

Geen (echt) dorp zonder school?

Een vervoersplanologische verkenning in een land met 'middelpuntscholen'.

Enne de Boer
TU Delft, CITG, Transport en Planning
e.deboer@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Dorpen, scholen en schoolvervoer

Kleine plattelandskernen hebben geleidelijk vrijwel alle commerciële voorzieningen verloren. Daarvoor moet men naar regionale centra. Dat is een probleem voor ouderen en gehandicapten. Daarom werd ooit 'de vervoersoptie voor het platteland' afgekondigd. Die is min of meer toevallig gerealiseerd door de combinatie van decentralisatie van openbaar vervoer en gehandicaptenbeleid onder de WVG en WMO. Een sterk verbeterd voorzieningenniveau in het lijnvervoer en de 'regiotaxi' waren het gevolg.

Een basisschool is er vaak nog wel dankzij soepele instandhoudingsnormen van het Rijk. Er zijn gemeenten waarin een school kan volstaan met 18 leerlingen! De school wordt vaak onder één dak gebracht met andere gemeenschapsvoorzieningen waardoor deze beter te handhaven zijn. Het schoolvervoer is slecht. Voor het voortgezet onderwijs bestaat het formeel niet eens.

In Duitsland heeft men ooit vol overgave gekozen voor grote 'Mittelpunktschulen' met ondersteunende voorzieningen in centraal gelegen dorpen. Dat had grootschalig schoolvervoer naar basis en voortgezet onderwijs tot gevolg. Het werd vormgegeven als openbaar vervoer, mede omdat dat staanplaatsen kent. Daardoor is er echter in landelijk gebied doordeweeks nog enig openbaar vervoer naar de centrale voorzieningen. Men kent daar geen gedecentraliseerde rijksmiddelen.

Een onbeantwoorde vraag is wat deze verschillen in bereikbaarheid betekenen voor de dorpen en hun inwoners. Men stelt bijvoorbeeld dat dorpen zonder school jonge gezinnen afstoten. Onderzocht is het niet.

In bepaalde regio's is er een opvallende daling van geboortecijfers, in Duitsland zowel als in Nederland. Dat zou redenen kunnen zijn om beleid ten aanzien van voorzieningen, scholen en vervoer integraal te heroverwegen. Zou men onderwijsmiddelen niet beter in vervoer kunnen steken (NL) of vervoermiddelen in onderwijsvoorzieningen? Daarvoor zou een vergelijkende studie naar de duurzaamheid en houdbaarheid van vervoer- en voorzieningenbeleid uitermate nuttig zijn. Nederlandse gemeenten kunnen hoe dan ook hun budget voor schoolgebouwen vrij besteden!

1. Inleiding: vervoer een optie als alternatief voor lokale voorzieningen?

In Nederland is pakweg 20 jaar geleden (VINEX) uitgesproken dat de vervoersoptie de enige was om bereikbaarheidsproblemen op het platteland op te lossen of tenminste te verzachten. Veel voorzieningen zijn verdwenen. Het bestand van scholen is echter nauwelijks aangetast. Het onderwijs wordt betaald door het Rijk. Bezuinigingen op kleine scholen zijn in de jaren tachtig getorpedeerd. De vervoersoptie is niet systematisch ingevoerd, maar door decentralisatie van rijksmiddelen en door invoering van gemeentelijke verantwoordelijkheden voor vervoer is zij feitelijk wel gerealiseerd.

De leefbaarheid van het platteland is weer eens in het geding, vooral in de periferie van Nederland: Oost-Groningen en West-Zeeuws-Vlaanderen bijvoorbeeld. De terugloop van de bevolking bedreigt het voorzieningenpeil, waaronder de basisscholen (hoofdstuk 2)

Is dit nu een levensgroot probleem? Men kan in theorie in een vicieuze cirkel terechtkomen. Mensen met kinderen gaan toch niet wonen in een dorp zonder school? Daar zijn misschien wel aanwijzingen voor, maar onderzoek is er niet. Men zou eens een systematische vergelijking tussen gebieden aan weerszijden van de Duitse grens moeten uitvoeren (hoofdstuk 3).

De ontwikkeling op het Duitse platteland, sluiting van dorpscholen en inleggen van schoolvervoer in de jaren zestig en zeventig, worden geschetst en geïllustreerd aan de Landkreis Aurich. Het patroon van de schaalvergroting in het scholenbestand wordt gedemonstreerd aan de Gemeinde Ihlow (hoofdstuk 4).

Wat betekenen(d)en deze sterk verschillende aanpakken nu eigenlijk voor de dorpen. Dat weten we feitelijk niet (hoofdstuk 5).

De vraag is hoe het verder moet. Die vraag wordt aan de Duitse kant gesteld omdat leerlingenaantallen weer eens teruglopen. Men zou er ook eens vanuit het perspectief van energiegebruik naar kunnen kijken (hoofdstuk 6).

2. Voorzieningen, scholen en vervoer op het Nederlandse platteland.

In Nederland bestaat van oudsher grote aandacht voor de leefbaarheid van het platteland. Men streefde naar een goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen, in de eerste plaats door het ondersteunen van lokale voorzieningen, die bij voorkeur werden ondergebracht in 'multifacs': alles onder één dak, veelal met de school als harde kern. 'De Mandé' in Nylân is er een voorbeeld van: school, sportzaal, dorps huis.

Andere voorzieningen waren in kleine kernen niet meer te handhaven. In Nylân, niet eens erg klein (1038 inwoners per 1-1-07), is er inderdaad behalve een postagentschap, de PKN en een eetcafé (de Herberch ...) niets meer buiten De Mandé. Bolsward en Sneek liggen veel te dichtbij 1).

In pakweg 1965 waren er nog een VIVO, drie bakkers, een slager, een melkboer, een groenteman, en een kapper (Clifford), die Pake nog 'barbier' noemde ...

In de Vierde Nota Extra werd daarom gekozen voor de 'vervoersoptie' (Ministerie van Volkshuisvesting ... 1990).

Vervoer naar de dichtstbijzijnde verzorgingskern was de oplossing. Dat moest worden gerealiseerd met beschikbare middelen. Daardoor waren slechts bescheiden oplossingen mogelijk (de Boer 1990-I). In het Drentse Oostermoer bijvoorbeeld werden nieuwe buurtbuslijnen gerealiseerd (de Boer 1990-II). In het Westerwoldse dorp Selligen (Groningen) werd een 'Multibus' gevormd, die financieel steunde op leerlingenvervoer

vanuit het buitengebied (de Boer 1994). Daar waren scholen geleidelijk ontvolkt en gesloten (Laudermarke, Jipsingboermussel). In Kopstukken onder Mussel staat nog een katholieke school op de vlakte.

In de jaren tachtig probeerde het Ministerie van Onderwijs bij de totstandkoming van de basisschool de bezem te halen door het scholenbestand op het platteland, omdat het aantal scholen alsmat groeide (in stadsuitbreidingen) terwijl de leerlingenaantallen daalden (zie bijv. van Dam, 1995). Het ging ook niet goed met de economie. Dan sluit je dus de kleinste scholen. Die zijn veel duurder per leerling en de kwaliteit zou slechter zijn. Dat laatste kon men echter niet hard maken. Alleen de kleinste scholen (< 30 ll.) scoorden gemiddeld substantieel slechter op Cito-toetsen (pakweg 3 punten bij een gemiddelde score van 41 punten voor taal en rekenen (Blank, Boef 1990, pp 83,84).

Wij taxeerden voor het Ministerie, dat driekwart van een set van kleine basisscholen tegen een betaalbare verkeer/vervoer-prijs gesloten kon worden (de Boer, Lucas en Trimp, 1987).

Het platteland (de plattelandsprovincies) organiseerde een succesvolle lobby tegen grootschalige sluitingen. Kleine scholen op het platteland konden voortbestaan, eventueel als nevenvestiging. Dat scheelt een directeur. Laagste norm per gemeente thans: 18 leerlingen (Terschelling bijvoorbeeld). De opheffingsnorm voor middelgrote steden werd flink verhoogd, te kleine scholen werden niet meer bekostigd en de stichtingsnorm voor nieuwe scholen werd minimaal 200 leerlingen (zie voor de effecten: de Boer 2010). Het lek was boven.

Met de vervoersoptie kwam het ook goed. Door de Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG, 1994) kwamen tot dan toe onzichtbare middelen voor vervoer van gehandicapten terecht bij de gemeenten (de Boer en Diepens 1995). Deze kregen de raad ze deels in te zetten voor collectief vervoer, omdat ze ontoereikend zouden zijn voor tot dan toe gebruikelijke auto-aanpassingen. De regiotaxi verscheen onder allerlei lokale benamingen.

De Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO, ...) bevordert dat ook andere vormen van vervoer (naar school en sociale werkvoorziening) worden geïntegreerd (zie de Boer en van Gent 2002).

De regionalisering van het (bestaande) openbaar vervoer en de invoering van marktwerking leidde tot een betere bediening van het platteland in het algemeen.

De bevolking vergrijsst. Geboortecijfers dalen, net als rond 1980. Het platteland heeft het erkend moeilijk. Moet je dan scholen die te klein zijn eigenlijk niet koste wat het kost open houden?

De discussie naar aanleiding van de stopzetting van de financiering van de openbare basisschool 'It Slúske' in Goienarijpp (Frl, spreek uit: Gwaaiinggeriep) is typerend. De school komt onder de in dit geval geldende norm van 23 leerlingen. Hij wordt dus automatisch niet meer gefinancierd door het agentschap CFI van het Ministerie. En dat terwijl de gemeente, Skarsterlân (Joure), door woningbouw ter plaatse probeert het peil van de schoolbevolking te handhaven. Kamerleden uiten hun bezorgdheid. De Staatssecretaris (Dijksma) wil er wel wat aan doen, maar heeft terzake geen discretionaire bevoegdheid. Ze probeert die wel te krijgen (brief PO&K/B&S/56664). De gemeente financiert de school voorlopig zelf. Zo belangrijk vindt ze hem!



Figuur 1. Basisschool 'De Bron' in Vriescheloo 2009, 32 leerlingen, opheffingsnorm 27 (foto <http://www.cbs-bron.picto.nl/Download/schoolgids%202008-2009.doc>).

3. Een levensgroot probleem?

Het platteland en de plattelanders hebben vervoersvoorzieningen die beter zijn dan ooit tevoren. Die kunnen tot op zekere hoogte worden ingezet voor of aangepast ten behoeve van leerlingenvervoer. Dat gebeurt nu ook m.n. voor het speciaal onderwijs. De voorzieningen voor leerlingenvervoer als zodanig zijn in Nederland echter slecht. Gemeenten behoeven voor het basisonderwijs pas een vervoersvoorziening te treffen op afstanden van meer dan 6 km (uitspraak Raad van State).

In een studie voor de Nota Ruimte constateren Smaal en van den Heuvel doodleuk dat '... nabij kleine kernen altijd wel grotere kernen zijn met voorzieningen, die binnen acceptabele tijd te bereiken zijn (onder de voorwaarde van (auto) mobiliteit.)' (Smaal en van den Heuvel, 2005, blz.7,8). Geen reden om iets te doen dus! Zij constateren overigens wel dat in vier jaar tijds (1996 – 2000) het aantal scholen in kleine kernen in de categorie 101 – 250 inwoners met 5% is gedaald (blz. 20).

Het dorp dat zijn school verliest krijgt het moeilijker bij het aantrekken van nieuwe bewoners, zeker als vergelijkbare kernen er wel een hebben. Voor mensen die allebei in de stad werken is het buitengewoon prettig om het kind/de kinderen dicht bij huis af te zetten op een school met een dagarrangement. Voor dorpscholen is dat echter moeilijk te realiseren omdat er vrijwilligers voor nodig zijn. Daar heeft Vegelinsoord (ook Skarsterlân) het moeilijk mee.

Eigenlijk zou men eens goed moeten kijken naar de resultaten van een drastische schaalvergroting in Duitsland. Daar heeft men in de jaren zestig en zeventig duizenden plattelandsscholen gesloten. Het lijkt Amerika wel. Brave new Germany. Waarom en met welk effect?

Jammer genoeg is de operatie slecht gedocumenteerd en de daders liggen grotendeels al op het kerkhof.

De volgende observaties zijn het resultaat van veldverkenningen, interviews met betrokkenen en deskundigen, literatuuronderzoek en archiefwerk (Staatsarchiv Aurich). Het verslag beperkt zich tot de Landkreis Aurich, aan de overkant van de Eems, achter Emden. Cijfers kan men binnenkort vinden in een bijdrage aan deel zes van de reeks 'Beiträge zur Schulgeschichte Ostfrieslands' uitgegeven door de Ostfriesische Landschaft.

Het is niet zomaar een stuk platteland: ten zuidwesten van de stad stond de Upstalsboom, vergaderplaats van de zeven Friese zeelanden. De stad zelf was hoofdstad van het Graafschap Ostfriesland. Door de graaf is het ooit aangeboden aan de Nederlandse Staten-Generaal omdat hij het Staatse leger kon gebruiken om zijn vrijgevochten onderdanen onder controle te houden. Nederland bedankte voor de eer. Rond 1750 verviel het gebied aan Pruisen.

4. Duitsland 1965: weg met de kleine plattelandsschool, vervoer naar een degelijke centrale school!

In Duitsland ziet men overal op het platteland de schoolbus, gemarkeerd door een oranje bord met twee zwarte kinderen. Als de bus stopt gaan speciale knipperlichten aan, die passeren, ook in tegenrichting, strafbaar maken. Overgenomen uit de VS!

Het verschijnsel is te verklaren, primair door het ontbreken van scholen in kleine dorpen en secundair misschien door minder (dan in Nederland) ontwikkelde fietsvoorzieningen en openbaar vervoer. De schoolbus is overigens in de regel openbaar vervoer en soms het enige voor de betrokken dorpen! De vraag van derden is natuurlijk minimaal. De bus is voornamelijk openbaar vervoer omdat er dan véél meer kinderen in kunnen.

Tot pakweg 1965 waren er buiten de steden eigenlijk alleen 'Volksschulen', vaak zeer kleine scholen waar men de gehele leerplichtige leeftijd kon doorbrengen. De kinderen kregen daar op den duur door verlenging van de leerplichtige periode acht jaar lang lager onderwijs of misschien ook enig uitgebreid lager onderwijs. Anders moest men voor de Realschule (zeg maar HAVO) of het Gymnasium (VWO, ook zonder Latijn) naar de steden. In het geval van de oorspronkelijke Landkreis Aurich waren dat scholen in Aurich zelf, op afstanden van meer dan 15 km voor bijvoorbeeld Ostgroszefehn (een indrukwekkende veenkolonie).

Het onderwijs kon met een enkele leerkracht (Ayenwolde bijv.), die in een enkel volgepropt lokaal maar liefst acht niveaus moest bedienen, onmogelijk goede kwaliteit bieden. Drie niveaus is voor een leerkracht al rijkelijk veel zegt men bij ons.

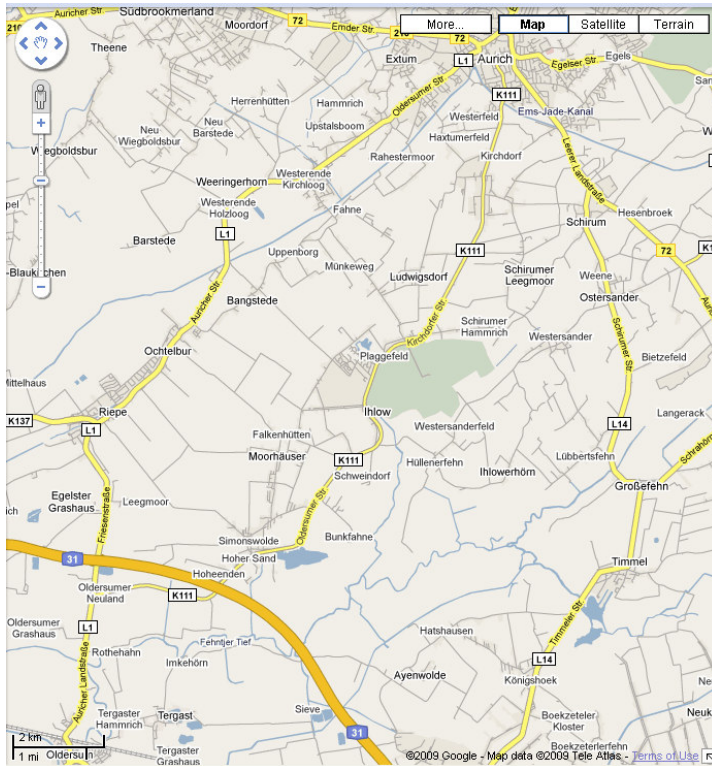
Men besloot om het basale niveau te splitsen in Grundschule (vier jaar) en Hauptschule (nog eens vier). Daarna was er dan nog de Berufsschule.

Het proces verliep in hoofdlijnen als volgt.

- Eerst werden de kleinste scholen opgeheven en de leerlingen ondergebracht in 'Mittelpunktschulen', centrale scholen van een aantal samen te voegen gemeenten. Men vindt er via Google nog heel wat in heel West-Duitsland.

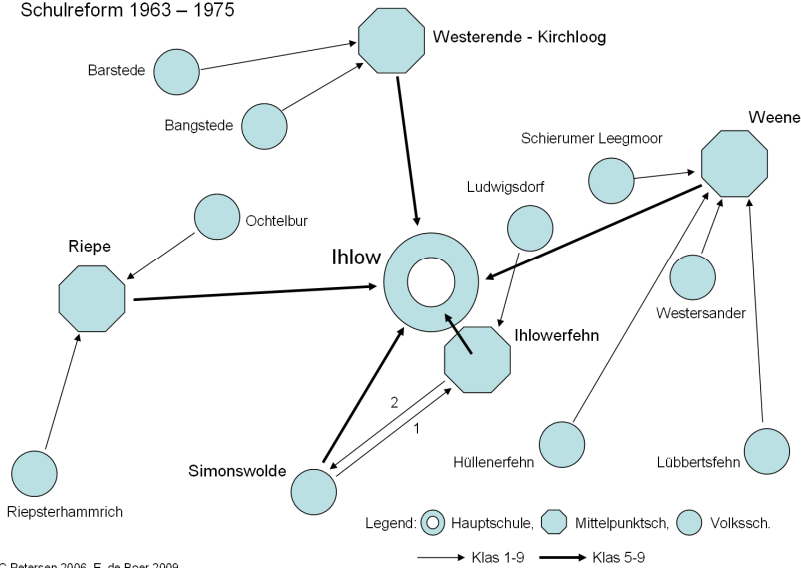
- Een daarvan werd vervolgens omgezet in een Hauptschule met als het even kon ook een Realschul-tak. Vervolgens werden de leerlingen in klas vijf tot negen van de andere MS'en daarheen gestuurd.

- De sterk verkleinde Volksschulen werden omgezet in een Grundschule. Een flink grote lokale Grundschule kon het potentieel voor goed vervolgonderwijs versterken (Hesel, Gemeinde Hesel, Landkreis Leer).



Gemeinde Ihlow

Schulreform 1963 – 1975



Noot: Simonswolde verloor eerst de klassen 1-9 (1) en kreeg daarna 1-4 terug

Figuren 1 en 2. Het grondgebied van de gemeente Ihlow (1) en de processen van concentratie van de leerjaren 1-4 en 5-9.

De dorpsbevolking accepteerde de opheffing van de dorpschool niet zo maar, de besturen van de toenmalige dorpsgemeenten ook niet. Ze werden overtuigd, misschien niet zo zeer door de pleidooien voor het veel betere onderwijs op grote centrale scholen,

maar eerder door de inzet van schoolvervoer. In de oude situatie waren de afstanden tot de school veelal minder dan twee kilometer. Dus werd gratis leerlingenvervoer verzorgd voor diegenen die verder moesten reizen in de nieuwe situatie. Dat vervoer is blijvend. Wij hadden in sommige gebieden ook dorpsgemeenten, met name in middeleeuwse veenontginningen, zoals men die bijvoorbeeld vindt in de Alblasserwaard. Het eertijds bekende Tweede Kamerlid Maarten Schakel was burgemeester van drie stuks: Hoogblokland, Hoornaar en Noordeloos. Een tijdlang kon men per gemeente hoe dan ook één openbare school openhouden, ongeacht het leerlingenaantal. Dat zal voor Duitsland ook hebben gegolden.

Het vervoersaanbod is er ook voor het vervolgonderwijs, maar dan voor afstanden van meer dan vijf kilometer.

In de huidige Landkreis Aurich (in 1978 uitgebreid met de Kreis Norden), met ca. 190.000 inwoners werden in 2005 12.147 leerlingen vervoerd. Het totaal aantal leerlingen van de 'allgemeinbildende Schulen' in de Kreis bedroeg in 2005 ruwweg het dubbele: 25.500 (data [www.landkreis-aurich.de /Bildung und Wirtschaft / Schulen /Schulentwicklungsplanung](http://www.landkreis-aurich.de/Bildung_und_Wirtschaft/Schulen/Schulentwicklungsplanung)).

Dat vervoer gebeurt door verschillende bus-ondernemingen met voertuigen van uiteenlopende kwaliteit.

Het gebied kent nog een in onze ogen vooroorlogse situatie met lijn-concessies. De belangrijkste onderneming is de Auricher Kleinbahn, in de wandeling 'Jan Klein'. Dat staat ook op de bus. Het 'Kleinbahnhof' is evenals het DB-Bahnhof (goederenlijn Aurich – Georgsheil) in gebruik bij het aloude stedelijk Gymnasium.

De lijnvoering van Jan Klein is betrekkelijk gestrekt, want zij volgt in grote lijnen de oude smalspoorverbindingen, bijvoorbeeld Leer – Hesel – Aurich. Die van andere ondernemingen is eerder grillig, waardoor leerlingen lang onderweg kunnen zijn. Andreesen bijvoorbeeld heeft een lijn Leer – Veenhusen – Warsingfehn – Aurich, die geweldig zigzagt om een aantal scholen goed te kunnen bedienen. Aan de uitrusting en veiligheid van de haltes wordt aandacht besteed. Toegankelijk zijn de haltes en de bussen bepaald niet.

5. Betekenis van verschillende aanpakken voor de dorpen?

De vraag is wat deze sterk verschillende aanpakken voor de dorpen betekent. De 'Groszraum Staedte- und Gemeindeatlas' van de ADAC voor Ostfriesland etc. geeft een goed beeld van niet commerciële voorzieningen. Meestal is er nog wel een Kindergarten, vaak ook een 'Dorfsgemeinschaftshaus' behalve in de dorpen die bij de stad Aurich zijn ingedeeld. Opvallend is de aanwezigheid van sporthallen bij de grotere scholen in kernen met enkele duizenden inwoners in het dorpsgebied. Die bieden ook de betreffende dorpen een mogelijkheid om te sporten. Zonder een school is dat eigenlijk niet vol te houden.

In schoolloze dorpen wordt her en der wel gebouwd, maar de bevolkingsontwikkeling blijft er achter bij de hoofdkernen (informatie Mevr. Krautkamp, Aurich). Aldi, Edeka en Lidl vindt men er uiterst zelden, maar in een gemeente-hoofdplaats als Hesel alle drie! Hier en daar ziet men gesloten dorpskroegen en staan ook oudere woningen leeg.

In Nederland is het vanzelfsprekend dat een beetje dorp een basisschool heeft en een behoorlijke openbaar-vervoer-verbinding. Die hoeft overigens niet afgestemd te zijn op schooltijden en hoeft ook niet kosteloos te zijn. In Duitsland lijkt het even vanzelfsprekend dat die voorzieningen er niet zijn. Het openbaar schoolvervoer is afgestemd op schooltijden en is al bij geringe afstanden gratis.

Wij zijn geneigd om scholen open te houden, zelfs onder de royale opheffingsnorm, want wat is een dorp zonder school? Maar wat is een school zonder schoolvervoer? Verkeersonveilig brengen en halen met de auto! Dat is het trouwens ook steeds meer in stadswijken, omdat ouders niet zonder meer voor de dichtstbijzijnde school kiezen.

De bijdrage van kleine plattelandsscholen aan de bloei van dorp, huishouden en kinderen zou men eens serieus moeten onderzoeken. Dan weten we echt hoeveel beter zij af zijn dan die arme Duitsers, die aangewezen zijn op gesleep naar centrale scholen.

6. En verder? Nog meer vervoer of (nog) kleinere scholen? Hoe duurzaam is dat??

In de Landkreis Aurich krimpt het aantal leerlingen weer opvallend (zie figuur 3). Er wordt opnieuw nagedacht over schoolsluitingen. Toch heeft de kleinste school op het vasteland, die van Wirdum, nog 54 leerlingen (2008/2009), het equivalent van een



Figuur 3. De bevolkingspiramide van de Landkreis Aurich in 2005 en in 2021 (rode contour). Bron: Landkreis Aurich/Bildung und Wirtschaft /Kreientwicklung /Demographischer Wandel.



Figuur 4. een nieuwe MFA in aanbouw, sept. 2008. Een brede school?

Nederlandse school met 108 leerlingen! De openbare school in Drieborg (gemeente Reiderland) heeft er pakweg 80, zeer ruim boven de gemeentelijke 21 norm. De PC school in Vriescheloo (Bellingwedde) heeft er nauwelijks 30, maar net boven de 27 norm van de gemeente (www.cfi.nl, bijlage 1 bij de Regeling aanpassing stichtings- en opheffingsnormen basisonderwijs 2008). Rozendaal en Terschelling hebben de laagste norm: 18 leerlingen.

Waar naast elkaar concurrerende scholen bestaan worden overigens vaak locaties samengevoegd en gecombineerd met andere voorzieningen, zoals vanouds bij de multifacs (Onstwedde bijvoorbeeld). Het is ongetwijfeld gunstig uit een oogpunt van energiegebruik.

Zouden wij niet eens moeten kijken naar het energieverbruik in het onderwijs als de resultante van vervoer naar school en klimaatbeheersing in gebouwen? Het staat niet bij voorbaat vast dat dat bij ons gunstiger is!

Noten

1) <http://www.fryslan.nl/> Fryslan in cijfers/Bevolking per dorp)

Literatuur

J.L.T. Blank, S. Boef e.a., 1990, School en schaal, Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijswijk, 282 blz.

E. de Boer, 1990-I, De vervoersoptie voor het platteland, DUP, TU Delft, 104 blz.

- E. de Boer, 1990-II, (On)orthodox vervoer voor het Oostermoer, Rapport TU Delft, Fac. CiT, 47 blz.
- E. de Boer, 1991, Mogelijkheden voor vervoersintegratie in Zuidoost Groningen, Rapport TU Delft, Fac. CiT, 103 blz.
- E. de Boer, 1994, De multibus Sellingen, Rapport TU Delft, Fac.CiT, 35 blz.
- E. de Boer, 2010, School concentration and school travel, Proefschrift TU Delft (te verschijnen).
- E. de Boer en J.M.H. Diepens, 1995, WVG-vervoer tussen isolement en integratie, Jaarboek Verkeerskunde 1995, blz. 71 - 89, ANWB, Den Haag.
- E. de Boer, R. Lucas en L. Trimp, 1987, Kan die school wel dicht? Bereikbaarheidsriteria voor instandhouding van te kleine basisscholen, Rapport TU Delft, 84 blz.
- E. de Boer en H. van Gent 2002, De integratie van gehandicaptenvervoer en openbaar vervoer, Rapport TU Delft, Fac. CiTG,
- F. van Dam, 1995, Meer voor minder, schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland, Nederlandse Geografische Studies 188, Utrecht, 337 blz.
- Ministerie VROM, 1990, Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra, Den Haag.
- P. Smaal, J. van den Heuvel e.a., 2005, Vitaal platteland, vitale kleine kernen, Evaluatie in het kader van de Nota Ruimte, H&S, Echt, 52 blz.