



Arjan Vreugdenhil

# Schoolomgeving: Wie krijgt er voorrang, de auto of het kind?

**Bij afwegingen rond de inrichting van de schoolomgeving staat de hoofdgebruiker van die omgeving, het kind, veel te weinig centraal. Dat moet radicaal anders, zo pleit OBB spelmakers + ruimtedenkers.**

Auteur: Arjan Vreugdenhil

Half negen in de ochtend bij zomaar een basisschool. We zien veel kinderen lopend en fietsend naar school komen, vaak samen met hun ouders. We zien ook veel ouders in auto's die zo dicht mogelijk bij de ingang van het schoolplein proberen te komen, hun kind daar laten uitstappen en vervolgens zo snel mogelijk doorrijden om aan te sluiten in de ochtendspits op weg naar het werk. We zien pakketbezorgers die zich geen raad weten met hun grote bus in

een te smalle straat met chaotische fietsbewegingen, een busje van een lokale aannemer die materialen komt afleveren voor de dakkapel van de overbuurman van de school, en we zien in de verte de stadsbus aankomen die straks met enige vertraging dit drukke knooppunt zal passeren.

## Komende decennia

Wat draagt er in het bovenstaande beeld bij

aan een veilige en gezonde schoolomgeving? En nog belangrijker: welk maatschappij- of mensbeeld wordt de schoolkinderen hier voorgeschoteld? Kan dit niet beter? Er worden op dit moment in Nederland veel besluiten genomen waarmee voor de komende decennia wordt bepaald hoe kinderen naar school gaan en in wat voor omgeving zij een groot deel van hun week doorbrengen. OBB spelmakers + ruimtedenkers pleit voor een andere manier van denken, die het schoolgaande kind niet alleen een stem geeft, maar ook als uitgangspunt neemt. We moeten radicaal andere keuzes durven te maken en kiezen voor een veilige en gezonde schoolomgeving – van de locatie voor een nieuwe MFA (multifunctionele accommodatie) of een IKC (integraal kindcentrum) tot de plaats van de fietsenstalling.

## Locatie

Een voorbeeld: scholen en andere instellingen



worden gebundeld tot IKC's of MFA's, grote clusters waar kinderen een groot deel van hun dag doorbrengen. Waar komen deze grotere voorzieningen, midden in onze buurten of aan de randen van de stad? Je zou kunnen pleiten voor de rand van de stad, en we zien dat dit ook vaak gebeurt. Een IKC of MFA vraagt behoorlijk wat ruimte, zeker als alle parkeernormen en extra infrastructuur zonder kritisch na te denken worden toegepast. Maar is dat terecht?

Voor een IKC dat midden in de wijk blijft staan, zijn minder parkeerplaatsen en minder infrastructuurle aanpassingen of toevoegingen nodig. De wet van behoud van reistijd is ook hier van toepassing. Als de school dichterbij is, wordt er meer gefietst en gelopen naar school. Als de school verder weg is, pakken mensen vaker de auto. Als je een basisschool ziet als een kantoorvoorziening op een bedrijventerrein, gaan de gebruikers zich ook zo gedragen. Houden we de school in de buurt, dan behouden we ook het buurtkarakter en kunnen kinderen zelfstandig lopen en fietsen naar school. Helaas wordt hier weinig tot geen rekening mee gehouden als het gaat om

parkeernormen en afwegingen rondom locatiekeuzes, zo hebben we gemerkt bij meerdere praktijkvoorbeelden in het land. De redenatie is nu vaak als volgt: er komen steeds meer ouders met de auto naar school en dat zal alleen maar toenemen. En een grotere school of groter IKC zorgt voor nog meer verkeer. Dat past hier niet, dus verplaatsen we de school of het IKC naar de rand van de stad, een soort bedrijventerreinvoorziening. Daar richten we een infrastructuurle mooi plaatje in met een kiss-and-ride. Het gevolg: door de langere afstand en de infrastructuurle inrichting van de schoolomgeving gaan ouders inderdaad vaker met de auto. Een selffulfilling prophecy.

### Het kan ook andersom

Dat dit ook andersom kan, is inmiddels bewezen, onder andere in projecten van OBB. Dan wordt de redenatie: hoe gaat een kind graag naar school? Wat heeft het nodig om veilig en op een leuke manier naar school te gaan en op school te verblijven? Hoe kunnen we de schoolomgeving hierop afstemmen? Het antwoord is vaak dat de verkeerschaos door auto's het grootste obstakel is voor kinderen. Die willen we dus minder dicht bij de school hebben, zeker als we de school uitbreiden of bundelen tot IKC en er dus meer gebruikers rondom de school komen. Dus: we maken het de automobilist moeilijk om dicht bij de school te komen en voor de fietser en voetganger maken we het extra makkelijk en prettig. Er is dan minder ruimte nodig voor parkeren en autobewegingen, zodat er meer ruimte komt voor het schoolplein, fietsparkeren en brede stoepen. Daardoor komen er minder ouders met de auto en is het fijner lopen en fietsen naar school. Ook dit is een selffulfilling prophecy, maar dan met een positief resultaat!

### Rijkere route

Daarnaast wordt de route van huis naar school en omgekeerd veel rijker voor kinderen. Meerdere onderzoeken hebben aangetoond dat het omgevingsbewustzijn en het welbevinden van kinderen die lopend of fietsend naar school gaan vele malen hoger zijn dan van kinderen die met de auto gaan. Ook is er bij lopen of fietsen ruimte voor spel op de route naar school, waar dat bij reizen per auto zeer beperkt is. Dit vereist ook een goede visie op de schoolroute. Zijn er veilige en prettige fiets- en looproutes vanuit de omliggende buurten naar school? En heeft het kind ook echt voorrang en prioriteit in

## Voorbeelden van uitgangspunten voor een kindvriendelijke schoolomgeving:

### Focus eerst op lopen, dan op fietsen, dan op de auto

- Je mag met de auto nooit dicht bij de ingang kunnen komen dan met de fiets.
- Binnen 2 km moet je sneller op school kunnen zijn met de fiets dan met de auto
- Binnen 100 m hebben fietsers altijd voorrang op auto's.
- Overdimensioneer het aantal fietsparkeerplekken, onderdimensioneer het aantal autoparkeerplaatsen.

### De schoolroute is voor lopers en fietsers een prettige BOSS-ruimte

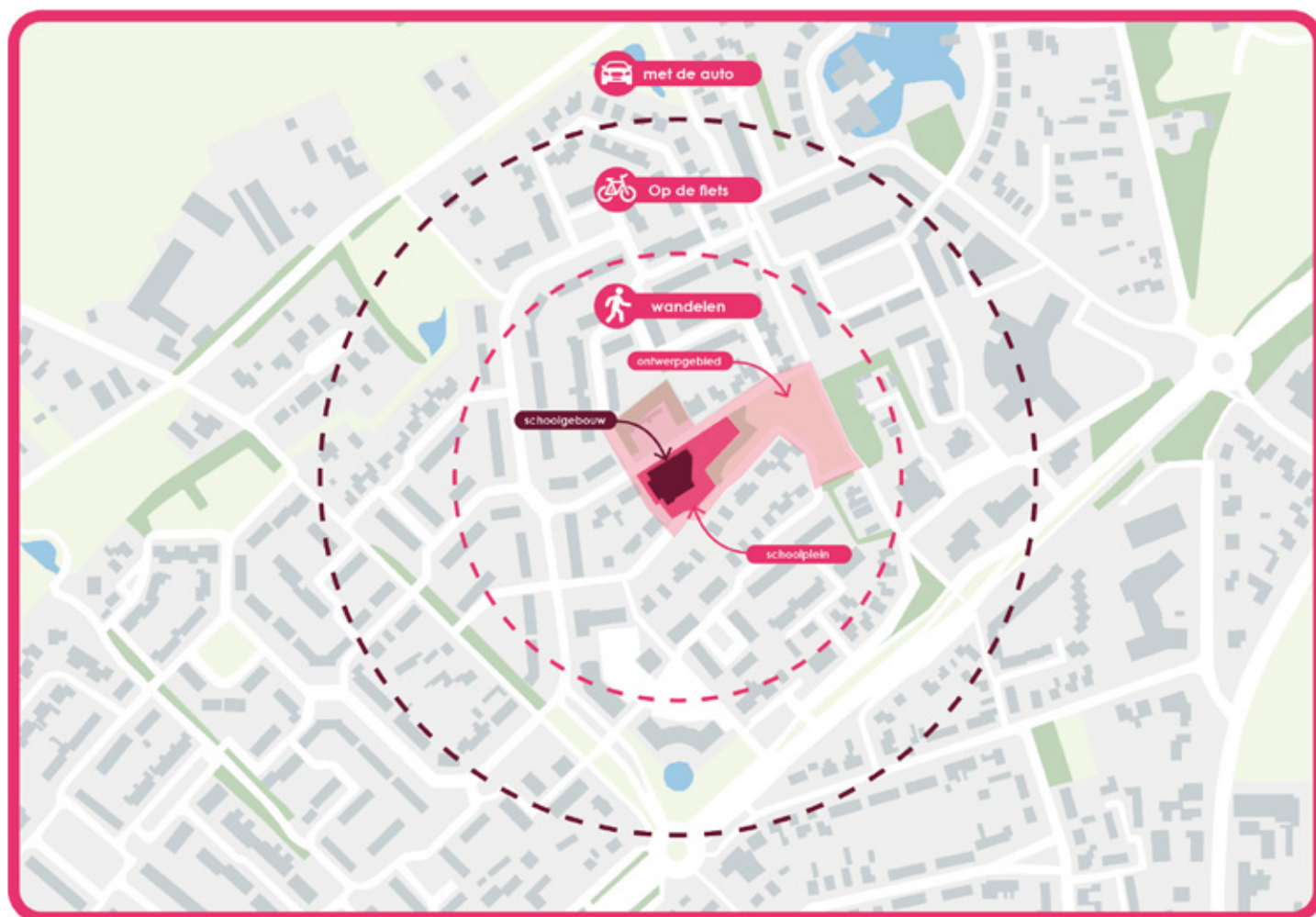
- De route is verweven met het gemeentelijke BOSS-netwerk (Bewegen, ontmoeten, spelen en sporten).
- Vanuit alle richtingen is de school veilig en prettig te bereiken via geprioriteerde wandel- en fietsverbindingen.

### School, plein en omgeving zijn één geheel

- De gebruiksruimte in de school, de pleinruimte rondom de school en de aangrenzende park-, plein- en groenrichting worden als één geheel benaderd en programmatisch ontworpen.
- Aangrenzende of nabije parken zijn sterk verbonden met het schoolplein en worden onder schooltijd gebruikt door de school.
- Het schoolplein is na schooltijd altijd openbaar toegankelijk voor de buurt voor spelen en ontmoeten.

### Maak afspraken

- Maak afspraken met ouders en leerkrachten over haal- en brenggedrag.
- Spreid de haal- en brengtijden om pieken te verminderen.
- Laat kinderen regels opstellen voor alle gebruikers en laat hen die ook actief handhaven.



de inrichtingsprincipes op die route? Durven we daarvoor straten autoluw of autovrij te maken, of auto's langer te laten wachten voor een zebrapad of rood stoplicht? ('o nee, de verkeersdoorstroming komt in gevaar!'). Laten we die routes aanhaken bij het bredere netwerk voor bewegen, ontmoeten, spelen en sporten? Als we dat doen, wordt de schoolroute een prettig onderdeel van een gezond en vitaal beweegnetwerk in onze steden. Hier ligt een enorme kans en daarmee een grote verantwoordelijkheid: we kunnen de omgeving waar we onze kinderen laten opgroeien zo inrichten, dat die positief bijdraagt aan hun welzijn en brede gezondheid.

### Zuidoost-Beemster

Een van de voorbeelden die laten zien dat het anders kan, is de schoolomgeving van de Bloeiende Perelaar in Zuidoost-Beemster in de gemeente Purmerend. De MFA daar groeide en groeide, wat veel haal- en brengverkeer met zich meebracht in een buurt die daar ruimtelijk en sociaal niet op berekend was. De kiss-and-ride ter plekke was te klein. OBB werd gevraagd om te adviseren over een betere kiss-and-ride en over verplaatsing van parkeervakken, zodat

het halen en brengen efficiënter kon worden geregeld. De focus lag duidelijk op de automobilist, die snel kinderen wil afzetten en vooral niet moet worden gehinderd door lopende en fietsende kinderen. Tegelijkertijd zat de school met een zeer beperkte pleinruimte in de maag, waar de kinderen minder vierkante meters per kilo hadden dan de gemiddelde plofkip. Hoe dit op te lossen?

### De oplossing

Er volgde een intensief proces met gemeente, gebruikers en omwonenden, waarbij gewerkt met enkele ruimtelijke scenario's. Bij elk scenario werd de vraag gesteld wat het betekende voor het schoolgaande kind, maar ook voor omwonenden, ouders en overige gebruikers. Hierbij stond het kind altijd voorop. Dit leidde tot een scenario waarin uiteindelijk geen kiss-and-ride werd opgenomen, het aantal parkeerplekken voor de school bijna werd gehalveerd en het aantal vierkante meters schoolplein werd verruimd. Dit was in eerste instantie niet de opgave, maar het was wel de oplossing voor het probleem. Enkele maatregelen: personeelsleden parkeren hun auto standaard verder van de school en er

is dubbelgebruik van parkeerplaatsen door omwonenden en gebruikers van de MFA. Er is simpelweg gezorgd dat de selffulfilling prophecy de goede kant op valt: door een inrichting die uitnodigt tot lopen en fietsen, komen er aantoonbaar minder ouders met de auto en wordt het dus ook écht prettiger om te lopen en te fietsen. Daarnaast is de schoolomgeving buiten haal- en brengtijden een prettigere en gezondere omgeving voor het schoolgaande kind, is de schoolroute voor veel kinderen enorm verrijkt en is het woongenot voor omwonenden er in het algemeen niet op achteruitgegaan, terwijl de MFA wel geïntensiveerd is.

Een dergelijke oplossing vereist wel een nauwkeurig ontwerpproces en duidelijke gebruiksafspraken tussen school, ouders en overige gebruikers.



**BE SOCIAL**  
Scan, lees & deel!