

**B68**  
**Locatie en relocatie van scholen en schoolverkeer**  
Dwaalwegen in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Dr. Enne de Boer)  
(*TU Delft, Fac. CiTG, Afd. Transport en Planningj*)

**Samenvatting**

De locatie van scholen bepaalt de reisafstanden van de leerlingen en daardoor mede de vervoerwijze en de verkeersonveiligheid. In het (re)locatiegedrag van scholen ziet men merkwaardig tegengestelde tendenties. Aan de ene kant blijven locaties van gesloten/gefuseerde scholen vaak gewoon in gebruik, aan de andere kant clustert men tot vier basisscholen op een enkele locatie.

De ontwikkeling van de locaties van basis- en voortgezet onderwijs in Hendrik-Ido-Ambacht met een grote VINEX-wijk laat zien hoe tegenstrijdig en verkeerskundig problematisch deze kunnen zijn.

**Trefwoorden**

Scholenplanning, VINEX-wijk, bouwfase, brede school, woon-schoolverkeer

## 1. Inleiding

In de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wordt de VINEX-wijk 'De Volgerlanden' ontwikkeld. De naam is een oude gebiedsaanduiding. Het gebied kon bij de herdijking van de Zwijndrechtse Waard na de Sint-Elisabethsvloed (1421) vanwege de slechte grondgesteldheid niet worden uitgegeven als 'Ambachtsheerlijkheid'. Het werd daarom in snippers verdeeld over de territoria van alle heerlijkheden: volgerlanden behorend bij de hoofdlanden van bijvoorbeeld Heerjansdam en Grootte Lindt (Jorissen 1955, kaart blz. 119).

De wigvormige zone tussen de stedelijke bebouwing van 'Ambacht' en Zwijndrecht had een overwegend agrarische bestemming tot plannen voor aanleg van de Betuweroute werden ontwikkeld. Zwijndrecht had opname als woongebied in het streekplan gestimuleerd. Ambacht vreesde annexatie door de grotere buurgemeente en werkte niet mee aan een nieuwe bestemming.

De Betuweroute zou oorspronkelijk vanaf de noordzijde van het van het rangeer-emplacement Kijfhoek (een van de vroegere ambachtsheerlijkheden) volledig langs de A15 geleid worden. De gemeente Ridderkerk, noorderbuur van HIA was daar niet van gediend. Zij stelde voor om de lijn vanaf de zuidzijde van Kijfhoek door te steken naar de A15 ten noorden van Papendrecht, dwars door de agrarische zone van HIA.

De problemen met de tracerings worden beschreven in 'Milieuvriendelijk goederenvervoer omgevingsvijandig gepland' een commentaar van de auteur in opdracht van 7 gemeenten, waaronder HIA (de Boer, 1984)

Deze dreigende doorsnijding veranderde de houding van 'Ambacht' tegenover verstedelijking. Men ontwikkelde een beleidsvoornemen voor een VINEX-wijk om de Betuweroute tegen te houden. Dat lukte niet, maar men kreeg de spoorlijn wel in een tunnel, grotendeels geboord.

De plankaart van de Volgerlanden (figuur 1) geeft een groene zone aan, die ruwweg van west naar oost verloopt. Daaronder ligt de tunnel op met toegangsgebouwen aan de uiteinden. De VINEX-wijk is nog volop in ontwikkeling. Er zijn twee hoofdverkeersaders, aan de zuidzijde een oost-west-as (de Rietlaan) en centraal een noord-zuid-as, de Laan van Welhorst. De laatste doorsnijdt het ovale centrale park met een verzonken grasbegroeide sporthal. Ten noorden ervan vindt men het winkelcentrum van de wijk aan de westzijde van de Laan van Welhorst (op de kaart oranje-rood). Weer westelijk daarvan is een gebouwencomplex aangeduid: de enige voorziene locatie voor basisscholen. Het complex van vier scholen is gerealiseerd.



*Figuur 1. Plankaart van de VINEX-wijk Volgerlanden, Hendrik-Ido-Ambacht (bron Projectbureau Volgerlanden).*

De wijk maakt een aangename indruk met zijn combinatie van doorzicht op hoofdassen en beslotenheid van buurten. Er is grote aandacht voor het langzaam verkeer, met nadrukkelijke fietsroutes door de wijk, die gericht zijn op het scholencomplex. De keuze voor slechts een enkele locatie en de verkeerskundige problematiek daarmee verbonden is de thematiek van deze bijdrage. Inmiddels is besloten om een tweede complex te bouwen in het noordoostelijke deel van het gebied.

In deze bijdrage wordt eerst de concentratie van voorzieningen voor het basisonderwijs in het algemeen besproken, inclusief een inventarisatie van de concentraties in de regio rond Dordrecht. Vervolgens wordt het beleid van HIA ten aanzien van schoollocaties in het algemeen en ten aanzien van de Volgerlanden in het bijzonder besproken. Besloten wordt met een pleidooi voor kleinschaligheid. Een belangrijk deel van het publiek kiest voor de dichtstbijzijnde, gemakkelijk te bereiken basisschool. Dat beperkt het autogebruik: duurzamer en duurzaam veiliger.

## **2. Concentratie van voorzieningen in het basisonderwijs.**

De Rijksoverheid heeft in de jaren negentig geprobeerd de voortdurende stijging van de kosten van het onderwijs te bestrijden door enerzijds kleine scholen op te heffen en stichting van nieuwe te bemoeilijken door drastische verhoging van stichtingsnormen.

Dit beleid beïnvloedt vanzelfsprekend de bereikbaarheid van scholen. De woon-schoolafstanden worden groter, de kans op gebruik van gemotoriseerde vervoerwijzen neemt toe en

daarmee ook de ongevalsrisico's, niet in de laatste plaats in de directe schoolomgeving. De schoolconcentratie in het algemeen is bestudeerd in het proefschrift 'School concentration and school travel (de Boer 2010). De concentratie in het basisonderwijs is daarbij voor de afgelopen decennia bestudeerd op regionaal niveau voor de provincie Friesland en op lokaal niveau voor de Drechtsteden (dus ook HIA) en enkele aangrenzende gemeenten (Barendrecht en Ridderkerk).

Het platteland werd vanwege de veelal grote afstanden tot vervangende scholen nadrukkelijk ontzien. Om toch voldoende financieel rendement te boeken werden opheffingsnormen in stedelijk gebied fors verhoogd. Om geleidelijke groei van het aantal scholen voorgoed in te dammen werden hoge stichtingsnormen geïntroduceerd, gerelateerd aan de bevolkingsdichtheid van een gemeente. Het minimum is 200, ook voor het platteland. Voor stedelijk gebied kan de norm veel hoger liggen. Voor HIA bijvoorbeeld is de norm 305 leerlingen.

Voor de bereikbaarheid van onderwijsvoorzieningen staan vanzelfsprekend niet de instellingen centraal maar hun leslocaties.

De ontwikkeling in gemeente Zwijndrecht werd voor een periode van ca. 30 jaar bestudeerd. Het bleek dat het aantal scholen (instellingen) gedurende die tijd meer dan gehalveerd. Bij de sluitingsoperatie 'toerusting en bereikbaarheid' (1995) werden door het Ministerie van Onderwijs instellingen opgeheven zonder middelen voor huisvesting te verschaffen. Het werd een zaak van de gemeente. Men bleef dus uit kostenoverwegingen de *locaties van de voormalige instellingen gebruiken als 'lesplaats'*. Voor Zwijndrecht betekent dit dat 15 scholen gezamenlijk 22 locaties met een volledig lesprogramma in gebruik hebben. De PC Julianaschool heeft zelfs drie locaties.

De negen gemeenten in het gebied tellen gezamenlijk 112 instellingen voor basisonderwijs en maar liefst 41 van deze zogenaamde 'Inspectie-locaties'. Deze worden feitelijk erkend door de Inspectie voor het Onderwijs en dus afzonderlijk beoordeeld op de kwaliteit van hun onderwijs. De beste school van Zwijndrecht is de locatie Balistraat van openbare basisschool de Dolfijn, die elders een tweede locatie heeft.

**Tabel 1. Aantallen scholen en Inspectie-locaties in acht gemeenten zuidoostelijk van Rotterdam** ( bron CFI, BRIN-gegevens / Instellingen, 2009)

Gemeente	bevolking x 1000	scholen	Inspectie locaties	Locaties totaal
Dordrecht	120	38	11	49
Barendrecht	45	14	5	19
Ridderkerk	45	12	6	18
Zwijndrecht	45	15	7	22
Papendrecht	31	10	5	15
H.I. Ambacht	26	10	4	14
Sliedrecht	25	6	3	9
Alblasserdam	18	7	2	9
Total	355	112	41	153

Men kan ook *meerdere instellingen op een en dezelfde locatie* aantreffen. Het principe van ruimtelijke concentratie van scholen op een gezamenlijke locatie is waarschijnlijk in Amsterdam in de jaren '20 ontwikkeld. In 1928 wordt al een complex met zes scholen genoemd (de Boer, 2010, blz. 213). Dit verschijnsel vindt men lang niet overal. Het is kennelijk een kwestie van lokale smaak. Men mag deze complexen in eerste instantie verwachten in nieuwbouwwijken. Een verkenning van de gemeenten met de hoogste

woningproductie van 1993 tot 2002 leert dat Hoofddorp de lijst aanvoert met 43% van zijn scholen in clusters. Zoetermeer, Barendrecht en Almelo scoren ook hoger dan 30%. Hendrik-Ido-Ambacht zou op afzienbare termijn lijstaanvoerder kunnen worden.

## **2. Schoolconcentratie in de Volgerlanden en erbuiten**

De Volgerlanden zullen na voltooiing 4800 woningen tellen. In een nieuwbouwwijk van een dergelijke omvang is ook bij een stichtingsnorm van 305 leerlingen ruimte voor een aantal scholen. Men heeft slechts beperkt zicht op de te verwachten aantallen leerlingen en de verdeling ervan over de verschillende denominaties. Voor de planning van *scholen* gaat men daarom uit van een afspiegeling van de verdeling binnen het bestaande bebouwde gebied. HIA telt scholen van 4 denominaties: openbaar, protestants-christelijk, reformatorisch en rooms-katholiek. In eerste instantie waren daarom 4 scholen voorzien. De volgende vraag is die van de *schoollocatie(s)*. Men kan kiezen tussen spreiding (betrekkelijk centraal, maar bijvoorbeeld op onderlinge afstanden van 500 – 750m) en concentratie. Vervolgens is de vraag of men een combinatie met andere voorzieningen zoekt. Het kan daarbij gaan om additionele voorzieningen voor kinderen of zorg.

In de Volgerlanden is gekozen voor een clustering van scholen en voorzieningen in het centrum van de wijk.

De auteur informeerde in de beginfase van de bouw naar de reden tot clustering. De reactie van de betreffende ambtenaar was: ‘B&W wilden de scholen spreiden, maar ik heb gezegd: in een VINEX-wijk brengen ze de kinderen allemaal met de auto naar school; dan kun je de scholen beter concentreren, omdat het verkeer dan beter te beheersen is.’

Het is de vraag of dat juist is.

Het scholencomplex met vier scholen en andere kindgebonden voorzieningen is weergegeven in figuur 2. Afgebeeld is de situatie medio 2007. Alleen aan de oostzijde is al woonbebouwing gerealiseerd. De ontsluiting komt later ter sprake.

Er was sprake van een flexibele planning met een uitbreidingsmogelijkheid in het complex zelf en tijdelijke extra capaciteit in ‘schoolwoningen’ aan de westzijde.

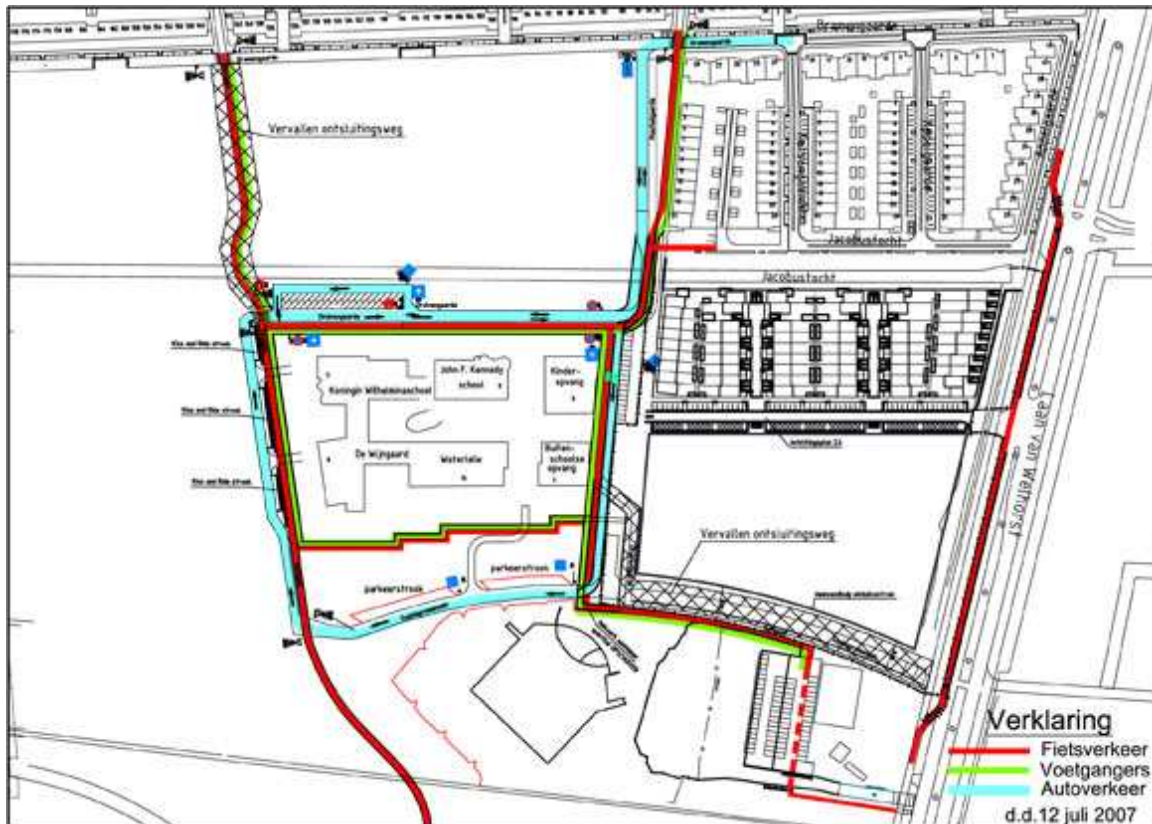
In 2009 is het aantal lokalen uit gebreed van 44 naar 54. Daarin worden thans 1200 leerlingen gehuisvest. De schoolwoningen zijn gebouwd, maar zijn onmiddellijk als woning ingericht, omdat besloten was in het oostelijk deel van de Volgerlanden een tweede scholencluster te ontwikkelen.

De gemeente HIA heeft een ‘integraal huisvestingsplan voor het basisonderwijs’ ontwikkeld, waarin zij radicaal kiest voor de ‘brede school’, een hedendaags argument voor de clustering van schoollocaties (Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht 2009). In het kader daarvan is besloten tot de tweede cluster, die tevens een functie moet hebben voor aangrenzend ouder woongebied. Alle andere locaties in de gemeente worden in principe (instemming van de scholen is nodig) ondergebracht in drie nieuwe clusters. Het aantal locaties is daarmee feitelijk teruggebracht van 14 in 2009 naar 5 in 2020. Men mag verwachten dat dat ingrijpende gevolgen voor het woon-school-verkeer heeft.

## **3. Ontsluiting en verkeer**

In de Volgerlanden is men zich bij de keuze van een centrale schoollocatie terdege bewust geweest van mogelijke bereikbaarheidsproblemen. De scholen werden niet geplaatst in een bestaande wijk, maar in een toekomstig centrum, met woningbouw primair aan de zuidgrens van de wijk. Een nadrukkelijk vormgegeven schoolroute loopt over grote lengte van de

‘Zuidvoeg’ aan de Rietlaan naar het scholencomplex. Voor kinderen van de overzijde van de Laan van Welhorst wordt op termijn een fietsviaduct over de laan aangelegd. De situatie in de directe omgeving van de scholen is door bouwactiviteiten zeer veranderlijk, wat een goede ontsluiting ernstig bemoeilijkt.



Figuur 2. De ontsluiting van de scholencluster Volgerlanden medio 2007 (bron Projectbureau Volgerlanden)

De ontsluiting medio 2007 is weergegeven in figuur 2. Let op ‘vervallen ontsluitingsweg’. Men kan in principe met de auto om het complex heenrijden, maar alleen aan de westzijde met ingangen van twee schoolpleinen zijn kiss-and-ride stroken aanwezig.

In 2008 stond nog niet vast hoe omvangrijk het complex zou moeten worden. Men hield rekening met een eindsituatie met maar liefst 110 lokalen voor in totaal 2500 leerlingen. DHV schatte het aantal met de auto gebrachte leerlingen op 10%, conform het gedrag op de bestaande scholen in HIA. Dat mag men beschouwen als aperte onzin, omdat het daarbij gaat om veel geringere woon-school-afstanden (DHV, 2008, blz. 7).



Figuur 3. De tussentijdse ontsluiting van de scholencluster in de Volgerlanden medio 2010 (ontwerp). (bron Projectbureau Volgerlanden)

De situatie medio 2010 is weergegeven in figuur 3. Zowel de ontsluiting voor auto's als die voor fietsen is sterk veranderd. Dat heeft alles te maken met bouwactiviteiten die ten oosten en zuiden van het complex plaatsvinden. Een veilige schoolfietsroute is dan uitermate moeilijk te realiseren. Natuurlijk klopt het feitelijke functioneren niet met de tekening. Het noordoostelijke autocircuit is medio september onbruikbaar. Auto's penetreren vanuit het noordwesten via de woonwijk in de schoolomgeving. Het parkeerterrein in het zuidwesten wordt daadwerkelijk gebruikt

In de eindsituatie wil men dat ouders die de kinderen met de auto naar school brengen parkeren in de grote parkeerkelder van het winkelcentrum. Dat is voor een kort bezoek gratis.

Een deel van de kelder is gereserveerd voor schoolpersoneel om de parkeerdruk op de schoolomgeving te verminderen.



*Figuur 4. Het brengverkeer en parkeren aan de noordzijde van de scholencluster op een zonnige vrijdag in augustus*



*Figuur 5. Bringverkeer te voet (deels vanaf de auto) en te fiets*  
**4. Conclusies**

De casus Volgerlanden laat zien dat de lokale scholenplanning, gelet op verkeer en vervoer, van een niet te onderschatten complexiteit is.

Men heeft slechts een beperkt beeld van de vraag naar onderwijs door de verschillende denominaties. Onderzoek naar de verdeling van de leerlingen over bestaande scholen kan daar inzicht in verschaffen, maar men moet zich wel bewust zijn van mogelijke verschillen tussen bewoners van bestaande en die van nieuwe wijken.



De (op)bouw van het woningbestand en van het scholenbestand en van de wegenstructuur vraagt intensieve coördinatie om verkeerskundige problemen te voorkomen. Bij clustering van scholen in nieuwe situaties kan schoolkeuzegedrag en verplaatsingsgedrag ontstaan dat sterk afwijkt van het ter plaatse bestaande. Beide verdienen nadere studie.

### *Literatuur*

Boer, E. de (1992), Betuweroute; Milieuvriendelijk goederenvervoer omgevingsvijandig gepland? Een studie in opdracht van zeven Zuid-Hollandse gemeenten, TU Delft, Faculteit der Civiele Techniek, 143 blz.

Boer, E. de (2010), School concentration and school travel, TRAIL-proefschrift TU Delft, 356 blz.

DHV (2008), Bijdrage verkeer fase 2, Integrale visie op verkeer Centrumgebied de Volgerlanden.

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht (2009), Integraal Huisvestingsplan Basisonderwijs.

Jorissen, F. (1955), Het Hoogheemraadschap van de Zwijndrechtse Waard, februari 1331 – februari 1955, 119 blz.