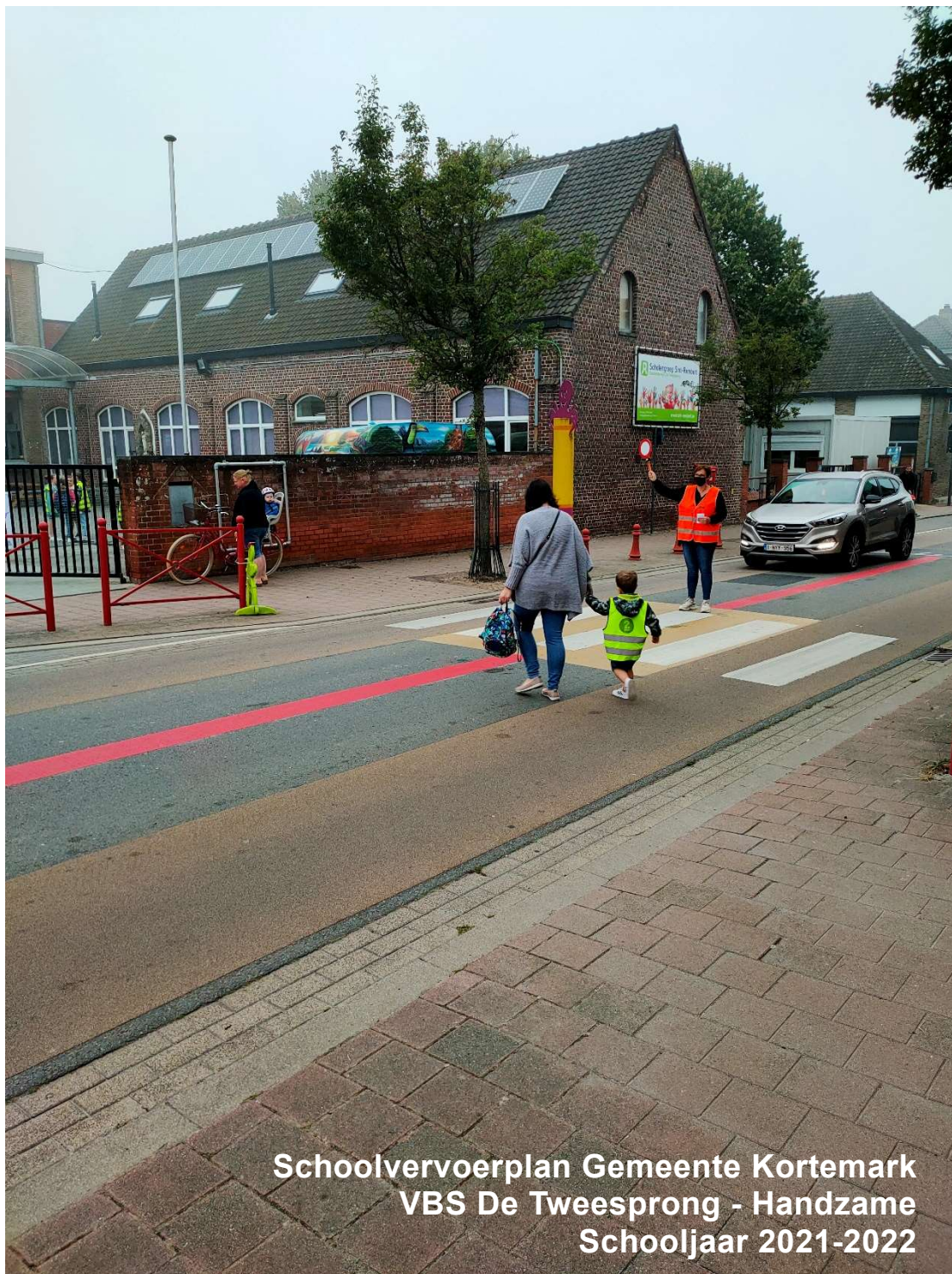




kortemark
op jouw ritme



**Schoolvervoerplan Gemeente Kortemark
VBS De Tweesprong - Handzame
Schooljaar 2021-2022**

INHOUD

INHOUD.....	2
1. Inleiding: het schoolvervoerplan	3
Wat?	3
Waarom?.....	3
Hoe?.....	3
Nut van het schoolvervoerplan	4
Aanleiding voor het schoolvervoerplan van VBS De Tweesprong:	4
2. Ruimtelijke Situering	5
Macroniveau.....	5
Mesoniveau	5
Microniveau.....	7
3. Infofiche school	8
4. Bereikbaarheidsprofiel	9
Stappers.....	9
Trappers.....	11
Openbaar Vervoer	13
Privaat gemotoriseerd verkeer.....	15
5. Mobiliteitsprofiel	19
Algemeen verplaatsingsgedrag	19
Stappers.....	20
Trappers.....	21
Actiepunten	22
5. Actieplan	34
6. De werkgroep SVP	41
7. Bijlagen	42
Voortschrijdend verslag van vergaderingen	42

1. INLEIDING: HET SCHOOLVERVOERPLAN

Wat?

Een schoolvervoerplan is de meest geïntegreerde aanpak om de woon-schoolverplaatsingen van een school te 'verduurzamen'. Het plan heeft als doel de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving en op de schoolroutes te verhogen. Daarnaast focust het op meer milieuvriendelijke verplaatsingen naar school. Het schoolvervoerplan is een totaalaanpak die inzet op vervoersorganisatie, sensibilisering, (mobiliteits)educatie, informatie en infrastructuur.



Figuur 1: De 5 werkdomeinen van het schoolvervoerplan (Mobiel 21, 2021)

Waarom?

Simpelweg omdat iedereen wil dat kinderen zich op een veilige en gezonde manier naar school kunnen verplaatsen. Toch toont de studie van de [FIA Foundation](#) aan dat 53% van de ouders de wegen naar school te onveilig vindt voor hun stappende of fietsende kind. De historische ruimtelijke ordening in Vlaanderen heeft daar niet aan geholpen door toenemende verstedelijking en versnippering. Denk aan de [lintbebouwing](#) langs Vlaamse wegen die nog steeds voor een autogerichte maatschappij zorgt. Het gevolg is dat er in België [14 kinderen per dag](#) betrokken zijn in een verkeersongeval op weg naar school (Vias, 2020). Toch kunnen we de situatie omkeren door te kiezen voor mensen in plaats van machines. Het schoolvervoerplan helpt om goede intenties van scholen, leerlingen, ouders en beleidsmakers om te zetten in concrete acties.

Steeds meer ouders brengen hun kind met de auto naar school want de omgeving van de school is steeds gevaarlijker omdat steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen...

Hoe?

In dit schoolvervoerplan brengen we allereerst de verplaatsingswijzen van de leerlingen in kaart, samen met de verplaatsingsafstanden (vervoerscirkel). Schoolpersoneel, ouders, directie en leerlingen zijn samen op zoek gegaan naar de knelpunten in de schoolomgeving en op de schoolroutes. Aan de hand van [Maplix](#), een digitale, ruimtelijke bevragingstool vatten we zo de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op weg naar school samen.

Deze informatie gebruiken we om de huidige situatie te analyseren en te koppelen aan de gemeentelijke doelstellingen op vlak van duurzame mobiliteit. Het schoolvervoerplan vertrekt namelijk steeds van het STOP-principe om te werken aan veilige en duurzame mobiliteit. Bovendien zijn er net voor of net na school vaak nog andere functionele verplaatsingen van schoolkinderen op gemeentelijk grondgebied.

Samen met Mobiel 21 stelde de school een 'gedragen' actieplan op met concrete doelstellingen en acties om op korte en lange termijn te werken aan duurzame mobiliteit. Het schoolvervoerplan biedt ook een breed draagvlak voor samenwerking, omdat de opmaak gebeurt via een participatief proces. Buurtbewoners en/of andere instanties (vb. scholengroep, bevoegde administraties) kunnen zelfs geconsulteerd worden om een maximale impact van maatregelen te garanderen.

Er wordt een evaluatiemogelijkheid aangeboden door Mobiel 21 om de impact van acties te kennen en maatregelen eventueel bij te sturen.

Nut van het schoolvervoerplan

Een goede documentatie van de bestaande situatie en de perceptie over verkeersveiligheid van de gebruikers is de vertrekbasis. Met die inventaris kunnen verschillende actoren aan de slag om de mobiliteit te verduurzamen, verkeerseducatie beter te implementeren en de schoolomgeving en -routes veiliger te maken.

- De school kan dankzij het schoolvervoerplan inspelen op de mobiliteitsproblematiek door allerlei activiteiten te organiseren om zo het verplaatsingsgedrag van leerlingen, ouders en personeel te beïnvloeden en duurzame mobiliteit nog meer te stimuleren.
- Wegbeheerders (gewestelijk en gemeentelijk) kunnen met deze informatie vaak sneller inspelen op bestaande knelpunten, waarbij ze zelf niet stilstonden.
- Het hebben van een schoolvervoerplan is voor de Vlaamse overheid (soms) een **voorwaarde voor het bekomen van subsidies**: bij de uitbreiding van het aantal klaslokalen, of als extra conditie bij de planning en uitvoering van bepaalde infrastructurele (verkeers-en ruimtelijke) projecten.

Aanleiding voor het schoolvervoerplan van VBS De Tweesprong:

De gemeente Kortemark zet stevig in op duurzame mobiliteit. Dit spitst zich enerzijds toe op verkeersveiligheid, maar ook op het stimuleren van verplaatsingen met actieve modi volgens het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Privaat vervoer). De gemeente Kortemark en Mobiel 21 ondersteunen binnen dat kader ook scholen in de opmaak van schoolvervoerplannen.

Een schoolvervoerplan (SVP) brengt de mobiliteit in de schoolomgeving en op de schoolroutes in kaart. Het biedt verschillende actoren de mogelijkheid om onder andere het verplaatsingsgedrag te verduurzamen, verkeerseducatie beter te implementeren en schoolroutes veiliger te maken.

Op participatieve wijze en op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid stellen alle betrokkenen een actieplan op voor duurzaam woon-schoolverkeer. Een bijkomende output is dat alle veilige routes van/naar school kenbaar worden gemaakt aan de hand van een digitale schoolroutekaart.

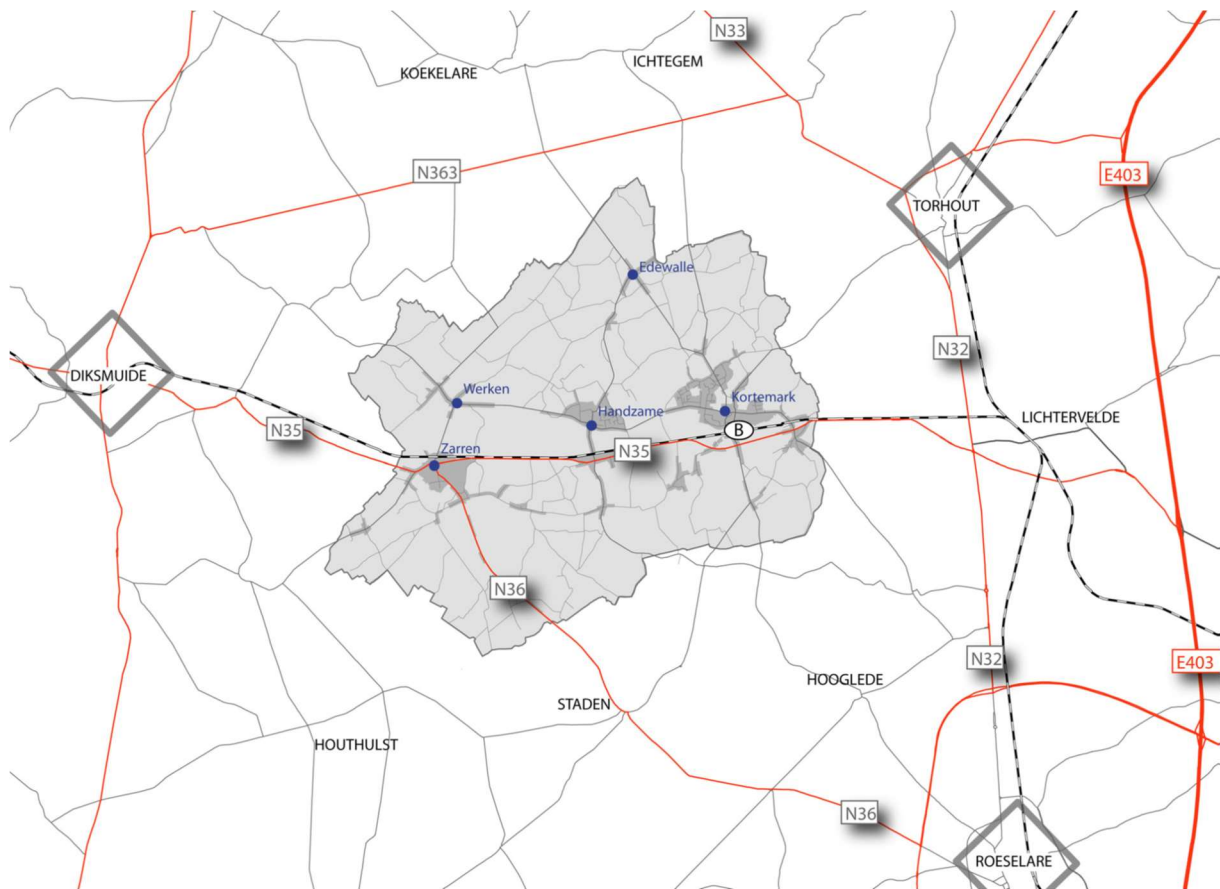
Stappenplan:

- Startoverleg met de school en gemeente (werkgroep 1)
- Analysefase : inventarisatie en gegevensverwerking bereikbaarheidsprofiel, mobiliteitsprofiel, knelpunten in de schoolomgeving en op de schoolroutes
- Terugkoppeling resultaten met school en gemeente (werkgroep 2)
- Opmaken van het actieplan: overleg en prioriteiten in consensus (school & gemeente)
- Eindoverleg met beleid

2. RUIMTELIJKE SITUERING

Macroniveau

De gemeente Kortemark situeert zich in West-Vlaanderen, centraal tussen de steden Diksmuide, Torhout en Roeselare. Gemotoriseerd verkeer doorkruist de landelijke gemeente via de N35 en N36. Naast de autobereikbaarheid van steden in de omgeving doorkruist ook de spoorlijn Duinkerke-Deinze het gebied, wat een vlotte openbaar vervoerverbinding naar bijvoorbeeld Gent of De Panne garandeert. Zarren, Werken, Handzame, Edewalle en Kortemark zijn de voornaamste kernen van de gemeente Kortemark.



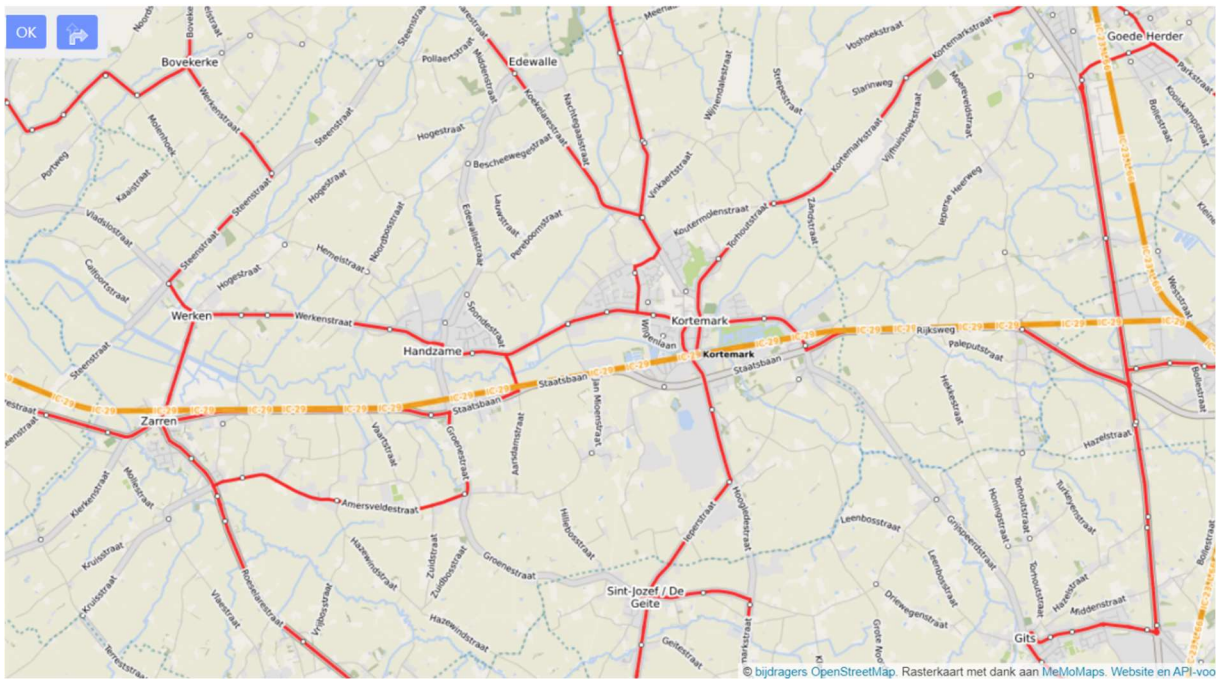
Figuur 2: Macrosituering Gemeente Kortemark – Handzame (Gemeente Kortemark, 2017)

Mesoniveau

Fietsinfrastructuur en de reizen van de Lijn zijn op mesoniveau duidelijk te herkennen. Fietsverbindingen vallen in de landelijke gemeente vooral samen met de assen voor gemotoriseerd verkeer. Bovendien is de ontsluiting van de gemeente, door de aanwezigheid van vele bedrijventerreinen in de regio en de plaatselijke landbouw, historisch afgestemd op het gebruik van zwaar verkeer. De opwaardering van de fietsverbindingen naar het station van Kortemark moet de multimodale ontsluiting van de omgeving mogelijk maken. Het plaatselijk openbaar vervoer is vooral afgestemd op een minimale dienstverlening tussen de kernen.



Figuur 3: Fietsnetwerk rond Handzame (OSM, 2021)



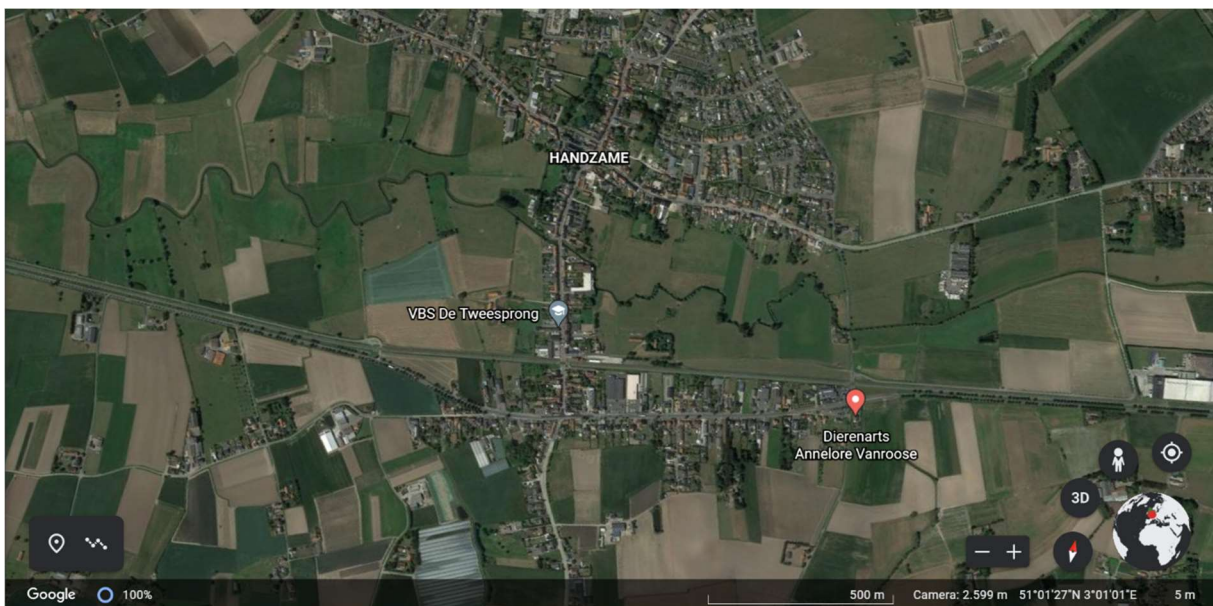
Figuur 4: Openbaar vervoersnetwerk rond Handzame (OSM, 2021)

Microniveau

VBS De Tweesprong situeert zich net buiten de dorpskern van Handzame, op de Kronevoordestraat. Deze lokale weg type II is een typisch voorbeeld van de lintbebouwing in Vlaanderen. Enerzijds heeft de Kronevoordestraat een belangrijke verblijfsfunctie, met onder andere de ligging van de school, enkele woningen, een kinderopvang, Daarnaast vervult het ook een belangrijke verkeersfunctie omdat het de gescheiden woongebieden van Handzame verbindt en een belangrijke as is voor gemotoriseerd verkeer tussen de Staatsbaan (richting Zarren of Kortemark) en de kern van Handzame. Gezien het landelijke karakter van de gemeente is het enige noord-zuidalternatief de Aarsdamstraat in de nabije omgeving. Verderop is de Zarrenstraat een optie ten westen van Handzame.

Er ligt een parking dicht bij de school genaamd 'Spoorpark'. Dit was vroeger een containerpark en wordt binnenkort heringericht.

Om op lokaal niveau de voetgangersverplaatsingen verder te stimuleren, wil de gemeente Kortemark het trage wegennetwerk opwaarderen. Missing links in het recreatieve wandel- en fietsnetwerk wegwerken, heeft ook een positieve invloed op de functionele verplaatsingen naar school, naar de winkel of naar het werk.



Figuur 5: Handzame op microniveau (Google Earth, 2021)

3. INFOFICHE SCHOOL

Directie	
Naam	Ine Holvoet
Adres	Kronevoordestraat 62, 8610 Handzame
Telefoon	+32 51 56 84 57
E-mailadres	ine.holvoet@sint-rembert.be
Contactpersoon schoolvervoerplan	
Naam	Ine Holvoet / Vicky Haelewijn (gemeente Kortemark)
E-mailadres	ine.holvoet@sint-rembert.be / mobiliteit@kortemark.be
Contactpersoon verkeerswerkgroep / ouderraad	
Naam	Ine Holvoet
E-mailadres	ine.holvoet@sint-rembert.be
Aantal kleuters	97
Aantal leerlingen lagere school	177
Schooluren	Algemeen: 8u30-11u45 / 13u15-16u00 Woensdag: 8u30 tot 11u20 Vrijdag: 8u30 tot 15u00
Extra	Kleuteronderwijs en lager onderwijs Kinderopvang 't Kaboutertje is gelegen naast de school.

4. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

Het bereikbaarheidsprofiel gaat over het aanbod aan vervoer dat leerlingen, ouders en personeel van de school hebben. Er vindt een analyse plaats van de beschikbare voorzieningen per modi, de aangeboden diensten, de inrichting en de vormgeving van de verkeersomgeving.

Stappers

Een landelijk gebied als Handzame nodigt uit om te stappen naar school doorheen het groen. Voor VBS De Tweesprong is stappen vooral een optie voor gezinnen woonachtig in het centrum van Handzame en de woonwijken aan de Staatsbaan (ongeveer 800m – 15 minuten wandelen). Ondanks het natuurlijke karakter van de streek zijn stappers vooral aangewezen op verkeersassen voor gemotoriseerd verkeer om de school te bereiken. De spoorlijn en de Staatsbaan zijn voor kinderen een barrière. Het oversteken van deze infrastructuur, de snelheid van gemotoriseerd verkeer en de verkeersdruk zijn aandachtspunten. De verkeersregelinstallatie (VRI) aan de kruising Kronevoordestraat – Staatsbaan garandeert een conflictvrije overstek van actieve weggebruikers. De overstekplaats is goed uitgerust en wordt regelmatig extra beveiligd door de lokale politie. Ten noorden van VBS De Tweesprong is de dorpskern de belangrijkste herkomstzone, met de Kronevoordestraat als de voornaamste verbinding naar de school. De kruisingen met de Werkenstraat, Handzamestraat en Edewallestraat kunnen veilige, zelfstandige verplaatsingen bemoeilijken voor stappende kinderen.



Figuur 6: Schoolomgeving op wandelafstand

De voetgangersvoorzieningen zijn veilig en conform uitgerust in de Kronevoordestraat, al wordt de ruimte voor de voetganger stevig ingeperkt door parkerende wagens. De smalle rooilijn zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer ook ruimte opeist van actieve weggebruikers om te keren. Fietsers zijn hierdoor ook geneigd om het voetpad te gebruiken, waardoor de stapper niet meer over zijn voorzieningen kan beschikken. De gemeente0020voert wel een herinrichtingsproject uit in het voorjaar van 2022 in de Kronevoordestraat, ter hoogte van de spoorwegovergang en het Krekedalfietspad om de actieve weggebruiker centraal te plaatsen in het wegbeeld en een veilige overstek te garanderen.

Foto's Kronevoordestraat – oversteek – centrum Handzame – woonwijk staatsbaan



Figuur 7: Voetgangersvoorzieningen Kronevoordestraat

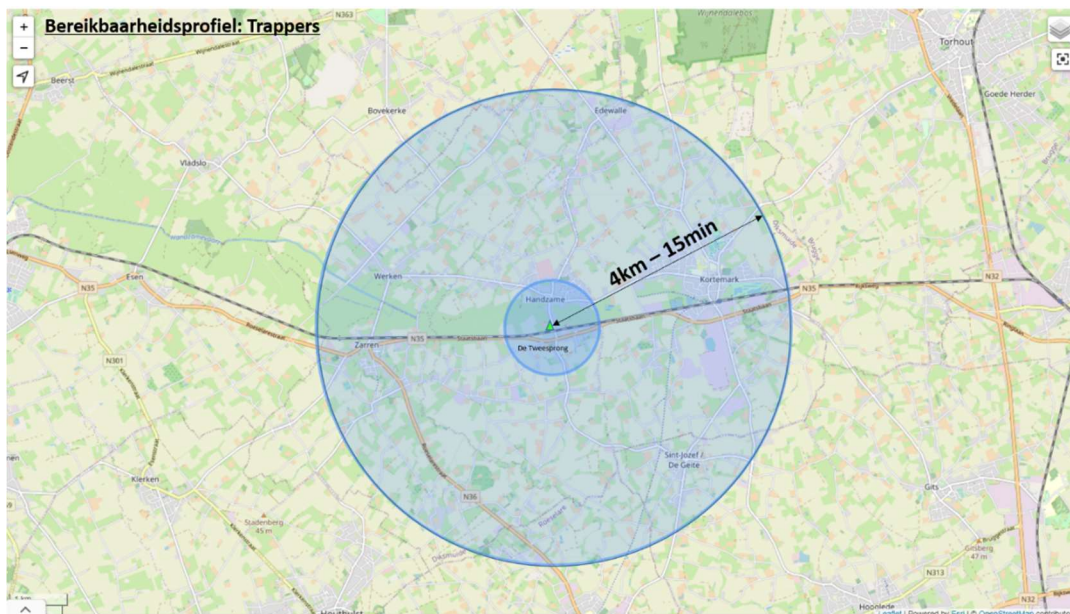
De schooltoegang voor stappers bevindt zich in de Kronevoordestraat en wordt geaccentueerd door de Octopuspalen. Een andere optie is via de kinderopvang, die zich naast de school situeert. Veiligheidshekken zorgen ervoor dat kinderen niet ongehinderd de straat kunnen oplopen bij het verlaten van de schoolpoort. Er zijn voetgangersvoorzieningen in de Groenstraat, die voetgangersverkeer van/naar de woonwijken mogelijk maakt. Het wegbeeld is eerder gericht op gemotoriseerd verkeer, waardoor stappen met kinderen onaangenaam kan worden beschouwd. Richting het centrum van Handzame zijn de voetgangersvoorzieningen ook veilig en conform, al moet er blijven worden ingezet op de integrale toegankelijkheid van deze voorzieningen.



Figuur 8: Groenstraat - beveiligde oversteek schoolpoort - veiligheidshekken schoolpoort

Trappers

Potentiële fietsers trekt VBS De Tweesprong aan vanuit Edewalle, Kortemark, Zarren, Werken en Sint-Jozef/ De Geite. Een maximale fietsafstand van 4km is haalbaar voor kinderen op voorwaarde dat de fietsinfrastructuur veilig, conform en goed leesbaar is. Conflicten met gemotoriseerd verkeer worden best zoveel mogelijk gemedend. Het recreatieve fietsroutenetwerk verbindt de dorpskernen onderling goed, al treedt er plaatselijk de vermenging met landbouwverkeer of gemotoriseerd verkeer op. Een logische benadering van het snelheidsbeleid en een fietsvriendelijk wegbeeld in functie van de actieve weggebruiker staan voorop. De Kronevoordestraat is recent ingericht als een fietsstraat wat goed is voor trappers. De chaos aan de schoolpoort met veel voetgangersverkeer, parkerende/kerende wagens en een beperkte ruimte spelen echter niet in het voordeel van de fietser. De ruimte opeisen als fietsers is niet steeds evident door de aanwezigheid van gemotoriseerd (vracht)verkeer, maar de volledige wegbreedte wordt in beide richtingen ter beschikking gesteld. In combinatie met infrastructurele aanpassingen zodat openslaande portieren van geparkeerde voertuigen en een verlaagde verkeersdruk de schoolgaande fietser niet hinderen kan het herinrichtingsproject aan het Krekedalfietspad de ruimte fietsvriendelijk maken.



Figuur 9: Schoolomgeving op fietsafstand

De toegangswegen naar de schoolpoort bevoordelen de fietsers niet expliciet. Het netwerk van lokale wegen kan daarom uitgebouwd worden met het trage wegennetwerk of betere fietsvoorzieningen op bestaande wegen. In noord-zuidelijke richting prioriteren de parallelle wegen de fietser niet. In de Groenestraat is er een aanliggend, niet verhoogd fietspad in enkele richting. De zone 50 en een wegbeeld dat gemotoriseerd verkeer/zwaar verkeer bevoordeelt, nodigen niet uit om kinderen zelfstandig naar school te laten fietsen. De Aarsdamstraat, opgenomen in het fietsparcours, is het enige fietsalternatief voor de Kronevoordestraat. Gemengd verkeer is van toepassing in een zone 50. Kansen voor een optimale fietsverbinding zijn er door de groene omgeving, smalle rooilijnen en relatief korte afstand tussen de Handzamestraat en de Staatsbaan/Krekedalfietspad. De huidige weginrichting van de Handzamestraat en Aarsdamstraat in functie van gemotoriseerd verkeer wakkeren het fietspotentieel echter niet voldoende aan. Bovendien zijn herinrichtingsprojecten pas voor de lange termijn gepland. De Kronevoordestraat is de belangrijkste fietsverbinding in noord-zuidelijke richting in het bestaande wegennet en door de aanwezigheid van de fietsstraat is er voldoende potentieel om die fietsvriendelijkheid/fietsveiligheid verder te stimuleren. De connectie in noordelijke richting gebeurt voornamelijk via de Edewallestraat, Koekelarestraat of Hogestraat, waar opnieuw gemotoriseerd verkeer prioriteit krijgt over een grotere afstand. De Pollaersstraat is een aangename fietsroute, met lage verkeersintensiteiten.

De Staatsbaan vormt opnieuw een barrière, waar net zoals bij de voetgangers, is de prioriteit een conflictvrije oversteek met behulp van de VRI. Het Krekedalfietspad (fietsnelweg F35) is een volwaardig alternatief voor de oost-westverbinding tussen de dorpskernen, in plaats van de Staatsbaan. De Gouden-Hoofdstraat biedt opnieuw een comfortabel, groen en waardig fietsalternatief bij beperkte voertuigintensiteiten tijdens de (school) spitsen.



Figuur 10: Staatsbaan – Krekedalfietspad - Handzamestraat



Figuur 11: Aarsdamstraat - Krekedalfietspad langs parking oud-containerpark

Er zijn fietsenstallingen op het schoolterrein aanwezig, waarin ook ruimte voorzien is voor speciale fietsen (bakfietsen, elektrische fietsen, fietskarren...). Overdekte stallingen zijn wenselijk om het fietsgebruik verder te bevorderen. Elektrische fietsen en duurdere fietsen kunnen in een aparte garage gestald worden (enkel personeelsleden), maar deze zijn voorlopig ontoereikend.

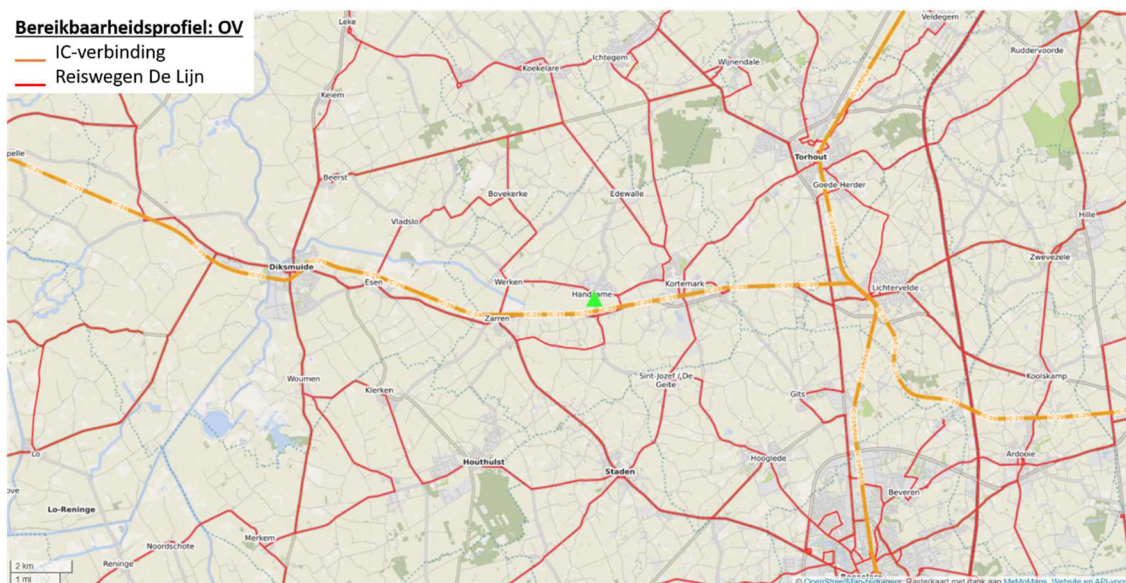


Figuur 12: Fietsenstalling - Geblokkeerde toegang door halterende autobestuurders

Openbaar Vervoer

De gemeente Kortemark voert met de vervoerregio de transitie door naar basisbereikbaarheid. Het nieuwe, vraaggestuurde openbaar vervoersysteem zet in op een maximale bereikbaarheid van belangrijke attractiepolen, waaronder de scholen. Aanvullend moeten de fiets, verplaatsingen te voet of trips met andere duurzame modi ervoor zorgen dat het voor- en natransport voor het openbaar vervoer vlot verloopt. Onder de noemer van combimobiliteit vullen verschillende type vervoersmiddelen elkaar aan. Kortemark beschikt over een treinstation met een frequentie van 1 trein per uur per rijrichting op de as De Panne- Landen/Gent.

De aansluitingen met het busverkeer zijn goed voor een landelijk gebied. De lijndichtheid is door de geringe verbindingen tussen de (deel)gemeenten eerder beperkt. Haltes zijn geclusterd in de kernen, bijgevolg is op heden VBS De Tweesprong niet opgenomen in de dienstregeling van De Lijn. Kinderen zijn momenteel genoodzaakt om vanuit Handzame-centrum of vanuit de Gouden Hoofdstraat hun voor- en natraject te voet af te leggen. Voor die eerste halte is de bereikbaarheid te voet goed, maar ontbreken opties tot het stallen van fietsen. De laatste optie is niet aantrekkelijk voor schoolgaande kinderen door de moeilijke oversteekbaarheid van de Staatsbaan, het oversteken van de spoorlijn en de verkeersdrukke.



Figuur 13: Bereikbaarheid met het OV (OSM, 2021)

De scholengemeenschap van Sint-Rembert organiseert geregeld busvervoer voor kinderen van VBS De Tweesprong. De schoolbus start het traject 's ochtends om 7u30 en 's avonds om 17u15. Kinderen kunnen de schoolbus gebruiken indien ze woonachtig zijn in Handzame of Edewalle. Scholieren kunnen kosteloos wachten op de schoolbus voor/na de schooltijden in de naburige kinderopvang.

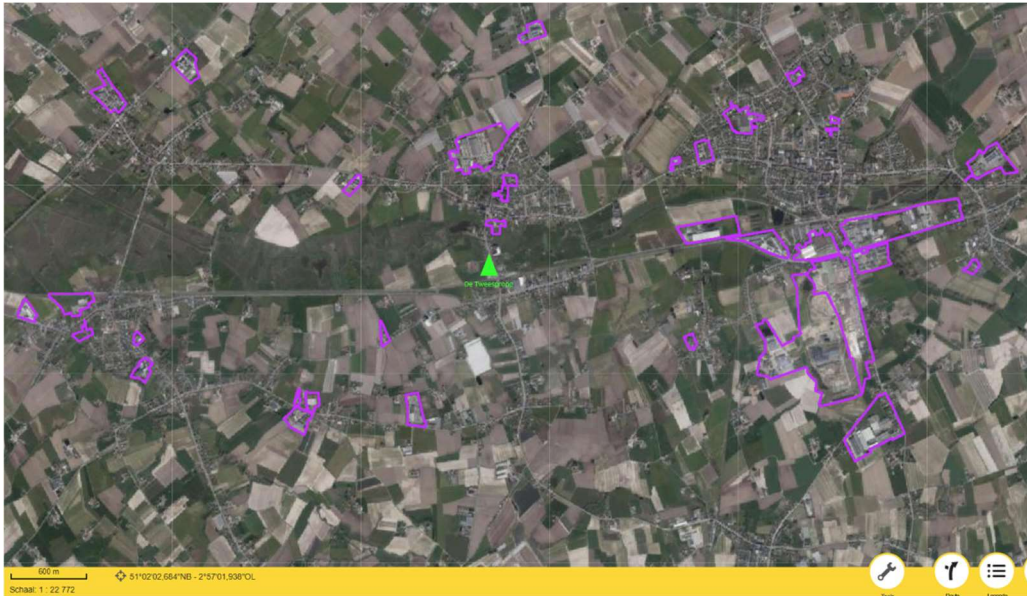
In de Kronevoordestraat maakt het geregeld leerlingenvervoer gebruik van de busstrook. Hoewel dit comfort biedt aan het begin/einde van de schooldag, is het ook een mogelijkheid voor parkeerzoekverkeer om de auto te stallen. De ruimte biedt extra parkeergelegenheid, waardoor de functie van de busstrook verloren kan gaan. Naar de toekomst toe is het aangeraden om de shift naar een actief vervoersmiddel te stimuleren, aangezien de bus enkel de omgeving Edewalle/Handzame aandoet. Bovendien hindert het de actieve modi in de schoolomgeving doordat het gebruik van die busstrook door autoverkeer vaker plaatsvindt dan door het geregeld busvervoer.



Figuur 14: Functie en gebruik van de busstrook

Privaat gemotoriseerd verkeer

Historisch heeft de auto een voorkeursrol gekregen in het mobiliteitsbeleid, waardoor wegbeeld en straatinrichting afgestemd zijn op een comfortabel gebruik van gemotoriseerde modi in Handzame. Auto-, vracht- en landbouwverkeer is duidelijk aanwezig, vooral te wijten aan de type attractiepolen in de regio en omdat de infrastructuur beschikbaar is. Onderstaand kaartje duidt de bedrijventerreinen en landbouwpercelen aan in de (deel)gemeente, hetgeen het hoge aantal gemotoriseerde voertuigbewegingen verklaart. Het feit dat de gemeente Kortemark aangewezen is op o.a. Roeselare, Torhout, Diksmuide voor tewerkstelling en levensnoodzakelijke functies geeft een extra motief voor mogelijk autogebruik: de grotere verplaatsingsafstand. Uit de analyse van de duurzamere modi bleek al dat gemotoriseerd verkeer voldoende bewegingsvrijheid krijgt in de regio.



Figuur 15: Landbouwgebieden en bedrijventerreinen schoolomgeving

Auto's staan 95% van de tijd stil en benutten dus ook openbare ruimte. In Handzame is dat niet anders dan voor de rest van Vlaanderen en zijn er bijgevolg ook openbare parkeerplaatsen beschikbaar. In de schoolomgeving zijn de straatparkeerplaatsen in de Kronevoordestraat en de parking aan het vroegere containerpark de voornaamste parkeergelegenheden. Op de busstrook geldt er een parkeerverbod, wat wil zeggen dat de ruimte in principe niet dient als een Kiss&Ride-zone. Verderop zijn er parkeermogelijkheden in het centrum van Handzame of aan de baanwinkels in de Staatsbaan. Het aanbod aan parkeerplaatsen nabij VBS De Tweesprong is echter groot, waardoor parkeerzoekverkeer in de mogelijkheid is om de wagen zo dicht mogelijk bij de schoolpoort te stallen. De ruimte aan het containerpark is echter een ideale dropzone, van waaruit een voetpool of een individuele verplaatsing te voet slechts enkele minuten in beslag neemt tot aan VBS De Tweesprong.



Figuur 16: Kronevoordestraat autoverbinding - parkeergelegenheid oud-containerpark

Infrastructuren voor zwaar verkeer of landbouwverkeer zijn aanwezig in Handzame. Woon-schoolverplaatsingen komen ruimtelijk steeds in conflict met het zwaar verkeer. Oorzaken zijn het landelijke karakter van de regio, vele attractiepolen die deze functies dienen en het gebrek aan alternatieve reismogelijkheden voor deze modi. De Kronevoordestraat is bovendien gecategoriseerd als een lokale verbindingsweg, ondanks de aanwezigheid van de school, de kinderopvang en woningen.

Toekomstige projecten

Kruispunt Staatsbaan X Gouden-Hoofdstraat

In 2020 was er oproep van minister Lydia Peters inzake het inventariseren van knelpunten langs schoolroutes op gewestwegen. Voor de gemeente Kortemark werden 3 knelpunten ingediend. Eén van die knelpunten was het kruispunt Staatsbaan X Gouden-Hoofdstraat. Het kruispunt is te groot gedimensioneerd. AWV heeft het verkleind door een verhoogd middeneiland te plaatsen in de Gouden-Hoofdstraat. Dit is goed als voorlopige opstelling maar er is nood aan een meer duurzame oplossing die beter leesbaar is voor alle weggebruikers. Vooral de locatie van de fietser op het kruispunt moet sterk worden verbeterd en beveiligd. Het dossier van dit kruispunt werd geagendeerd op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 12 januari 2022.

Het team verkeer en signalisatie stelt de volgende maatregelen voor om het kruispunt meer leesbaar te maken en de positie van de fietser te beveiligen:

- Ter hoogte van de aansluiting van de Gouden-Hoofdstraat wordt een asverschuiving met een gearceerde middengeleider gecreëerd. Hiervoor wordt (parkeer)ruimte binnen de rooilijn in beslag genomen ten noorden van de N35.
- Er wordt een haakse fietsoversteekplaats met rustpunt voorzien, beveiligd door een smalle fysieke verhoging (totaal circa 4.5 meter lengte). Belangrijk element is hierbij de locatie van dit eiland. Het in- en uitrijden van zwaar vervoer moet mogelijk blijven zonder dat vrachtwagens over de fietsoversteek rijden.
- De vrije ruimte in de gearceerde middengeleider kan aangewend worden om een korte linksafstrook (circa 20 meter) te voorzien richting Gouden-Hoofdstraat.
- Het verhoogd eiland in de Gouden-Hoofdstraat wordt verkleind. Aandachtspunten hierbij zijn het vrijwaren van de inslaande bewegingen (ook voor zwaar verkeer) en de in- en uitwaartse bewegingen van de aanliggende percelen.
- Het verkeer vanuit de Gouden-Hoofdstraat wordt door middel van een verdrijvingsvlak zo recht mogelijk op de N35 gebracht. Zo blijft het minder vlot kunnen oprijden en de verbeterde zichtbaarheid behouden.
- De beweging van de fietser richting N35 (oostwaarts) wordt beveiligd door een fysieke ruggensteun en wordt duidelijker aangegeven door middel van markering.
- Het fietspad dat de Gouden-Hoofdstraat dwars wordt voorzien van een rode slemlaag om de voorrangpositie van de fietser te benadrukken.



Figuur 17 - schematische voorstelling herinrichting kruispunt Gouden-Hoofdstraat X Staatsbaan

Tijdens het PCV overleg van 12 januari 2022 werden volgende opmerkingen gemaakt:

- De knik in het fietspad aan de noordkant wordt nog aangepast zodat het comfortabeler is voor de fietsers.
- Er wordt geen oversteekplaats voor fietsers voorzien aan de andere kant van het kruispunt omdat men zo weinig mogelijk fietsers tussen Handzame en Zarren wil. De fietsers moeten zoveel mogelijk gebruik maken van het Krekedalfietspad.
- Meer fysieke obstakels (in de hoogte) zijn geen mogelijkheid omdat er nog voldoende draai beweging moet zijn voor zwaar vervoer.

Kruispunt Staatsbaan X Aarsdamstraat

Het kruispunt Aarsdamstraat X Staatsbaan werd ook al besproken met Agentschap Wegen en Verkeer. Dit wordt door hen intern nagekeken en ze moeten hierover nog terugkoppelen naar de gemeente.

Bushalte Handzame Plaats

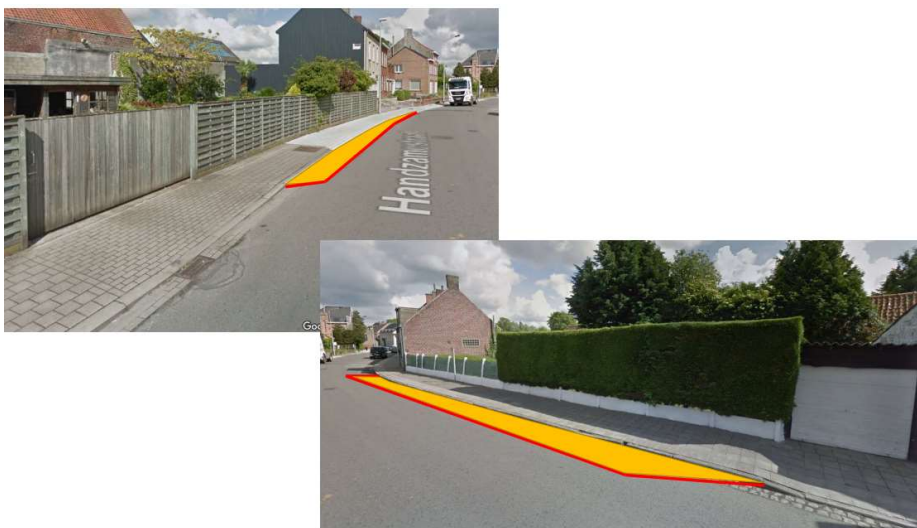
Er zijn twee buslijnen die langs het Handzameplein rijden. De lijn Kortemark-Diksmuide die rijdt via Werken en de lijn Kortemark-Diksmuide die rijdt via de Amersveldestraat. De lijn die gaat via de Amersveldestraat is een functionele lijn met slechts enkele ritten op schooldagen. De Lijn stelde in 2020 voor om deze halte volledig te verplaatsen naar de Handzamestraat. Nu liggen er 2 haltes in de Handzamestraat en 1 halte op het Handzameplein.

Het Schepencollege heeft in zitting van 16 april 2021 beslist om de bushalte 'Handzame Plaats' in de toekomst te voorzien in de Handzamestraat. Het mobipunt moet verder uitgebouwd worden op het Handzameplein.

Hieronder het voorstel van De Lijn, er werd gekozen voor optie 2.



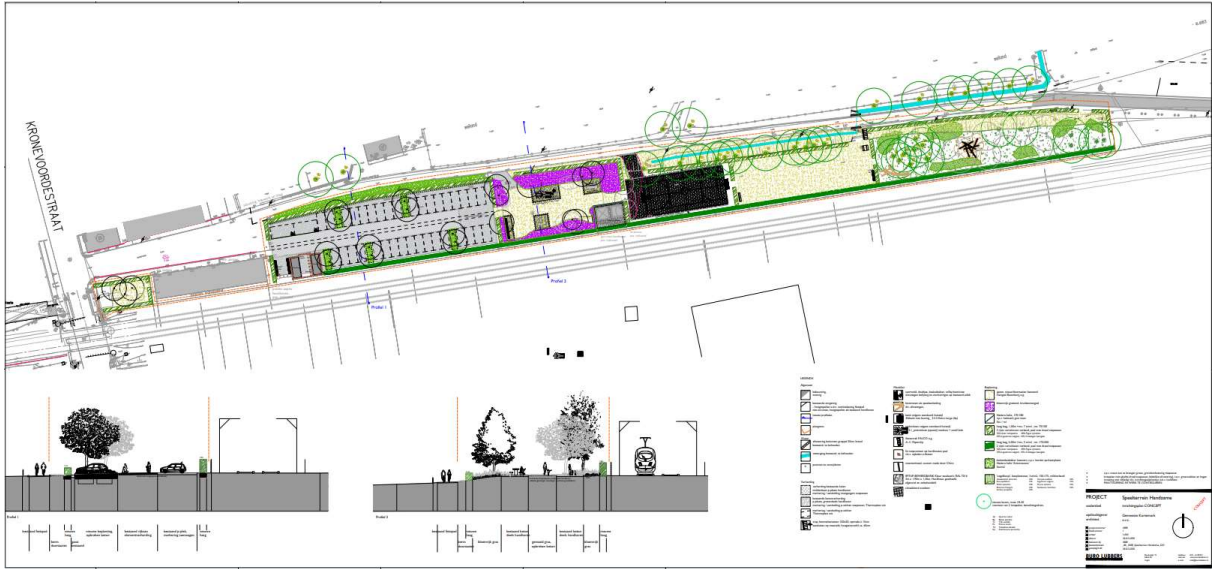
Figuur 18 - bushalte Handzame Plaats



Figuur 19 - foto's Handzamestraat

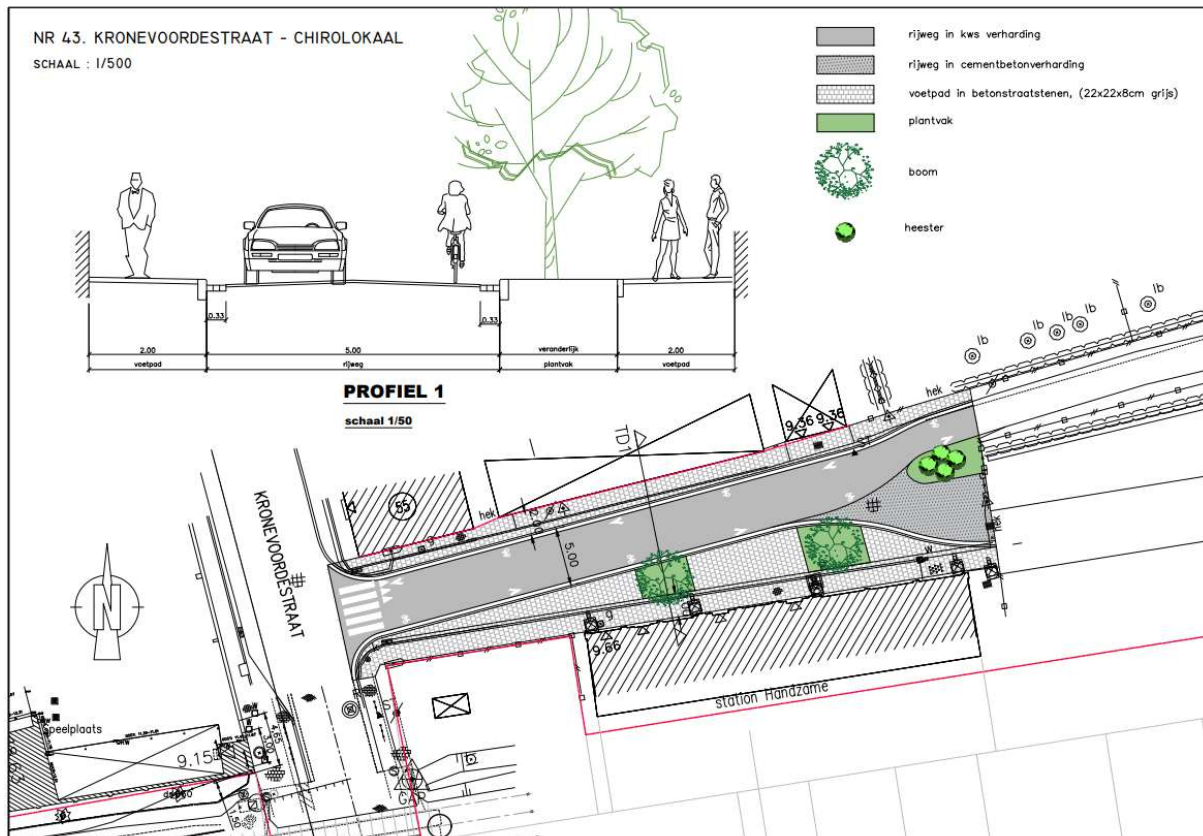
Spoorpark

Het oude containerpark wordt binnenkort heringericht. Hieronder het ontwerp van het spoorpark.



Figuur 20 - ontwerp Spoorpark

De rijweg van het Spoorpark tot de Kronevoordestraat (hoofdweg) wordt ook heringericht. Het accent ligt hier op de voetgangers en fietsers.



Figuur 21 - ontwerp rijweg

5. MOBILITEITSPROFIEL

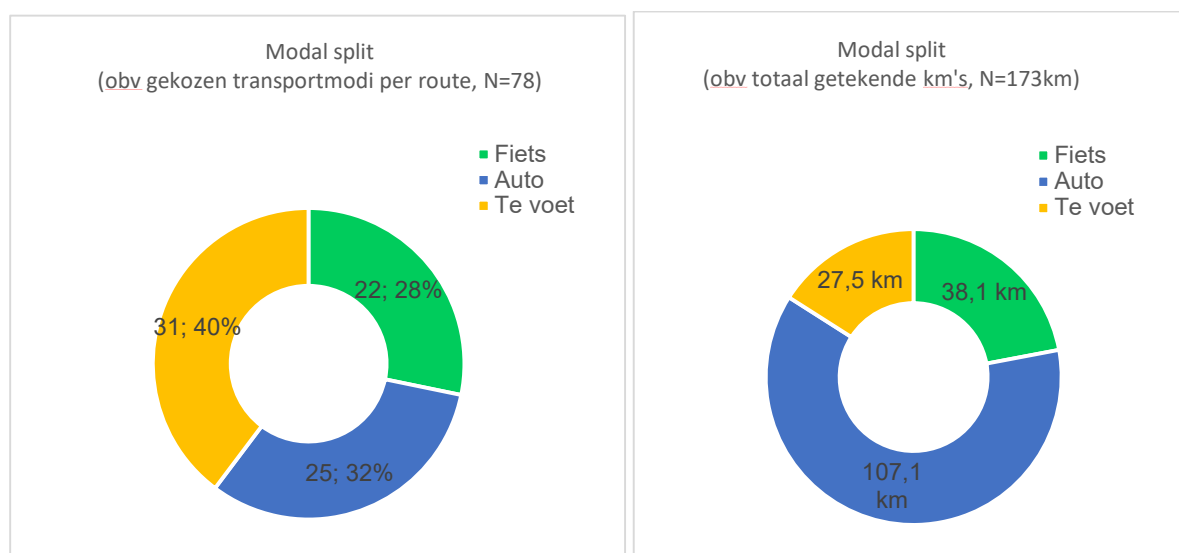
Het mobiliteitsprofiel geeft de vervoerskeuze van de leerlingen, de ouders en het personeel van de school weer. Naast de effectieve woon-schoolverplaatsingen die plaatsvinden, onderzoeken we ook het gedrag van de weggebruikers en de knelpunten die ze onderweg tegenkomen. Deze fase maakt de koppeling tussen het bereikbaarheidsprofiel, de knelpuntenanalyse en het actieplan.

Algemeen verplaatsingsgedrag

Aan de hand van de Maplix-bevraging kennen we het verplaatsingsgedrag van de school. Ongeveer 95 respondenten namen deel aan de kaartbevraging, wat een representatief aantal is voor VBS De Tweesprong. Voor evoluties in de modal split kan de school gebruik maken van de meting met handopsteking, die voortbouwt op de gegevens uit dit schoolvervoerplan.

Voorals ouders (67 respondenten – 71%) en leerlingen (18 deelnemers – 19%) en een klein aandeel leerkrachten namen deel aan de bevraging, met een evenwichtige vertegenwoordiging van de verschillende leeftijdsgroepen. Verder geeft de gezinssamenstelling (70% met meer dan 4 personen in het gezin) en het vervoersmiddelenbezit een indicatie over hoe mensen zich verplaatsen van/naar VBS De Tweesprong. Het fietsbezit is opvallend hoog, met ongeveer 20% van de respondenten die aangeeft meer dan 5 fietsen ter beschikking te hebben. De elektrische fiets wint ook aan terrein in de omgeving. Gezinnen bezitten gemiddeld 2-3 auto's, wat een logisch gevolg is door de autobereikbaarheid van de regio. Abonnementen op het openbaar vervoer (OV) zijn slechts gering aanwezig, waar ook weer de relatie met de dienstverlening en lijndichtheid aan gekoppeld kan worden.

In de modal split van het woon-schoolverkeer van VBS De Tweesprong overwegen de duurzame modi. Ongeveer 40% van de verplaatsingen gebeuren te voet, aangevuld door 28% aan fietsverplaatsingen. De auto maakt 32% van het aandeel verplaatsingen uit. Het openbaar vervoer wordt niet gebruikt om naar school te komen. Wanneer er gekeken wordt naar de gereden kilometers is de auto de absolute koploper. Fietsers en voetgangers leggen samen ongeveer de helft minder kilometers af, doen dat schoner, efficiënter en dragen bij tot een verkeersveilige schoolomgeving.



Figuur 22: Modal split op basis van transportmodi en afgelegde kilometers

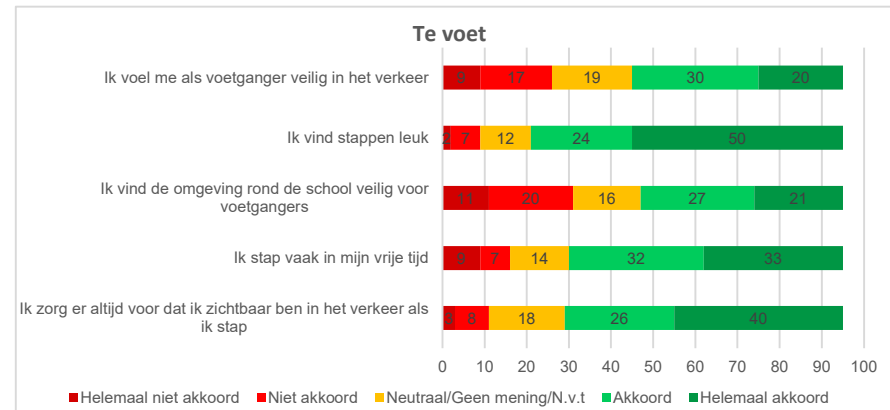
Stappers

De helft van de respondenten gaat te voet naar school. Gemiddeld zijn ze 9min onderweg naar VBS De Tweesprong. Dit betekent dat hun verplaatsingen zich perfect situeren in de vervoerscircles (<800m) die eerder ter sprake kwamen. Ouders stappen vooral samen met hun kinderen naar school. Motieven om te stappen naar school zijn duidelijk: het is gezond, de afstand is kort, het is leuk en het is goed voor het milieu. Een zekere vorm van mobiliteitseducatie komt ook terug in de resultaten, omdat enkele ouders hun kind verplichten om te voet naar school te gaan. Toch spreken stappers zich niet overwegend positief uit over de veiligheid en het comfort van hun verplaatsing.



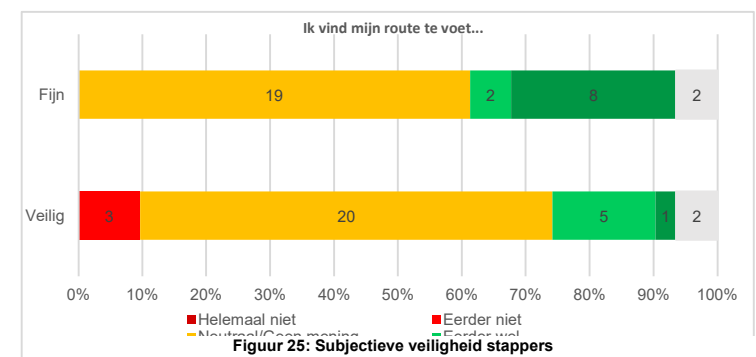
Figuur 24: Motieven om te stappen naar school

De parkeerproblematiek is nefast voor het comfort van voetgangers in de Kronevoordestraat. Wagens staan gedeeltelijk op het voetpad geparkeerd of keren in de smalle straat. Hierdoor moeten voetgangers verplicht uitwijken, laveren fietsers gevaarlijk in de richting van het voetpad en moeten kinderen de rijbaan op om veilig verder te kunnen stappen. De verkeersdruk is problematisch in de schoolomgeving, geef duurzame modi dus meer voorrang. Een aangepast parkeerbeleid, voorrang voor actieve weggebruikers in de Kronevoordestraat en geschikte fiets- en wandelvoorzieningen die aantakken op deze schoolomgeving garanderen ook de bereikbaarheid van omliggende wijken, dorpen en buurgemeenten. Ter hoogte van de Staatsbaan wordt de VRI-regeling ook aangehaald als onveilig. De conflictvrije regeling moet te allen tijde gecontroleerd blijven worden.



Figuur 23: Mening als voetganger

Voetgangers ondervinden vooral hinder van het gemotoriseerd verkeer. Op de staproutes naar school is de snelheid van het verkeer en de verkeersdruk een veel voorkomend probleem. Conflicten met andere weggebruikers treden vooral op bij kruispunten. Kruispunten zijn sowieso moeilijker te interpreteren voor de verkeersdeelnemer, omdat het verkeer uit verschillende richtingen komt, tegen een verschillende snelheid en het feit dat er bepaalde verkeersregels gelden. In Handzame interpreteren actieve weggebruikers vooral de kruisingen in het centrum van Handzame en de oversteek aan de Staatsbaan moeilijker. Actieve weggebruikers conflictvrij laten oversteken of voorrang geven op kruisingen binnen de bebouwde kom zijn te verantwoorden keuzes. Samen met een gepast snelheidsbeleid voorkomt men in het slechtste geval de ernst en impact van een botsing.



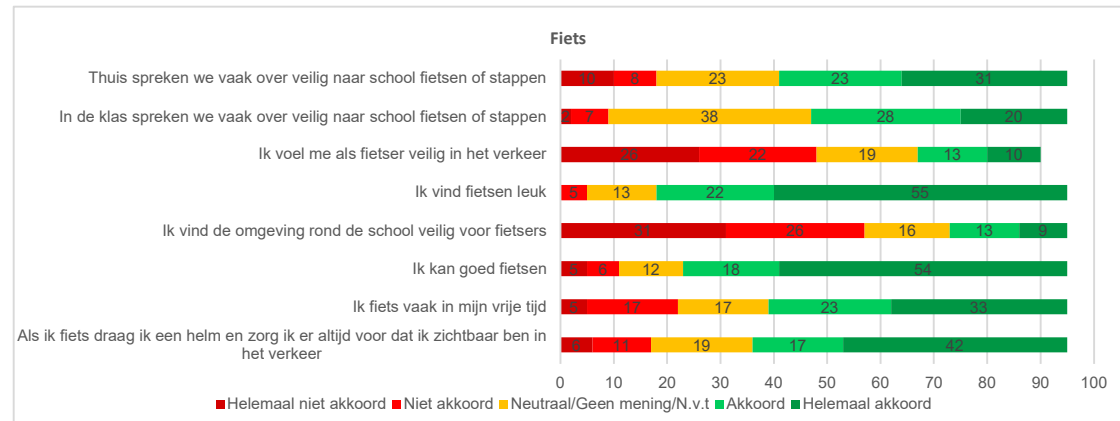
Figuur 25: Subjectieve veiligheid stappers

Trappers

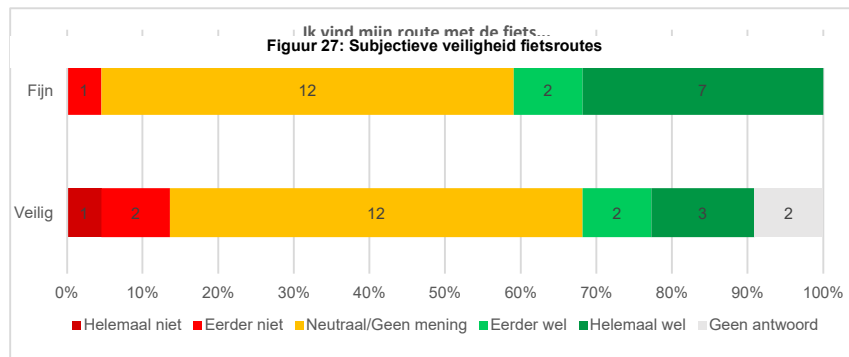
Een derde van de schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets. De fietsende scholieren zijn ongeveer 10 minuten onderweg en doen dat vooral in het gezelschap van ouders of vrienden. De motieven die doorwegen om de fiets te gebruiken zijn dezelfde als voor de stappers: het is gezond, de afstand is kort, fietsen is leuk en het is goed voor het milieu. De veiligheid en het comfort van de fietsroutes kan verder verbeteren. Gevoelsmatig zijn fietsers niet overwegend positief over de veiligheid en aangenaamheid van hun route.

Fietsers kaarten vooral een gebrek aan voorzieningen aan bij de kruising met de Staatsbaan en in de Aarsdamstraat. Het gebrek aan voorzieningen is niet direct een probleem bij een aangepast snelheidsregime in functie van de fietsers, voldoende snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer en het ontwerp van veilige kruispunten. In combinatie met de verkeersdruk en de snelheid op de aanliggende wegen van de Kronevoordestraat is dit verkeersonveiligheidsgevoel een logisch gevolg. De inrichting van de fietsstraat in de Kronevoordestraat is een goed begin. Het is ook goed dat er een goed netwerk van trage wegen uitgebouwd wordt in de landelijke omgeving, die complementair is aan het fietsroutenetwerk en veilige kruispuntontwerpen, dit stimuleert fietsverplaatsingen.

Sensibilisatie en educatie van jonge fietsers moet ervoor zorgen dat zij ook geen conflicten met het voetgangersverkeer veroorzaken, hun plaats op de rijbaan opnemen (in de fietsstraat) en ouders het nodige vertrouwen geven dat fietsen naar school veilig, gezond en de beste optie is voor de leerling.



Figuur 26: Mening over fietsen



Eerdere beslissingen

Naast de verkeersdruk zorgt de aanwezigheid van zwaar verkeer voor een verkeersonveiligheidsgevoel. Duidelijke afspraken met lokale ondernemingen kunnen worden vormgegeven via het Charter Werftransport. Dit werd door het gemeentebestuur al eerder onderzocht. Aangezien dit enkel van toepassing is op werven met bouwvergunning en hinderlijke innames van openbaar domein in de buurt van scholen werd toen beslist om hier niet op in te gaan. Het charter zorgt er niet voor dat alle zwaar verkeer uit de schoolomgeving wordt vermeden. Voor het transport met tractoren in de bebouwde kom en de schoolomgevingen zou er telkens een uitzondering moeten gevraagd worden aan het college, dit is niet wenselijk.

Een tonnagebeperking met tijdsvenster werd ook al eerder onderzocht en uitvoerig besproken op het college van 11 december 2020. Er werd toen beslist om geen tonnagebeperking in te voeren met venstertijden rond de verschillende schoolomgevingen aangezien er op heden geen volwaardige alternatieven zijn voor het zwaar verkeer.

De parkeerproblematiek werd al besproken in de voorgaande stukken. De gemeente heeft de laatste jaren tellingen laten uitvoeren in de Kronevoordestraat om de parkeerdruk te objectiveren. De parkeerdruk ligt bij de Kronevoordestraat erg hoog. Overdag zijn er misschien lege parkeerplaatsen, maar 's avonds is er een hoge bezettingsgraad. De meeste woningen hebben geen garage in de Kronevoordestraat. Het spoorpark zal de buurt wat ademruimte geven, maar dit kan het straatparkeren niet vervangen. Het (fout) parkeren nabij de school moet aangepakt worden.

Het eventueel uitbreiden van de fietsstraten in de toekomst werd al besproken op het college van 26 november 2021 in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan. Er werd toen beslist om het voorstel rond de uitbreiding van de fietsstraten niet concreet op te nemen in het mobiliteitsplan. Er moesten nog geen toekomstige straten opgelijst worden. Eerst moeten de huidige fietsstraten geëvalueerd worden, hiervoor moet voldoende monitoring gebeuren. Daarna moet er gekeken worden of er voldoende draagvlak is bij de inwoners

6. ACTIEPUNTEN

Infrastructuur

De auto heeft een aandeel van 30% in de totale woon-schoolverplaatsingen. Waar de verhouding voetgangers in Handzame het [Vlaamse niveau](#) fel overstijgt (40% t.o.v. 13%) en de fietsverplaatsingen iets lager zijn dan het gewestelijk gemiddelde, zijn er iets meer autoverplaatsingen te bekennen in Handzame. Schoolgaande kinderen zijn vooral passagiers in de ketenverplaatsingen die ouders maken met als eindbestemming het werk. Een tussenstop bij de school of de kinderopvang is voor hen vanzelfsprekend tijdens de woon-werkverplaatsing. Dit wordt ook bevestigd door de resultaten uit de bevraging, als gekeken wordt met wie de deelnemers de autoverplaatsing afleggen. Voor afstanden die buiten de grens van de 4km vallen, is een autoverplaatsing mogelijks te verantwoorden in een landelijk gebied. Een gebrek aan veilige, conforme fietsinfrastructuur of beperkte openbaar vervoersverbindingen kunnen een drijfveer daarvoor zijn. De gemiddelde reistijd naar school bedraagt 8 minuten voor de autogebruikers. Het vertrekpunt van enkele autoverplaatsingen situeert zich namelijk nog steeds in de directe omgeving van Handzame.

Toegankelijke bushalte Spoorpark

Er is aan de ingang van de school een busstrook voorzien voor de schoolbus. De busstrook wordt door autoverkeer gebruikt als een Kiss & Ride zone of parkeerplaats. Het autoverkeer zorgt voor veel weefbewegingen, conflicten met actieve weggebruikers, hogere verkeersdruk en privatisering van het publiek domein.

Een bushalte op de weg is enkel voorbehouden voor openbaar vervoer. Een schoolbus is geprivatiseerd vervoer, dus is het normaal wettelijk niet toegestaan hier een 'halte' te creëren. Het is aan te raden om deze busstrook te verwijderen. De vrijgekomen ruimte kan gebruikt worden om een toegankelijke halte aan te leggen voor de toekomstige bushalte 'spoorpark'. Deze bus zal halteren op de rijweg. Aan de overkant van de straat wordt er op heden deels op het voetpad en deels op de rijweg geparkeerd. Door ook deze halte toegankelijk aan te leggen, kan er niet meer fout geparkeerd worden. Fout geparkeerde voertuigen zorgen voor bijkomende conflicten met actieve weggebruikers, het verwijderen van deze conflicten is voor de modal-shift van groot belang. Er is voldoende parkeerplaats op het spoorpark voor (groot)ouders die hun (klein)kinderen willen afhalen.



Figuur 28 - locatie toegankelijke bushaltes

Fietsknooppunt

Fietsers die het Krekedalfietspad volgen moeten voorbij het Spoorpark en de Kronevoordestraat om dan terug aan te sluiten op het provinciaal fietspad. Het is belangrijk dat de actieve weggebruikers hier duidelijk aanwezig zijn in het wegbeeld. Het is voor gemotoriseerd verkeer in de Kronevoordestraat op heden niet duidelijk dat ze rijden voorbij een belangrijk fietsknooppunt. Hieronder is er een ontwerp opgenomen om de eventuele aanwezigheid van actieve weggebruikers duidelijk te maken. De rode lijn voor de fietsstraat blijft doorlopen. Het ontwerp bestaat uit een rode slemlaag met daarop fietsgeleidingsstroken en de bijhorende witte fietssymbolen.



Figuur 29 - ontwerp fietsknooppunt

Dit moet attentieverhogend werken voor het gemotoriseerd verkeer. De plaats van de fietsers op de rijweg wordt hierdoor ook duidelijk.

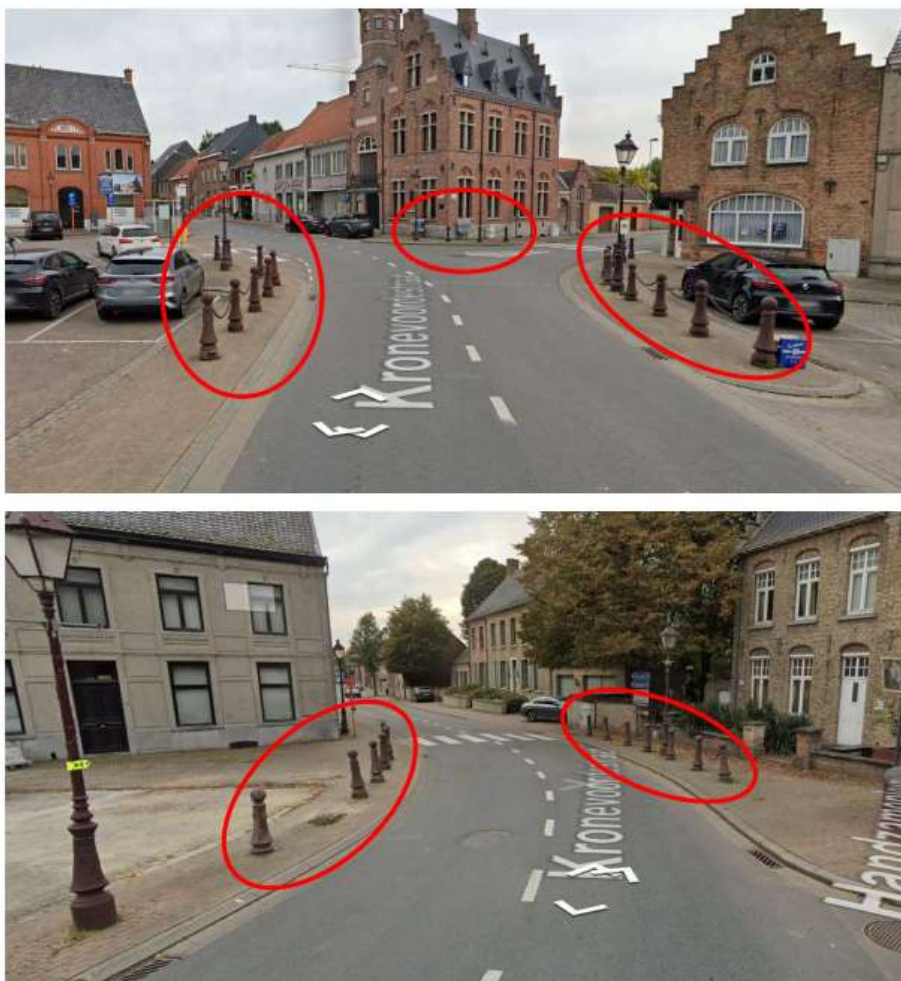
Herinrichting Handzameplein

De fietsvriendelijkheid kan ook verhoogd worden door een duidelijk wegbeeld te creëren. Het Handzameplein bestaat uit veel verschillende kruispunten, allemaal dicht bij elkaar gelegen. Op heden geldt er voorrang van rechts, deze maatregel wordt niet altijd gerespecteerd. Voertuigen die komen uit de Edewallestraat hebben het gevoel dat ze rijden op een voorrangsweg. De Edewallestraat is een voorrangsweg op al zijn andere kruispunten. Dit kan voor verwarring zorgen bij de bestuurders en hierdoor verlenen ze geen voorrang aan voertuigen uit de Werkenstraat. Ook het verkeer komende van de Kronevoordestraat heeft het gevoel dat ze rijden op een voorrangsweg. Het gaat om een brede straat, dezelfde categorie als de Handzamestraat. Deze kruispunten zijn verwarrend voor bestuurders van gemotoriseerd verkeer. Maar ook voor de actieve weggebruiker kan dit leiden tot onduidelijke situaties. Het Handzameplein wordt door bijna alle ouders aangegeven als gevaarlijk, dit bemoeilijkt de modal-shift.

De dienst mobiliteit heeft een voorstel uitgewerkt voor het herinrichten van het Handzameplein. Er wordt voorgesteld om de voorrang te wijzigen, cfr. Stationsstraat X Wilgenlaan. Het verkeer van de Kronevoordestraat moet voorrang geven aan het verkeer uit de Handzamestraat, hier worden haaietanden en een verkeersbord B1 geplaatst. Het verkeer uit de Edewallestraat moet voorrang

geven aan de Werkenstraat, hier wordt een stopstreep en een verkeersbord B5 voorzien. Door het aanbrengen van een grijze markering wordt de voorrangsweg aangeduid. De fietsenstalling voor de bushalte zal voorzien worden op het Handzameplein. Gebruikers van het openbaar vervoer moeten na het stallen van hun fiets het Handzameplein oversteken om zich te begeven naar de halte in de Handzamestraat. Hiervoor moet een extra oversteekplaats voor voetgangers voorzien worden. Er wordt éénrichtingsverkeer ingevoerd op de parking voor de kerk. De uitgang van de parking op het Handzameplein wordt voorzien van haaietanden en een verkeersbord B1. In de Schoolwegel wordt, ter hoogte van het kruispunt met het Handzameplein/Edewallestraat, een stopstreep en een verkeersbord B5 voorzien. Het aantal mogelijke conflictzones wordt hierdoor beperkt voor fietsers en voetgangers. De palen die op het voetpad van het Handzameplein staan moeten ook verwijderd worden. Deze palen zorgen er voor dat er geen of onvoldoende doorgang mogelijk is voor voetgangers, fietsers jonger dan 10 jaar, rolstoelgebruikers, ouders met een kindwagen,... De overrijdbare boordstenen van de voetpaden van het Handzameplein moeten vervangen worden door niet overrijdbare boordstenen. Eén van de oversteekplaatsen voor voetgangers ter hoogte van het kruispunt Edewallestraat X Werkenplein, noordzijde, moet verwijderd worden. Gemotoriseerd verkeer mag niet stilstaan op een zebrapad. Om voorrang te kunnen verlenen moeten ze echter op deze locatie kunnen stilstaan. Bovendien is er erg nabij, ongeveer op 10 meter afstand, nog een oversteekplaats voor voetgangers.

Bij het invoeren van deze nieuwe voorrangsregels plaatsen we best de eerste maanden een aandachtsbord 'gewijzigde verkeerssituatie'. Een communicatie- en sensibilisatiecampagne wordt best ook uitgewerkt om inwoners en schoolgaande kinderen te informeren/sensibiliseren.



Figuur 30 - te verwijderen paaltjes Handzameplein





Figuur 31 - herinrichting voorrangregeling Handzameplein

Mobipunt

Zoals eerder vermeld zal een gedeelte van het Handzameplein in de toekomst gebruikt worden om halteaccommodatie te plaatsen. Om hiervoor voldoende ruimte te creëren en het verblijven aangenamer te maken op het Handzameplein werd een voorstel uitgewerkt door de dienst mobiliteit. De parkeerplaatsen voor de kerk, meer bepaald de middenbeuk, kunnen aangepast worden. Het is mogelijk om de parkeerplaatsen langs beide zijden ongeveer 2,5 meter op te schuiven. Dit zorgt er voor dat er meer ruimte ontstaat in het midden van de middenbeuk. Naast halteaccommodatie kan hier dan ook groen voorzien worden. Het Handzameplein kan hierdoor de uitstraling krijgen van een verblijfplaats in tegenstelling tot een parking.



Figuur 32 - herinrichting parking Handzameplein

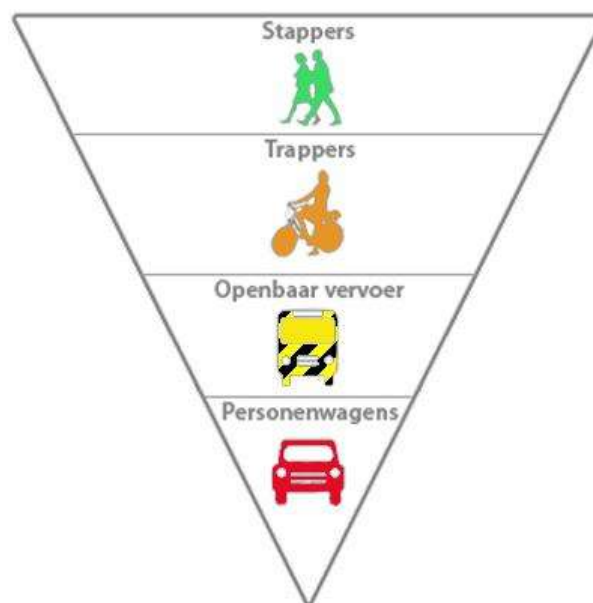
Sensibiliseren/informereren

Voetpool

Aangezien er een parking gelegen is aan de overkant van de school is het mogelijk om een voetpool te organiseren wanneer de school gedaan is. Deze voetpool wordt best georganiseerd onder begeleiding van een leerkracht. 's Morgens moeten de (klein)kinderen zich individueel verplaatsen van de parking naar de school, ze kunnen dit ook doen onder begeleiding van de (groot)ouders. Aan de oversteekplaats voor voetgangers in de Handzamestraat staat 's morgens een gemachtigd opzichter, hierdoor kunnen kinderen zich makkelijk alleen verplaatsen. Door (groot)ouder te verplichten om zich te parkeren op het spoorpark wanneer ze hun (klein)kinderen brengen of komen halen kan de veiligheid rond de schoolomgeving verhogen. Hiervoor is een engagement nodig van de school. Op deze manier zorgen we er voor dat de kinderen op een veilige, duurzame, gezonde, leuke manier naar school kunnen komen.

Fietsers moeten dan niet meer rijden tussen de fout geparkeerde voertuigen en voetgangers moeten zich geen weg banen tussen auto's die deels op het voetpad geparkeerd staan.

Bij de start is het van belang deze informatie ook goed wordt doorgegeven aan grootouders of andere personen die kinderen brengen of ophalen.



Figuur 33 - STOP-principe

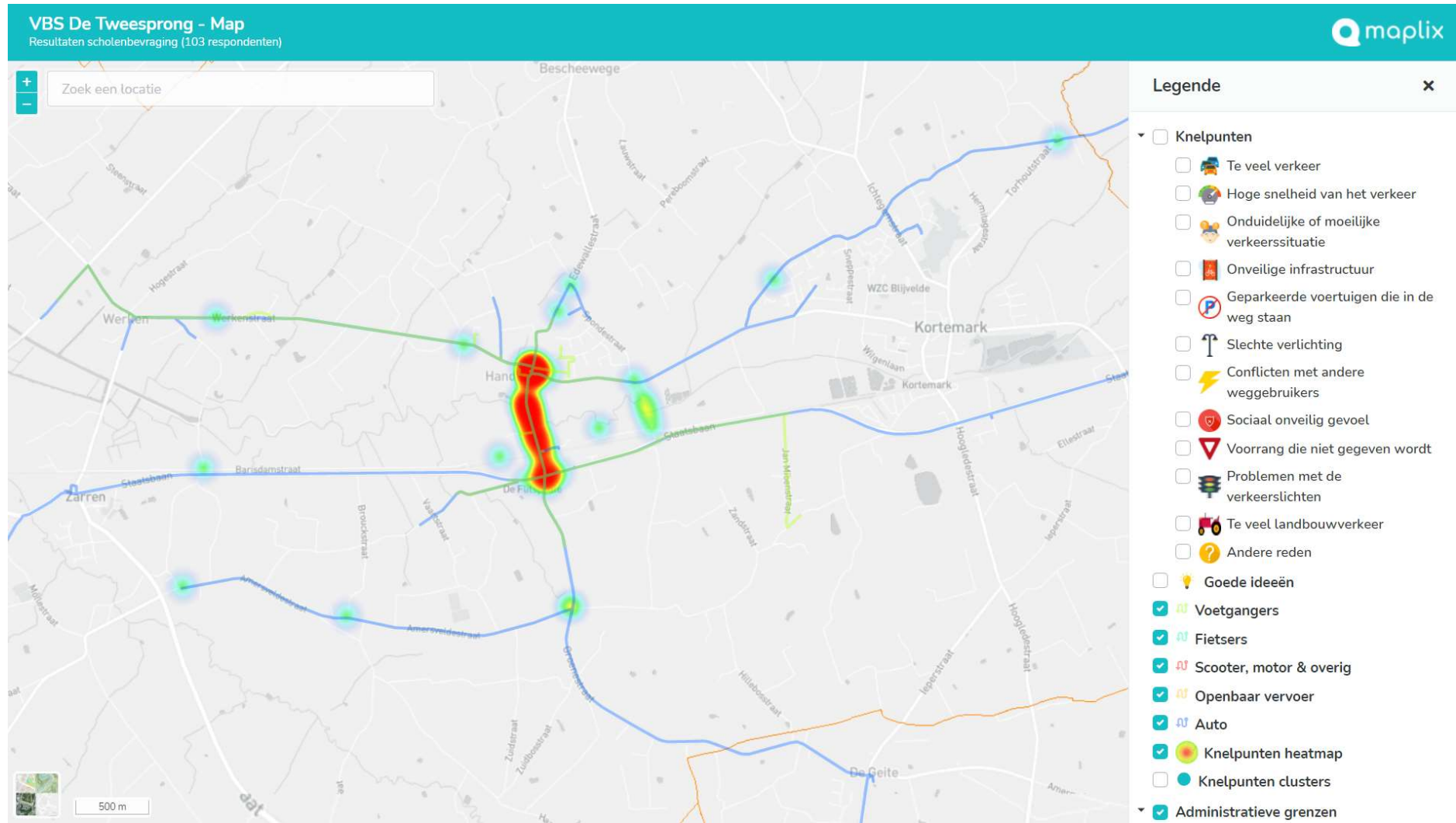
Het is belangrijk dat leerkrachten zich ook parkeren op de parking van het Spoorpark. Zij hebben een voorbeeldfunctie voor de ouders.

Fout parkeren

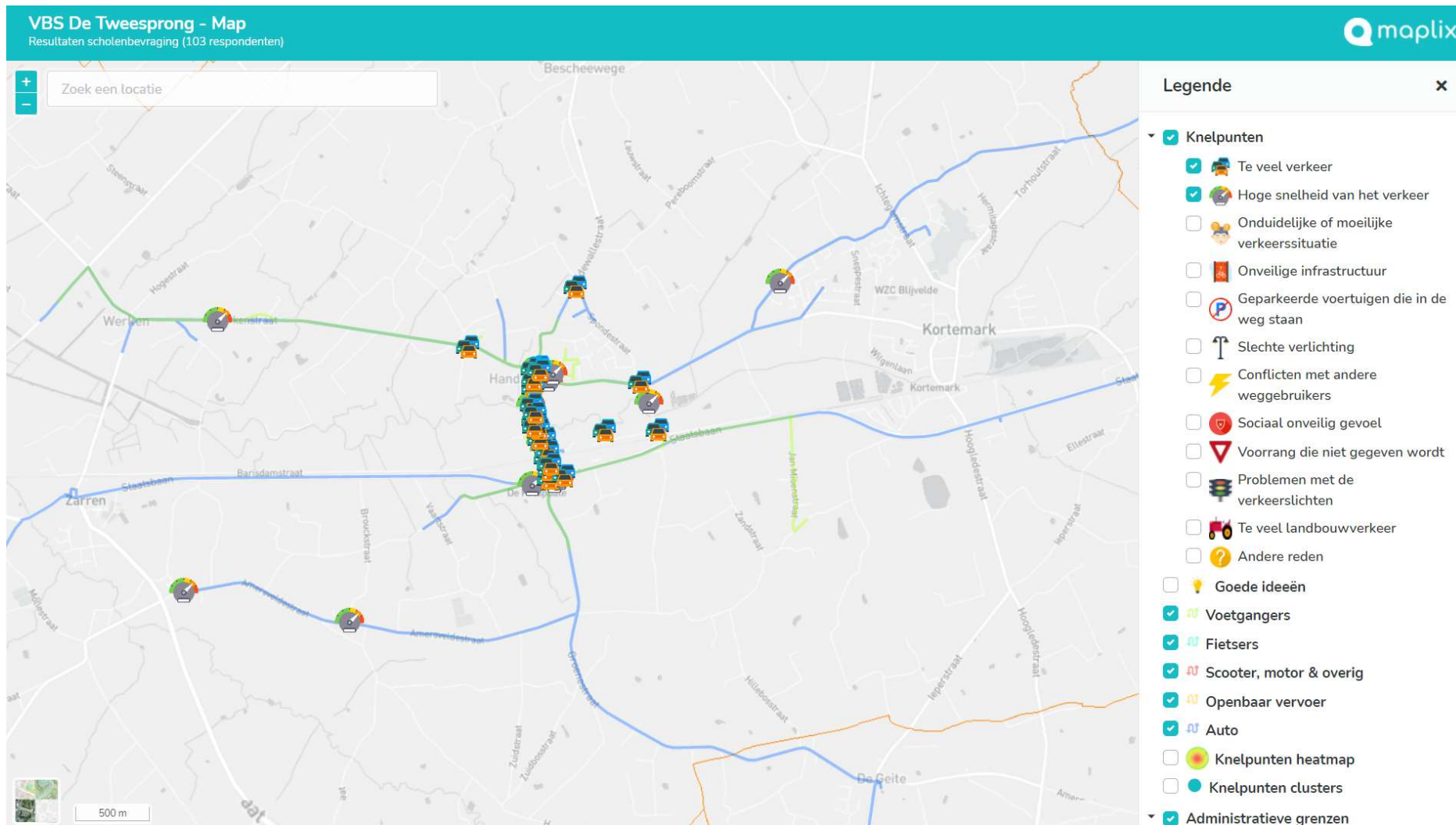
Het fout parkeren die op heden gebeurt thv de schoolpoort wordt aangepakt door infrastructurele maatregelen. Maar verderop in de straat staan voertuigen die deels op het voetpad parkeren. Ook dit fout parkeren moet worden aangepakt. Dit kan aan de hand van een sensibilisatiecampagne. Mensen denken niet altijd na over de hinder en het gevaar dat ze hiermee veroorzaken. In eerste instantie is het belangrijk om hen hiervan bewust te maken. Vervolgens kan er gevraagd worden aan de politie om hier verhoogd te controleren.

Plaats innemen op de rijweg

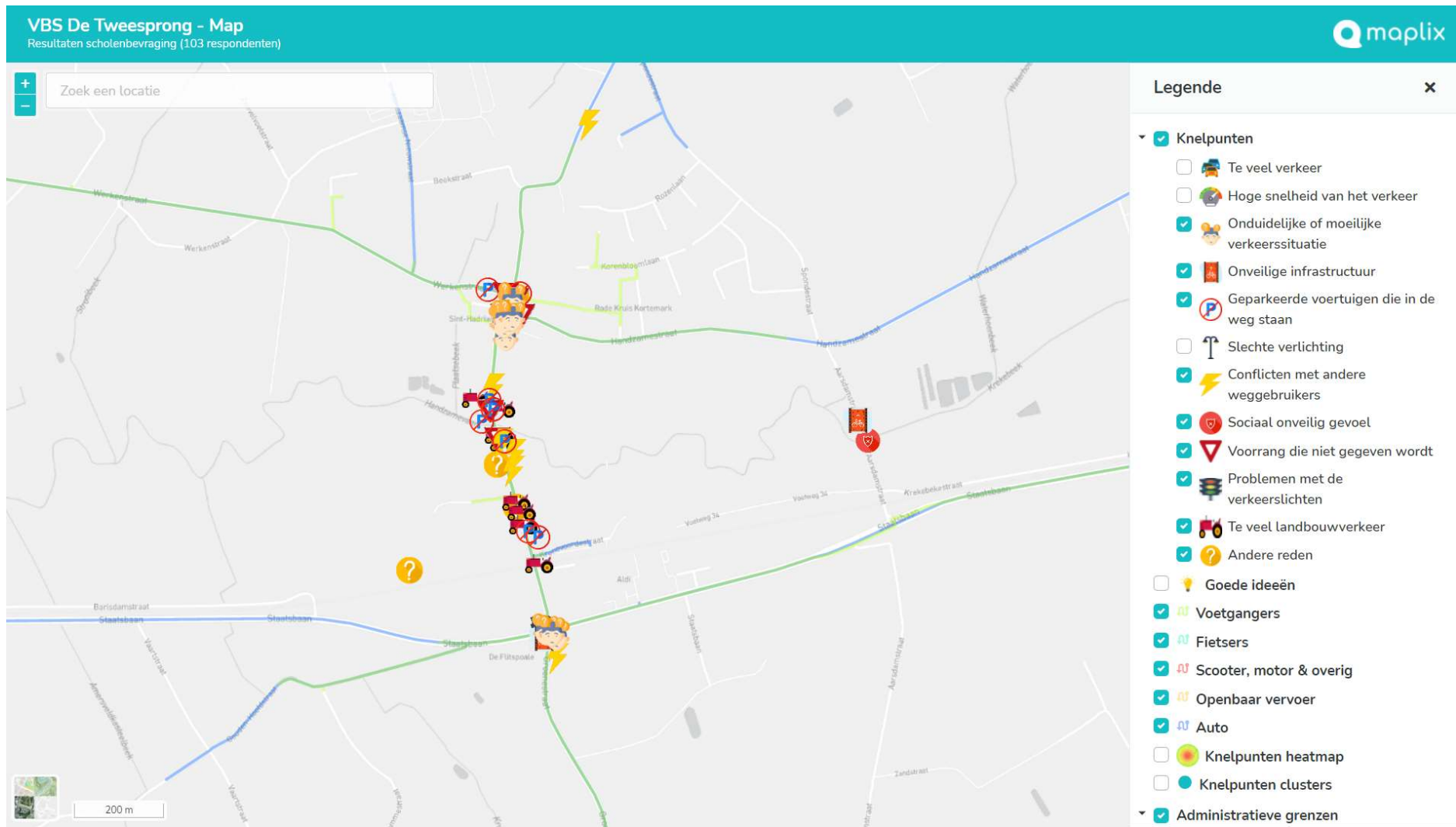
De Kronevoordestraat, het gedeelte tussen de Staatsbaan en de Handzamevaart, is ingericht als fietsstraat. De politie heeft al controles uitgevoerd op de naleving, binnenkort gaan ze dit ook doen gekleed als burger. Naast het controleren is het even belangrijk dat fietsers hun plaats durven opeisen in het verkeer. In een fietsstraat is het de bedoeling dat je eerder richting het midden fietst en niet langer uiterst rechts net naast de goot. Dit zorgt er voor dat bestuurders eerder geneigd zijn rekening te houden met het inhaalverbod. Deze boodschap moet niet alleen gegeven worden aan de inwoners via banners, maar kan aanvullend via de school verlopen.



Figuur 34: Knelpuntenweergave op kaart (Maplix)



Figuur 35: Knelpunten schoolomgeving: teveel verkeer en te hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer (Maplix)



Figuur 36: Overige type knelpunten in de schoolomgeving (Maplix)

5. ACTIEPLAN

Met het actieplan omschrijft dit deel van het document de acties die de school zelf kan nemen in functie van duurzame mobiliteit, veiliger verkeer en goede verkeerseducatie. Actie kan ook het 'aanzetten' zijn van andere organisaties en instanties om acties te ondernemen.

Het onderstaande schema geeft aan wat de school al gerealiseerd heeft en waaraan de school op korte (KT) of (middel)lange termijn (MT/LT) wil werken. Het schema duidt ook de evolutie aan die de school doormaakt. Het schoolvervoerplan is een dynamisch document, waardoor het zinvol is om onderstaand schema minstens jaarlijks aan te passen en eventuele wijzigingen in de inventaris te omschrijven.

Het schema kan uiteraard ook aangevuld worden met extra acties die momenteel nog niet ingevuld zijn, bijvoorbeeld later bij de herinrichting van de fietsoversteekplaats in de Kronevoordestraat aan het Krekedalfietspad.

Om het schema overzichtelijk te maken, werken we met verschillende kleuren.

- groen: bestaand bij inventaris
- Blauw: niet gewenst (of haalbaar)
- Geel: gewenst op korte termijn = **PRIORITEITEN**
- Oranje: gewenst op (middel)lange termijn = niet zo dringend/vraagt studie en afstemming

Actiepunten met betrekking tot infrastructuur worden in de actietabel niet weergegeven, omdat de school daar geen bevoegdheid heeft. Ze worden doorgeschoven naar het eindoverleg met het beleid, en ter opvolging met/door het aangestelde studiebureau of de mobiliteitsdienst van de gemeente Kortemark.

Noot: aanbevelingen of aanzetten tot een gewenste veranderingen in de infrastructuur worden wel door Mobiel 21 ingebracht in het eindoverleg met het beleid. Het gaat vooral om de 'quick wins' die – in afwachting van de implementatie van de plannen de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Het is aan de gemeente om hierrond verdere beslissingen te nemen.

Vervoersorganisatie						
Beleid	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke
Reorganisatie schooltoegang(en) is wenselijk: busstrook, parkeren voor de toegang van fietsers is een probleem		X				Gemeente & school
Autovrij maken van de zone voor de schoolpoort			X			Gemeente & school
Inrichten van een schoolstraat					X	
Kiss & Ride, dropzones, wachtzones of opstelzones voor ouders creëren: verplaatsen van de K+R naar parking van het vroegere containerpark: stilstaand/parkerend autoverkeer weren			X			Gemeente & school
Parkeerbeleid afstemmen in functie van duurzame mobiliteit: zoveel mogelijk gebruik maken van de parkings aan het containerpark en aan de kinderopvang		X				Gemeente
Logische en ordelijke inplanting parkeerplekken in functie van de school		X				Gemeente
Flankerende maatregelen						
Schooluren aanpassen in functie van de mobiliteit					X	
Afspraken met ouders m.b.t. brengen/afhalen		X				School
Toezicht en/of beveiliging schooltoegangen (politie, obstakels, ...): er zijn rijen, moest er iemand bij komen dan zou dat wel welkom zijn	X					
Gemachtigde opzichters: leerkrachten, ouders, gemeentepersoneel, buurtbewoners...	X					
Bijkomende voorzieningen						
Douches					X	
Buggyparking					X	
Aankoop materialen voor in het verkeer (fluohesjes, rugzakhoezen, reflectoren,...): fluohesjes is doorgevoerd door gemeente	X					
Verzamelpunten creëren					X	
Dienstverplaatsingen					X	

Vervoersorganisatie						
Voetgangers	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke
Opzetten van een voetpool: er zijn een aantal initiatieven, liefst in combinatie met fietspool			X			School/ouders
Invoeren van een wandelzone					X	
Begeleide rijen: doen ze al na school	X					
Fietsers						
Kwalitatieve fietsenstallingen: moet samengenomen worden met stukje eetzaal, containerklas, op korte termijn wat meer fietsenrekken <ul style="list-style-type: none"> • Overdekt • Voldoende capaciteit • Verschillende type fietsen (bakfietsen, e-fietsen,...) • Logische inplanting voor personeel/leerlingen • Beschikbaarheid voor andere organisaties 				X		School
Fietspool opstarten/stimuleren: is wenselijk, vooral passeren Staatsbaan en Groenestraat			X			School/ouders
Opzetten van fietsrijen: ze groeperen zich al					X	
Organiseren maandelijkse VERO-uitstap: interesse voor een VERO					X	
Openbaar vervoer						
Dienstregeling sluit aan op de schooluren						
Optimale ligging halteplaats t.o.v. schoolomgeving						
Voldoende wachtcomfort aan de halte						
Begeleiding tot aan halteplaats						
Reorganisatie van de halteplaats is noodzakelijk						
Schoolbus						
Logische ligging opstapplaats: vanuit duurzame mobiliteitsvisie verderop verplaatsen		X				Gemeente & school
Efficiënte uitstippeling van de route	X					
Abonnement is (voldoende) goedkoop: prijs is een stukje omhoog	X					

Vervoersorganisatie						
Groepsverplaatsingen	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke
Vaste of occasionele verplaatsingen: vast naar het zwemmen (schoolbus), occasioneel met bussen van St. Rembert, groepsverplaatsingen met eigen wagen beperkt door verzekeringen.	X					
Gebruik materialen: <ul style="list-style-type: none"> o Kinderzitjes o Fietshelmen: voor het zwemmen of een uitstap die niet ver liggen, vanaf bovenbouw o Fluorescerende hesjes 	X					
Afspraken (occasionele) chauffeurs	X					
Afspraken fietsbegeleiding	X					
Aankoop fietsen of gebruik van een fietsbibliotheek: voor kleuters nieuwe fietsen aangekocht (loopfietsen)	X					
Voorzien wettelijk materiaal wegkapitein	X					
Voorzien trainingen tot wegkapitein: de gemeente organiseert deze trainingen	X					
Auto						
Carpoolen stimuleren: <ul style="list-style-type: none"> o Ouders: voornamelijk ouders o Personeel: hangt af van de persoonlijke situatie: weinig fulltime o Ontwikkelen carpooldatabank 	X					
Doorgaand verkeer reduceren tijdens de schoolspitsen					X	Gemeente
Aangepaste regelgeving tijdens schooluren: <ul style="list-style-type: none"> o Charter werftransport/vrachtverkeer o Laden en lossen o Tonnagebeperking o Venstertijden 					X	Gemeente & school

Educatie						
Omkadering	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke
Opzetten verkeerswerkgroep op school	X					
Bijscholing personeel over mobiliteit en verkeersveiligheid: materiaal bezorgd (o.a. initiatieven zoals voetgangersexamen, fietsexamen, verkeersquiz, fluohesjesdracht)	X					
Aanschaffen didactisch materiaal (bv. Mobiel 21, VSV, ...)	X					
Contactpersoon voor verkeerseducatie	X					
Verkeerslessen door de politie op school: interesse voor MEGA, maar leerkracht kan dit ook.	X					
Ouders en leerlingen betrekken bij mobiliteitsbeleid op/naar school (leerjaar 4-6)			X			School
Aanschaffen van loopfietsen/driewielers voor kleuters/eerste leerjaar	X					
Aanschaffen fietsen in functie van fietsvaardigheidstraining					X	
Fietscontroles	X					
Fietsen labelen (evt. via politiezone of preventiedienst)					X	
Sleutelen aan de fiets (lessen rond fietsherstellingen): techniek in WO lessen				X		School
Mobiliteitseducatie op school						
Verkeersvaardigheidstraining als voetganger/fietser op school	X					
Uitwerken van een verkeerseducatieve route (VERO): interesse	X					Gemeente & school
Verkeerslessen over kwetsbaarheid in het verkeer	X					
Mobiliteitseducatie op straat						
Verkeersvaardigheidstraining als voetganger/fietser op straat	X					
Verkeerswandeling organiseren	X					
Fietstochten organiseren (4 ^e en 5 ^e leerjaar)	X					
VERO regelmatig oefenen				X		Gemeente & school
Werking van het OV: in de verkeerslessen, uitstappen met OV, schoolreizen met bus	X					

Informatie							
Algemeen	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke	
Informatie over mobiliteit aan ouders en leerlingen bij de inschrijving (schooltoegangen, parkeren, schoolstraat, fietsenstallingen, regelgeving, ...): sporadisch bij uitdelen fluohesje.			X			School	
Infobundel of infobijlage rond mobiliteit bij het schoolreglement aan het begin van het schooljaar.			X			School	
Artikels over mobiliteit op de website of de schoolkrant	X						
Relevante informatie over verkeer en mobiliteit als agendapunt op personeelsvergaderingen	X						
Informatie rond verkeer en mobiliteit op/naar school bezorgen aan de buurtbewoners (in samenspraak met de gemeente); via de schoolraad: leerkrachten, ouders en lokale bevolking	X						
Leveranciers en handelszaken op de hoogte brengen van de verkeerssituatie tijdens de schooluren (in samenspraak met de gemeente)					X		
Infoavond over fiets-, voet- of carpoolen organiseren				X		School	
Informeren van (groot)ouders en leerlingen over veilige stap- en fietsroutes	X						
Weergave locaties van fiets- en voetpool			X			School	
Dienstregeling van De Lijn/NMBS ter beschikking stellen op school					X		
Informatie over fietsstraat/schoolstraat: extra brief vanuit de gemeente, collage vanuit de school	X						
Informatie over tonnagebeperking					X	Gemeente & School	
Tijdstip	Doelgroep			Kanalen			
<ul style="list-style-type: none"> o Aan het begin van het schooljaar o Bij instap nieuwe leerlingen 	<ul style="list-style-type: none"> o Leerlingen o Ouders o Personeel o Buurtbewoners 	<ul style="list-style-type: none"> o Website/sociale media o Nieuwsbrief o Extra brief/flyer 					

Sensibilisering

Acties/campagnes	Voltooid	KT	MT	LT	Niet gewenst	Verantwoordelijke
Organiseren van een autovrije schooldag of een verkeersweek: interesse/voorleggen aan groep				X		School
Sensibilisatieactie over duurzame mobiliteit of veilig verkeer opzetten: <ul style="list-style-type: none"> o Eigen actie (bv. STOP-principe) o Externe partner (bv. Aya, SOS mijn kind op de fiets, Strapdag, Meester op de Fiets...), Zeppe en Zikki regelmatig laten komen 	X	X				School
Aankoop/verkoop van verkeersveiligheidsmateriaal (eventueel via de gemeente)	X					
Promoten en stellen van voorbeeldgedrag van ouders, leerlingen en personeel			X	X		School
Sensibilisatie over een fietsstraat (ermee bezig!)	X	X				School
Sensibilisatie over verkeersveiligheid (aangepaste snelheid, voorrang verlenen,...)	X	X				School
Sensibilisatie over luchtkwaliteit			X	X		School
Sensibilisatieactie over "gezien worden" (Helm Op Fluo Top, fluorescerende kledij, goede verlichting,...): als er aanbod is, doen we wel mee	X					
Sensibilisatie over dode hoek (tijdens de verkeersweek of gekoppeld aan actie rond aanwezigheid van vrachtverkeer): dodehoekzeil voor 4 ^e leerjaar	X					
Sensibilisatie over parkeren, dropzones en wachtzones		X	X			Gemeente en school
Uitwerken beloningssysteem voor fietsers, correct parkeren toepassen (parkeerpauw), behalen doelstellingen modal split,...					X	
Tijdstip	Doelgroep					
<ul style="list-style-type: none"> o Wekelijks o Maandelijks o Jaarlijks o Eenmalig 	<ul style="list-style-type: none"> o Leerlingen o Ouders o Personeel o Buurtbewoners 					

6. DE WERKGROEP SVP

- Ine Holvoet (directeur)
 - Dries Uyttenhove (meester in het 4e leerjaar)
 - Sarah Rubens (kleuterjuf 2e en 3e graad)
 - Lynn Vermote (schepen van mobiliteit)
 - Vicky Haelewijn (mobiliteitsambtenaar)
 - Bram Vanacker (technische dienst)
 - Elien Hoornaert (mama en fervent fietser)
 - Matthias (ouder van 2 kleuters en fervent fietser)
 - Glenn Godin (Mobiel 21)
-
- Stefaan Vercooren (schepen van onderwijs)
 - Karolien Damman (burgemeester)

7. BIJLAGEN

Voortschrijdend verslag van vergaderingen

VERSLAG

Startvergadering Schoolvervoerplan VBS De Tweesprong – afdeling Handzame Donderdag 1 april 2021 (17u-18u30)

Aanwezig:

ine.holvoet@sint-rembert.be (directeur)
duytenhove@yahoo.com (meester in het 4e leerjaar)
sarah.ruebens@sint-rembert.be (kleuterjuf 2e en 3e graad)
lynn_vermote@hotmail.com (schepen van mobiliteit)
vicky.haelewijn@kortemark.be (mobiliteitsambtenaar)
bram.vanacker@kortemark.be (technische dienst)
elien.hoornaert@de-kade.be (mama en fervent fietser)
Matthias (ouder van 2 kleuters en fervent fietser)
glenn.godin@mobi21.be (Mobi21)

Deze personen maken deel uit van de SVP-werkgroep.

Verontschuldigd:

stefaan.vercooren@kortemark.be (schepen van onderwijs)
burgemeester@kortemark.be (burgemeester)

AGENDA

- Toelichting aanleiding SVP door Lynn Vermote (Schepen van Mobiliteit)
- SVP aanpak: toelichting en interactie WG olv Glenn Godin (powerpoint + Maplix)
- Inventaris basisgegevens (school, bestaande initiatieven, vervoersorganisatie, verkeer- en ruimtelijke inrichting, knelpunten omgeving)

Noot:

Dit verslag wordt keer na keer aangevuld obv de informatie uit de werkgroep vergaderingen.

Aanleiding van het schoolvervoerplan (door Lynn vermote – schepen van Mobiliteit Kortemark)

De gemeente Kortemark zet stevig in op duurzame mobiliteit. Dit spitst zich enerzijds toe op verkeersveiligheid, maar ook op het stimuleren van verplaatsingen met actieve modi volgens het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Privaat vervoer). De gemeente Kortemark en Mobi21 ondersteunen binnen dat kader ook scholen in de opmaak van schoolvervoerplannen.

Een schoolvervoerplan (SVP) brengt de mobiliteit in de schoolomgeving en op de schoolroutes in kaart. Het biedt verschillende actoren de mogelijkheid om onder andere het verplaatsingsgedrag te verduurzamen, verkeerseducatie beter te implementeren en schoolroutes veiliger te maken.

Op participatieve wijze en op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid stellen alle betrokkenen een actieplan op voor duurzaam woon-schoolverkeer. Een bijkomende output is dat alle veilige routes van/naar school kenbaar worden gemaakt aan de hand van een digitale schoolroutekaart.

Begeleiding opmaak schoolvervoerplan (door Glenn Godin – Mobi21)

De opname van de startvergadering kan u [hier](#) tijdelijk downloaden. Een PDF-bestand van de presentatie wordt aangeleverd als bijlage bij dit verslag.

Geen opmerkingen mbt tot de begeleiding en de presentatie.

Basisgegevens school

Basisgegevens school:

Adres: De Tweesprong - afdeling Handzame, Kronevoordestraat 62, 8610 Handzame
Directie: Ine Holvoet: ine.holvoet@sint-rembert.be
Contactpersoon SVP: Ine Holvoet (directeur)
Type school: kleuter- en lager onderwijs
Extra: kinderopvang 't Kaboutertje is gelegen naast de school.

Leerlingen 2020-2021:

Kleuters : 97 kleuters
Lagere school: 177 kinderen
Totaal : 274 kinderen

Schooluren:

Algemeen: 8u30-11u45 / 13u15-16u00
Woensdag: 8u30 tot 11u20
Vrijdag: 8u30 tot 15u00

Bespreking huidige verkeerssituatie aan de school

Parkeren

- Parkeerzone aan het oude containerpark wordt niet gebruikt door ouders, ondanks hierover al meermaals werd gecommuniceerd/gesensibiliseerd.
 - o Ideaal alternatief op 2 minuten stappen van de schoolpoort/kinderopvang.
 - o Extra parkeergelegenheid heeft geen effect omdat ouders kiezen voor de dichtste plek bij de schoolpoort.
 - o Leerkrachten parkeren wel reeds aan het oude containerpark of in de zijstraten om ruimte vrij te maken voor de ouders
- Busstrook is een heikel punt vlakbij de schoolingang:
 - o In gebruik als een Kiss&Ride-zone
 - o Auto's worden (tijdelijk) geparkeerd om kinderen naar de kinderopvang of de speelplaats te begeleiden.
 - o Verbodsbord parkeren wordt genegeerd, boetes blijven uitschrijven is geen optie.

Geparkeerde voertuigen op deze busstrook belemmeren veilig fietsen, omdat de in-/uitgang van de fietsenstalling zich ter hoogte van deze busstrook lokaliseert. Het gevolg is dat fietsers doorheen de geparkeerde voertuigen moeten slalommen, openslaande portieren moeten ontwijken,... . Er is sprake van een gedragsprobleem mbt parkeren.

Voetgangers

- Mooie oversteekplaats die veilig en goed uitgerust is.
- Regelmatig toezicht van een politieagent bij het oversteken.
- Begeleide rijen richting de verkeersregelininstallaties (VRI). De VRI's zijn serieus aangepakt door de gemeente.

De parkeerproblematiek heeft een effect op de voetgangers:

- Ouders parkeren op de voetpaden omdat de straat te smal is.
- Er worden spiegels afgereden. Auto's zouden kunnen kruisen, maar tegen zeer lage snelheden.
- Mensen met buggy's wandelen op de straat vanwege ruimtegebrek door de wagens.
- Fietsers rijden ook op het voetpad omdat ze personenwagens opnieuw hun ruimte innemen.

Auto's keren ook in deze straat, waardoor de ruimte voor de voetganger erg beperkt wordt op zijn voorzieningen. Ouders kunnen kerende voertuigen niet steeds opmerken als ze met hun stappende kinderen richting school gaan.

Fietsers

- School moet nog bijkomend sensibiliseren bij de kinderen, bv. in de verkeerslessen, om de juiste plaats op de weg als fietser in te nemen.
- Fietsexamen voor de kinderen (evaluatie van 5 basisvaardigheden in het verkeer) in samenwerking met de gemeente.
- Er zit nonchalance bij jonge fietsers om toch het voetpad te gaan gebruiken, waardoor ze voetgangers en jonge kinderen in gevaar brengen.
- Ouders pushen de kinderen ook richting het voetpad omdat er vrachtwagens passeren in beide richtingen.
 - ⇒ Fietsstraat wordt goedgekeurd en geïnstalleerd op het terrein (waarschijnlijk in mei) vanaf de Handzamevaart tot aan de kruising met verkeersregelinstallaties. Dit zou het probleem deels kunnen oplossen, zeker omdat het voor de ouders visueel zichtbaar wordt. De politie kan de fietsstraat ook makkelijker gaan handhaven.
- Fietsenstallingen zijn er op het schoolterrein, met ruimte voor speciale fietsen (bv. fietskarren, bakfietsen, ...)
 - Meer en overdekte stallingen zijn een wens om het fietsgebruik te stimuleren (bv. momenteel worden de fietsen nat)
 - Er zijn heel wat leerkrachten die fietsen. Er is een aparte garage om elektrische fietsen of duurdere fietsen te stallen.
- Krekedalfietspad is een troef, maar de Aarsdamstraat wordt als gevaarlijk ervaren om over te steken met fietsende kinderen door de (relatief) hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer.
 - Optie om fietsers via het pad aan het containerpark te laten uitkomen, vanaf daar is het maar een stukje tot aan de schoolpoort.
 - Stukje Aarsdamstraat zit ook in het fietsparcours. Mensen moeten ook durven fietsen op de openbare weg opdat autobestuurders hun gedrag aanpassen, al is het niet evident.

Busstrook aan de school

Tijdelijk de busstrook afzetten kan helpen, net zoals het afschaffen van die busstrook. Dit is doorheen de tijd een 'vergiftigd geschenk' geworden. Hoe meer parkeergelegenheid dichtbij de school, des te groter het probleem. Een groene zone is een optie, maar ook een herinrichting of multifunctioneel gebruik van die ruimte wordt al overwogen.

Vrachtverkeer

- Onderzoek naar het weren van vrachtverkeer in de schoolomgeving tijdens de schoolspitsen werd uitgevoerd door de gemeente.
 - Kronevoordstraat is een lokale verbindingsweg (type 1), en er zijn weinig alternatieven om het type verkeer dat op deze weg zit om te leiden. Op de landelijke wegen zit er ook veel fietsverkeer en de wegenstructuur is niet zo opgebouwd dat een omleiding makkelijk door te voeren is.
- Gemeentebestuur staat open voor Charter Werftransport, maar dit berust op goodwill van bedrijven
 - Probleem situeert zich dieper, aangezien bedrijven niet werken met vaste chauffeurs
 - Chauffeurs volgen vooral GPS. Ondersteuning door Vlaams Overheid om bepaalde straten uit GPS-database te halen is nog niet voldoende ontwikkeld.

Sensibilisatie en educatie

- Elke basisschool heeft een fietsparcours dat bewegwijzerd is. Gekoppeld aan fietsexamen en een fietsdiploma (idem als een VERO).
- Er wordt ook ingezet op voetgangersvaardigheden, kleuters gaan al de weg op om verkeersvaardigheden aan te leren.
- Verkeerslessen op school
- Strapdag aan het begin van het schooljaar
- Regelgeving en bebording moet ook samengaan met het gedrag van de ouders en kinderen anders blijft dit louter een symbool (bv. plaatsing borden fietsstraat of verbodsbord parkeren).
 - o Dit heeft ook te maken met veiligheidsgevoel en voorbeeldgedrag.
 - o Gericht met de kinderen aan de slag gaan kan een oplossing bieden: bv. eerste aanzet doen en oefenen met de kinderen in de fietsstraat op minder drukke momenten en dit dan doortrekken naar de schoolspitsen.
- Er wordt gewerkt rond de dode hoek en de zichtbaarheid van fietsende en stappende kinderen in het verkeer.
- Optie: plexiborden 'kom zoveel mogelijk met de fiets naar school' kunnen ingezet worden als sensibiliseringsmiddel. Liever iets visueel uithangen om mensen te herinneren aan een actie of maatregel.

Bijkomende opmerkingen:

Opmerking: introductie van step/loopfiets in Maplix of wordt dit gecategoriseerd als voetganger?

- ➔ Dit wordt afgetoetst of we ervoor kiezen om een aparte categorie of bijkomende 'checkbox' in de bevraging te plaatsen.

Opmerking: qua sensibilisering hangt het ervan af wie de enquête invult. Kinderen moeten hier ook actief mee aan de slag gaan, zodat dit gebruikt kan worden in de verkeerslessen. Als school kan je hier ook actief op inspelen in functie van het bevorderen van het welzijn van het kind.

- ➔ Ideaal standpunt om te verwerken in de infomail (en eventueel opvolgingse-mail)

Opmerking: voorzien van wegversmalling ter hoogte van een oversteek om snelheid te verlagen, in plaats van gemachtigd opzichter?

- ➔ Snelheidsdrempel is ook aanwezig, maar snelheidsmetingen hebben (nog) geen nieuwe/afwijkende resultaten opgeleverd.

Opmerking: Maplix kan ook via telefoon worden ingevuld dus de link zou ook in een QR-vorm gegoten kunnen worden. QR-code zou wel op een briefje kunnen (laagdrempelig)

- ➔ Wordt afgetoetst bij de Maplix-experte van Mobiel 21.

VERSLAG

Werkgroepvergadering Schoolvervoerplan VBS De Tweesprong – afdeling Handzame - Donderdag 24 Juni 2021

Presentatie bevraging Maplix & feedback

- Een opname van deze voorstelling is tijdelijk [hier](#) te bekijken.

VERSLAG

Plaatsbezoek Schoolvervoerplan VBS De Tweesprong – afdeling Handzame

Maandag 20 september 2021

Veldstudie schoolomgeving en schoolroutes

- Overleg actieplan school & gemeente Kortemark: zie actieplan en uitwerking