

# SCHOOLOMGEVING KAPELLESTRAAT

*NAAR EEN DEFINITIEVE INRICHTING*



## INHOUD

Inleiding.....	3
Oorspronkelijke context/ verkeerssituatie .....	4
Eerste proefopstelling (mei 2021).....	5
Advies mobiliteitsbureau Vectris (september 2021) .....	6
<i>Model 1</i> .....	6
<i>Model 2</i> .....	6
<i>Model 3</i> .....	6
Tweede proefopstelling (mei 2022) .....	7
Bevraging tweede proefopstelling (september 2022) .....	8
<i>Belangrijkste resultaten</i> .....	8
Advies mobiliteitsbureau Vectris (september 2022) .....	9
Evaluatie.....	9
Beslissing.....	11

## INLEIDING

Verkeersveiligheid en mobiliteit, specifiek in schoolomgevingen, is en blijft altijd onderwerp van debat in steden en gemeentes. Ook in Jabbeke is er telkens de roep van scholen om meer verkeersveiligheid in de schoolomgevingen. De afgelopen jaren is er al heel wat gerealiseerd om hieraan tegemoet te komen: heraanleg van bijna alle schoolomgevingen (6), plaatsing van smileyborden, ondertekening van SAVE-charter, aanleg van gekleurde wegdekken bij oversteekplaatsen, mobiliteitsstudie in Varsenare, verkeersvrije Zuidmoere... Daarnaast is er bij het gemeentebestuur gelukkig geen ongevallenstatistiek gekend die betrekking zou kunnen hebben op verkeersongevallen in de schoolomgeving.

Vanuit VBS De Klimtoren kwam in het verleden de vraag tot herinrichting van de Kapellestraat om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid aan de school te optimaliseren. Door de gemeente Jabbeke werd beslist om het mobiliteitsbureau Vectris aan te stellen in het kader van een verkeersveiligheidsstudie in de schoolomgeving.

Na twee proefopstellingen, twee bevestigingen, advies van Vectris en de lokale politie Kouter en heel wat reacties van de buurtbewoners, (groot)ouders en stakeholders werd door het bestuur een definitieve beslissing genomen omtrent de verkeerssituatie in de schoolomgeving.



## OORSPRONKELIJKE CONTEXT/ VERKEERSSITUATIE

De Klimtoren is een basisschool gelegen in het **centrum van Jabbeke**, tussen de Gistelsteenweg – Koffiestraat - Kapellestraat - Dorpsstraat. De **schoolingangen** bevinden zich allemaal aan de kant van de Kapellestraat. Er zijn **twee voetpaden** aanwezig met gekleurd wegdek, één aan elke uitgang.

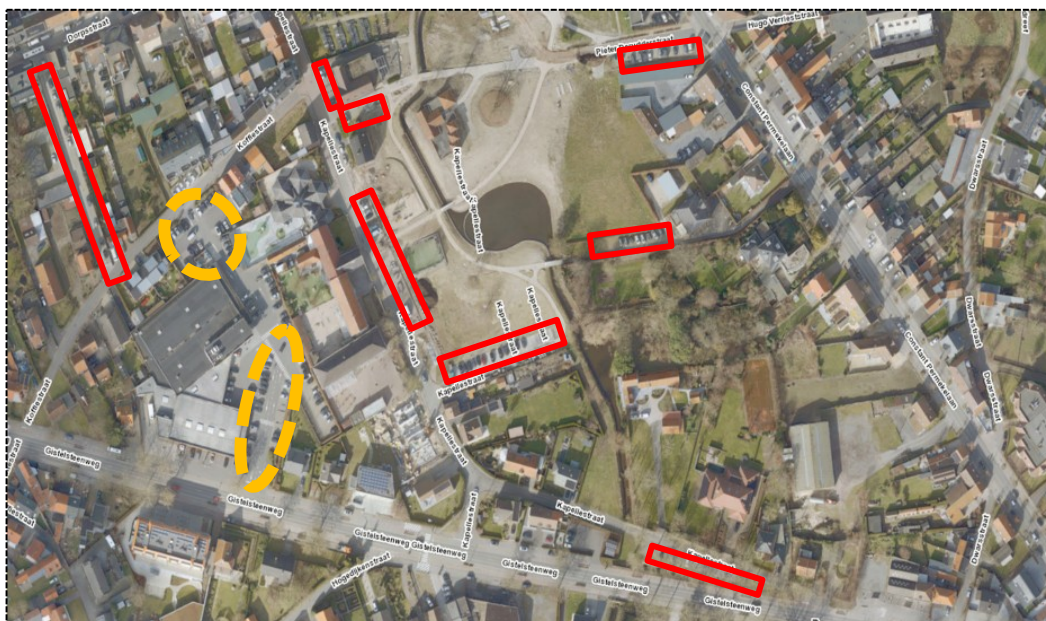


Aan de **uitrit van de Kapellestraat** naar de Gistelsteenweg is er ook een voetpad aanwezig om de Gistelsteenweg over te steken. Daar zorgt de gemeente al vele jaren voor een **gemachtigd opzichter** (regeling wijkwerken) om 8u en 13u om de oversteek van schoolgaande kinderen veilig te laten verlopen.



De Kapellestraat is oorspronkelijk ingericht met **dubbelrichtingsverkeer** en valt onder **een zone-30-regeling**. Bovendien werd de Kapellestraat ingericht als **'fietsstraat'**. Dit betekent dat het gemotoriseerd verkeer in deze straat geen fietsers mag inhalen.

Er is ruime **parkeermogelijkheid** gespreid over diverse clusters: 35 parkeerplaatsen in de Kapellestraat (overkant school), 22 parkeerplaatsen recent aangelegd in het nieuwe park, ca. 40 verder gelegen parkeerplaatsen in de Kapellestraat, buurthuis, post, achterzijde politiekantoor en Piet Derudderstraat (rode kleur). Verder is er zelfs een bepaald publiek gebruik van de private parking van het warehouse (oranje kleur)



## EERSTE PROEFOPSTELLING (MEI 2021)

De eerste proefopstelling is er gekomen na een overleg (22/03/2021) met het bestuur en de school.

Na dit overleg werd een **concreet voorstel gedaan** naar het schepencollege en de gemeenteraad. Vervolgens werd deze tijdelijke proefopstelling goedgekeurd voor de periode van één maand (31/05/2021 – 01/07/2021).

In de Kapellestraat werd **éénrichtingsverkeer** ingevoerd voor voertuigen, uitgezonderd fietsers en bromfietzers klasse A. Dit éénrichtingsverkeer werd ingevoerd **vanaf de Gistelsteenweg in de richting van de Dorpsstraat**. Het gedeelte van de Kapellestraat tussen de Dorpsstraat en de Koffiestraat was echter afgesloten ten gevolge van de werken in de Dorpsstraat waardoor het verkeer genoodzaakt was om weg te rijden langs de Koffiestraat. Bijgevolg werd ook in de **Koffiestraat éénrichtingsverkeer** ingevoerd in de **richting van de Gistelsteenweg**.

Naast het éénrichtingsverkeer werd de rijweg in de Kapellestraat opgedeeld in een **rijvak en een dubbelrichtingsfietspad**. Door de invoering van het éénrichtingsverkeer was het noodzakelijk om de **parkeerplaatsen** in de Kapellestraat in **een haakse ligging** te plaatsen. Op die manier kon er veilig in en uit gereden worden zonder gevaarlijke manoeuvres. Hiervoor werd het aantal parkeerplaatsen in belangrijke mate gereduceerd.

Deze proefopstelling werd vervolgens beëindigd op 1 juli, met wegname van de volledige tijdelijke inrichting.



Door het mobiliteitsbureau Vectris werd in september 2021 een **evaluatie** gemaakt van de schoolomgeving in de Kapellestraat. Hieruit blijkt dat de Kapellestraat een straat is met **lage verkeersintensiteit**. Dit verandert echter bij het begin en einde van de schooldag waarbij er een plotse verkeersdrukte ontstaat. Door het mobiliteitsbureau Vectris werden verschillende opties als voorstel overwogen en geëvalueerd.

#### MODEL 1

Een eerste model hierbij was de inrichting van de Kapellestraat als **éénrichtingsstraat** met een **dubbelrichtingsfietspad**. Hierbij werd aangehaald dat er voor een dubbelrichting fietspad volgens het fietsvademeccum een **breedte van 2,5 meter** wordt aanbevolen met een tussenstrook van 50 cm. Bijgevolg blijft er **slechts 2 meter** rijweg over voor het **gemotoriseerd verkeer** wat bijzonder nauw is voor een wagen. Grote voertuigen zoals vrachtwagens en hulpverleningsdiensten kunnen bijgevolg niet meer door de straat rijden. Bijgevolg **ontbreekt de ruimte** in de Kapellestraat om deze op een veilige manier in te richten als éénrichtingsstraat met een dubbelrichtingsfietspad.

#### MODEL 2

Een tweede model die door het mobiliteitsbureau naar voren werd gebracht is het inrichten van de Kapellestraat met **dubbelrichtingsverkeer** en als **fietsstraat**. Hierbij wordt aangehaald dat het invoeren van een fietsstraat een belangrijke bijdrage kan leveren aan het **verhogen van de verkeersveiligheid** van de fietsers. De oorspronkelijke fietsstraat in de Kapellestraat is echter niet duidelijk afgebakend waardoor automobilisten de neiging kunnen hebben om fietsers toch voorbij te rijden. De **parkeerplaatsen** aan de **overkant van de school** zijn hierbij echter nefast voor de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en zouden volgens Vectris bij het begin en het einde van de schooldag beter niet ingezet worden omwille van hun onveiligheid.

#### MODEL 3

De Kapellestraat inrichten met **dubbelrichtingsverkeer** en als **schoolstraat** betrof het derde model. Bij een schoolstraat wordt de straat **afgesloten** voor het gemotoriseerd verkeer bij het **begin en einde van de schooldag**. Aangezien de Kapellestraat een lage verkeersintensiteit kent die op een schooldag tweemaal transformeert tot een drukke straat, lijkt een schoolstraat volgens het mobiliteitsbureau het uitgelezen instrument. Hierbij wordt echter gewezen op de **parkeerproblematiek** die hiermee gepaard gaat en wordt voorgesteld om de parkeeroptie met de buurtsupermarkt te verkennen als ideale parkeerlocatie. Als alternatief wordt de parking aan het Vrijetijdscentrum voorgesteld. Bijkomstig wordt geadviseerd om de parkeerstroken langs de Gistelsteenweg te verwijderen om onveilig parkeergedrag te vermijden.

Concluderend werd door het mobiliteitsbureau geadviseerd om het **gebruik van de parkeerplaatsen** aan de overkant van de school te **vermijden** en de Kapellestraat in te richten als **schoolstraat** vanaf het kruispunt met de Gistelsteenweg tot aan het kruispunt met de Koffiestraat. Hierbij werd aangeraden om afspraken te maken met de buurtsupermarkt om het parkeren van ouders op de private parking toe te laten.



## TWEEDE PROEFOPSTELLING (MEI 2022)

Bij het einde van de werken in de Dorpsstraat werd vanuit VBS De Klimtoren verzocht om een tweede proefopstelling te organiseren.

Hierbij werd de Kapellestraat opnieuw **éénrichtingsverkeer** vanaf de Gistelsteenweg richting Dorpsstraat, ook voor het stuk tussen de Koffiestraat en de Dorpsstraat. Verder werd in de Koffiestraat éénrichtingsverkeer ingevoerd van de Gistelsteenweg naar de Kapellestraat.

Daarenboven werd de rijbaan van de Kapellestraat zoals tijdens de eerste proefopstelling ingericht met een **dubbelrichtingsfietspad** aan de zijde van de school, afgescheiden van de rijbaan. Ook de parkeerplaatsen aan de overkant van de school werden opnieuw schuin ingericht omwille van de beperkte overblijvende rijbaanbreedte.

Deze tweede proefopstelling ging in voege op 16 mei 2022. Door het bestuur werd initieel beslist om de proefopstelling tot het einde van het schooljaar aan te houden. Later werd beslist om deze **aan te houden totdat er een definitieve beslissing** werd genomen.

Bijkomstig werd eind augustus, na advies van de gemeenteraadscommissie verkeer, door het schepencollege beslist om het **dubbelrichtingsfietspad** in de Kapellestraat te **versmallen van 2,5 meter naar 2 meter**.



## BEVRAGING TWEEDE PROEFOPSTELLING (SEPTEMBER 2022)

Zoals beslist door het schepencollege werd een **tussentijdse bevraging** georganiseerd. Hierbij werden alle stakeholders aangeschreven per mail en werd een vragenlijst opgesteld. Zowel de buurtbewoners als (groot)ouders en de ruimere buurt konden deze vragenlijst **online of op papier** invullen vanaf 8 juli tot en met 24 juli 2022. In totaal werd deze eerste vragenlijst door **101 respondenten** ingevuld.

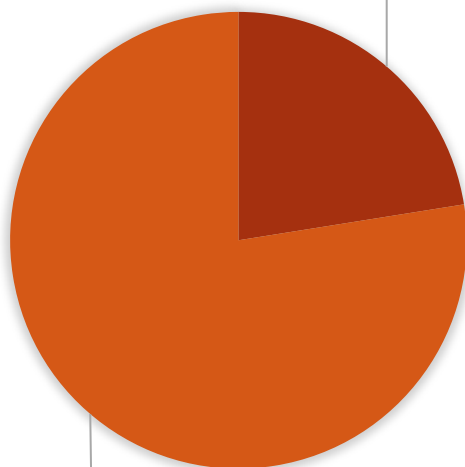
Deze resultaten werden vervolgens voorgelegd aan de **gemeenteraadscommissie verkeer** (4 augustus 2022) waarbij gesteld werd dat de (groot)ouders onvoldoende hun opinie hebben kunnen overmaken en er bijgevolg **onvoldoende cijfermateriaal** is om reeds een advies te formuleren. Er werd aldus geadviseerd om de vragenlijst opnieuw te verspreiden.

Zoals geadviseerd door de gemeenteraadscommissie verkeer werd van 21 september 2022 tot en met 12 oktober 2022 een **tweede bevraging** georganiseerd. Deze tweede vragenlijst werd door 378 respondenten ingevuld.

### BELANGRIJKSTE RESULTATEN

#### 12. VOND U DE OORSPRONKELIJKE VERKEERSSITUATIE IN DE SCHOOLOMGEVING VEILIG?

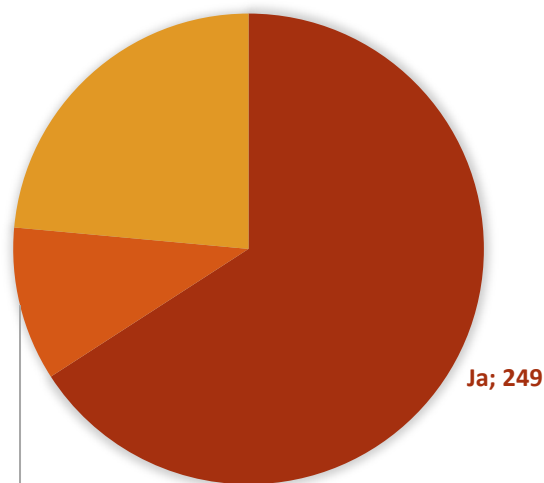
Ja, deze is goed zoals  
ze oorspronkelijk is; 85



Nee, er is meer nood aan  
verkeersveiligheid; 293

#### 29. VINDT U DAT DE HUIDIGE PROEFOPSTELLING DEFINITIEF ZOU MOETEN WORDEN?

Nee, er zijn andere  
maatregelen nodig in de  
schoolomgeving; 89



Nee, de oorspronkelijke situatie  
moet behouden blijven; 40



In september 2022 werd een aanvullend advies ontvangen van het betrokken mobiliteitsbureau Vectris.

Hierbij werd geadviseerd dat een **dubbelrichtingsfietspad van slechts twee meter** zonder conforme schuwafstanden **ruim onvoldoende** is voor de schoolomgeving in de Kapellestraat. Dit zal volgens het mobiliteitsbureau leiden tot **onveilige situaties** voor de schoolgaande kinderen.

Daarnaast werd door het mobiliteitsbureau geadviseerd om de Kapellestraat in te richten als **schoolstraat**, zoals eerder voorgesteld. Ondertussen blijkt echter dat de parking van de buurtsupermarkt geen mogelijke parkeeroptie is. Bijgevolg stelt Vectris voor om **de parking van het Vrijtijdscentrum** te gebruiken als **primaire parkeerplaats** voor alle ouders en leerkrachten. De andere publieke parkeerplaatsen in de schoolomgeving hebben namelijk onvoldoende capaciteit om deze actief te gaan promoten als alternatief. Daarenboven sluit de schoolstraat de parkeerkorrels in de Kapellestraat tijdens het begin en einde van de schooldag uit omdat er anders chaos dreigt op deze parkings. Het eventueel foutief en hinderlijk parkeren dient volgens het mobiliteitsbureau aangepakt te worden via **sensibilisering en handhaving**.

## EVALUATIE

Door de **gemeenteraadscommissie verkeer** werd op 27 oktober 2022 geadviseerd om, ondanks het feit dat bijna 66% van de bevroegden van mening zijn dat de tweede proefopstelling definitief zou moeten worden, de **proefopstelling niet langer aan te houden** omwille van de onwettigheid en onveiligheid. Desondanks is de gemeenteraadscommissie verkeer van mening dat er andere maatregelen nodig zijn in de schoolomgeving. Het grootste en enige gevaar in het kader van verkeersveiligheid in de schoolomgeving blijken de haakse parkeerplaatsen aan de overkant van de school te zijn.

Door de gemeenteraadscommissie verkeer werd voorgesteld om het inrichten van de Kapellestraat als schoolstraat kortstondig uit te proberen om na te gaan wat het effect hiervan in de praktijk is. Het gebruik van de parking van het Vrijtijdscentrum als primaire parkeerplaats lijkt echter niet realistisch en zal vermoedelijk niet gebruikt worden. Bijgevolg lijkt de **parkeerproblematiek** één van de **knelpunten** bij het **invoeren van een schoolstraat**. Daarnaast zijn de inrit naar de parkeerplaatsen ter hoogte van de inham aan de glascontainers en de inrit naar het doodlopende stuk van de Kapellestraat hierbij ook vermoedelijke knelpunten.

Op 7 november 2022 werd het advies van de **lokale politie Kouter** ingewonnen in verband met verkeersveiligheid in de schoolomgeving van de Kapellestraat. Hierbij werd uitdrukkelijk aangehaald dat de beide proefopstellingen **niet wettelijk en verkeersonveilig** zijn. Ook door de lokale politie werd aangehaald dat de enige verkeersonveiligheid in de schoolomgeving de **haakse parkeerplaatsen** aan de overkant van de school zijn waarbij het achteruit manoeuvreren voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen. Bij haakse of schuine parkeerplaatsen is het vaak onmogelijk om de achterliggende trage weggebruikers te zien in de spiegels. Door de politie werd bijgevolg geadviseerd om de haakse of

schuine parkeerplaatsen te **verwijderen**. Deze kunnen eventueel wel vervangen worden door parkeerstroken voor langsparkeren of een **kiss-and-ride zone** waarbij er wel een volledig zicht is van de achterliggende verkeerssituatie.

De lokale politie is daarenboven van mening dat het invoeren van een schoolstraat geen oplossing zal bieden voor de verkeersproblematiek. Door de politie wordt namelijk gesteld dat het invoeren van een **schoolstraat** zorgt voor het **afsluiten van de rijbaan** voor het gemotoriseerd verkeer waardoor er vermoedelijk **nog meer verkeershinder** zal ontstaan in de Dorpsstraat en voornamelijk langs de Gistelsteenweg.

Door de lokale politie Kouter wordt voorgesteld om de Kapellestraat in te richten als **fietsstraat in combinatie met fietssuggestiestroken** om de aanwezigheid van de fietser in de straat nog meer te benadrukken. Op deze manier wordt een duidelijk signaal gegeven dat de fietsers centraal staan en dat het gemotoriseerd verkeer te gast is in de straat.

## BESLISSING

Alle ontvangen adviezen, reacties en suggesties van zowel de betrokken stakeholders als van de buurtbewoners en van de (groot)ouders werden door het bestuur in acht genomen bij de eindbeslissing in verband met de verkeersveiligheid in schoolomgeving van de Kapellestraat.

Het bestuur is hierbij van mening dat de **tweede proefopstelling** niet langer aangehouden kan worden omwille van de **onveiligheid en onwettigheid**. Het bestuur is dan ook van mening dat de invoering van een **schoolstraat** in de praktijk **geen oplossing** kan bieden omwille van de parkeerproblematiek en de vermoedelijke hinder die hiermee gepaard gaan.

In alle adviezen wordt aangegeven dat de enige **verkeersonveiligheid** in de schoolomgeving de **haakse parkeerplaatsen** aan de overkant van de school betreffen. Bij het achteruit rijden van een wagen uit deze parkeerplaatsen is het vaak niet mogelijk om de achterliggende trage weggebruikers te zien waardoor deze mogelijks in conflict kunnen komen met elkaar. Om hieraan tegemoet te komen beslist het bestuur om de haakse parkeerplaatsen aan de overkant van de school te **vervangen door een kiss-and-ride zone** waarbij ouders hun auto kunnen parkeren om hun kinderen uit de wagen te laten stappen en terug verder te rijden. Het is hierbij niet de bedoeling dat auto's langdurig parkeren op deze plaatsen.

Verder beslist het bestuur om de Kapellestraat in te richten als **fietsstraat met dubbelrichtingsverkeer** zoals voorheen. Dit lijkt de meest verkeersveilige optie aangezien fietsers hierbij de kans krijgen om de volledige rijbaan te gebruiken en waarbij gemotoriseerd verkeer hen niet mag inhalen. Bijkomstig beslist het bestuur om de Kapellestraat in te richten met **fietsuggestiestroken**. Fietssuggestiestroken hebben echter geen juridische verankering in de wegcode en maken gewoon deel uit van de rijbaan. Aangezien deze stroken een onderdeel van de rijbaan zijn, mag je er met de auto over rijden en mag je zelf stilstaan of parkeren. Een fietssuggestiestrook zorgt daarentegen voor een **visuele versmalling** van de straat en duidt de **positie van de fietsers op de rijbaan** aan. Het gemotoriseerd verkeer wordt op die manier gewezen op het medegebruik van de rijbaan door het fietsverkeer. Door de wegname van de proefopstelling wordt de **Koffiestraat** ook opnieuw ingericht als **fietsstraat met dubbelrichtingsverkeer**.

Van belang hierbij is de bereidheid van de lokale politie om hieromtrent uitdrukkelijk haar medewerking te verlenen in het kader van **sensibilisering en handhaving**. Dit lijkt noodzakelijk voor het slagen van de aanpassingen.

Verder is het ook de beleidsintentie om het voetpad in de Kapellestraat voor de huisnummers 18, 20, 22 en 24 te verbreden.