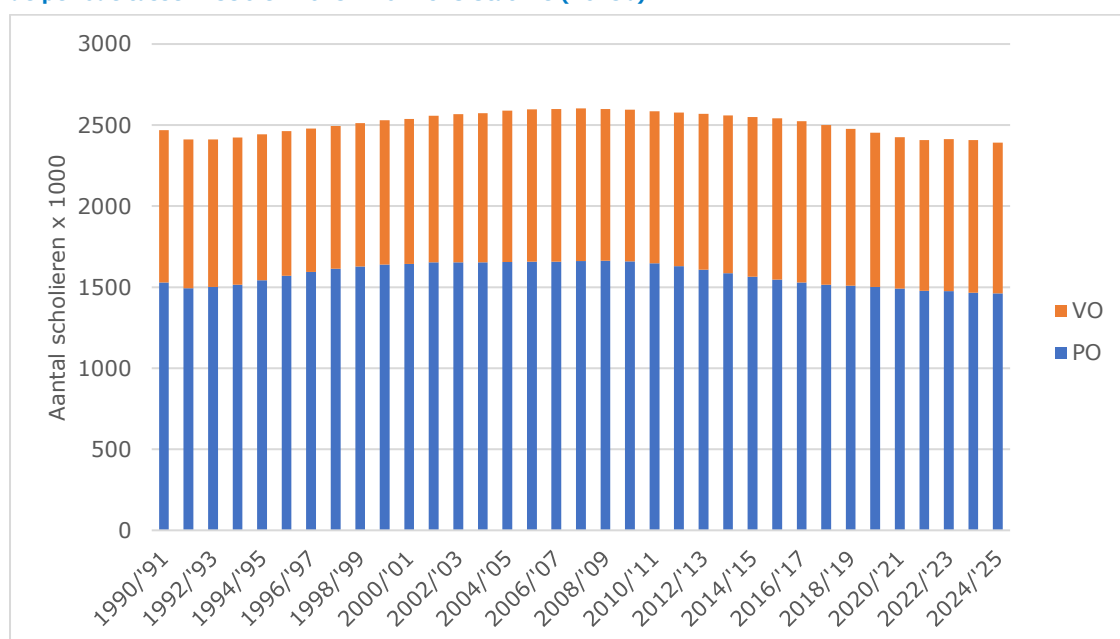
Colofon 55

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en beleidsrelevantie

Er waren circa 2,4 miljoen scholieren in Nederland in 2025, waarvan circa 1,46 miljoen leerlingen in het primair onderwijs (PO) en 930.000 leerlingen in het voortgezet onderwijs (VO) (CBS Statline, 2025b). Tussen 1991 en 2008 steeg de scholieren populatie in Nederland gestaag, van circa 2,4 miljoen naar circa 2,6 miljoen. In de jaren daarna daalde de scholieren populatie weer, tot circa 2,4 miljoen in 2025 (zie Figuur 1.1).

Figuur 1.1 Omvang en ontwikkeling van de scholieren populatie, opgesplitst in VO (oranje) en PO (blauw) in de periode tussen 1990 en 2025. Bron: CBS Statline (2025b).



Grofweg een zevende van de Nederlandse bevolking is dus scholier en daarmee betreft dit een substantiële groep reizigers in het verkeer. Toch is er relatief weinig recent inzicht in het reisgedrag van scholieren. In de periode 2000-2010 zijn er wel enkele onderzoeken uitgevoerd naar dit reisgedrag, maar in de afgelopen jaren lijkt dit beperkt te zijn, of enkel gericht op aspecten van dit reisgedrag. Zo besteedt het Mobiliteitsbeeld 2023 van het KiM enige aandacht aan onderwijsritten van VO studenten, en zijn er enkele onderzoeken naar bereikbaarheid met daarin ook aandacht voor PO en VO (KiM, 2024; PBL, 2023, 2025). Een completer beeld van beide groepen scholieren ontbreekt echter.

Inzicht in het reisgedrag van scholieren helpt om te verkennen of dit gedrag gepaard gaat met uitdagingen gerelateerd aan beleidsdoelen van IenW op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Van daaruit kan worden bezien of er een eventuele rol is voor IenW om deze uitdagingen te beslechten.

1.2 Doel en onderzoeksvragen en scope

Het hoofddoel van deze notitie is om meer inzicht te geven in het reisgedrag van scholieren binnen Nederland. Onder de term 'scholieren' vallen in dit onderzoek scholieren in het primair onderwijs (PO) en het voortgezet onderwijs (VO). Het PO

omvat het basisonderwijs, het speciaal basisonderwijs en het onderwijs op speciale scholen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2025a). Het VO omvat het VWO, de HAVO, het VMBO en het praktijkonderwijs (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2025b). In deze notitie presenteren we in de meeste gevallen informatie over het PO-onderwijs in algemene zin, en soms alleen voor basisonderwijs. Bij VO gaan we meestal in op VO-onderwijs in algemene zin, en maken we soms een uitsplitsing naar VMBO-, en HAVO/VWO-onderwijs.

De nadruk in deze notitie ligt op het reisgedrag van de PO en VO-scholieren voor onderwijsverplaatsingen, maar we kijken op verschillende plekken ook hoe zich dit verhoudt tot andere verplaatsingen van deze groep, of tot het gedrag van de gemiddelde inwoner van Nederland (vanaf hier 'gemiddelde Nederlander' genoemd). Ook gaan we in op ruimtelijke verschillen en ontwikkelingen in dit reisgedrag, en besteden we aanvullend aandacht aan de bereikbaarheid van PO en VO locaties. Verplaatsingen van scholieren naar het buitenland worden buiten beschouwing gelaten. We hanteren de volgende onderzoeksvragen.

1. Hoe ziet het reisgedrag van PO- en VO-scholieren eruit (verplaatsingen, spreiding over dag en week, afstanden, vervoerwijzekeuze, motief), en hoe verschilt dit tussen regio's?
2. Hoe ziet de bereikbaarheid van PO- en VO-scholen eruit in Nederland, welke aspecten zijn hierin van belang, en hoe verschilt dit tussen regio's?
3. In hoeverre zijn er veranderingen zichtbaar in het reisgedrag van scholieren en de bereikbaarheid van PO en VO?

Op basis van de analyse reflecteren we op wat dit reisgedrag en de hieraan gerelateerde bereikbaarheid betekent voor doelen van IenW.

Parallel aan deze notitie over het reisgedrag van scholieren, heeft het KiM onderzoek uitgevoerd naar het reisgedrag van studenten (op het MBO, HBO, en WO). Voor beide groepen is een aparte publicatie gemaakt, omdat scholieren en studenten op meerdere aspecten sterk van elkaar verschillen wat betreft hun mobiliteit en bereikbaarheid van onderwijs. Onder meer door de jongere leeftijd van scholieren, spelen de ouders naar verwachting een grotere rol in het reisgedrag en de keuzes waar het gaat om de school. Uiteraard verschilt dit ook tussen leerlingen op het PO en VO en deze notitie maakt daarom ook steeds onderscheid naar die onderwijstypen.

1.3 Aanpak van het onderzoek

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen wordt er voornamelijk gebruik gemaakt van data-analyse en een literatuurscan.

Met behulp van data-analyse is inzicht verkregen in hoe het reisgedrag van scholieren in Nederland eruit ziet in het algemeen en specifiek voor het motief onderwijs, en of hierin regionale verschillen te zien zijn (deelvraag 1). Aanvullend is door middel van data-analyse verkend of er veranderingen zijn opgetreden in het reisgedrag van scholieren (deelvraag 3). Hiertoe gebruiken en analyseren we een tweetal databronnen:

- Het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN): Met dit onderzoek (uitgevoerd door CBS) wordt jaarlijks een representatief beeld geschetst van de mobiliteit van inwoners in Nederland. Om het reisgedrag van PO- en VO-scholieren hierin te kunnen onderscheiden, koppelen we de ODiN-data binnen de remote access omgeving van CBS aan informatie over scholieren in Nederland. Op die manier bepalen we welke respondenten in het ODiN op het moment van deelname onderwijs volgen op het PO of VO. Door een onverwachte methodebreuk in de dataverzameling van ODiN over de gegevens van 2024, zijn gegevens uit 2023 de meest recente gegevens ten tijde van deze studie. Om diepgaandere

analyses op het reisgedrag mogelijk te maken, stapelen we 2 jaren op elkaar: 2022 en 2023. Dat doen we ook voor de jaren 2018 en 2019, om zo waar relevant een vergelijking te kunnen maken met het reisgedrag in de periode vlak voor de COVID-pandemie. Er zijn enkele beperkingen bij de analyse van dit bestand:

- Omdat er in de eerste periode van 2022 nog COVID-maatregelen waren die het reisgedrag naar waarschijnlijkheid beïnvloedden, verwijderden we het eerste kwartaal van 2022 uit het gestapelde databestand van 2022/'23. Ter consistentie verwijderden we daarnaast ook het eerste kwartaal van 2018 uit het gestapelde databestand van 2018/'19. Zie voor meer informatie hierover kader 2.1.
- Het databestand rapporteert (enkel) de verplaatsingen van inwoners van 6 jaar en ouder. Schoolgaande kinderen jonger dan 6 jaar zitten dus niet in de data-analyse.
- Het CBS-trendmodel: Aanvullend aan bovenstaande ODIN-analyse, wordt het CBS-trendmodel gebruikt om inzicht te krijgen in meer langjarige ontwikkelingen in het reisgedrag van beide groepen scholieren. Dit trendmodel is ontwikkeld om door de jaren heen te corrigeren voor trend- en methodebreuken in de dataverzameling (Boonstra & Van den Brakel, 2026).

De literatuurscan wordt gebruikt om een beeld te schetsen van bestaande kennis over het reisgedrag van scholieren, de bereikbaarheid van scholen en eventuele uitdagingen hieromtrent. Hiertoe gebruiken we een mix van grijze literatuur en (inter)nationale wetenschappelijke literatuur. De literatuurscan wordt gebruikt om 1) de data-analyses omtrent het reisgedrag van studenten en veranderingen daarin (deelvraag 1 en 3) aan te vullen en te verrijken, 2) een beeld te schetsen van de bereikbaarheid van scholen en veranderingen daarin (deelvraag 2 en 3) ten behoeve van de conclusies een beeld te schetsen van eventuele uitdagingen rond dit reisgedrag en de bereikbaarheid.

Om de relatie tussen de inzichten en het beleid van IenW nader te verkennen en witte vlekken te benoemen, zijn de inzichten voorgelegd aan 1) enkele collega's; 2) enkele beleidsmedewerkers.

1.4 Leeswijzer

De notitie begint met een beschrijving en overzicht van het huidige reisgedrag van scholieren in Nederland in hoofdstuk 2, op basis van data-analyse en aangevuld met literatuur. Hierbij wordt gekeken naar de reismotieven van scholieren (2.1), de verplaatsingskenmerken (aantal verplaatsingen en afgelegde afstand), (2.2) de gebruikte vervoerswijzen (2.3) en het moment van de dag waarop door scholieren gereisd wordt (2.4). In hoofdstuk 3 wordt een beeld geschetst van de bereikbaarheid van onderwijs voor PO en VO-scholieren in respectievelijk paragraaf 3.1 en 3.2. In hoofdstuk 4 trekken we conclusies (4.1), en reflecteren we op de betekenis van de uitkomsten in relatie tot beleidsdoelen en eventuele handelingsperspectieven van IenW (4.2).

2 Reisgedrag in beeld

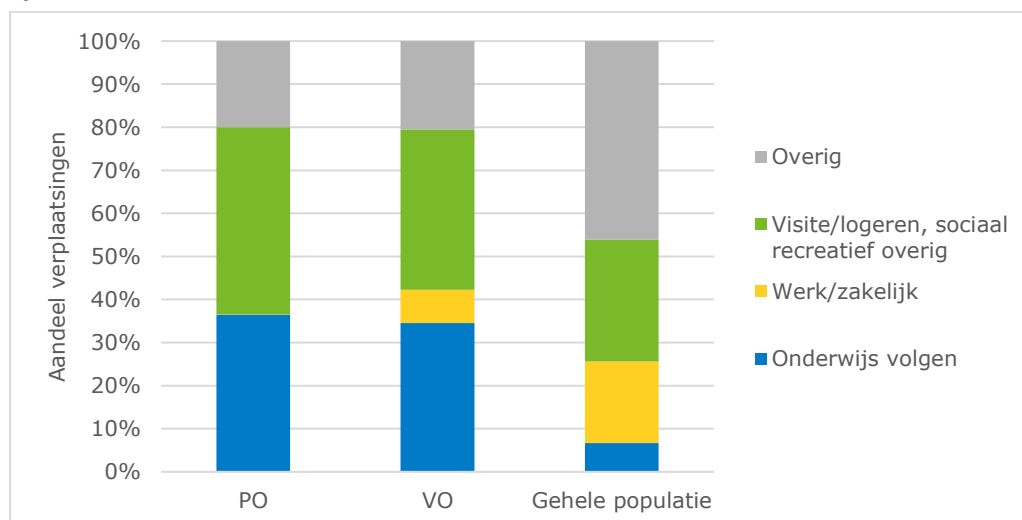
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op verschillende aspecten van het reisgedrag van scholieren. Achtereenvolgens gaan we in op: de reismotieven van scholieren (2.1), kenmerken van verplaatsingen van scholieren (2.2), de vervoerswijzen die worden gebruikt (2.3) en de momenten waarop gereisd wordt (2.4). Op verschillende plekken wordt het reisgedrag van scholieren vergeleken met het reisgedrag van de 'gemiddelde Nederlander'. Ook wordt per paragraaf waar dit relevant en mogelijk is, een vergelijking gemaakt tussen 2018/'19 en 2022/'23 (en soms een langjarige ontwikkeling) en gekeken naar verschillen tussen regio's.

2.1 Reismotieven

Een derde van alle *verplaatsingen* van scholieren wordt in 2022/'23 gemaakt voor het motief onderwijs (PO: 36% en VO 34%, zie Figuur 2.1)¹. Een iets groter aandeel leggen zij af voor sociaal-recreatieve doeleinden, zoals bezoek, visite en logeren. De rest betreffen overige verplaatsingen (bijvoorbeeld voor boodschappen doen). Ondanks dat onderwijs dus een grote rol speelt in de mobiliteit en reisbewegingen van scholieren, reizen zij dus (nog) meer voor andere reismotieven².

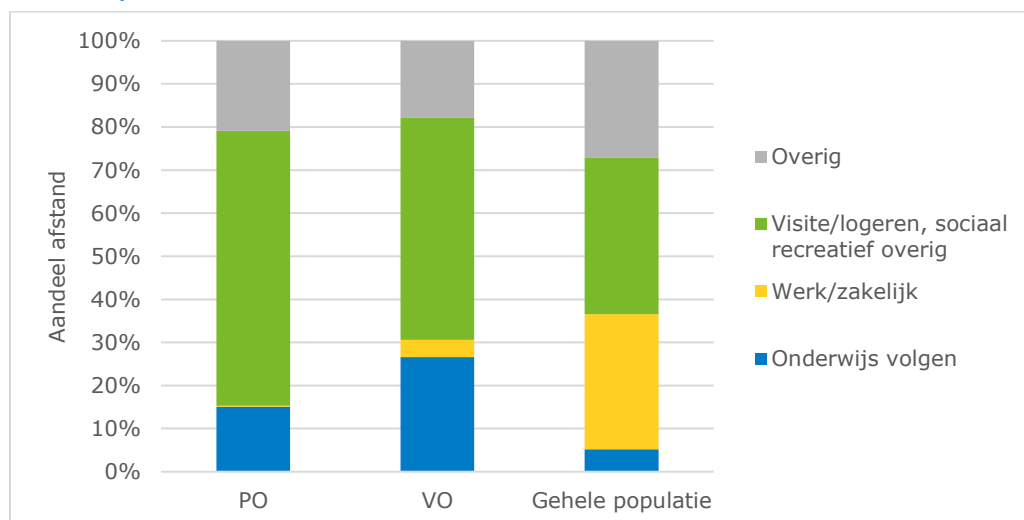
Als we kijken naar die motiefverdeling op basis van *verplaatsingsafstand*, is het relatieve aandeel voor het motief onderwijs in 2022/'23 duidelijk kleiner (PO: 15% en VO: 27%, zie Figuur 2.2). Dit wijst erop dat onderwijsverplaatsingen van scholieren relatief kort zijn, vergeleken met verplaatsingen voor bijvoorbeeld (familie)bezoek of recreatie in Nederland. Dit geldt het sterkst voor PO-scholieren.

Figuur 2.1 Aandelen motieven van reizen o.b.v. verplaatsingen. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



¹ We beschouwen hierbij het hele jaar inclusief vakanties. Het aandeel onderwijsverplaatsingen zal hoogstwaarschijnlijk hoger liggen wanneer alleen naar onderwijsweken zou worden gekeken.

Figuur 2.2 Aandelen motieven van reizen o.b.v. afstand van verplaatsingen. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.2 Verplaatsingen en afgelegde afstand

Hieronder gaan we in op verschillende kenmerken van de verplaatsingen van scholieren. Eerst gaan we in op het totale aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand van scholieren, waarbij we ook een vergelijking trekken met de gemiddelde Nederlander (2.2.1). Vervolgens gaan we in op de verplaatsingen en afstanden van PO- en VO-scholieren voor het motief onderwijs.

2.2.1 Alle motieven

Aantal verplaatsingen

PO-scholieren maken in 2022/'23 op een dag gemiddeld 2,85 verplaatsingen. Dat is iets meer dan de gemiddelde inwoner van Nederland van 6 jaar en ouder, die gemiddeld 2,73 verplaatsingen per dag maakt (Figuur 2.3, links). VO-scholieren maken met gemiddeld 2,65 verplaatsingen juist iets minder verplaatsingen dan de gemiddelde Nederlander.

Onder beide groepen scholieren, maar ook voor de gemiddelde Nederlander heeft er gemiddeld een daling plaatsgevonden van het aantal verplaatsingen op een dag tussen 2018/'19 en 2022/'23. Onder PO-scholieren is die daling het sterkste (-8,9%). Het aantal verplaatsingen van VO-scholieren is veel minder gedaald (-0,7%), maar alsnog sterker dan voor de gemiddelde Nederlander (-0,2%).

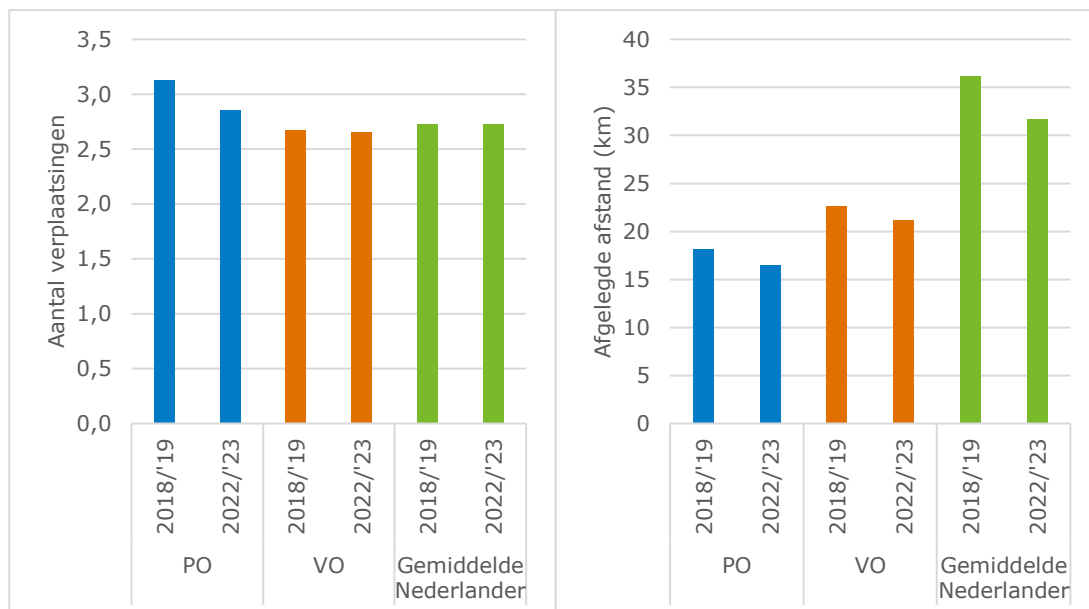
Verplaatsingsafstand

Wat betreft de afgelegde afstand op een dag zien we een ander patroon. PO-scholieren leggen op een dag voor alle motieven samen in 2022/'23 gemiddeld 16,5 km af, VO-scholieren 21,2 km en de gemiddelde Nederlander 31,7 km (Figuur 2.3, rechts). Daarmee leggen zowel PO-scholieren als VO-scholieren dus gemiddeld duidelijk minder afstand op een dag af vergeleken met de gemiddelde Nederlander. Gegeven dat het aantal verplaatsingen wel redelijk in lijn ligt met de gemiddelde Nederlander, betekent het dus dat de afstand per verplaatsing gemiddeld substantieel veel korter is dan van de gemiddelde Nederlander.

In de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 is de gemiddelde afgelegde afstand op een dag voor alle motieven samen voor zowel PO-scholieren als VO-scholieren gedaald met ongeveer 7%. Dit is echter een minder grote daling dan de daling die wordt gezien bij de gemiddelde Nederlander, waar de afgelegde afstand met ongeveer 12% is gedaald in deze periode. Voor VO-scholieren en de gemiddelde

Nederlander is de daling in de gemiddelde afgelegde afstand op een dag duidelijk sterker dan de daling in het gemiddeld aantal verplaatsingen. Dit resulteert voor deze groepen in een daling van de afgelegde afstand per verplaatsing, terwijl die afstand voor PO-scholieren ongeveer gelijk is gebleven.

Figuur 2.3 Gemiddeld aantal verplaatsingen op een dag (links) en gemiddelde afgelegde afstand op een dag (rechts) voor alle motieven samen. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.2.2 Motief onderwijs

Aantal verplaatsingen

PO-scholieren leggen in 2022/'23 gemiddeld (over het hele jaar) 1 verplaatsing per persoon per dag af voor onderwijs (Figuur 2.5, links). Als we uitgaan van gemiddeld ongeveer 38 tot 40 onderwijsweken per jaar komt dit uit op gemiddeld 9-10 verplaatsingen per onderwijsweek³. Het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per persoon per dag komt voor VO-scholieren in 2022/'23 iets lager uit op 0,9 verplaatsingen per persoon per dag, wat rekening houdend met het aantal onderwijsweken neerkomt op 8 a 9 verplaatsingen per onderwijsweek. Dat het gemiddelde aantal onderwijsverplaatsingen voor PO-scholieren wat hoger ligt dan voor VO-scholieren, heeft te maken met het feit dat een deel van de PO-scholieren tussen de middag naar huis gaat. Bij VO-scholieren is dit minder het geval.

Bij zowel PO- als VO-scholieren zien we een daling van het aantal onderwijsverplaatsingen ten opzichte van 2018/'19. Deze daling is sterker voor PO-scholieren (-15%) dan voor VO-scholieren (-7%). Deze daling zien we ook terug in de meer langjarige trend (zie kader 2.1). De verschuiving van PO instellingen naar een continuooster waardoor kinderen minder vaak tijdens de lunch tussen hun huis en school reizen speelt hierin waarschijnlijk een rol (zie bijv. [Volkskrant, 2023](#)).

Verplaatsingsafstand

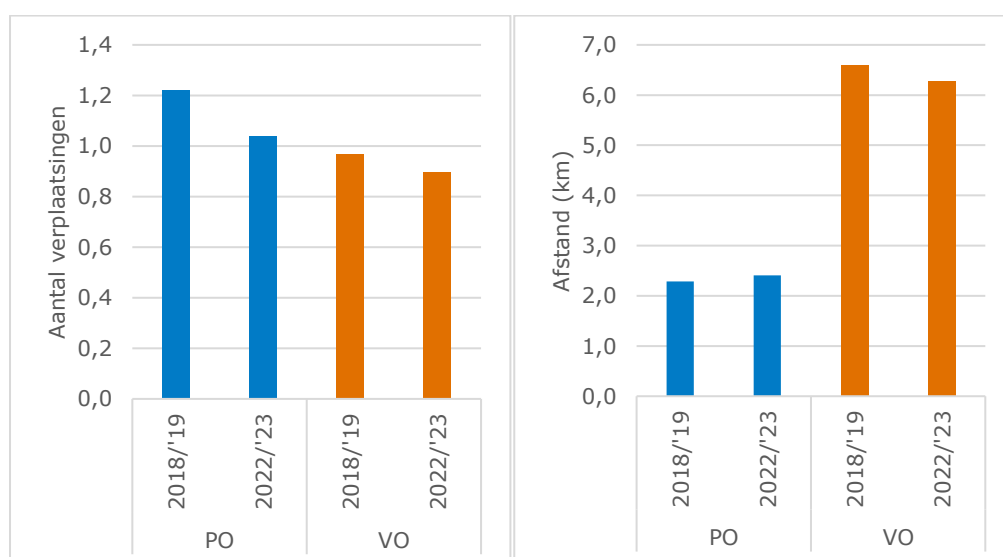
In 2022/'23 leggen PO-scholieren gemiddeld 2,4 km af voor een onderwijsverplaatsing (Figuur 2.5, rechts). Voor VO-scholieren is dit 6,3 km. PO-

³ Hierbij worden reizen van de onderwijslocatie direct naar bijvoorbeeld sport of hobby niet geteld als onderwijsverplaatsing, deze verplaatsingen vallen onder het motief sport/hobby.

scholieren wonen dus dichterbij de onderwijslocatie dan VO-scholieren. Er zijn dan ook duidelijk meer PO-locaties in Nederland, dan VO-locaties ([OCW in cijfers](#)).

In de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 is de verplaatsingsafstand voor het motief onderwijs voor PO-scholieren met ongeveer 5% gestegen. Er heeft in diezelfde periode ook een daling plaatsgevonden van het aantal basisscholen in Nederland ([OCW in cijfers](#)). De verplaatsingsafstand voor het motief onderwijs voor VO-scholieren is in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 licht gedaald, met zo'n 5%. Het aantal VO-vestigingen bleef in die periode vrij stabiel ([OCW in Cijfers](#)).

Figuur 2.5 Gemiddelde aantal verplaatsingen op een dag (links) en afgelegde afstand per verplaatsing voor onderwijs (rechts) voor PO en VO-scholieren. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Verplaatsingen naar afstandsklasse

Tabel 2.1 presenteert het aandeel onderwijsverplaatsingen voor PO en VO-scholieren per afstandsklasse. Uit de tabel valt op te maken dat meer dan de helft (51,7%) van de onderwijsverplaatsingen door PO-scholieren in 2022/'23 een afstand van 1 km of minder heeft, terwijl dit voor verplaatsingen van VO-scholieren slechts 10% is. Meer dan de helft van de onderwijsverplaatsingen van VO-scholieren (60,5%) heeft in 2022/'23 een verplaatsingsafstand tussen de 2 en 10 km, terwijl dit voor verplaatsingen door PO-scholieren slechts 21,3% betreft.

Deze spreiding is vergelijkbaar met de bevindingen uit het onderzoek van Goeverden en de Boer in 2008. Hieruit bleek dat 93,8% van de PO-scholieren een onderwijsverplaatsingsafstand heeft van 5 km of minder; op basis van ODIN 2022/'23 is dit 91,3%. Voor de VO-scholieren zijn de resultaten ook vergelijkbaar: uit het onderzoek van van Goeverden en de Boer (2008) volgde dat 58% van de VO-scholieren in 2008 een verplaatsingsafstand had naar onderwijs van 5 km of minder. Uit onze analyse blijkt dit in 2022/'23 59,6% te zijn.

Tabel 2.1 Verdeling van verplaatsingen van scholieren waarvan de onderwijsverplaatsingsafstand binnen een bepaalde afstandscategorie valt, voor PO en VO. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

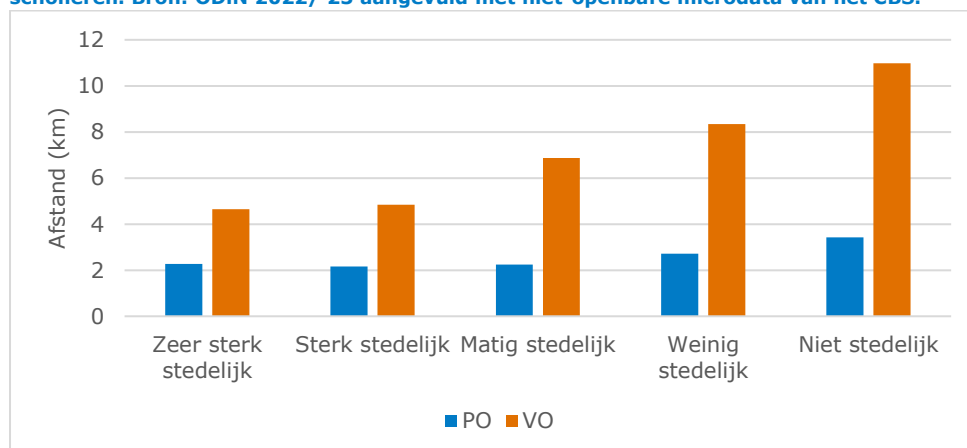
Afstandscategorie onderwijsverplaatsing	PO	VO
1 km of minder	51,7%	10%
Tussen 1 en 2 km	23,5%	14,8%
Tussen 2 en 5 km	16,1%	34,8%
Tussen 5 en 10 km	5,2%	25,7%
Meer dan 10 km	3,6%	14,7%

Verplaatsingsafstand naar stedelijkheid

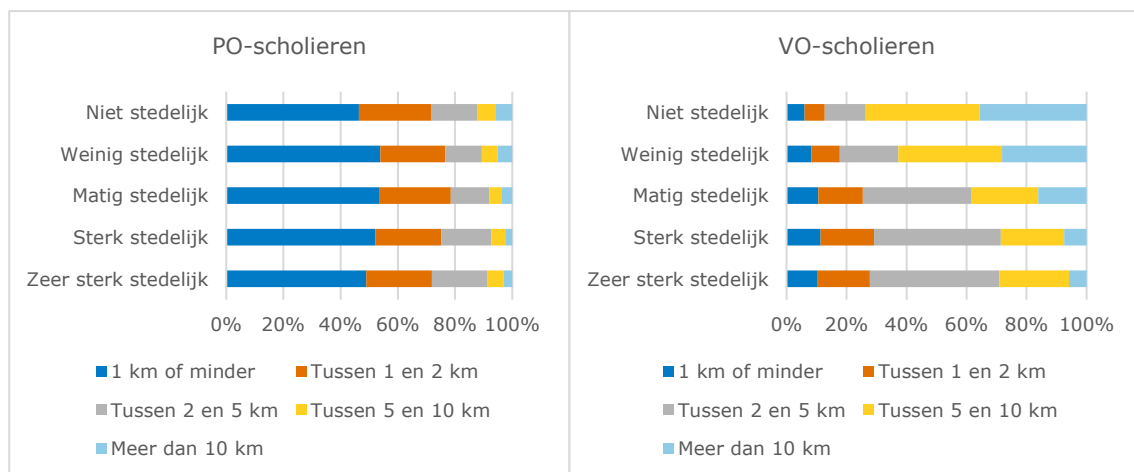
Figuren 2.6 en 2.7 presenteren respectievelijk verschillen naar stedelijkheid in de gemiddelde onderwijsverplaatsingsafstand en in de spreiding naar afstandsklasse. Er bestaan voor PO-scholieren slechts beperkt verschillen naar stedelijkheid in de verhouding naar afstandsklasse van een onderwijsverplaatsing in 2022/'23, zie ook Figuur 2.7 (links). Ongeveer een even groot aandeel (ca 70%) heeft bijvoorbeeld een onderwijsafstand van 2 km of minder in zeer sterk stedelijk gebied als in niet-stedelijk gebied. Wel zien we enige verschillen in de gemiddelde afstand die wordt afgelegd per onderwijsverplaatsing naar stedelijkheid. De verplaatsingen voor onderwijs van PO-scholieren in niet-stedelijk gebied zijn gemiddeld zo'n 50% langer (ca 3 km) dan die van PO-scholieren in (sterk) stedelijk gebied (ca 2 km). In niet-stedelijke gebieden is het aandeel onderwijsverplaatsingen van meer dan 10 km dan ook hoger dan in stedelijke gebieden, waardoor de gemiddelde onderwijsafstand omhoog wordt getrokken.

Voor VO-scholieren zijn de verschillen duidelijker: een VO-scholier in stedelijk gebied legt gemiddeld ca 5 km af om naar de onderwijslocatie te reizen in 2022/'23, en dit loopt op tot gemiddeld ca 11 km in niet-stedelijk gebied (Figuur 2.6). Dit verschil is ook terug te zien in de verdeling van onderwijsverplaatsingen naar afstandsklasse (Figuur 2.7, rechts). In de stedelijke categorieën (zeer sterk, sterk en matig stedelijk) heeft meer dan 60% van de verplaatsingen door VO-scholieren een onderwijsverplaatsingsafstand tussen de 0 en 5 km. In de landelijke stedelijkheids categorieën (niet en weinig stedelijk) geldt dat dat maar voor minder dan 40% van de VO-scholieren. In niet-stedelijk gebied legt 1/3 van de VO-leerlingen in 2022/'23 meer dan 10 km af om de onderwijslocatie te bereiken.

Figuur 2.6 Gemiddelde onderwijsverplaatsingsafstand naar mate van stedelijkheid, voor PO en VO-scholieren. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



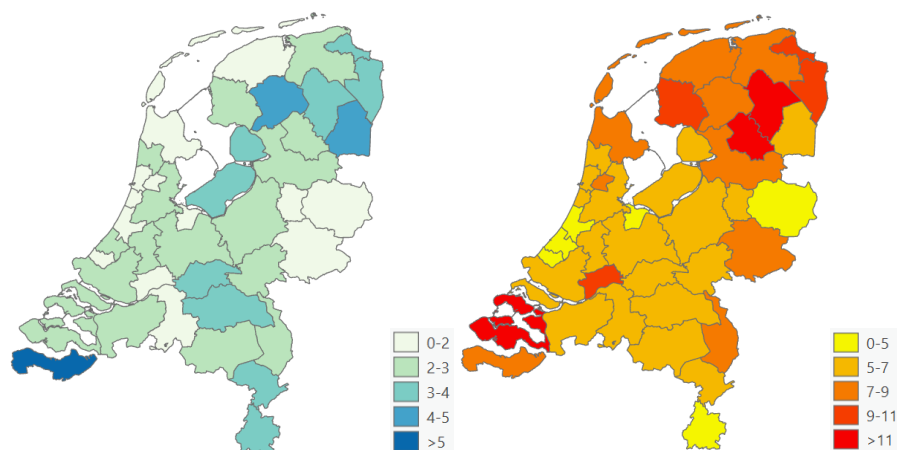
Figuur 2.7 Percentage onderwijsverplaatsingen van scholieren per afstandsklasse naar stedelijkheid, voor PO (links) en VO-scholieren (rechts). Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Verplaatsingsafstand naar COROP

Op COROP-schaalniveau zijn verschillen te zien tussen regio's in de gemiddelde onderwijsafstand van PO en VO leerlingen in 2022/'23. Voor PO-scholieren (Figuur 2.8, links) valt op dat met name de noordoostelijke COROP-regio's en de COROP-regio's in het zuidoosten van het land een hogere onderwijsverplaatsingsafstand kennen. In de COROP-regio's waar grotere steden gevestigd zijn is de onderwijsverplaatsingsafstand voor PO-scholieren doorgaans korter dan in andere COROP-regio's. Er zijn echter ook COROP-regio's zonder grote steden waar de onderwijsverplaatsingsafstand van PO-scholieren relatief kort is. In Zeeuws-Vlaanderen is de gemiddelde onderwijsafstand van PO-scholieren het hoogst (gemiddeld >5 km). Voor VO-scholieren (Figuur 2.8, rechts) is te zien dat in de COROP-regio's in de Randstad, Flevoland, Noord-Brabant en een deel van Gelderland de onderwijsverplaatsingsafstand relatief korter is dan in de andere COROP-regio's. In regio overig Zeeland en noord- en zuidoost Drenthe ligt de gemiddelde onderwijsafstand boven de 11 km.

Figuur 2.8 Gemiddelde onderwijsverplaatsingsafstand in kilometer naar COROP-regio, voor PO-scholieren (links) en VO-scholieren (rechts). Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.3 Vervoerwijzekeuze

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vervoerwijzen die door PO- en VO-scholieren worden gebruikt. Eerst wordt ingegaan op de modal split van PO- en VO-scholieren voor alle motieven tezamen, ook in vergelijking met de gemiddelde Nederlander. Daarna wordt gekeken naar de vervoerwijzen die PO- en VO-scholieren gebruiken voor hun reizen naar onderwijs. We bespreken zowel de modal split op basis van verplaatsingen⁴ als die op basis van afstand. Ook gaan we in op ontwikkelingen in het vervoerwijzegebruik.

2.3.1 Alle motieven

Modal split o.b.v. verplaatsingen

Figuur 2.9 laat zien dat PO en VO-scholieren in het vervoerwijzegebruik in 2022/'23 op bepaalde aspecten afwijken van de gemiddelde Nederlander. Ook onderling zijn er soms verschillen:

- De auto wordt voor verplaatsingen van zowel PO- als VO-scholieren in het algemeen minder vaak gebruikt dan door de gemiddelde Nederlander. Onder PO-scholieren ligt het aandeel van de auto wel wat hoger dan onder VO-scholieren.
- Het openbaar vervoer (trein en BTM) wordt door PO-scholieren relatief gezien weinig gebruikt, terwijl het openbaar vervoer gebruik van VO-scholieren meer vergelijkbaar is met de gemiddelde Nederlander.
- Het aandeel van de niet-elektrische fiets (bestuurder en passagier) is het hoogst onder VO-scholieren, en aanzienlijk hoger dan onder de gemiddelde Nederlander en onder PO-scholieren. Ook het aandeel van de elektrische fiets (inclusief fatbike & bakfiets) is het hoogst onder VO-scholieren, maar het gebruik van de elektrische fiets bij de gemiddelde Nederlander verschilt hier niet veel van. PO-scholieren maken aanzienlijk minder gebruik van de elektrische fiets voor hun verplaatsingen (zowel als passagier als bestuurder).

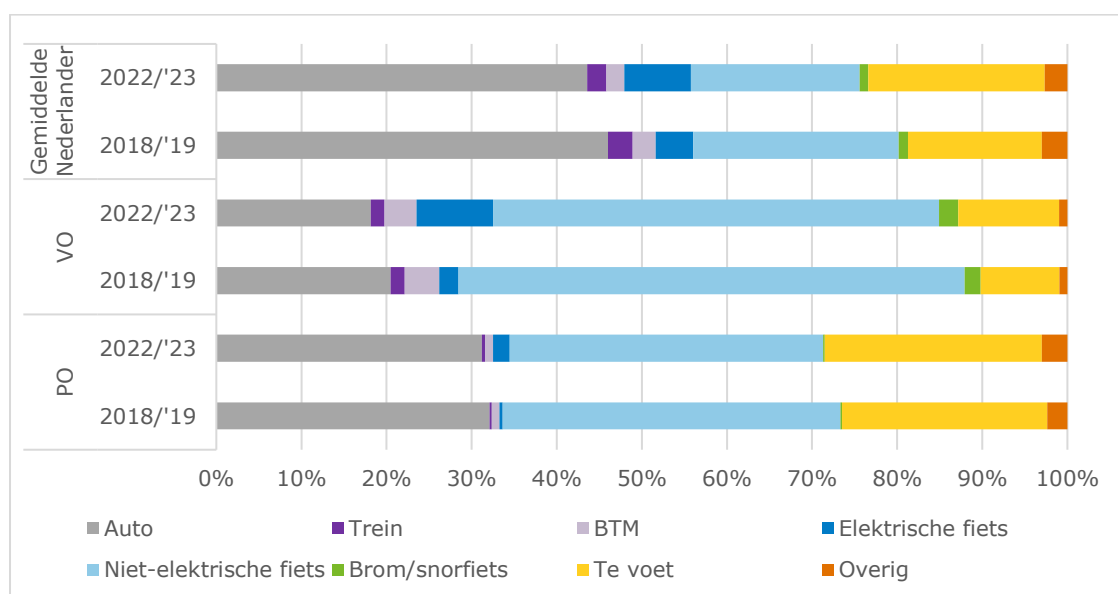
⁴ Voor de modal splits o.b.v. ritten zie Bijlage A.

- PO-scholieren maken ongeveer een kwart van hun verplaatsingen te voet, wat iets meer is dan voor de gemiddelde Nederlander. Voor VO-scholieren is dit aandeel ongeveer 10%.

Het (aandeel) vervoerwijzegebruik verschilt op een aantal vlakken tussen 2018/'19 en 2022/'23. We zien daarbij de volgende ontwikkelingen:

- Zowel het aandeel elektrische fiets als het gemiddeld aantal verplaatsingen met de elektrische fiets per persoon ligt voor zowel PO- als VO-scholieren in 2022/'23 duidelijk hoger dan in 2018/'19. Alhoewel het aandeel elektrische fiets onder VO-scholieren duidelijk hoger blijft, is het onder PO-scholieren ook hard gegroeid. Wel is het vermoeden dat jonge PO-scholieren de e-fiets vooral gebruiken als passagier (bijvoorbeeld in een elektrische bakfiets), en deze niet (altijd) zelf besturen. De groei van het aandeel elektrische fiets gaat bij beide groepen gepaard met een daling van het aandeel niet-elektrische fiets⁵. Voor de gemiddelde Nederlander is een vergelijkbaar beeld te zien. Voor alle 3 groepen geldt dat het totale aandeel fiets in beide perioden vergelijkbaar is.
- Het aandeel auto en aantal verplaatsingen met de auto is zowel voor PO- als VO-scholieren als voor de gemiddelde Nederlander in vergelijking met 2018/'19 licht afgenomen. Dit wijkt wat af van de langjarige trend vóór corona, waar stijging van het aandeel autogebruik was te zien (zie kader 2.1).
- Voor zowel PO- als VO-scholieren is het aandeel ov en het aantal ov-verplaatsingen in beide jaren vergelijkbaar, terwijl het aandeel ov voor de gemiddelde Nederlander in 2022/'23 iets lager uitkomt dan in 2018/'19.
- Alle groepen legden in 2022/'23 een groter deel van de verplaatsingen te voet af dan in 2018/'19. Ook op absoluut niveau wordt per persoon gemiddeld meer gelopen in 2022/'23 dan in 2018/'19.
- Het aandeel brom/snorfiets is in 2022/'23 iets hoger onder VO-scholieren dan in 2018/'19, maar dit betreft slechts een klein aandeel van alle verplaatsingen. Voor de gemiddelde Nederlander bleef dit aandeel stabiel.

Figuur 2.9 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor alle motieven. Bron: ODin 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



⁵ Zie voor meer informatie rond het e-fiets gebruik van kinderen en jongeren De Haas & Roeleven (2026), een recente verkennende notitie van het KiM rond dit onderwerp.

Modal split o.b.v. afstand

Wanneer we kijken naar de totale afstand die scholieren en de gemiddelde Nederlander met verschillende vervoerwijzen afleggen (Figuur 2.10), blijkt dat de auto hierin een grote rol speelt.

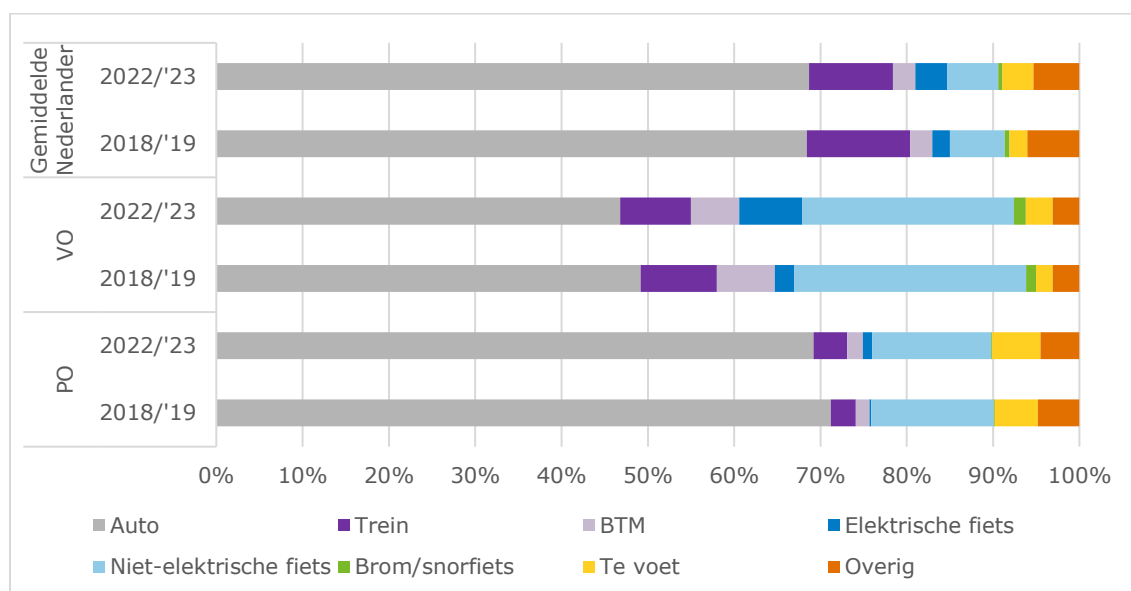
- PO-scholieren leggen in 2022/'23 ongeveer 70% van hun afstand op een dag af met de auto, terwijl dit bij VO-scholieren minder dan 50% is. Het aandeel auto onder PO-scholieren is vergelijkbaar met dat voor de gemiddelde Nederlander, terwijl het aandeel auto onder VO-scholieren een stuk lager ligt. De auto heeft dus duidelijk een groter aandeel in de afstand dan in het aantal verplaatsingen (oftewel: autoverplaatsingen zijn over het algemeen langer).
- VO-scholieren leggen na de auto het grootste deel van hun afstand af met de fiets in 2022/'23. VO-scholieren leggen een aanzienlijk groter deel van hun afstand af met de fiets dan PO-scholieren en de gemiddelde Nederlander. PO-scholieren leggen ook een groot deel van hun afstand af met de fiets, zelfs meer dan de gemiddelde Nederlander, maar dus wel aanzienlijk minder dan VO-scholieren. Het aandeel van de fiets in de afgelegde afstand is voor alle groepen kleiner dan het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen (oftewel: fietsverplaatsingen zijn over het algemeen korter).
- Voor PO-scholieren is in 2022/'23 lopen na de auto en de fiets de vervoerwijze waar het grootste deel van de afstand mee wordt afgelegd. Dit is meer dan bijvoorbeeld voor VO-scholieren en de gemiddelde Nederlander. Het aandeel lopen in de afgelegde afstand is voor alle groepen wel duidelijk kleiner dan het aandeel lopen in de verplaatsingen (oftewel: loopverplaatsingen zijn over het algemeen korter).
- Het aandeel ov in de afgelegde afstand in 2022/'23 is voor VO-scholieren vergelijkbaar met dat van de gemiddelde Nederlander, en voor PO-scholieren vrij marginaal. Het aandeel in de afgelegde afstand is voor alle groepen iets hoger dan het aandeel in de verplaatsingen, wat betekent dat ov-verplaatsingen over het algemeen een langere reisafstand kennen.

Ook wat betreft de modal split o.b.v. afstand zijn er verschuivingen tussen vervoerwijzen zichtbaar tussen 2018/'19 en 2022/'23:

- We zien voor alle groepen in absolute termen een daling van de afgelegde afstand per auto. Bij zowel PO- als VO-scholieren is het aandeel van de auto in de afstand ook licht afgenomen. Dit beeld is vergelijkbaar met de ontwikkeling in het aandeel ritten. Bij de gemiddelde Nederlander bleef dit vrij stabiel.
- De afgelegde afstand per ov per persoon is in absolute termen voor VO-scholieren en de gemiddelde Nederlander afgenomen in 2022/'23 t.o.v. 2018/'19, en voor PO-scholieren iets toegenomen. Dit zien we ook terug in de aandelen: onder PO-scholieren is het aandeel openbaar vervoer afstand licht toegenomen, terwijl dit aandeel bij VO-scholieren en de gemiddelde Nederlander licht is gedaald.
- Bij alle drie de groepen is het aandeel elektrische fiets in de afgelegde afstand gestegen in 2022/'23 t.o.v. 2018/'19, waarbij de grootste relatieve stijging te zien is bij PO-scholieren. Bij alle 3 de groepen gaat deze stijging gepaard met een (lichte) daling van het aandeel van de niet-elektrische fiets. Het totaal aandeel fiets (elektrische fiets + niet-elektrische fiets) is bij alle 3 de groepen in deze periode gestegen. Desondanks zien we voor PO-scholieren een absolute daling in de afgelegde fietsafstand per persoon in deze periode. Voor VO-scholieren is de gemiddelde afgelegde afstand per persoon wel iets toegenomen.

- Het aandeel van de afgelegde afstand te voet is zowel voor PO-scholieren, VO-scholieren als voor de gemiddelde Nederlander gestegen tussen 2018/'19 en 2022/'23. Ook op absoluut niveau is een stijging te zien in de per persoon afgelegde afstand te voet.

Figuur 2.10 Modal split o.b.v. afstand voor alle motieven. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.3.2 Motief onderwijs

Modal split o.b.v. verplaatsingen

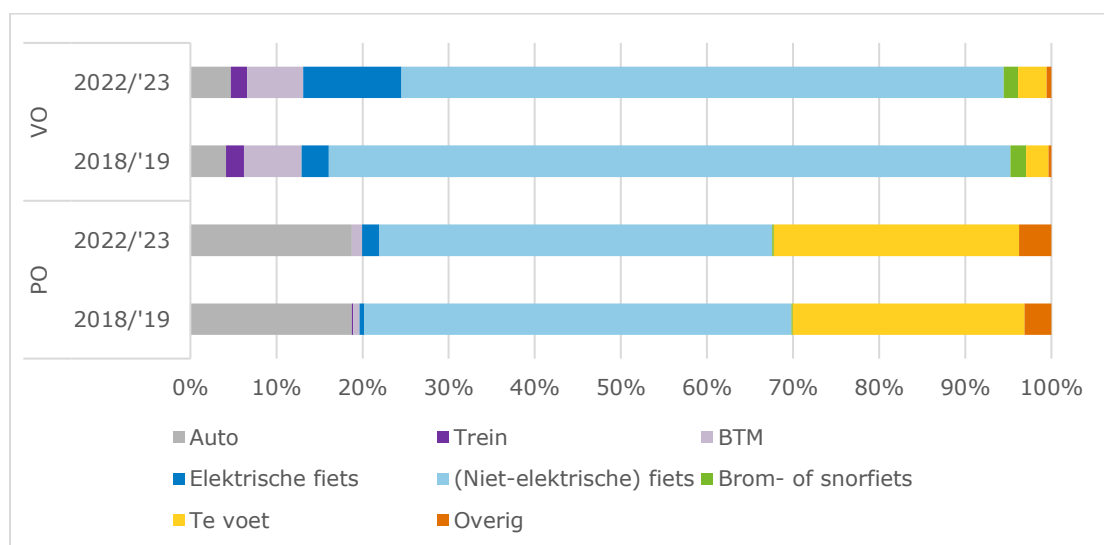
De vervoerswijzen die scholieren gebruiken voor hun onderwijsreizen zijn enigszins vergelijkbaar met de vervoerswijzen die scholieren gebruiken voor alle motieven tezamen (Figuur 2.11). Het aandeel auto is in de verplaatsingen voor onderwijs echter lager, zowel bij scholieren op PO als VO. Ongeveer 20% van de verplaatsingen die PO-scholieren maken voor onderwijs en zo'n 5% van die van VO-scholieren in 2022/'23 worden met de auto gedaan, tegenover respectievelijk zo'n 30% (PO) en 20% (VO) van de verplaatsingen voor alle motieven tezamen. Zo'n 1% van alle autoverplaatsingen is daarmee toe te wijzen aan scholieren die reizen voor het motief onderwijs. Het verschil tussen PO- en VO-scholieren in autogebruik voor motief onderwijs wijst mogelijk op de grotere rol van ouders in het reisgedrag van PO-scholieren vergeleken met VO-scholieren. VO-scholieren reizen doorgaans meer zelfstandig dan PO-scholieren; het gebeurt regelmatig dat PO-scholieren worden afgezet bij school met de auto, zoals ook blijkt uit ander onderzoek (McDonald, 2008; Hellinga, 2016; SWOV, 2025). Volgens Hellinga (2016) komt dit doordat ouders van met name PO-scholieren die verder weg wonen van school, vaak uit gemak- en veiligheidsoverwegingen ervoor kiezen om hun kinderen naar school te brengen met de auto, om vervolgens door te rijden naar werk. Het ov-gebruik voor onderwijsreizen is voor PO-scholieren minimaal. Voor VO-scholieren ligt dit aandeel wat hoger, zo'n 8% van hun onderwijsverplaatsingen worden met het ov afgelegd. Daarmee zijn scholieren die reizen voor onderwijs te relateren aan zo'n 8% van alle BTM-verplaatsingen (PO- en VO-scholieren) en aan zo'n 2% van alle treinverplaatsingen (alleen VO-scholieren).

De afstanden tot onderwijslocaties spelen een rol in het verklaren van verschillen in vervoerswijzen: eerder lieten we al zien (Figuur 2.5) dat PO-scholieren in het

algemeen een kortere reisafstand afleggen voor onderwijs dan VO-scholieren. Op relatief kortere afstanden zijn vervoermiddelen als lopen en fietsen vaak aantrekkelijker. We zien dan ook dat PO-scholieren onderwijsverplaatsingen aanzienlijk vaker te voet afleggen dan VO-scholieren. Zo'n 30% van de verplaatsingen voor onderwijs van PO-scholieren wordt te voet afgelegd, tegenover zo'n 3% van die van VO-scholieren. VO-scholieren daarentegen maken meer gebruik van de fiets voor onderwijsverplaatsingen dan PO-scholieren. Zo'n 80% van de verplaatsingen voor onderwijs van VO-scholieren wordt met de fiets afgelegd, tegenover zo'n 50% van die van PO-scholieren. VO-scholieren maken vooral ook meer gebruik van de elektrische fiets dan PO-scholieren, zo blijkt uit onze data-analyse. Zo'n 11% van alle door Nederlanders gemaakte fietsverplaatsingen zijn daarmee te relateren aan scholieren die reizen voor onderwijs. Dat lopen en fietsen belangrijke vervoermiddelen naar onderwijs zijn blijkt ook uit eerdere onderzoeken van onder andere Helbich (2017), Dutch Cycling Embassy (2022) en van Goeverden en de Boer (2008). Uit onderzoek van Goeverden en de Boer (2008) en van den Berg et al. (2018) blijkt ook dat middelbare scholieren veel gebruik maken van de fiets voor hun reizen naar school.

Wanneer we 2022/'23 vergelijken met de modal split in 2018/'19 voor motief onderwijs valt op dat het gebruik van de elektrische fiets ook voor onderwijsverplaatsingen onder zowel PO als VO-scholieren duidelijk is gestegen. Ondanks de stijging van zo'n 1,5 procentpunt, blijft het absolute aandeel elektrische fiets onder PO-scholieren voor het motief onderwijs overigens (nog) vrij klein. Onder VO-scholieren is het absolute aandeel elektrische fiets sterker gestegen, met zo'n 8 procentpunt. Net als bij alle motieven tezamen, gaat ook bij het motief onderwijs de groei van het aandeel elektrische fiets verplaatsingen bij zowel PO- als VO-scholieren gepaard met een daling van het aandeel niet-elektrische fiets. Bij beide typen scholieren is het totale aandeel fiets voor onderwijs ook licht afgenomen, terwijl het aandeel te voet juist is toegenomen.

Figuur 2.11 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor motief onderwijs. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Modal split o.b.v. afstand

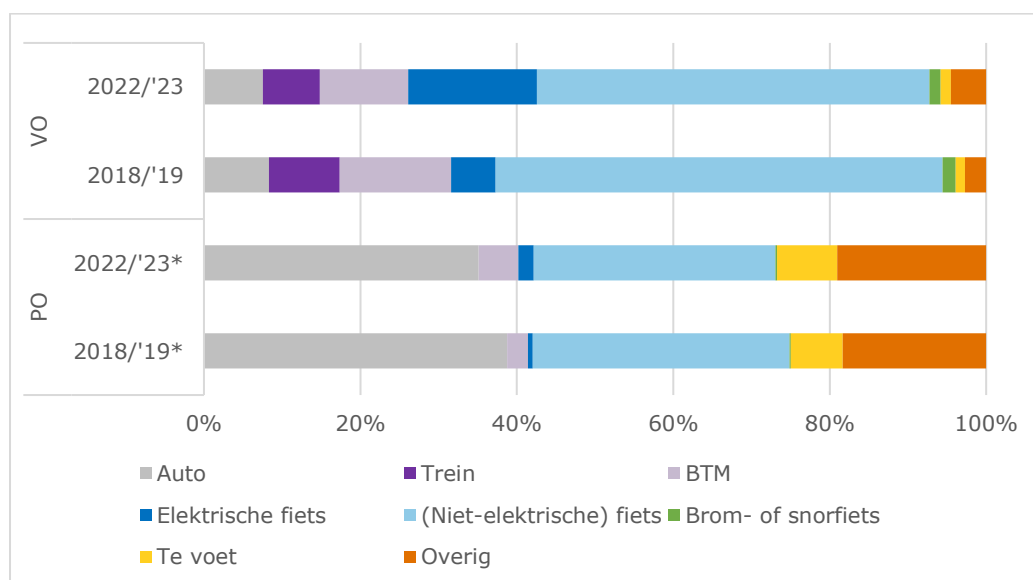
Voor het motief onderwijs speelt de auto een vrij grote rol in de afgelegde afstand van PO-scholieren (Figuur 2.12). Ongeveer 35% van de afstand die PO-scholieren afleggen voor onderwijs in 2022/'23 gaat met de auto. Voor VO-scholieren is dit slechts 7,5%. Voor VO-scholieren speelt de fiets de grootste rol in de afgelegde afstand naar onderwijs. Ook voor PO-scholieren speelt de fiets een belangrijke rol in

de afgelegde afstand voor onderwijs, maar wordt de auto wel meer gebruikt. Naast dat het totale aandeel fiets (elektrisch + niet-elektrisch) voor onderwijs onder VO-scholieren een stuk hoger ligt dan onder PO-scholieren, ligt vooral het aandeel elektrische fiets een stuk hoger onder VO-scholieren. Dit was ook te zien in de modal split o.b.v. verplaatsingen. VO-scholieren leggen ook aanzienlijk meer van hun afstand naar onderwijs af met het openbaar vervoer dan PO-scholieren, terwijl PO-scholieren daarentegen een stuk meer van hun afstand naar onderwijs te voet af leggen dan VO-scholieren. Ook opvallend is het aanzienlijk hogere aandeel 'overig' onder PO-scholieren dan onder VO-scholieren. Dit betreffen veelal ritten naar speciaal onderwijs, met daarvoor bestemd vervoer.

Wanneer we voor PO-scholieren de modal split in 2018/'19 vergelijken met die van 2022/'23 zie we dat het aandeel van de auto en van de gewone fiets in de afgelegde afstand voor onderwijs is afgenomen. Daarentegen is het aandeel elektrische fietsgebruik, BTM, te voet en overige vervoerwijzen over deze periode gestegen. In absolute termen zien we vooral een stijging van de afstand voor onderwijsdoelen per elektrische fiets; voor de andere vervoerwijzen was de afgelegde afstand in 2022/'23 gelijk aan, of wat lager dan in 2018/'19. Dat het aandeel auto in de reizen van scholieren voor onderwijs in 2022/'23 wat lager ligt dan in 2018/'19 is enigszins in tegenstelling tot de langjarige trend die we bespreken in kader 2.1; mogelijk is hier nog een COVID-effect zichtbaar, maar dat kan op dit moment niet met zekerheid worden gesteld.

Onder VO-scholieren is het aandeel niet-elektrische fiets in de afstand voor onderwijs in 2022/'23 afgenomen ten opzichte van 2018/'19, en het aandeel elektrische fiets flink gestegen, met 11,5 procentpunt. Ook in absolute termen nam deze afstand duidelijk toe. Daarnaast is in deze periode onder VO-scholieren het totale aandeel fietsen (niet-elektrisch + elektrisch) in de afgelegde afstand ook gegroeid, met zo'n 5 procentpunt. In absolute termen kwam het fietsgebruik voor onderwijs echter wat lager uit in 2022/'23. Ook zien we bij deze groep een daling in het ov-gebruik voor onderwijs, zowel in absolute als in relatieve zin.

Figuur 2.12 Modal split o.b.v. afstand voor motief onderwijs. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

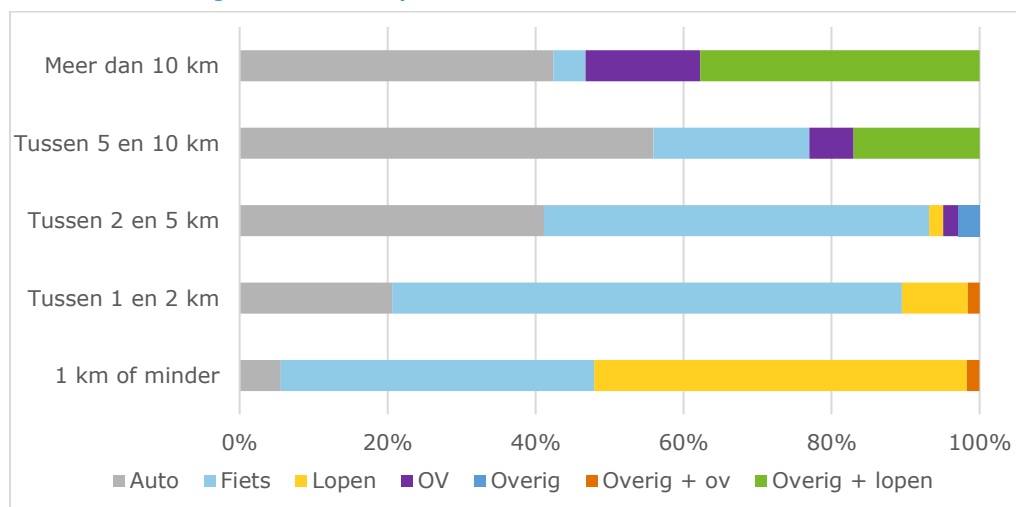


*Het aandeel ov in 2022/'23 was bij PO-scholieren te klein om uit de microdata omgeving van CBS te kunnen exporteren. Om die reden is het aandeel trein voor zowel 2018/'19 als 2022/'23 bij het aandeel overig opgeteld. In 2018/'19 betrof het aandeel trein ca 1%.

Vervoerwijzegebruik per afstandsklasse

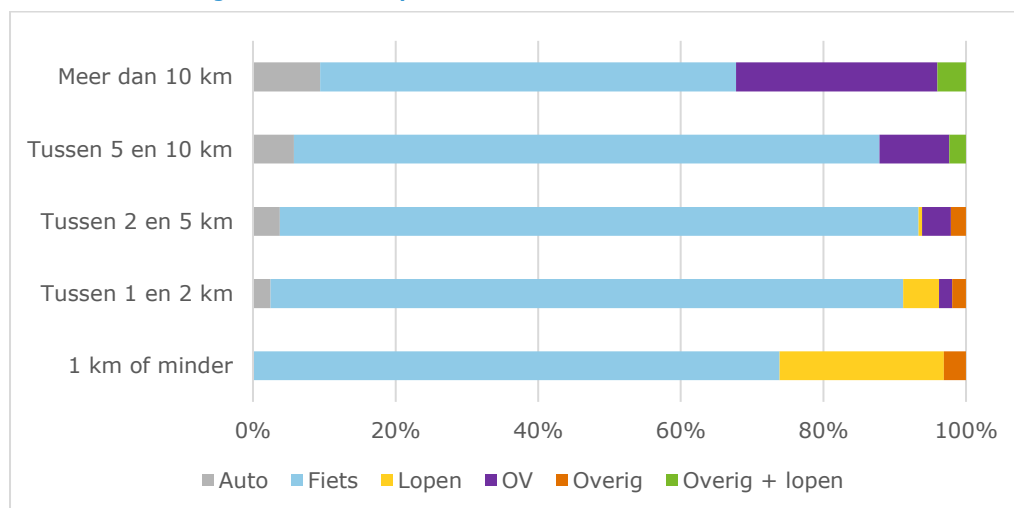
Verplaatsingen door PO-scholieren met een onderwijsverplaatsingsafstand van 1 km of minder worden in 2022/'23 nauwelijks met de auto afgelegd, maar juist voor het grootste deel met de fiets of te voet (Figuur 2.13). Bij onderwijsverplaatsingen door PO-scholieren tussen de 1 en 2 km en de 2 en 5 km is het aandeel lopen en fietsen ook nog meer dan de helft, maar vanaf een afstand tussen 2 en 5 km neemt het aandeel van de auto ook sterk toe. Bij een onderwijsverplaatsingsafstand van 5 tot 10 km heeft de auto een aandeel van meer dan 50%. Ook de categorie 'overig' (veelal leerlingenvoer) is hier relatief groot, en groeit verder op een afstand van meer dan 10 km. Het valt ook op dat het aandeel openbaar vervoer steeds hoger wordt naarmate de onderwijsverplaatsingsafstand van PO-scholieren toeneemt. Wel lieten we eerder al zien (tabel 2.1) dat slechts minder dan 4% van de PO-scholieren een afstand van meer dan 10 km naar school aflegt.

Figuur 2.13 Aandeel vervoersmiddelen per afstandsklasse onderwijsverplaatsingen voor PO-scholieren. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Verplaatsingen door VO-scholieren met een onderwijsverplaatsingsafstand van 1 km of minder worden vrijwel allemaal met de fiets of lopend afgelegd in 2022/'23 (Figuur 2.14). Bij elke toename in afstandscategorie neemt het aandeel auto en ov daarbij toe. Het aandeel lopen daalt juist duidelijk en is al bijna verwaarloosbaar bij verplaatsingen tussen de 2 en 5 km. De dominantie van de fiets komt duidelijk naar voren in deze figuur. Van de verplaatsingen tussen de 1 en 10 km wordt meer dan 80% met de fiets afgelegd en bij onderwijsverplaatsingen van meer dan 10 km wordt nog steeds meer dan 50% met de fiets afgelegd.

Figuur 2.14 Aandeel vervoersmiddelen per afstandsklasse onderwijsverplaatsingen voor VO-scholieren. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



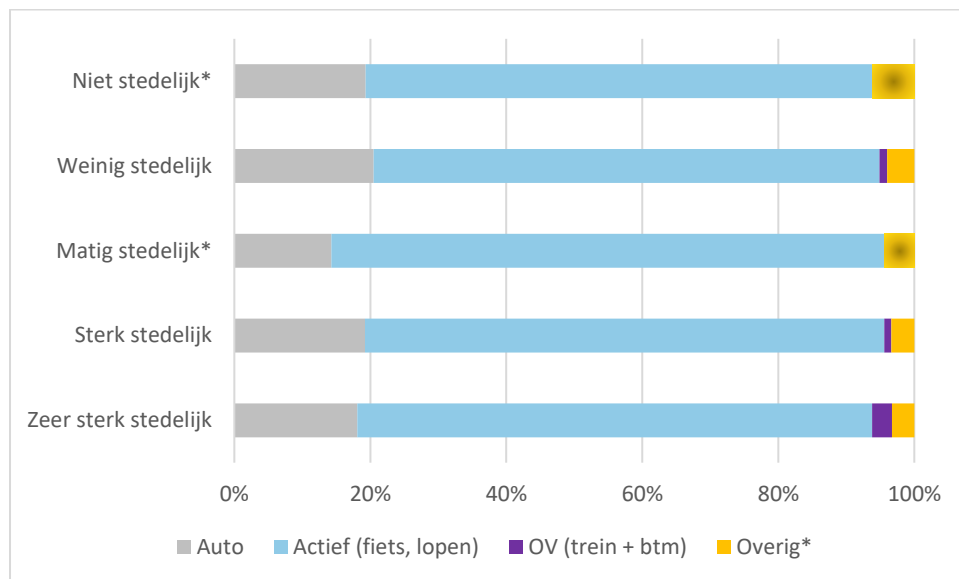
Vervoerwijzegebruik naar stedelijkheid

Voor PO-scholieren (Figuur 2.15) valt op dat er voor onderwijs slechts lichte verschillen te zien zijn in de aandelen van verschillende vervoerwijzen naar stedelijkheidsklasse in 2022/'23⁶. De stedelijkheidscategorie 'matig stedelijk' wijkt het meest af van de rest, met een iets lager aandeel auto en een iets hoger aandeel actieve mobiliteit. Voor de rest is het patroon redelijk vergelijkbaar tussen de verschillende stedelijkheidsklassen: actieve vervoerwijzen beslaan het grootste deel, gevolgd door de auto en ov + overig.

Voor VO-scholieren (Figuur 2.16) zijn er ook lichte verschillen te zien naar stedelijkheidsklasse. Van de meest stedelijke categorie naar de minst stedelijke categorie loopt het aandeel auto geleidelijk steeds een klein beetje op. Het valt verder op dat het aandeel openbaar vervoer in de meest stedelijke categorie duidelijk het hoogst is. Een verklaring hiervoor is dat in stedelijke gebieden het aanbod van openbaar vervoer doorgaans beter is dan in minder stedelijk gebied, wat het een aantrekkelijkere optie maakt voor vervoer naar school dan in minder stedelijke gebieden. In de minder stedelijke gebieden zijn VO-scholieren dus meer aangewezen op actieve vervoerswijzen of de auto.

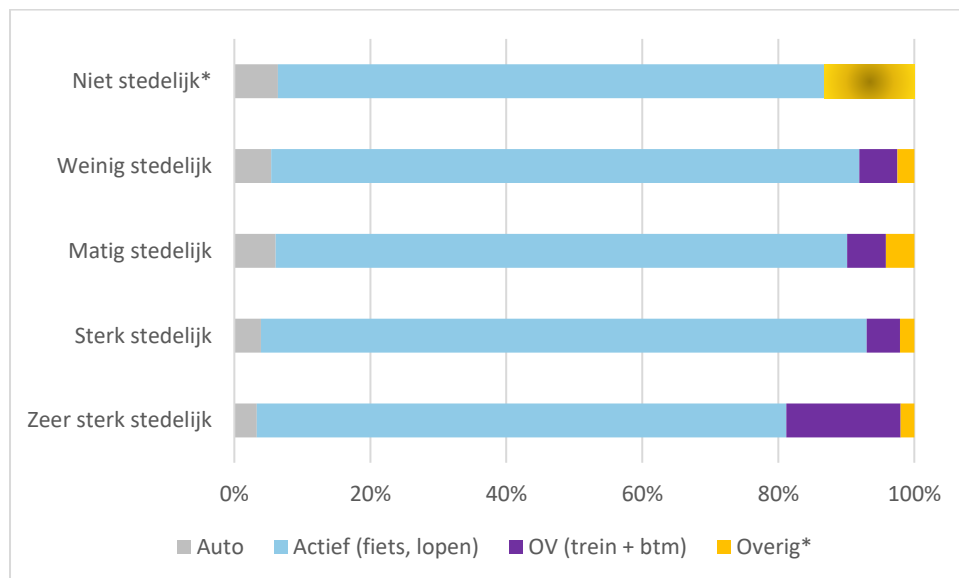
⁶ De gepresenteerde modal splits in dit onderdeel zijn gebaseerd op ritten en kunnen dus geïnterpreteerd worden als hoe vaak verschillende modaliteiten gebruikt worden door scholieren in al hun ritten. In de overige delen presenteren we informatie op het niveau van verplaatsingen; een verplaatsing kan meerdere ritten bevatten (wanneer bijvoorbeeld eerst te voet naar de bushalte wordt gelopen, dan de bus wordt gepakt en vervolgens van de bushalte naar school wordt gelopen). De verschillen tussen de modal splits o.b.v. verplaatsingen en o.b.v. ritten zijn in deze context echter zeer klein, mede gezien het vrij lage aandeel ov (zo'n 0-1 procentpunt per aandeel).

Figuur 2.15 Aandeel vervoerwijzen in de modal split voor onderwijs, naar mate van stedelijkheid voor PO-scholieren. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



*Het aandeel ov was bij PO-scholieren in niet-stedelijk en matig stedelijk gebied te klein om uit de omgeving van CBS te kunnen exporteren. Om die reden is het aandeel ov voor die stedelijkheidsklassen bij het aandeel overig opgeteld.

Figuur 2.16 Aandeel vervoerwijzen in de modal split voor onderwijs, naar mate van stedelijkheid voor VO-scholieren. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



*Het aandeel ov was bij VO-scholieren in niet-stedelijk gebied te klein om uit de omgeving van CBS te kunnen exporteren. Om die reden is het aandeel ov voor die stedelijkheidsklasse bij het aandeel overig opgeteld.

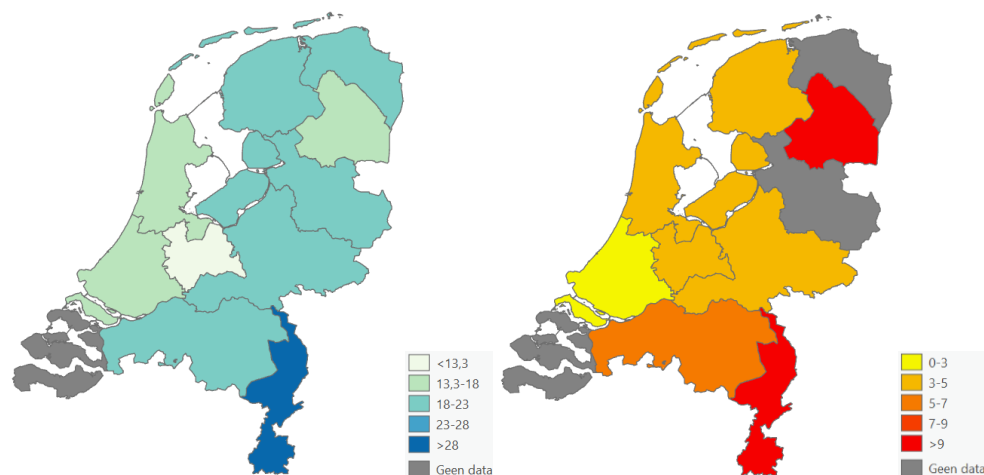
Vervoerwijzegebruik naar provincie

In Figuur 2.17 is het aandeel van de auto in de modal split voor onderwijs(ritten)³ te zien per provincie, voor PO-scholieren (links) en VO-scholieren (rechts).

Voor PO-scholieren valt op dat het aandeel van de auto het hoogst is in de provincies Groningen, Friesland, Gelderland en Limburg (Figuur 2.17, links). In de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland is het aandeel auto bij PO-scholieren daarentegen een stuk lager. In de provincies waar het aandeel auto wat hoger ligt, is de gemiddelde onderwijsverplaatsingsafstand vaak ook wat hoger (zie Bijlage B).

Bij VO-scholieren zijn er, naast dat er voor drie provincies te weinig data is, lichte regionale verschillen te zien (Figuur 2.17, rechts). Het aandeel auto is het hoogst in de provincie Limburg (11,7%), gevolgd door Drenthe (9,3%). Het aandeel is het laagst in de provincie Zuid-Holland. Bij VO-scholieren is er een minder sterke relatie waar te nemen tussen het aandeel van de auto en de gemiddelde afstand naar onderwijs op regionaal niveau (zie ook Bijlage B). Mogelijk speelt hier een rol dat VO-scholieren vaker zelf naar school reizen in plaats van met de auto naar school worden gebracht door hun ouders.

Figuur 2.17 Aandeel auto in modal split voor onderwijsverplaatsingen naar provincie, voor PO-scholieren (links) en VO-scholieren (rechts). Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.4 Tijdstippen van de dag

Het tijdstip op een dag waarop scholieren reizen verschilt. In deze paragraaf analyseren we op welke momenten op een gemiddelde doordeweekse dag (2.4.1) en per dag van de week (2.4.2) PO- en VO-scholieren onderweg zijn in 2022/'23. Hierbij kijken we naar gemiddeldes over het hele jaar, inclusief de vakantieperiodes.

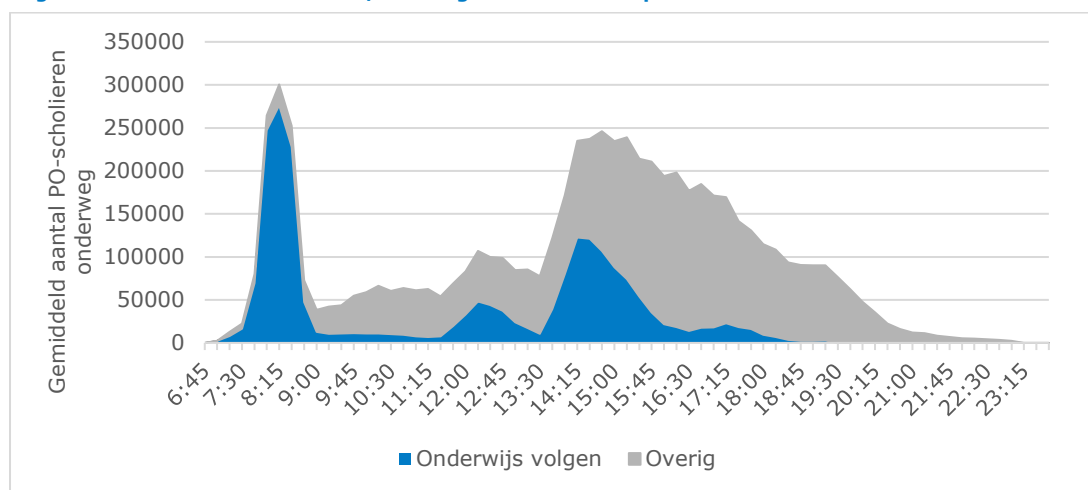
2.4.1 Doordeweeks versus weekend

Figuur 2.18 en figuur 2.19 laten zien dat er doordeweeks in de ochtend een flinke piek is te zien in het aantal PO- en VO-scholieren dat voor onderwijs onderweg is rond 8:00/8:30. Dit wordt verklaard door het feit dat rond 8:30 veel scholen beginnen met hun lessen. Op dat moment van de dag vormen scholieren gemiddeld iets meer dan 25% van alle reizigers die onderweg zijn⁷.

⁷ Dit is exclusief ouders die onderweg zijn om kinderen te brengen.

Voor PO-scholieren laat Figuur 2.18 zien dat er ook een tweede piek is van het aantal PO-scholieren dat onderweg is (voor het motief onderwijs) rond 14:15. Dit is doorgaans een tijd waarop veel basisscholen klaar zijn met hun lessen, waarna de PO-scholieren zich weer verplaatsen, ofwel richting huis, richting vrienden, etc. Na deze piek, daalt het aantal PO-scholieren dat onderweg is voor motief onderwijs volgen steeds verder. Het aantal PO-scholieren dat onderweg is voor andere reismotieven neemt vanaf dan echter sterk toe. Dit daalt geleidelijk tot ongeveer 18:45, waarna het kort stabiliseert. Mogelijk komt dit door reisbewegingen van PO-scholieren van/naar sport of hobby's. Vanaf 19:30 daalt het aantal PO-scholieren dat onderweg is voor motieven anders dan onderwijs volgen geleidelijk.

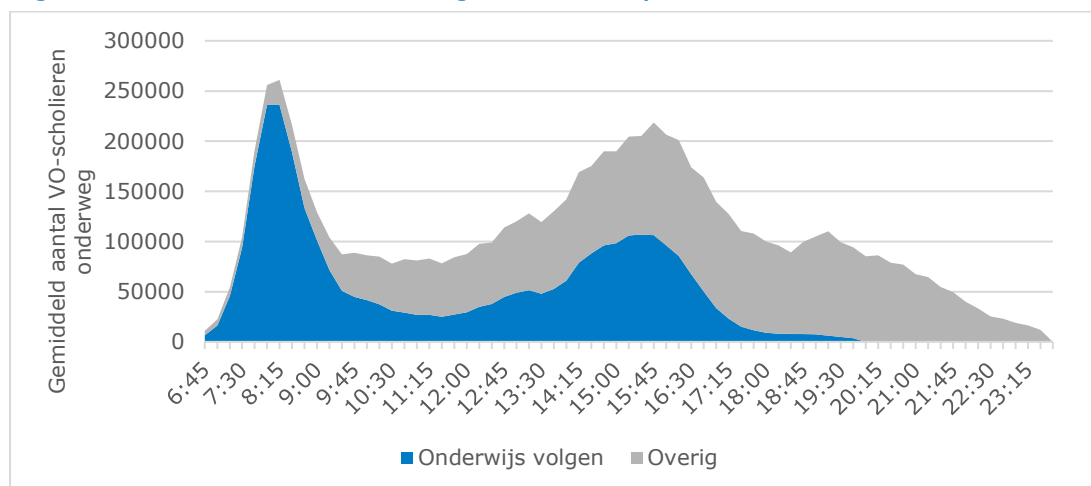
Figuur 2.18 Gemiddeld aantal PO-scholieren onderweg per 15-minutenblok van de dag op een doordeweekse dag naar motief. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS⁸.



Ook bij VO-scholieren is er in de middag op een gemiddelde doordeweekse dag een tweede piek te zien van het aantal VO-scholieren dat onderweg is (Figuur 2.19). Deze piek is minder steil dan bij PO-scholieren, en meer uitgespreid over een langere periode in de middag. Mogelijk komt deze grotere spreiding doordat middelbare scholieren vaak op verschillende tijden klaar zijn met hun lessen, in tegenstelling tot PO-scholieren die vaak op hetzelfde moment klaar zijn. Het aantal VO-scholieren onderweg voor het motief onderwijs daalt na ongeveer 15:30 steeds verder. Het aantal VO-scholieren onderweg voor andere motieven stijgt geleidelijk gedurende de dag, en daalt tussen 17:00 en 18:00, waarna er weer een lichte stijging te zien is, gevolgd door een geleidelijke daling. Deze lichte stijging komt waarschijnlijk net als bij PO-scholieren door reisbewegingen naar sport of hobby's. VO-scholieren zijn over het algemeen wat later op de dag (voor overige motieven) nog actief dan PO-scholieren.

⁸ Het aantal scholieren dat voor overige motieven onderweg is ligt ook onder schooltijden nog relatief hoog in deze figuur. Dit is een resultaat van het feit dat we kijken naar een gemiddelde over het jaar, inclusief vakantieweken en feestdagen. De scholieren die (binnen Nederland) reizen op of tijdens vakantie- of feestdagen zijn terug te zien in dit overige motief.

Figuur 2.19 Gemiddeld aantal VO-scholieren onderweg per 15-minutenblok van de dag op een doordeweekse dag naar motief. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

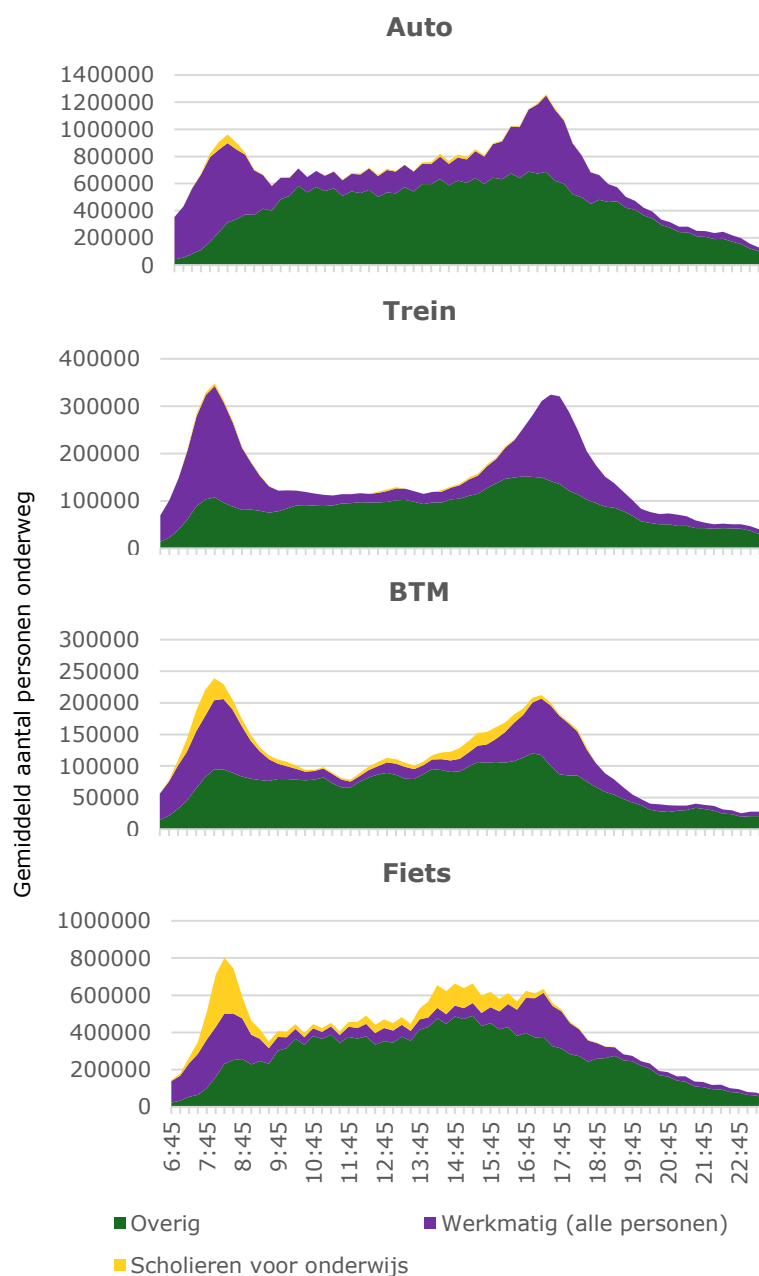


Ook uit eerder onderzoek van CBS (2016) blijkt dat studenten én scholieren een groot aandeel hebben in de ochtendspits, omdat zij na werkenden de grootste groep spitsreizigers zijn en een scherpe piek veroorzaken rond 8:15 wanneer zij op de fiets, of in de bus of trein stappen. Dit is ook te zien in Figuur 2.20, wat een beeld geeft van de bijdrage van de reizen van scholieren voor onderwijs op verschillende momenten van de dag. Hieruit komt naar voren dat het aandeel scholieren dat voor onderwijs onderweg is in de ochtendspits voor met name de fiets hoog ligt (tot ca. 40% van alle reizigers in de spits), gevolgd door BTM (tot ca. 19% van alle reizigers). Voor de auto⁹ en trein is dit aandeel in zowel de ochtend- als avondspits veel kleiner (respectievelijk tot ca. 7% en 2%).

Doordat de spits voor onderwijsverplaatsingen door scholieren in de middag eerder plaatsvindt dan voor overige personen, dragen scholieren niet veel bij aan de 'traditionele' avondspits (zie ook Figuur 2.20). Als gekeken wordt naar alle scholieren ongeacht het motief waar ze voor reizen in plaats van alleen voor het motief onderwijs is het aandeel scholieren in de avondspits wat hoger, zie ook Bijlage C. Dit is te verklaren aan de hand van Figuren 2.18 en 2.19 waarin is te zien dat er relatief veel scholieren zijn die in de avondspits reizen voor overige motieven. Dit komt ook overeen met de bevindingen uit eerder onderzoek van het CBS (2016).

⁹ Scholieren reizen in principe altijd als passagier met de auto, met een volwassene als autobestuurder. Daarmee staat dit aandeel dus niet gelijk aan het aandeel auto's op de weg, maar aan het aandeel verplaatsingen met de auto dat te relateren is aan een scholier.

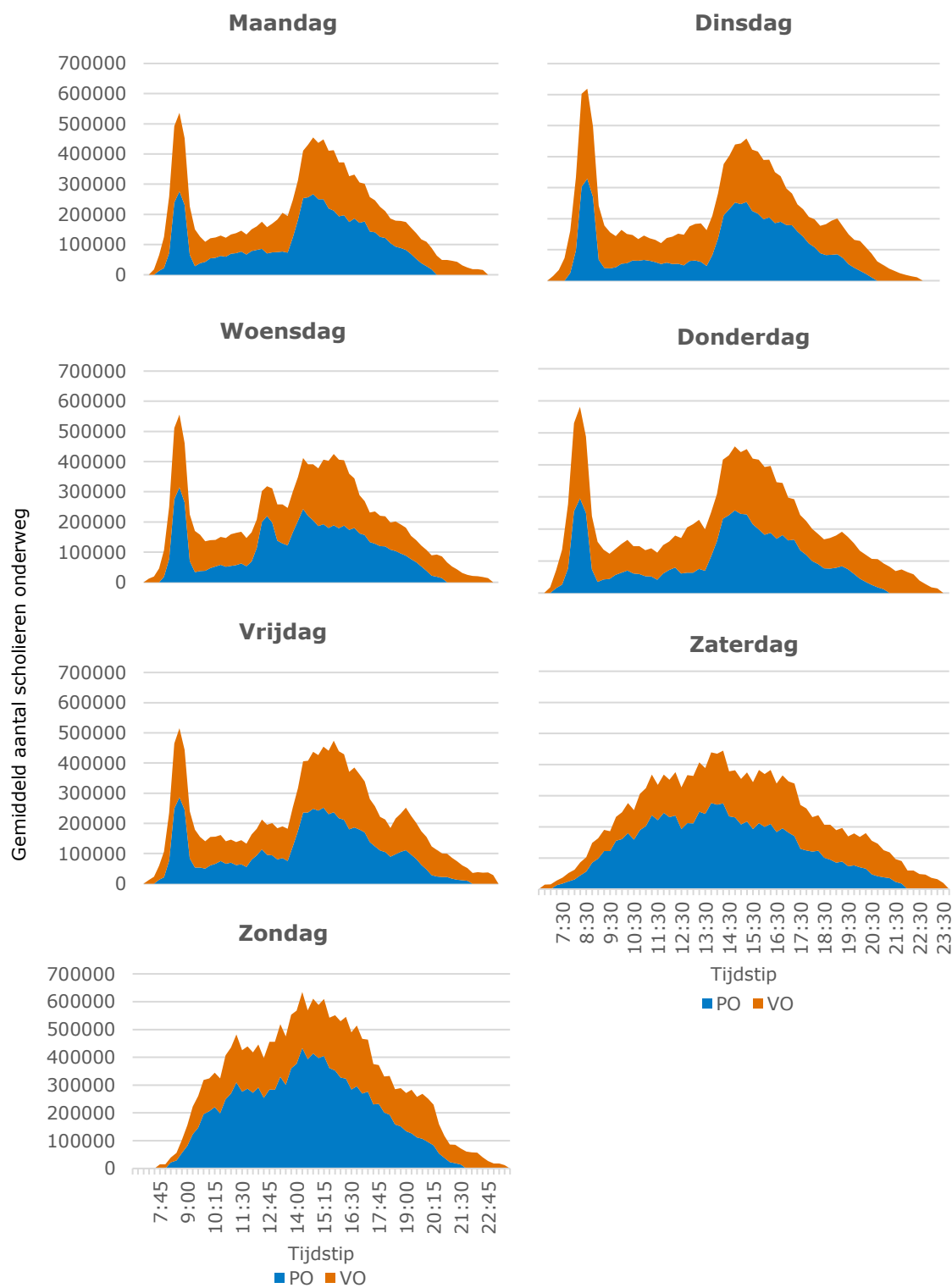
Figuur 2.20 Gemiddeld aantal scholieren onderweg voor onderwijs per 15-minutenblok van de dag op een doordeweekse dag ten opzichte van personen voor werkmatige doeleinden en overige personen.
Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



2.4.2 Verschillen naar dag van de week

De momenten waarop PO- en VO-scholieren onderweg zijn op doordeweekse dagen verschillen doorgaans niet veel van dag tot dag (Figuur 2.21). Op woensdag is wel een afwijking te zien voor PO-scholieren, met een extra piek in de middag rond 12u. De halve schooldagen die zij op deze dag vaak hebben zijn hiervoor een verklaring. Op de zaterdag en zondag valt op dat er veel minder sprake is van pieken, en dat het aantal PO- en VO-scholieren dat onderweg is, veel meer verspreid is over de dag.

Figuur 2.21 Gemiddeld aantal scholieren onderweg voor alle motieven per 15-minutenblok van de dag voor elke dag van de week. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Kader 2.1 Langetermijn ontwikkelingen reisgedrag van scholieren (voor onderwijs)

In een aantal gevallen zijn in deze studie duidelijke veranderingen in het reisgedrag van scholieren naar voren gekomen in 2022/'23 vergeleken met de pre-COVID periode 2018/'19. Op basis van deze vergelijking kan echter niet met zekerheid worden gesteld of dit ontwikkelingen zijn die ook voor de langere termijn gelden. Het CBS-trendmodel maakt het wel mogelijk om iets te zeggen over ontwikkelingen in het reisgedrag van scholieren in de periode 1999-2024. Dit model is ontwikkeld om gegevens van het nationaal verplaatsingsonderzoek te corrigeren voor trend- en methodebreuken die door de jaren heen (zijn) ontstaan (zie ook Boonstra & van den Brakel, 2026). Het is in het CBS-trendmodel niet mogelijk om een uitsplitsing te maken naar PO/VO- scholieren. Wel kan worden uitgesplitst naar leeftijdsgroep (6-11 jaar, 12-17 jaar) en kan specifiek naar het motief onderwijs gekeken worden. Voor een gedetailleerd overzicht, zie Bijlage D. Een belangrijke kanttekening hierbij: doordat scholieren niet uitgesplitst kunnen worden, kunnen effecten in de leeftijdsgroepen ook beïnvloed worden door samenstellingseffecten. Een daling in de afgelegde afstand voor onderwijs in de 12-17-jarige leeftijdsgroep, kan bijvoorbeeld ook komen doordat meer VO-scholieren een HAVO/VWO-opleiding volgen en dus langer op het voortgezet onderwijs zitten (in plaats van dat zij op 16 jarige leeftijd overstappen naar het MBO en daarvoor een langere reistijd voor onderwijs gaan afleggen). Voor 6-11-jarigen geldt dit in veel mindere mate, aangezien we er vanuit kunnen gaan dat een kind in deze leeftijd PO-scholier is.

Ritten en afstand

Op basis van het CBS-trendmodel is voor zowel het gemiddeld *aantal ritten per persoon per dag* als de *afgelegde afstand per persoon per dag* voor **alle motieven** samen een (licht) dalende trend te zien bij de 6 tot 11-jarigen en de 12 tot 17-jarigen. Daarmee lijkt de daling tussen 2018/'19 en 2022/'23 in afgelegde afstand per dag en het aantal verplaatsingen per dag van PO en VO-scholieren niet enkel een COVID effect, maar een ontwikkeling die onder kinderen en jongeren al langer gaande is. Zie hiervoor ook Faber & Huang (2025).

Voor specifiek het motief **onderwijs** kan worden opgemerkt dat er een vrij sterk dalende trend is in het *aantal ritten* per persoon per dag onder 6 tot 11-jarigen. Het frequenter toepassen door scholen van het zogenaamde 'continuooster', waarbij leerlingen op school lunchen en dus tussen de middag niet van school naar huis gaan, vormt hiervoor een verklaring. Onder 12-17-jarigen is juist een stijgende trend te zien in het aantal ritten. Dit zou verband kunnen houden met de gemiddelde stijging van het onderwijsniveau, waarbij scholieren van 16-17 jaar relatief vaker nog op het VO zitten in plaats van op het MBO: VO-leerlingen maken over het algemeen meer dagelijkse verplaatsingen voor onderwijs dan MBO-studenten. Wat betreft de *afgelegde afstand* per persoon per dag voor motief onderwijs is een vrij stabiele trend te zien voor zowel 6- tot 11-jarigen als 12- tot 17-jarigen. Echter, de afgelegde afstand per persoon per dag voor motief onderwijs ligt voor beide leeftijdsgroepen nog onder het pre-COVID niveau, en lijkt zich te stabiliseren op dit lagere niveau.

Afstand per onderwijsrit

Bij zowel 6 tot 11-jarigen als 12 tot 17-jarigen is op basis van het CBS-trendmodel een vrij stabiele trend zichtbaar in de *afgelegde afstand per rit voor onderwijs*. Bij de 6 tot 11-jarigen laat het trendmodel zien dat de afgelegde afstand per rit voor onderwijs zich na COVID snel herstelt terug naar het pre-COVID niveau en daar zelfs iets boven uitkomt. Bij de 12 tot 17-jarigen blijft de trendlijn na COVID nog iets onder het niveau van pre-COVID. Dit lijkt aan te sluiten bij het beeld uit de vergelijking van 2018/'19 en 2022/'23 (Figuur 2.5).

Een mogelijke (maar speculatieve) verklaring kan zijn dat VO-scholieren iets vaker kiezen voor onderwijsinstellingen dicht bij de woning (al dan niet onder invloed van een lichte toename van het aantal VO-locaties, zie ook hoofdstuk 3).

Modal split

Het trendmodel laat ook voor de gebruikte vervoerwijzen (de *modal split*) een aantal ontwikkelingen zien. Voor zowel 6- tot 11-jarigen als 12- tot 17-jarigen is in de trendmodelanalyse een daling te zien van het aandeel lopen en BTM in de afgelegde afstand voor zowel alle motieven als voor het motief onderwijs. Daarnaast is bij beide leeftijdsgroepen ook te zien dat het aandeel fietsen en autopassagier in de afgelegde afstand voor motief onderwijs juist *toeneemt*. Deze toename van het aandeel fietsen is ook te zien in de modal split vergelijking voor VO-scholieren tussen 2018/'19 en 2022/'23, maar niet zozeer voor PO-scholieren (Figuur 2.12). Een relatieve toename van het autogebruik voor motief onderwijs zien we (nog) niet duidelijk terug in de modal split o.b.v. afstand in 2018/'19 en 2022/'23 (Figuur 2.12). Hier zou een COVID-effect kunnen spelen, maar dit is nog niet met zekerheid te zeggen.

3 Bereikbaarheid

In dit hoofdstuk zoomen we in op de bereikbaarheid van PO en VO. Bereikbaarheid is een samenspel van mobiliteit, nabijheid, tijdsmoment en individuele mogelijkheden (zie bijv. Hamersma et al., 2023). Er zijn een aantal (recente) bronnen en studies beschikbaar die inzicht geven in de bereikbaarheid van PO en VO worden besproken per onderwijscategorie (PO & VO) in respectievelijk paragraaf 3.1 en 3.2. Hierbij wordt eerst ingegaan op bronnen die inzicht geven in de potentiële of berekende bereikbaarheid van PO- en VO-locaties. Deze bronnen betreffen voornamelijk bereikbaarheidsanalyses o.b.v. reistijd en afstand, en houden geen rekening met overige factoren die relevant kunnen zijn voor de bereikbaarheid zoals kosten of beperkte parkeermogelijkheden. Vervolgens verschuiven we de focus naar het persoonlijke perspectief op bereikbaarheid. We gaan daarbij onder andere in op de vraag in hoeverre het kunnen bereiken van PO en VO voor mensen relevant is, via welke vervoerwijzen, welke reistijden dan acceptabel zijn, en of mensen in staat zijn binnen hun acceptabele reistijd een PO-/VO-locatie met verschillende vervoerwijzen te kunnen bereiken.

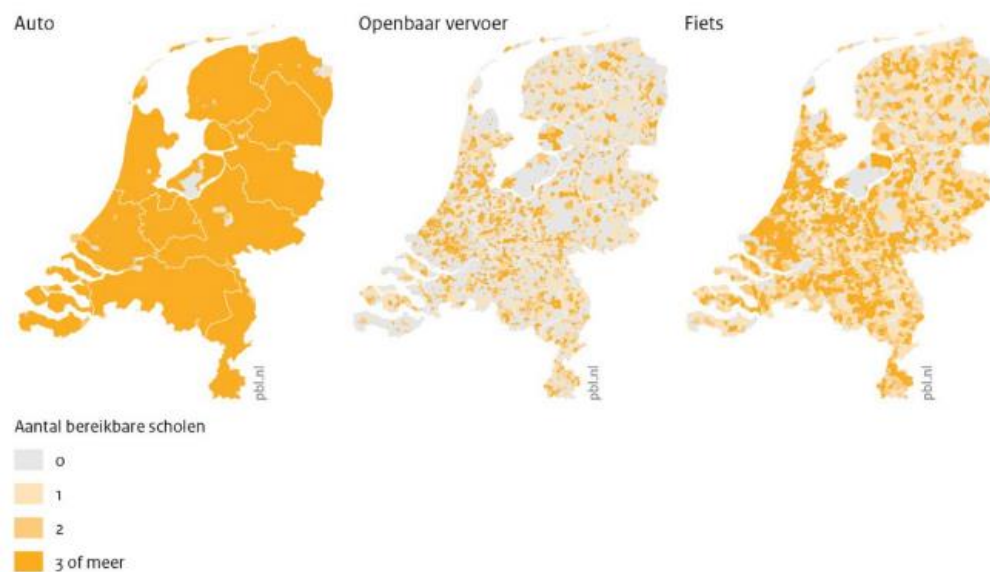
3.1 Basisonderwijs

3.1.1 *Potentiële/berekende bereikbaarheid*

Het PBL bracht in 2022 de bereikbaarheid in termen van reistijd van basisonderwijs met verschillende vervoerwijzen in beeld (Bastiaanssen en Breedijk, 2022). Volgens deze studie kunnen per auto vanuit de meeste buurten in Nederland binnen 15 minuten reistijd 3 of meer basisscholen bereikt worden. Uit dezelfde analyse blijkt dat per fiets slechts 1% van alle kinderen geen basisschool kan bereiken binnen 15 minuten fietsen; binnen 30 minuten fietsen kunnen vrijwel alle kinderen minstens één basisschool bereiken. Het openbaar vervoer is in veel gevallen een minder toereikende optie voor het kunnen bereiken van basisscholen. 6% van alle kinderen in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar kan geen enkele basisschool bereiken binnen 15 minuten reizen met het openbaar vervoer. Bij de hogere reistijdgrens van 30 minuten kan nog 4% van de kinderen geen basisschool bereiken met het openbaar vervoer. Tegelijkertijd bleek eerder uit Figuur 2.11 dat slechts een zeer klein percentage van de basisschoolleerlingen het ov gebruikt om naar de onderwijslocatie te reizen.

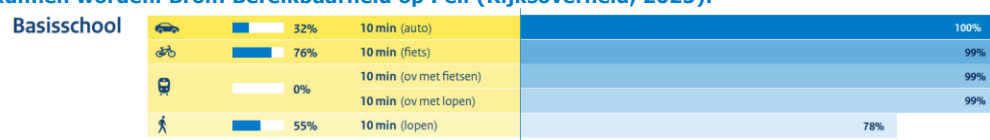
Figuur 3.1 geeft dit bereikbaarheidsbeeld van basisscholen geografisch weer voor een reistijdgrens van 15 minuten. In Bijlage E is een geografisch beeld beschikbaar bij een reistijdgrens van 30 minuten. Vanuit vrijwel alle buurten in Nederland kunnen 3 of meer scholen met de auto worden bereikt, binnen zowel 15 als 30 minuten reistijd. Voor het openbaar vervoer valt op dat vanuit buurten in stedelijke gebieden vaker 3 of meer basisscholen kunnen worden bereikt binnen de genoemde reistijdgrenzen, dan in landelijkere gebieden. Per fiets kunnen scholieren vanuit een groot deel van de Nederlandse buurten 3 of meer scholen bereiken binnen 15 minuten reistijd, met name in stedelijk gebied. In de meer landelijke gebieden/buurten is dit wat minder vaak het geval. Binnen 30 minuten reistijd kunnen per fiets vanuit vrijwel alle Nederlandse buurten 3 of meer basisscholen bereikt worden.

Figuur 3.1 Bereikbaarheid basisscholen per vervoerswijze binnen 15 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Ook ten behoeve van het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (Rijksoverheid, 2025) is de bereikbaarheid van PO in termen van reistijd in beeld gebracht, waarbij voor alle vervoerswijzen een reistijdgrens van 10 minuten is aangehouden. Die 10 minuten is gebaseerd op de reistijd die mensen die dat relevant vinden voor het reizen naar PO gemiddeld gezien acceptabel vinden (zie ook Hamersma & Roeleven, 2024) (zie Figuur 3.2). Het beeld voor auto en fiets komt vrij goed overeen met het beeld uit de studie van PBL (2022). Voor ov lijkt het beeld op basis van deze indicator positiever dan de PBL-studie suggereert, wat mogelijk te maken heeft met wat andere methodologische keuzes¹⁰. De indicator beschrijft ook de bereikbaarheid te voet: deze bereikbaarheid komt in vergelijking met de andere vervoerswijzen wat minder gunstig naar voren.

Figuur 3.2 Aandeel dat binnen gemiddelde acceptabele reistijd een basisschool kan bereiken. Links is het aandeel personen te zien dat vindt dat met deze vervoerswijze de voorziening bereikt zou moeten kunnen worden. Bron: Bereikbaarheid op Peil (Rijksoverheid, 2025).



De reistijd tot een basisschool wordt bepaald door (de reissnelheid van) het beschikbare vervoerssysteem en door de nabijheid van basisscholen. Volgens het CBS was de gemiddelde afstand tot een basisschool in 2024 800 meter. In de meer Randstedelijke provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht en Brabant was dit gemiddeld 700 meter; Drenthe bleek de provincie waar de gemiddelde afstand tot een basisschool gemiddeld het hoogst is (1000 meter). Binnen een kilometer zijn

¹⁰ Zo gaat PBL uit van gerealiseerde reistijden per ov. Hierbij wordt (zie rapport, p.18) "uitgegaan van de looptijd via het wandelnetwerk naar een OV-halte/station (inclusief wachttijd bij de OV-halte/station), de reistijd met het openbaar vervoer (inclusief overstappen) op basis van de dienstregeling, en de looptijd van de OV-halte/station naar de bestemming via het wandelnetwerk", en "Direct lopen naar de bestemming wordt als alternatief voor openbaar vervoer gebruikt wanneer bestemmingen tot 15 minuten te voet sneller bereikt kunnen worden". De combinatie ov-fiets (als alternatief voor ov-lopen) wordt hierin niet meegenomen, terwijl dit bij de indicator ten behoeve van Bereikbaarheid op Peil wel het geval is. Hoe het verschil voor fiets ontstaat kunnen we zo niet helemaal vaststellen.

gemiddeld 1,6 basisscholen beschikbaar, waarbij dit varieert van gemiddeld 1,1 in de provincie Limburg, tot 2 in de provincie Zuid-Holland. Nederland telde in 2024 in totaal 6534 basisscholen ([OCW in cijfers, 2025](#)).

3.1.2 *Veranderingen in potentiële/berekende bereikbaarheid*

We hebben weinig concrete gegevens over de ontwikkeling in de bereikbaarheid van basisonderwijs. Wel blijkt uit gegevens van het CBS dat de afstand tot een basisschool in de afgelopen jaren licht is toegenomen, van gemiddeld ca 500 m in 2006, tot ca 600 m in 2024. Het aantal basisscholen binnen 1 km daalde in die periode van gemiddeld 2,3 in 2006 tot 1,6 basisscholen in 2024. In elke provincie is een toename van de gemiddelde afstand zichtbaar. Ook het totaal aantal basisschoollocaties laat een daling zien ([OCW in cijfers, 2025](#)). Waar er in 2010 nog 7866 waren, is dit in 2024 gedaald tot 6968 basisschoollocaties. Stichtingen, fusies en opheffingen zijn daarop van invloed.

3.1.3 *Ervaren bereikbaarheid*

Uit onderzoek van het KiM (Roeleven & Hamersma, 2025) komt naar voren dat maar een beperkt deel van de Nederlanders het belangrijk vindt om een basisschool te kunnen bereiken. Logischerwijs vinden met name huishoudens met een jong kind het kunnen bereiken van een basisschool relevant. Het grootste deel van de respondenten noemt dat een basisschool bereikbaar moet zijn per fiets, gevolgd door lopend. Dit beeld komt overeen met de modal split van VO-scholieren voor onderwijsverplaatsingen (Figuur 2.11).

Respondenten voor wie dat relevant is vinden dat een basisschool gemiddeld gezien tussen ongeveer 11 á 12 minuten met verschillende modaliteiten bereikt zou moeten kunnen worden¹¹. Binnen die zogenaamde 'acceptabele reistijd' wil 43% van de respondenten 1 basisschool kunnen bereiken; 28% wil er 2 kunnen bereiken en 29% van de respondenten wil 3 of meer basisscholen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd.

63% van de respondenten in het onderzoek van Hamersma en Roeleven (2024) bezoekt de dichtstbijzijnde basisschool. De overige 37% bezoekt het meest een andere basisschool dan de dichtstbijzijnde. De redenen voor de keuze van de basisschool zijn doorgaans als volgt: Op de eerste plaats staat voor respondenten de kwaliteit, gevolgd door het onderwijsconcept, en op de derde plaats de nabijheid van de school. Hamersma en Roeleven (2024) noemen dat de huidige reistijd die respondenten afleggen naar een basisschool in de meeste gevallen binnen de acceptabele reistijd valt. Oftewel: de meeste respondenten kunnen door hen bezochte basisschool binnen acceptabele reistijd bereiken.

3.2 **Voortgezet onderwijs**

3.2.1 *Potentiële/berekende bereikbaarheid*

Uit het eerder aangehaalde onderzoek van PBL (Bastiaanssen & Breedijk, 2022; Bastiaanssen & Breedijk, 2024) komt naar voren dat de meeste jongeren in Nederland met de auto tenminste 1, en in veel gevallen 3 of meer VBO/VMBO- en/of HAVO/VWO-scholen kunnen bereiken binnen zowel 30 als 45 minuten reistijd (Figuur 3.2, Figuur 3.3. en Bijlage E). Ook met de fiets is de bereikbaarheid van VO-scholen relatief goed. Hierbij is er echter wel een verschil tussen VBO/VMBO-scholen en HAVO/VWO-scholen.

- 71% van de jongeren in de leeftijdsgroep 12 t/m 18 jaar kan binnen 30 minuten fietsen 3 of meer VBO/VMBO-scholen bereiken. Binnen de hogere reistijdgrens van 45 minuten is dit 87%. Binnen 30 minuten fietsen kan

¹¹ Dit is afgerond naar 10 minuten in Bereikbaarheid op Peil, Figuur 3.2.

10% van de jongeren geen enkele VBO/VMBO-school bereiken, bij de hogere reistijdgrens van 45 minuten is dit nog slechts 3%.

- Voor HAVO/VWO-scholen liggen deze aandelen op respectievelijk 57% en 76%. Respectievelijk 17% en 7% kan binnen 30 en 45 minuten fietsen geen HAVO/VWO-school bereiken.

Ondanks dat (zoals bleek uit Figuur 2.11) veel VO-scholieren naar school fietsen, tonen de analyses van Bastiaanssen en Breedijk (2022) dus dat het niet voor elke VO-scholier mogelijk is om per fiets binnen de geanalyseerde reistijdgrenzen een VO-school te bereiken, en dat dit met name geldt voor het kunnen bereiken van HAVO/VWO-scholen.

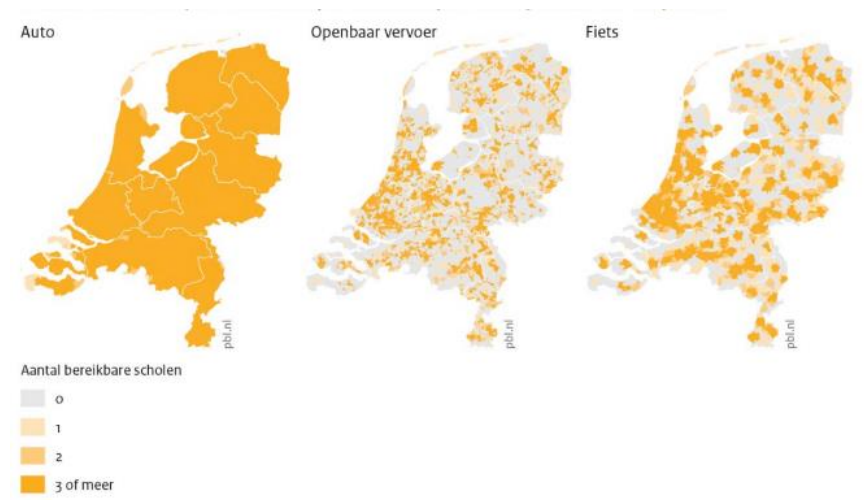
Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer verschilt op basis van de PBL-studie in enige mate tussen VBO/VMBO en HAVO/VWO:

- 65% van de jongeren in de leeftijd 12 t/m 18 jaar kan binnen 30 minuten reistijd 3 of meer VBO/VMBO-locaties bereiken. Bij de hogere reistijdgrens van 45 minuten stijgt dit percentage naar 86%. Binnen 30 minuten reistijd met het openbaar vervoer kan 15% van de jongeren geen enkele VBO/VMBO-school bereiken. Bij de hogere reistijdgrens van 45 minuten daalt dit percentage naar 10%.
- Voor HAVO/VWO-scholen geldt dat 49% van de jongeren binnen 30 minuten 3 of meer scholen kan bereiken, binnen 45 minuten is dit 80%. 21% kan binnen 30 minuten per ov geen school bereiken; binnen 45 minuten is dit 11%.

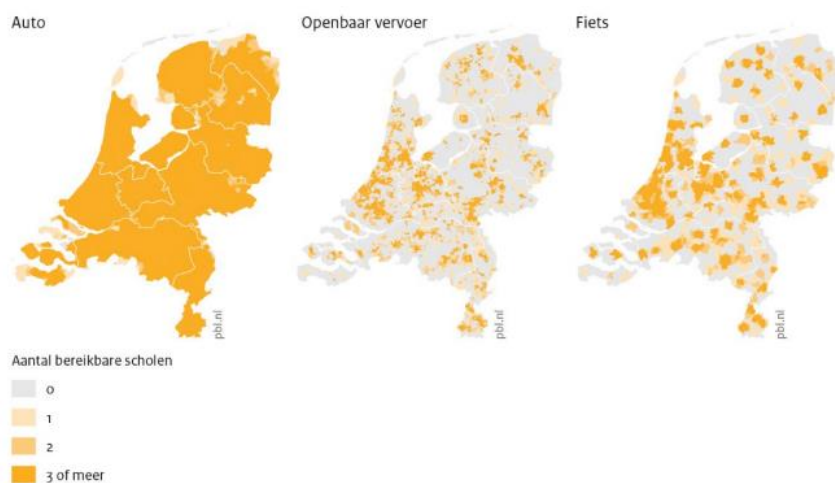
De analyses uit Figuur 2.11 lieten zien dat een kleine 10% van de VO-scholieren voor hun onderwijsverplaatsingen gebruik maakt van het ov, en dat dit aandeel in stedelijk gebied wat hoger is dan in landelijk gebied. De ov-bereikbaarheid kan hierin een rol spelen.

Ruimtelijk gezien blijkt uit Figuur 3.3 en Figuur 3.4 dat het kunnen bereiken van een VBO/VMBO-school met de auto binnen vrijwel elke regio per auto in 30 minuten reistijd lukt. Vanuit sommige meer perifere regio's in met name Groningen, Zeeland en de Waddeneilanden is het kunnen bereiken van HAVO/VWO-locaties per auto binnen deze zelfde reistijd lastiger. Bij beide typen VO valt op dat het met name de stedelijke buurten zijn van waaruit meerdere VBO/VMBO- en HAVO/VWO-locaties kunnen worden bereikt binnen 30 minuten per openbaar vervoer en fiets.

Figuur 3.3 Bereikbaarheid VBO/VMBO-scholen per vervoerswijze binnen 30 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Figuur 3.4 Bereikbaarheid HAVO/VWO-scholen per vervoerswijze binnen 30 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Uit de bereikbaarheidsanalyse ten behoeve van het Kabinetstandpunt Bereikbaarheid op Peil (Rijksoverheid, 2025) blijkt voor auto – rekening houdend met de gemiddelde acceptabele reistijd – een vergelijkbaar beeld: de bereikbaarheid van middelbare scholen per auto is over het algemeen goed en beter dan die per fiets en ov (Figuur 3.5). Wel is het beeld voor fiets en ov op basis van deze indicator ‘positiever’ dan de studie van PBL (2022) beschrijft:

- Figuur 3.5 laat zien dat 2% van de Nederlanders per fiets geen middelbare school kan bereiken binnen de gemiddeld acceptabele reistijd (25 minuten). De analyse van PBL komt tot respectievelijk 10% en 17% van de jongeren die geen VBO/VMBO- of HAVO/VWO-school binnen 30 minuten reistijd kan bereiken.
- Uit de analyse rond Bereikbaarheid op Peil blijkt dat 1% van de Nederlanders met de ov+fiets combinatie geen middelbare school kan bereiken binnen de gemiddeld acceptabele reistijd (30 minuten, Figuur 3.5); 19% kan dit niet met de ov+loopcombinatie. De eerder aangehaalde PBL-studie laat zien dat respectievelijk 15% en 21% van de jongeren geen VBO/VMBO of HAVO/VWO kan bereiken binnen 30 minuten reistijd.

Bereikbaarheid op Peil geeft ook een beschrijving van de bereikbaarheid van middelbare scholen te voet. Net als bij de basisschool is deze bereikbaarheid binnen de gehanteerde acceptabele reistijd wat minder goed dan met andere vervoerwijzen (33% kan niet binnen 25 minuten lopen een middelbare school bereiken). Tegelijkertijd vindt ook maar een klein deel van de Nederlanders voor wie dat relevant is dat een middelbare school te voet bereikt zou moeten worden (zie Hamersma & Roeleven, 2024).

Figuur 3.5 Aandeel dat binnen gemiddelde acceptabele reistijd een middelbare school kan bereiken. Links is het aandeel personen te zien dat vindt dat met deze vervoerswijze de voorziening bereikt zou moeten kunnen worden. Bron: Bereikbaarheid op Peil (Bron: Rijksoverheid, 2025).



Uit gegevens van CBS blijkt verder dat de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde VMBO in 2024 voor Nederlanders 2,6 km is; voor een HAVO/VWO-school is dit 3,4 km. In 2024 waren er in totaal 1456 VO-schoolvestigingen (CBS Statline, 2025a).

3.2.2 *Veranderingen in potentiële/berekende bereikbaarheid*

De studie 'Beter Bereikbaar?' (Bastiaanssen & Breedijk, 2024) toont dat de bereikbaarheid van VO-scholen per auto tussen 2012 en 2022 nagenoeg hetzelfde is gebleven.

Ook per fiets is de bereikbaarheid van VBO/VMBO-instellingen in de periode tussen 2012 en 2022 volgens de studie van PBL vrijwel hetzelfde gebleven, voor beide onderzochte reistijdgrenzen (30 minuten en 45 minuten). Voor HAVO/VWO-scholen is de bereikbaarheid per fiets door een groei van het aantal HAVO/VWO-schoollocaties toegenomen. Hiermee is er ook een afname van het aantal jongeren dat 0 HAVO/VWO-scholen kan bereiken, en is er een flinke toename te zien van het aantal jongeren dat 3 of meer HAVO/VWO-scholen kan bereiken. Binnen de hogere reistijdgrens van 45 minuten hebben er minder veranderingen plaatsgevonden. Dit impliceert (volgens de studie) dat de groei van het aantal havo/VWO-scholen vooral op goed bereikbare (stedelijke) locaties heeft plaatsgevonden.

Wat betreft het openbaar vervoer is de bereikbaarheid van VBO/VMBO-scholen volgens de studie verslechterd. Voor VBO/VMBO-scholen is het aantal jongeren dat 0 scholen kan bereiken toegenomen voor zowel de lage reistijdgrens van 30 minuten als de hoge reistijdgrens van 45 minuten. Voor HAVO/VWO-scholen is de situatie minder veranderd. Voor zowel de lage reistijdgrens van 30 minuten als de hoge reistijdgrens van 45 minuten is er een minimale toename van het aantal jongeren dat 0 HAVO/VWO-scholen kan bereiken in de periode tussen 2012 en 2022. Met name in de noordoostelijke provincies en in Zeeland is de bereikbaarheid per openbaar vervoer het laagst en ook het meest afgenomen in de periode tussen 2012 en 2022.

Op basis van CBS-data is de gemiddelde afstand tot een VMBO-school in de afgelopen jaren vrij stabiel gebleven (CBS Statline, 2025a). Voor HAVO/VWO-scholen geldt dat de gemiddelde afstand in 2024 wat hoger lag dan in 2006, maar de afgelopen jaren vrij stabiel is gebleven. Het aantal VO-scholen toont de afgelopen jaren een licht stijgende trend ([OCW in Cijfers](#)).

3.2.3 *Ervaren bereikbaarheid*

Het kunnen bereiken van VO-scholen wordt met name door jongeren in de desbetreffende leeftijdsgroep, en/of hun ouders relevant gevonden, aldus onderzoek van het KiM (Hamersma & Roeleven, 2024). De fiets staat volgens deze studie prominent op 1 als vervoerswijze waarmee respondenten vinden dat ze een middelbare school moeten kunnen bereiken, op afstand gevolgd door het openbaar vervoer. Dit beeld komt overeen met de modal split van VO-scholieren voor onderwijsverplaatsingen (Figuur 2.11).

De acceptabele reistijden naar de middelbare school variëren van gemiddeld ongeveer 17 minuten per auto tot gemiddeld ongeveer een half uur per openbaar vervoer of fiets, aldus de studie van Hamersma & Roeleven (2024). De acceptabele reistijden naar de middelbare school liggen daarmee gemiddeld iets hoger dan die naar de basisschool. 32% van de respondenten wil binnen de acceptabele reistijd 1 middelbare school kunnen bereiken, 32% wil er 2 kunnen bereiken en het hoogste aandeel, 36%, wil 3 of meer middelbare scholen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd.

51% van de respondenten in het onderzoek van Hamersma en Roeleven (2024) geeft aan dat de door hen meest bezochte middelbare school ook de voor hen dichtstbijzijnde geschikte middelbare school is. Voor de andere 49% is dit dus niet

het geval. Afstand tot een onderwijsinstelling, maar met name ook de (vermeende) kwaliteit van de onderwijstelling zijn (net als bij de keuze voor de te bezoeken basisschool) belangrijke redenen voor de keuze voor de te bezoeken middelbare school.

Hamersma en Roeleven (2024) rapporteren daarnaast dat het grootste deel van de respondenten die dat relevant vindt de middelbare school binnen acceptabele reistijd kan bereiken. Wel is het aandeel voor wie dat niet geldt hier groter dan bij de basisschool.

4 Conclusies, uitdagingen en handelingsperspectieven

Deze notitie verkende empirisch het reisgedrag van scholieren, en ging in op beschikbare kennis over de bereikbaarheid van PO en VO-scholen. Hieronder bespreken we een aantal hoofdbevindingen. De bevindingen worden per onderzoeksvraag besproken (4.1), waarna wordt ingegaan op hoe dit relateert aan beleidsdoelen van IenW (4.2).

4.1 Conclusies

Hoe ziet het reisgedrag van scholieren eruit (verplaatsingen, spreiding over dag en week, afstanden, vervoerswijzekeuze, motief) en zijn hierin regionale verschillen?

De analyses tonen aan dat in 2022/'23 meer dan een derde van de verplaatsingen van zowel PO- als VO-scholieren onderwijsgerelateerd is. Deze verplaatsingen zijn doorgaans kort, waarbij PO-scholieren gemiddeld kortere afstanden afleggen (gemiddeld 2,4 km per onderwijsverplaatsingen) dan VO-scholieren (gemiddeld 6,3 km per onderwijsverplaatsing). Meer dan de helft van de onderwijsverplaatsingen van PO-scholieren zijn 1 kilometer of korter, tegenover slechts 10% bij VO-scholieren. Daarentegen ligt bij meer dan de helft van de VO-scholieren de afstand tussen de 2 en 10 kilometer, terwijl dit bij PO-scholieren 21% is. Regionaal zijn er lichte verschillen zichtbaar in de afstand per onderwijsverplaatsing: in de Randstad, Flevoland en Brabant zijn onderwijsafstanden doorgaans iets korter dan daarbuiten. Met name bij VO-scholieren hebben leerlingen in niet-stedelijke gebieden gemiddeld langere afstanden dan in stedelijke gebieden. Voor alle reisdoelen samen verplaatsen PO-scholieren zich gemiddeld iets meer dan de gemiddelde Nederlander, terwijl VO-scholieren zich ongeveer evenveel verplaatsen als de gemiddelde Nederlander; beide groepen scholieren leggen wel iets minder afstand af dan gemiddeld.

Voor alle motieven samen maken zowel PO- als VO-scholieren vooral gebruik van actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) in 2022/'23, meer dan de gemiddelde Nederlander. Gemeten naar afstand leggen PO-scholieren echter relatief veel kilometers per auto af vergeleken met VO-scholieren, waarschijnlijk door leeftjdsverschillen en de bijbehorende rol van ouders. Voor onderwijsverplaatsingen is het aandeel actieve vervoerswijzen bij beide groepen zo'n 80%. Het autogebruik ligt hierbij hoger bij PO-scholieren (circa 20% van de verplaatsingen) dan bij VO-scholieren (ongeveer 5%). In afgelegde afstand is het aandeel auto bij onderwijs vooral bij PO-scholieren groot (circa 35%), en wordt de auto met name bij langere afstanden meer gebruikt. VO-scholieren met een grotere woon-schoolafstand maken juist vaker gebruik van het openbaar vervoer. In stedelijke gebieden wordt door zowel PO- als VO-scholieren vaker gebruikgemaakt van het openbaar vervoer dan in minder stedelijke gebieden. Opvallend is dat bij PO-scholieren in provincies met grotere gemiddelde onderwijsafstanden een groter deel van de afstand per auto wordt afgelegd; bij VO-scholieren is dit verband minder sterk.

Wat betreft reismomenten is er op doordeweekse dagen een duidelijke piek tijdens de ochtendspits voor beide groepen in 2022/'23. In de middag is er bij PO-scholieren een tweede piek rond 14:00-14:30, terwijl de verplaatsingen van VO-scholieren meer verspreid zijn, waarschijnlijk door uiteenlopende lestijden. Tussen doordeweekse dagen zijn de patronen grotendeels vergelijkbaar, met woensdag als uitzondering: dan vertonen PO-scholieren twee middagpieken. In het weekend zijn de reisbewegingen van beide groepen gelijkmatiger over de dag verdeeld.

Hoe ziet de bereikbaarheid van scholen eruit in Nederland, welke aspecten zijn hierin van belang, en hoe verschilt dit tussen regio's?

In deze notitie is gekeken naar zowel objectieve/berekende bereikbaarheid als subjectieve/ervaren bereikbaarheid voor het primair onderwijs (specifiek het basisonderwijs) en het voortgezet onderwijs, op basis van een samenvatting van bestaande studies.

Objectieve/berekende bereikbaarheid

Voor zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs bieden de auto en fiets doorgaans een goede objectieve bereikbaarheid (o.b.v. reistijd) naar basisscholen. VBO/VMBO-scholen zijn doorgaans beter bereikbaar per fiets dan HAVO/VWO-scholen. Volgens onderzoek van PBL (2022) kan ongeveer 10% van de VBO/VMBO-scholieren binnen 30 minuten geen school per fiets bereiken; voor HAVO/VWO-scholieren is dat 18%. Voor openbaar vervoer geldt dat 6% van de kinderen binnen 15 minuten geen basisschool per ov kan bereiken. Voor VBO/VMBO-scholieren en HAVO/VWO-scholieren is dit binnen 30 minuten respectievelijk 15% en 21%.

Wat betreft regionale verschillen komt naar voren dat het met name de stedelijke gebieden zijn van waaruit meerdere basis- en voortgezet onderwijs scholen bereikt kunnen worden. De auto verschaft goede bereikbaarheid naar basis- en voortgezet onderwijs locaties in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Voor ov en de fiets valt op dat de bereikbaarheid in minder stedelijk gebied lager is.

Ervaren/acceptabele bereikbaarheid

Uit eerder onderzoek van het KiM (Hamersma & Roeleven, 2024) blijkt dat de meeste mensen vinden dat basisscholen bereikbaar moeten zijn per fiets, gevolgd door lopen. Voor het voortgezet onderwijs geven de meeste mensen aan dat middelbare scholen bereikbaar moeten zijn per fiets, op afstand gevolgd door het openbaar vervoer. Mensen voor wie het relevant is om een basisschool te kunnen bereiken, geven aan dit te willen kunnen doen binnen ongeveer 11 à 12 minuten met verschillende modaliteiten. De acceptabele reistijden naar de middelbare school variëren van gemiddeld ongeveer 17 minuten per auto tot ongeveer een halfuur per openbaar vervoer of fiets. Hiermee liggen de acceptabele reistijden naar de middelbare school hoger dan naar de basisschool. In de meeste gevallen kunnen personen op dit moment binnen hun acceptabele reistijd naar een basisschool of middelbare school reizen.

In hoeverre zijn er veranderingen zichtbaar in het reisgedrag van scholieren en de bereikbaarheid van onderwijs?

In deze notitie is voor ontwikkelingen in het reisgedrag zowel gekeken naar veranderingen in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23, als naar meer lange termijn veranderingen aan de hand van het CBS-trendmodel.

Hieruit blijkt dat het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand per dag van scholieren voor alle motieven samen daalt, met name onder PO-scholieren. Voor het motief onderwijs is er onder 6-11-jarigen (PO-scholieren) een dalende trend en onder 12-17-jarigen (voornamelijk VO-scholieren) daarentegen een stijgende trend waarneembaar van het aantal ritten. Voor PO-scholieren speelt de overgang naar een continurooster hierbij wellicht een rol; bij VO-scholieren zou de stijging een gevolg kunnen zijn van een verschuiving in het type onderwijs dat onder de groep 12-17-jarigen wordt gevolgd (maar dit betreft speculatie). De afgelegde afstand per persoon per dag voor het motief onderwijs is redelijk stabiel gebleven over de tijd.

De afgelegde afstand per onderwijsverplaatsing is voor PO-scholieren in recente jaren licht gestegen, terwijl dit bij VO-scholieren een daling betreft. Dit kan verband

houden met de lichte toename in de gemiddelde afstand tot een basisschool, en daling in de afstand tot een VO-school (maar dit betreft speculatie).

Scholieren zijn over een langere periode gezien minder gaan lopen en minder gebruik gaan maken van de bus, tram en metro. Er wordt daarentegen meer gebruik gemaakt van fietsen en de auto als passagier om afstand naar onderwijs af te leggen. Dit lange termijn beeld wijkt wat af van het beeld dat te zien is in meer recente jaren. In een vergelijking van 2018/'19 en 2022/'23 is namelijk een lichte toename van lopen naar onderwijs te zien onder scholieren, en lijkt het aandeel auto juist iets lager uit te komen. Met name de elektrische fiets wordt in recente jaren steeds meer gebruikt, vooral door VO-scholieren.

We hebben weinig gegevens over de ontwikkeling van de bereikbaarheid van basisscholen, al blijkt wel uit gegevens dat de gemiddelde afstand tot basisscholen in de afgelopen jaren iets is toegenomen. De bereikbaarheid van VBO/VMBO-scholen per openbaar vervoer is volgens onderzoek verslechterd, terwijl deze redelijk gelijk is gebleven voor HAVO/VWO-scholen. Met name in de noordoostelijke provincies en in Zeeland is de bereikbaarheid per openbaar vervoer afgenomen. De bereikbaarheid per fiets is voor VBO/VMBO redelijk hetzelfde gebleven, terwijl voor HAVO/VWO-scholen de bereikbaarheid per fiets is toegenomen door de sterke groei van het aantal HAVO/VWO-scholen.

4.2 **Discussie: uitdagingen en handelingsperspectieven**

In deze notitie verkenden we het reisgedrag van scholieren, de bereikbaarheid van onderwijs en regionale verschillen en ontwikkelingen hierin. In hoeverre gaan deze inzichten gepaard met uitdagingen die raken aan beleidsdoelen van IenW? En wat zijn witte vlekken in de kennis? Hieronder reflecteren we kort op deze vragen, zonder uitpuittend te willen zijn.

4.2.1 **Bereikbaarheid**

In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil wordt de ambitie uitgesproken om de bereikbaarheid van voor burgers vitale bestemmingen, zoals locaties voor PO en VO onderwijs, op peil te houden en niet te laten verslechteren ([Rijksoverheid, 2025](#)). Uit de literatuuranalyse blijkt dat veruit de meeste scholieren per auto binnen redelijke reistijdgrenzen een PO of VO school kunnen bereiken; per ov en fiets is dit voor een deel van de scholieren niet altijd mogelijk. Er bestaat echter geen nationale grens om te bepalen of die mate van bereikbaarheid op dit moment dan ook '(on)voldoende' is. De bereikbaarheid van VBO/VMBO-onderwijs per ov en fiets (in termen van reistijd) is volgens de geanalyseerde bronnen de afgelopen jaren verslechterd; dit vraagt vanuit de gestelde ambities in het kabinetsstandpunt aandacht. Voor HAVO/WVO is de bereikbaarheid in termen van reistijd redelijk constant gebleven. Voor basisscholen hebben we geen concreet beeld van de bereikbaarheidsontwikkeling. Wel blijkt de gemiddelde afstand tot een onderwijslocatie wat te zijn toegenomen en het aantal basisscholen landelijk wat te zijn afgenomen.

Aangezien bereikbaarheid van onderwijs een samenspel betreft tussen de nabijheid tot- en de vervoersmogelijkheden naar onderwijs, vraagt het verbeteren van die bereikbaarheid dus om samenwerking tussen overheden op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening én voorzieningenbeleid. Voor primair onderwijs en in mindere mate voortgezet onderwijs geldt daarbij dat het rijk beperkt invloed kan uitoefenen, gezien dergelijke bestemmingen vaak in de nabije omgeving liggen; decentrale overheden zijn hier meer aan zet.

Waar het gaat om de mobiliteitscomponent van bereikbaarheid, is er recente aandacht voor toenemende drukte op de weg en in het ov rond spijttijden. Het ministerie van IenW werkt hieraan in de [aanpak spitsspreiden & mijden](#). Scholieren

reizen ook met regelmaat in de ochtendspits voor met name onderwijsdoeleinden, zoals onze analyses lieten zien. Scholen beginnen immers veelal tussen 8u en 9u. Het grootste deel van de verplaatsingen van scholieren betreft (echter) met name verplaatsingen te fiets en te voet. Toch maakt een kleine 10% van de VO-scholieren gebruik van het ov voor onderwijsdoeleinden, en wordt een substantieel deel van de PO-scholieren per auto naar school gebracht. Deze verplaatsingen dragen dus bij aan de ov en autospits. Inzet op onderwijsverplaatsingen van scholieren (via bijvoorbeeld het aanpassen van roosters) kan daarmee enige invloed hebben op het ontlasten van de ov- en autospits, mede gezien de aanvang- en sluitingstijden van scholen ook invloed hebben op de momenten dat ouders (vaak in de spits) van en naar hun werk reizen.

Hoe de reiskosten en andere comfortaspecten van de reis door scholieren en hun ouders (naast reistijd ook onderdeel van bereikbaarheid) naar PO- en VO- onderwijs zijn ontwikkeld en worden ervaren, is vanuit de literatuurbespreking in deze notitie minder goed vast te stellen.

4.2.2 Veiligheid

IenW heeft als ambitie voor verkeersveiligheid om naar nul verkeersdoden te gaan in 2050. Het aantal verkeersongevallen ligt in recente jaren echter duidelijk hoger dan eerder, met name onder fietsers (zie bijv. het Mobiliteitsbeeld van het KiM, 2025). Mede gerelateerd hieraan is er ook aandacht voor drukte en onveiligheid op fietspaden, met name onder invloed van de opkomst van de e-fiets (waaronder de fatbike). Met name VO-scholieren maar in mindere mate ook PO-scholieren fietsen relatief veel. Onze analyse laat ook de groeiende populariteit van de e-fiets zien onder beide groepen scholieren. Ondanks dat het grootste deel van de fietsslachtoffers op dit moment oudere reizigers betreft (KiM, 2025 & SWOV, 2025), is het fietsen van de jongere doelgroep met name vanwege het intensieve fietsgebruik wel een aandachtspunt waar het gaat om veiligheid. De recente aandacht voor een helmplicht voor kinderen op een e-fiets, sluit hier ook bij aan. Onderzoek van het Fietsberaad (2024) suggereert daarnaast dat de fietsveiligheid voor kinderen op de reis naar school in het algemeen is verslechterd. Recent wordt daarnaast door verschillende partijen gewezen op verminderde fietsvaardigheden van kinderen, mede gezien kinderen met regelmaat naar school worden gebracht met de auto, de bakfiets of achterop de fiets (zie bijv. [RTL.nl](https://www.rtl.nl)).

In hoeverre het autogebruik rond scholen voor het halen en brengen van scholieren leidt tot concrete veiligheidsuitdagingen, kan niet uit onze analyse worden opgemaakt. Wel noemen verschillende organisaties de verkeerssituatie rondom scholen een aandachtspunt (Fietsberaad CROW, 2024). De analyses uit deze notitie suggereren daarnaast over de langere termijn een stijgende trend van het autogebruik (als passagier) voor onderwijs onder zowel PO- als VO-scholieren, al wordt deze in de korte termijn vergelijking 2022/'23 en 2018/'19 (nog) niet bevestigd. De problematiek kan worden versterkt doordat er steeds meer 'brede scholen' ontstaan, waarbij meerdere scholen en/of andere voorzieningen geclusterd zijn in eenzelfde gebouw en dus meer verkeer op één punt samenkomt. Uit onze analyse bleek ook een daling van het aantal basisschoollocaties onder invloed van onder andere schaalvergroting. Het betreft hier in eerste instantie lokale problematiek waarin decentrale overheden in samenspraak met scholen een rol hebben, maar het Rijk kan aandacht voor dit thema, bijvoorbeeld via communicatie, ondersteunen.

Of sociale veiligheid onder scholieren ook een thema is, kan niet uit de huidige analyse worden opgemaakt en zou nader onderzoek vragen.

4.2.3 Leefomgeving

Naast de hierboven beschreven negatieve effecten op verkeersveiligheid rondom scholen door het autogebruik naar scholen, heeft dit autogebruik naar scholen ook impact op de leefomgeving. Schoolomgevingen worden door het grote autogebruik naar scholen steeds chaotischer (GLOS, 2025). Naast ruimtegebruik, gaat het gebruik van de auto voor het halen en brengen van scholieren ook gepaard met CO₂-uitstoot. Zo'n 1% van alle autoverplaatsingen wordt gemaakt door PO- en VO-scholieren voor onderwijsdoeleinden. Dit is nog zonder de verplaatsingen met de auto van ouders die scholieren halen en brengen, maar desondanks is dit autogebruik gerelateerd aan onderwijsdoeleinden van scholieren in totaliteit ten opzichte van andere autogebruiksdoeleinden naar verwachting beperkt.

4.2.4 Gezondheid

Scholieren reizen voor een relatief groot deel van hun reizen per fiets en te voet. Het aandeel van de afstand die PO en VO-scholieren afleggen met actieve vervoerwijzen (lopen en fietsen) vertoont een licht stijgende trend. Hierbij is wel een aandachtspunt dat er bij VO-scholieren, en in mindere mate bij PO-scholieren, een verschuiving lijkt plaats te vinden van het gebruik van een gewone fiets naar een elektrische fiets voor verplaatsingen naar onderwijs en andere reisdoelen. Alhoewel de e-fiets vanuit een bereikbaarheidsperspectief ook onder scholieren kansen biedt om met minder inspanning en hogere snelheid grotere afstanden te overbruggen, is het toenemende e-fietsgebruik vanuit een gezondheidsoogpunt niet per definitie gunstig. Zie voor meer over het e-fiets gebruik van kinderen en jongeren ook een recente notitie van het KiM over e-fietsgebruik onder kinderen (de Haas & Roeleven, 2026).

4.3 Slotsom

Deze notitie betrof een analyse van het reisgedrag van scholieren en de bereikbaarheid van PO- en VO-onderwijs, op basis van beschikbare databronnen en een overzicht van bestaande literatuur. De hierboven geschetste uitdagingen en handelingsperspectieven betroffen een eerste verkenning op basis van deze inzichten. Om meer zicht te krijgen op ervaren uitdagingen en eventuele maatregelen om hierop in te grijpen, is aanvullend onderzoek denkbaar, bijvoorbeeld via consultatie van onderwijsinstellingen en gemeenten.

Referenties

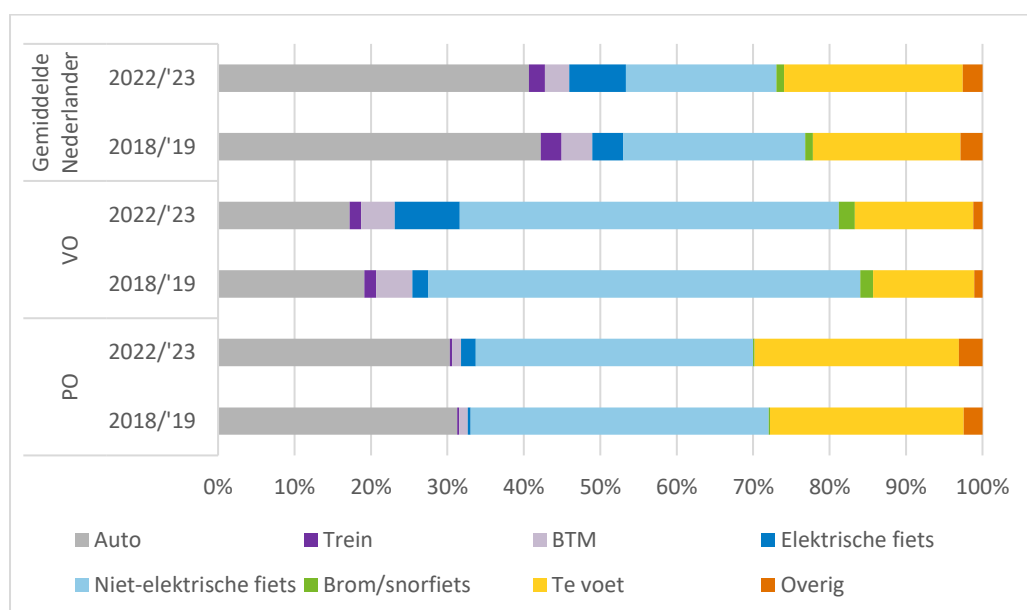
- Arbeidsmarktplatform PO (2023). *Onderwijsatlas primair onderwijs 2023*. Geraadpleegd op 20 november 2025 van <https://arbeidsmarktplatformpo.nl/wp-content/uploads/2023/12/Onderwijsatlas-primair-onderwijs-2023.pdf>
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2024). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. Den Haag: PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2024). *Beter Bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022*. Den Haag: PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>
- Boonstra, H.J. & van den Brakel. (2026). *Modelling mobility trends – update including 2024 ODIN data*. CBS. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2026/11/het-modelleren-van-mobiliteitstrends-update-met-2024-odin-data>
- CBS Statline (2025a). *Nabijheidsstatistieken*. Geraadpleegd op 3 februari 2026 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/wijk-en-buurtstatistieken/nabijheidsstatistieken-per-wijk-buurt>
- CBS Statline (2025b). *Onderwijsinstellingen; grootte, soort, levensbeschouwelijke grondslag*. Geraadpleegd op 28 oktober 2025 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/03753/table?fromstatweb>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2016). *Studenten en scholieren pieken in de ochtendspits*. Geraadpleegd op 4 november 2025 van <https://cbs.archiefweb.eu/?subsite=cbs#archive>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2024). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 – Onderzoeksbeschrijving*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-onderzoeksbeschrijving>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2025a). *Primair onderwijs*. Geraadpleegd op 2 december 2025 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/primair-onderwijs>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2025b). *Voortgezet onderwijs*. Geraadpleegd op 2 december 2025 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/voortgezet-onderwijs>
- De Haas, M. & Roeleven, I. (2026). *E-fietsgebruik door kinderen en jongeren*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. [E-fietsgebruik door kinderen en jongeren | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](https://www.kennisinstituut.nl/mobiliteitsbeleid/e-fietsgebruik-door-kinderen-en-jongeren)
- Dutch Cycling Embassy (2022). *Why are Dutch Kids the Happiest in the World?* Utrecht: Dutch Cycling Embassy. [https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/Chris Bruntlett%20Marketing and Communications Manager%20Dutch Cycling Embassy.pdf](https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/Chris%20Bruntlett%20Marketing%20and%20Communications%20Manager%20Dutch%20Cycling%20Embassy.pdf)
- Fietsberaad CROW (2024). *VVN lanceert campagne veilige schoolomgeving*. Geraadpleegd op 6 januari 2026 van <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/VVN-lanceert-campagne-veilige-schoolomgeving>
- GLOS (2025). *VVN: een veilige schoolomgeving vraagt om minder auto's*. Geraadpleegd op 6 januari 2026 van <https://www.gezondeleefstijl.school.nl/veiligheid/vvn-een-veilige-schoolomgeving-vraagt-om-minder-autos/>

- Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024). *Acceptabele bereikbaarheid: Een reizigersperspectief*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2024/09/26/acceptabele-bereikbaarheid-een-reizigersperspectief>
- Hamersma, M., 't Hoen, A., Moorman, S., Arendsen, K. (2023). *Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2023/03/17/op-weg-naar-bereikbaarheidsdoelen-in-mobiliteitsbeleid>
- Helbich, M. (2017). Children's school commuting in the Netherlands: Does it matter how urban form is incorporated in mode choice models? *International Journal of Sustainable Transportation*, 2017(11), 507-517. <https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1275892>
- Hellinga, H. (2016). *Travelling to school: walking, cycling or on the backseat of the car? A cross-sectional analysis on the influences on the decision to walk, cycle or travel passively to primary schools in the Netherlands*. Master thesis, Universiteit Utrecht. <https://studenttheses.uu.nl/bitstream/handle/20.500.12932/22391/20160425%20final%20thesis%20hester%20hellinga.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2023). *Mobiliteitsbeeld 2023*. <https://www.kimnet.nl/documenten/2023/11/14/mobiliteitsbeeld-2023>
- McDonald, N.C. (2008). *Children's mode choice for the school trip: the role of distance and school location in walking to school*. *Transportation*, 35, p. 23-35. <https://doi.org/10.1007/s11116-007-9135-7>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026). *Aanpak Spitsspreiden & mijden*. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2026/01/13/bijlage-6-programmaplan-aanpak-spitsspreiden-en-mijden>
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (2025). *OCW in cijfers*. Geraadpleegd in Februari 2026 van <https://www.ocwincijfers.nl/>
- Rijksoverheid. (2025). *Bereikbaarheid op peil – Kabinetsstandpunt en achtergrondrapportage*. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/03/14/bijlage-2-kabinetsstandpunt-en-achtergrondrapportage-bereikbaarheid-op-peil>
- SWOV (2025). *Kinderen van 0-14 jaar*. SWOV-factsheet, november 2025. SWOV, Den Haag.
- Van den Berg, P., Kemperman, A., Arentze, T., Fioreze, T., & Geurs, K. (2018). *Bike2School: een onderzoek naar de factoren die van invloed zijn op het fietsgebruik van jongeren in Limburg, Noord-Brabant en Overijssel*. Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven. <https://research.tue.nl/nl/publications/bike2school-een-onderzoek-naar-de-factoren-die-van-invloed-zijn-o/>
- Van Goeverden, C.D. & De Boer, E. (2008). *Hoe gaan kinderen naar school? Verschillen tussen Nederland en Vlaanderen*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS), te Delft. https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs08_55.pdf

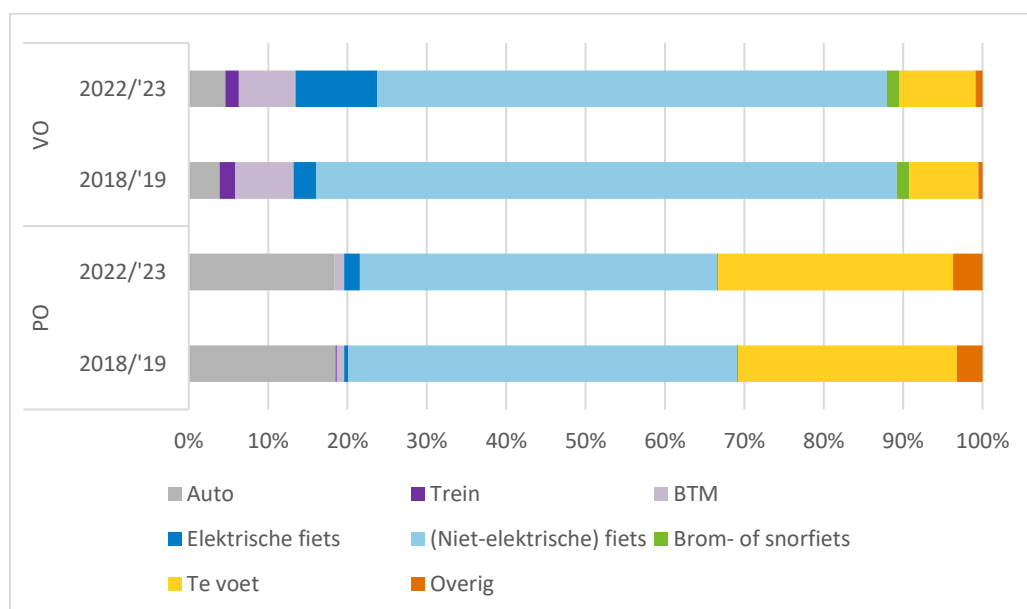
Bijlage A Modal splits o.b.v. ritten

In deze bijlage zijn een aantal modal splits die in de analyses in het rapport bepaald zijn o.b.v. verplaatsingen voor ritten te vinden. In Figuur A.1 en Figuur A.2 zijn respectievelijk de modal split o.b.v. ritten voor alle motieven samen en de modal split o.b.v. ritten voor het motief onderwijs te vinden. In Figuur A.3 en A.4 zijn de modal splits o.b.v. ritten met uitsplitsing naar afstand van de verplaatsing te vinden voor PO-scholieren (Figuur A.3) en voor VO-scholieren (Figuur A.4).

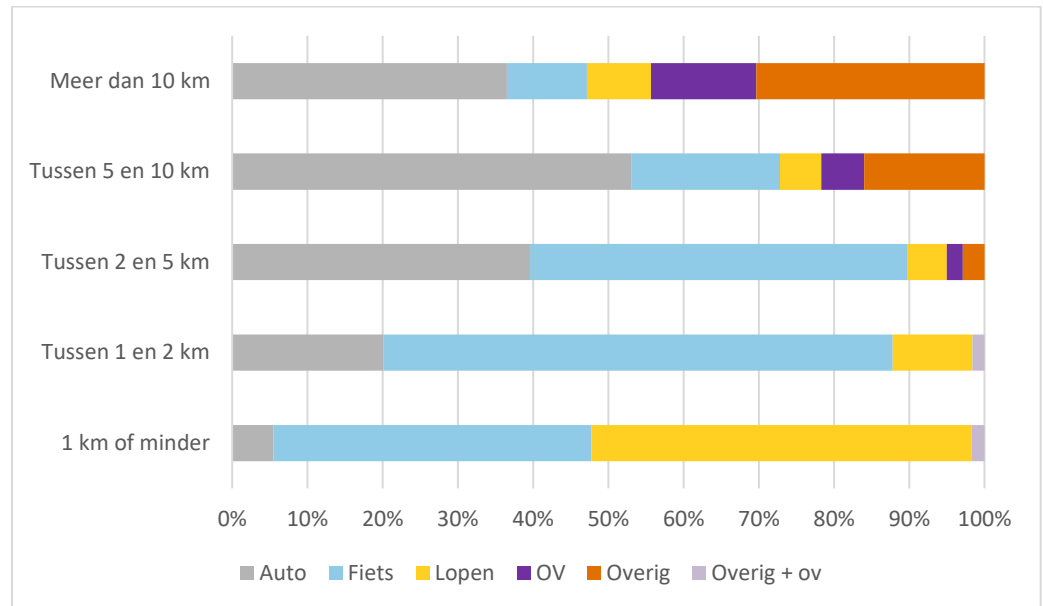
Figuur A.1 Modal split o.b.v. ritten voor alle motieven samen. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



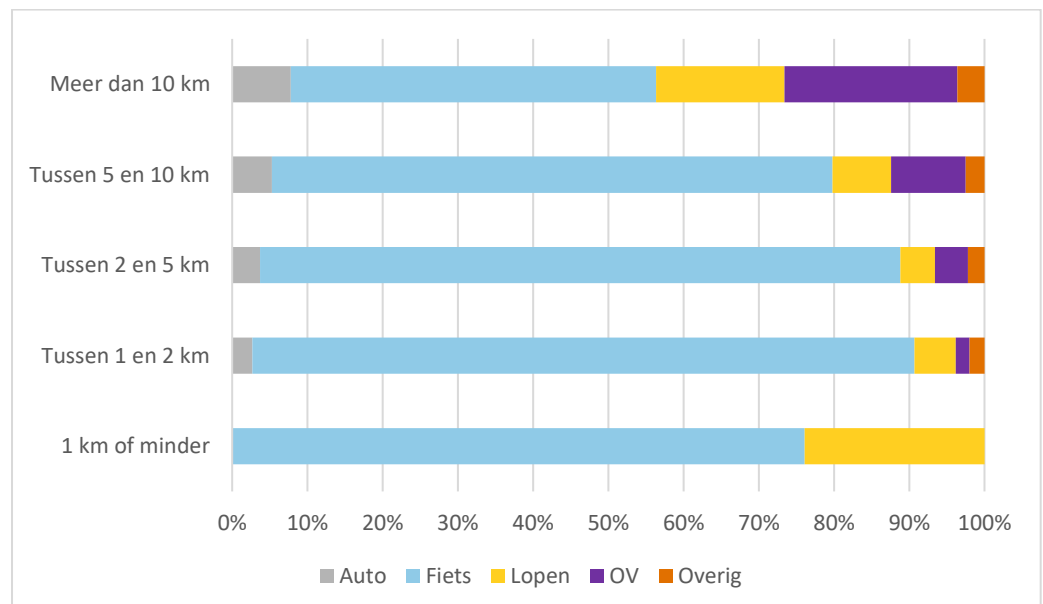
Figuur A.2 Modal split o.b.v. ritten voor het motief onderwijs. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Figuur A.3 Aandelen van vervoermiddelen naar afstandscategorie van onderwijsverplaatsing voor PO-scholieren. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



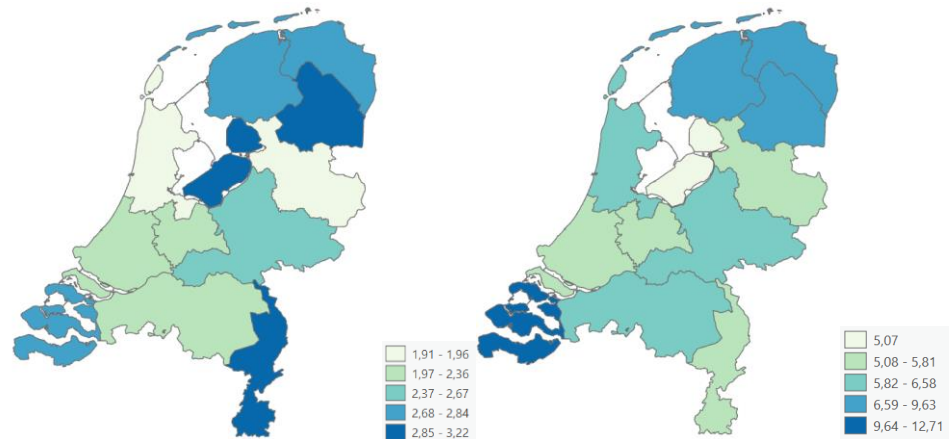
Figuur A.4 Aandelen van vervoermiddelen naar afstandscategorie van onderwijsverplaatsing voor VO-scholieren. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Bijlage B Onderwijsafstand naar provincie

In deze bijlage zijn de regionale uitsplitsingen voor de onderwijsverplaatsingsafstand naar provincie te vinden, zie Figuur B.1. Op het provinciale schaalniveau is te zien dat er voor PO-scholieren (Figuur B.1, links) slechts lichte regionale verschillen zijn in de onderwijsverplaatsingsafstand. Voor VO-scholieren (Figuur B.1, rechts) zijn er iets duidelijkere regionale verschillen zichtbaar.

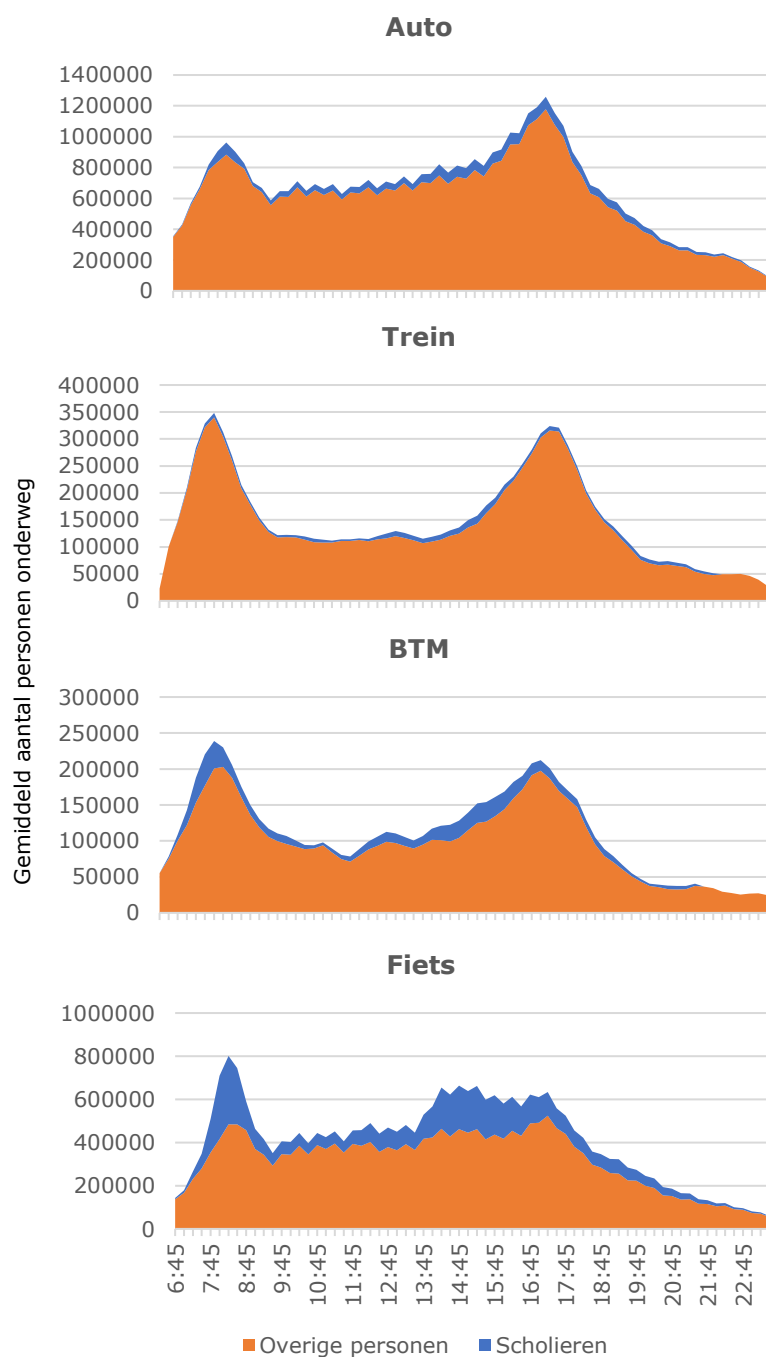
Figuur B.1 Gemiddelde onderwijsverplaatsingsafstand naar provincie, voor PO-scholieren (links) en VO-scholieren (rechts). Bron: ODiN 2022/'23



Bijlage C Tijdsanalyses scholieren t.o.v. overige personen

In Figuur C.1 zijn de tijdsanalyses te vinden waarin per modaliteit te zien is hoeveel personen op een gemiddelde doordeweekse dag onderweg zijn, uitgesplitst naar scholieren en overige personen.

Figuur C.1 Gemiddeld aantal scholieren onderweg op een doordeweekse dag ten opzichte van overige personen. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Bijlage D Trendmodel resultaten

In Tabel F.1 is een overzicht te vinden van de resultaten uit het trendmodel voor 6-11-jarigen, 25-29-jarigen en voor alle leeftijdsgroepen samen.

Tabel F.1 Overzicht resultaten trendmodel

Onderwerp	6-11 jaar	12-17 jaar	Totaal alle leeftijdsgroepen
Reisduur pppd motief alles	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID, maar herstel na COVID en dalende trend van voor COVID zet door	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID weer op niveau van voor COVID, met een weer afzwakkende stijgende trend	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID, maar na COVID weer herstel tot niveau voor COVID. Afzwakkend stijgende trend.
Reisduur pppd motief onderwijs	Dalende trend tussen 1999-2019, tijdens COVID sterke daling. Na COVID weer herstel tot niveau van voor COVID, maar trend lijkt te stabiliseren op pre-COVID niveau.	Licht stijgende trend tussen 1999-2019, tijdens COVID sterke daling. Situatie na COVID nog niet terug op niveau van voor COVID. Trend lijkt te stabiliseren op een lager niveau dan voor COVID.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot pre-COVID niveau en stabilisatie op oude trendniveau.
Ritten pppd motief alles	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau. Trend lijkt te stabiliseren onder pre-COVID niveau.	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.
Ritten pppd motief onderwijs	Vrij sterk dalende trend tussen 1999-2019. Tijdens COVID nog sterkere daling. Na COVID herstelt de trend zich tot een stuk onder het pre-COVID niveau, waar de trend ook lijkt te stabiliseren op dit niveau.	Stijgende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstelt de trend zich tot onder het pre-COVID niveau, en lijkt de trend te stabiliseren op dit niveau.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot iets onder pre-COVID niveau waar het lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand pppd motief alles	Licht dalende trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Licht dalende trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Licht dalende trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand pppd motief onderwijs	Stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Stabiele trend tussen 1999-2010, waarna er een stijgende trend te zien is tot 2019. Tijdens COVID sterke daling. Na COVID herstel tot een stuk onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot iets onder pre-COVID niveau waar het lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand per rit motief alles	Stabiele trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID, waarna de trendlijn zich herstelt en stabiliseert net onder pre-COVID niveau.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trendlijn lijkt te stabiliseren.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID. Na COVID langzaam herstel tot onder het pre-COVID niveau, waar de trendlijn ook lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand per rit motief onderwijs	Vrij stabiele trend tussen 1999-2024. Zeer lichte daling tijdens	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019. Tijdens COVID lichte	Licht stijgende trend tussen 1999-2019. Lichte

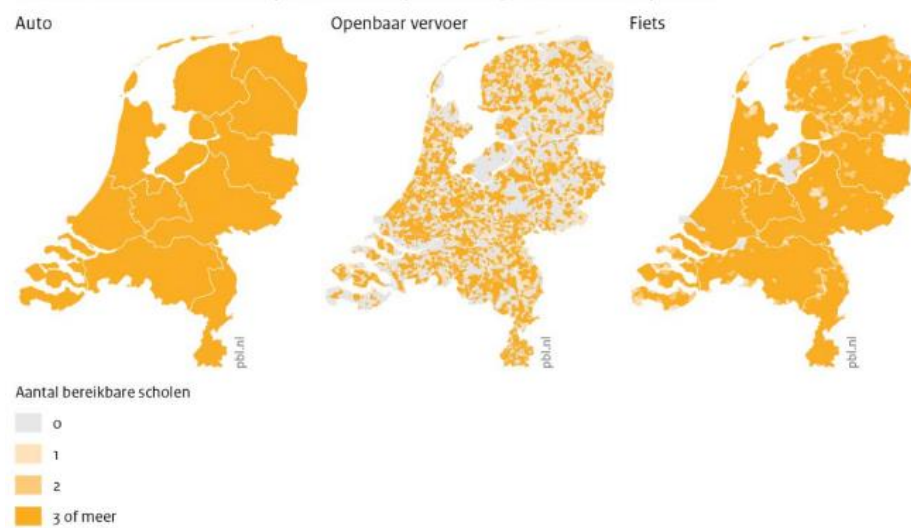
Scholieren op pad

	COVID. Na COVID vrijwel direct weer op pre-COVID niveau door de zeer lichte daling.	daling. Na COVID stabilisatie van de trendlijn op dit iets lagere niveau vergeleken met pre-COVID.	daling tijdens COVID. Na COVID herstel en stabilisatie van de trend op pre-COVID niveau.
Modal split motief alles	<p>Tussen 1999-2019:</p> <p>Aandeel fiets (licht) toegenomen</p> <p>Aandeel trein afgenomen</p> <p>Aandeel lopen afgenomen</p> <p>Aandeel autopassagier licht toegenomen</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p> <p>Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hoger dan pre-COVID.</p>	<p>Tussen 1999-2019:</p> <p>Aandeel fiets toegenomen</p> <p>Aandeel trein stabiel</p> <p>Aandeel lopen afgenomen</p> <p>Aandeel autopassagier stabiel</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p> <p>Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hoger dan pre-COVID.</p>	<p>Tussen 1999-2019:</p> <p>Aandeel fiets (licht) toegenomen</p> <p>Aandeel trein toegenomen</p> <p>Aandeel lopen stabiel</p> <p>Aandeel autopassagier afgenomen</p> <p>Aandeel autobestuurder toegenomen</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p> <p>Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hoger dan pre-COVID.</p>
Modal split motief onderwijs	<p>Tussen 1999-2019:</p> <p>Aandeel fiets toegenomen</p> <p>Aandeel lopen sterk afgenomen</p> <p>Aandeel autopassagier toegenomen</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p>	<p>Tussen 1999-2019:</p> <p>Aandeel fiets toegenomen</p> <p>Aandeel trein toegenomen</p> <p>Aandeel lopen afgenomen</p> <p>Aandeel autopassagier toegenomen</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p> <p>Het niveau van trein en BTM ligt na COVID lager dan pre-COVID.</p>	<p>Tussen 1999 en 2019:</p> <p>Aandeel fiets toegenomen</p> <p>Aandeel trein toegenomen</p> <p>Aandeel lopen afgenomen</p> <p>Aandeel autopassagier stabiel</p> <p>Aandeel autobestuurder stabiel</p> <p>Aandeel BTM afgenomen</p>

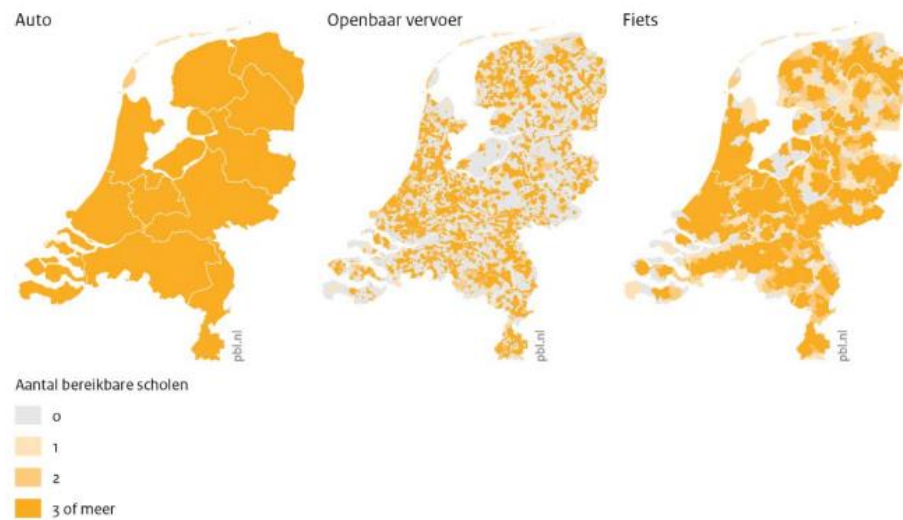
Bijlage E Bereikbaarheid – kaarten

In Figuren E.1, E.2 en E.3 zijn aanvullende kaarten te vinden op de gepresenteerde kaarten uit Bastiaanssen & Breedijk (2022) in Hoofdstuk 3. Figuur E.1 laat de bereikbaarheid van basisscholen zien bij een reistijdgrens van 30 minuten en in Figuren E.2 en E.3 de bereikbaarheid van respectievelijk VBO/VMBO-scholen en HAVO/VWO-scholen binnen een reistijdgrens van 45 minuten.

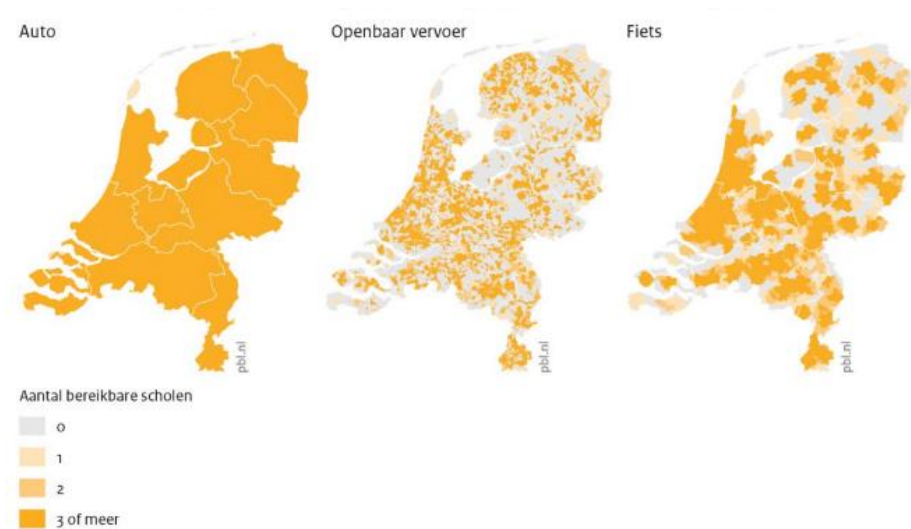
Figuur E.1 Bereikbaarheid basisscholen per vervoerswijze binnen 30 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Figuur E.2 Bereikbaarheid VBO/VMBO-scholen per vervoerswijze binnen 45 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Figuur E.3 Bereikbaarheid HAVO/VWO-scholen per vervoerswijze binnen 45 minuten reistijd, 2021. Bron: Bastiaanssen en Breedijk (2022).



Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

April 2026

Auteurs:

Marije Hamersma

Kilian Hana

Iris Roeleven

Lizet Krabbenborg

Projectnummer: Onderdeel van project MB2508

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Hamersma, M., Hana, K., Roeleven, I. & Krabbenborg, L. (2026).
*Scholieren op pad: Een verkenning van het reisgedrag van scholieren en de
bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs*. Den Haag: Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid (KiM).