

Leidt de brede school tot dikkere schoolspits?

> Schoolomgeving kan veiliger en prettiger



Bij de Muze in Nijmegen worden auto's uit de buurt gehouden. Bij de school zelf worden fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden.

Een speciale BSO-bakfiets vervoert kinderen van de Muze.

Karin Broer

De trend in onderwijsland om voorzieningen als basisscholen, een sportzaal, een bibliotheek of een kinderopvang onder te brengen in één brede school, kan slecht uitpakken voor het fietsgebruik. Reden om meer aandacht te besteden aan een veilige schoolomgeving die uitnodigt tot fietsen.

> Fietsberaad/KpVV organiseert dit voorjaar samen met de Fietsersbond een bijeenkomst op locatie over het verkeer rond scholen. Houd de website in de gaten.

In november sprak staatssecretaris Dijkzwa bij de opening van de beurs Kindvak over haar 'school van de toekomst'. Een gebouw voor kinderen van 2 1/2 tot 12 jaar 'waar alles in zit': jeugdzorg, de bibliotheek, kinderopvang. Kortom, een gebouw waar kinderen de hele dag onder de pannen zijn. Ook de buitenschoolse opvang zit erin, zodat er geen 'gesleep met kinderen' meer nodig is, aldus Dijkzwa. Het 'gesleep' is de enige verwijzing naar verkeer. Hoe kinderen 's ochtends in deze, nog bredere dan de huidige, brede school terechtkomen, vertelt Dijkzwa niet.

Het onderwerp brede scholen en verkeer is niet iets waar men zich op rijksniveau druk over lijkt te maken. Het aantal neemt flink toe. Nu zijn het er 1200, in 2011 naar schatting 1500. Wat het gevolg van deze onderwijstrend is voor het haal- en brenggedrag van ouders is niet bekend.

En dat is eigenlijk curieus. Op veel basisscholen wordt geklaagd over verkeerschaos rond de school. Het is logisch om te veronderstellen dat het clusteren van meerdere basisscholen, samen met andere functies, de drukte in de schoolspits zal vergroten.

Uit onderzoek van TrafficTest uit 2003 blijkt dat één op de zes kinderen met de auto naar de basisschool wordt gebracht. (Dit kan overigens per school enorm verschillen, zo blijkt ook uit de parkeercijfers die het CROW aanhoudt.) Wie twee of drie scholen bij elkaar zet, krijgt op papier twee of drie keer zoveel automobilisten in de schoolspits als bij één school. De infrastructuur zal in de meeste gevallen niet twee of drie keer zoveel ruimte bieden. De drukte in de schoolspits concentreert zich dus, tenzij scholen verschillende aanvangstijdstippen kiezen.

Bij het onderbrengen van meerdere bestaande scholen in een nieuw gebouw zal in veel gevallen de afstand tot de school voor de leerlingen toenemen. En een grotere afstand betekent dat de auto aantrekkelijker wordt, zeker als het regent.

Een kinderopvang (voor kinderen tot vier jaar) in of bij de brede school betekent meer autobewegingen rond de school. Het CROW gaat ervan uit dat 50 tot 80 procent van deze jonge kinderen per auto naar de opvang wordt gebracht. Hoewel ook dit weer flink per situatie kan fluctueren, betekent het op veel plekken extra autobewegingen in de schoolzone, waarvan deels ook in de schoolspits.

De Roombeek in Enschede is een 'brede school' met aan ene kant auto's en autovrij aan de andere kant. De Roombeek maakt onderdeel uit van Prismare, een multifunctioneel wijkcentrum in het hart van Roombeek. Prismare herbergt een veelheid aan functies en gebruikersgroepen: twee basisscholen, twee Turkse verenigingen, een Marokkaanse club, een kinderdagverblijf, een jongeren centrum, sportfaciliteiten, een horecavoorziening, een theaterzaal, een beeldende kunst- en een muziekatelier, een stilte-/herdenkingsruimte, een bibliotheek en woningen. Een zoef&zoen-strook zorgt voor een soepele afwikkeling van 'wegbrengers'.



Negatieve effecten

'Ik denk dat de bredeschoolontwikkeling een negatief effect heeft', zegt Henk van Zeijl van Goudappel Coffeng, het bureau dat nogal wat rapporten maakte over verkeerseffecten van (individuele) brede scholen. 'Ik herken het ook uit mijn eigen praktijk. Ik ben op dit moment gedetacheerd in Lansingerland. Veel kinderen in Berkel en Rodenrijs fietsten altijd naar school, zo'n 75 procent schat ik. Nu in de nieuwe wijk, waar meerdere scholen in een brede school zijn ondergebracht, zie je een ander gedrag. Het zijn ook wijken waar ouders vaker allebei werken, en dan brengen ze vaker de kinderen met de auto naar school en rijden zelf door naar het werk.'

Thomas Nobel van ICSadviseurs, een bureau dat onder andere gemeenten en onderwijsinstellingen bijstaat bij het maken van een brede school, signaleert dat bij veel brede scholen het verkeer problematisch is. 'Je krijgt meer verkeersbewegingen, dat leidt tot verkeersinfarctjes 's ochtends vroeg.'

Toch is volgens Nobel verkeer beslist geen onderwerp dat vergeten wordt bij beslissingen over een nieuwe locatie. 'Afstand tot de woonadressen is bijvoorbeeld vaak een van afwegingscriteria. Maar bij de keuze voor een locatie spelen meerdere argumenten en dan is verkeersveiligheid er maar een. Financiële redenen tellen zwaarder. Bij een gemeente vindt men het vaak efficiënter om één gebouw te beheren, dan twee. Dan weegt het bezwaar dat sommige leerlingen een stukje verder moeten fietsen, minder.'

Ook Henk Hendriks van de Fietsersbond vreest dat de bredeschoolontwikkeling leidt tot meer autoverkeer rond de scholen. 'Dat is voor anderen weer een reden de kinderen uit verkeersveiligheidsoverwegingen dan ook maar met de auto te brengen.'

Voor de Fietsersbond is deze trend een reden om te hameren op het fietsvriendelijker inrichten van de schoolomgeving en de fietsroutes naar scholen. Hendriks heeft in het kader van het project Wijken voor de Fiets - gericht op het fietsvriendelijker en gezonder maken van achterstandswijken - een aantal aanbevelingen en goede voorbeelden op een rijtje gezet. Zijn inspiratie haalt hij vooral uit het CROW-handboek Ontwerpen voor kinderen. Hendriks pleit, net zoals overigens VVN, voor een directe schoolomgeving zonder auto's, gevolgd door een schil van 100 tot 500 meter 30-kilometergebied. Daarbuiten moeten in het ideale geval kindvriendelijke routes de kinderen van en naar school loodsen.

Krullebaar

Zo'n school met een autovrije zone rondom is de Krullebaar in de wijk Stadshagen, Zwolle, gebouwd in de tweede helft jaren '90 van de vorige eeuw. Deze school ligt in het groen aan een fietspad. Om van het parkeerterrein de school te bereiken moet een groenzone worden doorkruist en een bruggetje overgestoken. Directeur Daphne van Dijk: 'Hemelsbreed is het niet zo ver, maar het wordt door ouders wel een beetje zo ervaren.' Veel leerlingen van de Krullebaar komen lopend en op de fiets. Dat is niet alleen te danken aan het parkeren op afstand, maar ook aan de algehele fietsvriendelijkheid van de wijk. Van Dijk: 'Met de auto ben je meestal langer onderweg dan op de fiets.' De gebruikelijke verkeerschaos voor de schoolingang kennen ze niet. Van Dijk: 'Alleen bij de schoolingang op het fietspad is het even uitkijken voor de kinderen.'

De Krullebaar is voorlopig de enige school in Stadshagen waar het parkeerterrein echt op afstand ligt. Andere scholen liggen wel aan hoofd fietsroutes. Het stedenbouwkundig uitgangspunt was om scholen te concentreren rond het autoluwe centrum van de wijk. Voor de scholen geldt de stelregel dat één kant

Pendrecht: clustering van functies via kindvriendelijke route

De kindercampus in de Rotterdamse wijk Pendrecht lijkt een beetje op de school van de toekomst van staatssecretaris Dijkma. Ook op de kindercampus zijn kinderen de hele dag onder de pannen. Opvang, welzijnswerk, sport, scholen, allemaal werken ze samen om kinderen een zinvolle dagbesteding te bieden. Maar de voorzieningen zitten niet in één gebouw. Ze liggen wel bijna allemaal op loopafstand van elkaar. Om de voorzieningen op een veilige manier met elkaar te verbinden, is er een kindvriendelijke looproute gemaakt. Op een aantal plekken staan reusachtige dierenfiguren, en betonnen blokjes met dierenfiguren wijzen de weg.

van de school autoluw is en dat fietsers en auto's gescheiden routes hebben, vertelt Joke Vulkers van de afdeling verkeer van de gemeente Zwolle. Ook voor de nog te bouwen scholen is dit het uitgangspunt. Waarom niet overal een autovrije zone? Vulkers: 'Het is altijd maatwerk, het is niet overal mogelijk.'

Muze

De Muze in Nijmegen is eveneens een school zonder auto's in de directe omgeving. Vlakbij de school zijn fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden. Er is een opstelruimte voor wachtende ouders. De Muze ligt in een bijzonder gebied, namelijk een voormalig militair terrein. Toen de Koninklijke Luchtmacht daar in 1995 vertrok, is besloten dat het gebied een parkachtig karakter moest behouden, zegt Ingrid van de Vossenbergh, stedenbouwkundige van de gemeente Nijmegen. De hekken zijn weggehaald, op de fiets kun je het gebied doorkruisen en zijn

de fietsroutes verbonden met het netwerk eromheen. Er zijn geen doorgaande autoroutes. 'Je kunt wel met de auto in het gebied komen, maar niet er doorheen rijden. En er is geen parkeren op maaiveld, alleen in parkeergarages.' Het parkeerterrein van de school ligt op afstand, tegen de grens van het gebied.

Zeppelin

In Barendrecht staat De Zeppelin in de wijk Carnisselande. Deze school is te bereiken via gescheiden routes voor fietsers en automobilisten. Via vrijliggende fietspaden komen fietsers aan bij de ene kant van het gebouw, terwijl de autorijdende ouders aan de andere zijde parkeren bij de kinderopvang (dat in een gebouw zit dat grenst aan de school). Daarmee is het parkeerterrein niet op afstand en is er geen autovrije 'schil', maar zitten auto's en fietsers elkaar niet in de weg. De Zeppelin maakt deel uit van samenwerkingsverband Brede School Carnisselande. Op de locatie aan het Middeldijkerplein zijn naast de school een kinderopvang en een sportzaal. Clustering van functies hoeft dus niet direct verkeersproblemen op te leveren, als de vormgeving goed is.

Carnisselande bestaat sinds 1997. De eerste tekeningen voor de nieuwe wijk zijn gemaakt door Bureau Wissing, daarbij geassisteerd door Goudappel Coffeng. Jacco van Leeuwen van Bureau Wissing vertelt dat dat eigenlijk dezelfde partijen zijn die ooit voor Houten tekenden. De stedenbouwkundige van Houten, Rob Derks, werkte namelijk ooit voor bureau Wissing. Misschien is het daarom niet zo vreemd dat er in Carnisselande enige Houtense principes terug te vinden zijn. De oude dijklichamen waar ooit de polderwegen op lagen, werden de vrijliggende fietspaden die directe routes vormden om de woongebieden met elkaar te verbinden, gescheiden van de hoofdautoroutes. Maar andere Houtense principes zijn in Carnisselande niet overeind gehouden. Zo passeren fietsers niet overal ongelijkvloers de belangrijkste autoroutes. Van Leeuwen: 'De Portlandbaan is veel te breed geworden. Dat is echt een barrière voor fietsers.' Van Leeuwen vindt de Zeppelin daarom ook niet helemaal een schoolvoorbeeld van een goede schoolomgeving. Kinderen die uit het centrum komen, of uit het havenkwartier, moeten de Portlandbaan kruisen, dus dat is niet ideaal.' Zelf vindt Van Leeuwen de school in de wijk Riederhoek een veel beter voorbeeld. 'Die ligt mooi midden in een autoluwe woonwijk.'

Zeppelin: gescheiden routes voor de fiets en de auto.



Krullebaar: school met een autovrije zone.

