

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

CAMPUS VEURNSEWEG

STAD IEPER

Scopingsnota – april 2020



COLOFON

Gemeentelijk RUP

Campus Veurnseweg
RUP_33011_214_00035_00001
Scopingsfase: scopingsnota
April 2020

Initiatiefnemer

Stad Ieper
Ter Waarde 1
8900 IEPER
tel.: 057 45 16 60
Afdelingshoofd Omgeving en Ondernemen: Sandra Debuf
ruimtelijke.orderening@ieper.be
www.ieper.be

Opdrachthouder

Bvba Adoplan
Oudenaardsesteenweg 344
8500 KORTRIJK
tel.: 056 90 50 00
Zaakvoerder: Bart Willaert
Ruimtelijk planner: Pauline Adam
office@adoplan.be
www.adoplan.be

Raadpleging publiek

Periode ter inzage: 11/09/2019-09/11/2019
Participatiemoment: 16/10/2019

INHOUD

1.	Inleiding	8
1.1	Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)?.....	8
1.2	Doelstelling van het plan.....	8
1.3	Delegatie van de provincie West-Vlaanderen	9
2.	Scoping.....	10
2.1	Situering	10
2.2	Adviezen	11
2.3	Opmerkingen uit publieke raadpleging	19
3.	Bestaande toestand.....	44
3.1	Situering van het plangebied.....	44
3.2	Afbakening van het plangebied.....	44
3.3	Omgeving van het plangebied	45
3.4	Historiek van de schoolsite.....	47
3.4.1	Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool.....	47
3.4.2	VTI	48
3.4.3	Sint-Maartensscholen	48
4.	Plannings- en beleidscontext.....	49
4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	49
4.1.1	Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper.....	49
4.1.2	Economisch knooppunt	49
4.1.3	Gewenste ruimtelijke structuur van het RSV	50
4.1.4	Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV).....	50
4.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)	51
4.2.1	Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie 'Ruimte voor verscheidenheid'	51
4.2.2	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte 'Heuvel-IJzerruimte'	52
4.2.3	Selecties, maatregelen en acties volgens het PRS-WV	53
4.3	Provinciaal RUP Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper	55
4.3.1	Visie op de rol en positie van het dynamisch kleinstedelijk gebied	55
4.3.2	Grensstellende elementen voor de afbakening.....	55
4.3.3	Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied.....	56
4.4	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Ieper	58
4.4.1	Gemeentelijk ruimtelijke toekomstvisie	58
4.4.2	Gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper.....	58
4.4.3	Strategisch belangrijk project 'Site Veurnseweg'.....	61
4.5	Masterplan Campus Veurnseweg.....	62

5.	Juridische context.....	66
5.1	Verordeningen	66
5.2	Verordende plannen	67
5.3	Juridische ruimtelijke structuur	67
5.3.1	Goedgekeurde, niet-vernietigde plannen.....	67
5.3.2	Wegenstructuur.....	69
5.3.3	Water	70
5.3.4	Bodem.....	71
5.3.5	Natuur	71
5.3.6	Erfgoed	72
5.3.7	Landschappelijk erfgoed.....	73
6.	Planopties.....	75
6.1	Doelstellingen	75
6.2	Ruimtelijke principes binnen plangebied	76
6.2.1	Functionele verweving van wonen, werken, groen en stedelijke voorzieningen	77
6.2.2	Gedifferentieerde typologie aangepast aan de omgeving	78
6.2.3	Duurzaam ruimtegebruik	79
6.2.4	Uitwerking van ontsluitings- en parkeerproblematiek.....	79
6.3	Alternatieven.....	81
6.3.1	Referentiesituatie.....	81
6.3.2	Nul-alternatief.....	81
6.3.3	Mogelijke alternatieven.....	82
6.4	Herbevestigd agrarisch gebied	91
6.4.1	Onderzoek naar alternatieve locaties buiten een HAG.....	91
6.4.2	Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur	91
6.4.3	Onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw	92
6.4.4	Onderzoek naar een compensatiegebied.....	92
6.4.5	Besluit inname HAG	92
7.	Methodiek voor de beoordeling van mogelijke milieueffecten	94
7.1	Evaluatie plan-MER-plicht: onderzoek tot plan-MER (-screening).....	94
7.2	Werkwijze.....	94
7.3	Ingreep-effectenschema	95
7.4	Relevante disciplines.....	96
8.	Beoordeling van de mogelijke milieueffecten	97
8.1	Mens: ruimte	97
8.1.1	Referentiesituatie.....	97
8.1.2	Nul-alternatief.....	97
8.1.3	Mogelijke effecten	97
8.1.4	Conclusie en milderende maatregelen	100
8.2	Mens: mobiliteit.....	100

8.2.1	Referentiesituatie.....	100
8.2.2	Nul-alternatief.....	100
8.2.3	Mogelijke effecten	101
8.2.4	Conclusie en milderende maatregelen	101
8.3	Biodiversiteit.....	101
8.3.1	Referentiesituatie.....	101
8.3.2	Nul-alternatief.....	102
8.3.3	Mogelijke effecten	102
8.3.4	Conclusie en milderende maatregelen	102
8.4	Landschap, cultureel erfgoed en archeologie	103
8.4.1	Referentiesituatie.....	103
8.4.2	Nul-alternatief.....	103
8.4.3	Mogelijke effecten	103
8.4.4	Conclusie en milderende maatregelen	104
8.5	Water.....	104
8.5.1	Referentiesituatie.....	104
8.5.2	Nul-alternatief.....	105
8.5.3	Mogelijke effecten	106
8.5.4	Conclusie en milderende maatregelen	106
8.6	Bodem	106
8.6.1	Referentiesituatie.....	106
8.6.2	Nul-alternatief.....	107
8.6.3	Mogelijke effecten	107
8.6.4	Conclusie en milderende maatregelen	107
8.7	Grensoverschrijdende effecten.....	107
8.8	Algemene beoordeling en conclusie rekening houdend met cumulatieve effecten.....	108
9.	Bijlagen	112
9.1	Kaarten.....	112
9.2	MOBER Campus Veurnseweg	113
9.3	Masterplan Studio Thys Vermeulen (19/10/2018).....	113
9.4	Verslag infomarkt (16/10/2019)	113
9.5	RVR-toets (05/11/2019).....	113
9.6	Landbouwimpactstudie door Departement Landbouw en Visserij (30/01/2020)	113

KAARTEN, FOTO'S, FIGUREN, TABELLEN, SCHEMA'S

Figuren

Figuur 1:	Bestaande sites van de SMSI (SMSI, 2018)	9
Figuur 2:	De bestaande VTI-site in de Augustijnenstraat (SMSI, 2018).....	46
Figuur 3:	De leerling-kleermakers van de Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool, 1909-1910 (Schoolfoto's van vroeger, 'leper Verbeeldt' stedelijke musea leper, 2015)	47
Figuur 4:	Historisch luchtfoto (Geopunt, 1971)	48
Figuur 5:	Gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen (PRS-WV, 2014)	52
Figuur 6:	Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Heuvel-IJzerruimte (PRS-WV, 2014)	53
Figuur 7:	Multifunctionele stedelijke landbouwgebieden & samenhangend verkeersstructuur van leper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014).....	56
Figuur 8:	Uitgebouwde stedelijke voorzieningen & strategisch stedelijke projectgebieden van leper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014).....	57
Figuur 9:	Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied leper (GRS leper, 2017)	60
Figuur 10:	Masterplan Campus Veurnseweg (Studio Thys Vermeulen, 2018)	63
Figuur 11:	Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 1 (Studio Thys Vermeulen, 2018)	63
Figuur 12:	Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 2 (Studio Thys Vermeulen, 2018)	64
Figuur 13:	Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 3 (Studio Thys Vermeulen, 2018)	65

Tabellen

Tabel 1:	Verordeningen voor het plangebied	66
Tabel 2:	Verordende plannen voor het plangebied.....	67
Tabel 1:	Verkavelingen en vergunningen in het plangebied	68
Tabel 2:	Buurt- en voetwegen in het plangebied	69
Tabel 3:	Waterelementen in het plangebied.....	70
Tabel 4:	Bodem van het plangebied.....	71
Tabel 5:	Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied.....	71
Tabel 6:	Vlaamse beschermingszones in het plangebied	72
Tabel 7:	Bouwkundig erfgoed in het plangebied	73
Tabel 8:	Landschappelijk erfgoed in het plangebied.....	73
Tabel 9:	Archeologisch erfgoed in het plangebied	74
Tabel 10:	Gewenste bestemmingen binnen het plangebied	76
Tabel 11:	Ingreep-effectenschema van project in het plangebied	95
Tabel 12:	Algemene beoordeling en conclusie plan-MER	111

Kaarten (zie bijlage)

Kaart 1:	Situering plangebied op topografische kaart.....	44
Kaart 2:	Situering plangebied op orthofoto.....	44
Kaart 3:	Plangebied op orthofoto.....	45
Kaart 4:	Plangebied op het gewestplan.....	67
Kaart 5:	Plangebied met betrokken BPA.....	67
Kaart 6:	Verkaveling in het plangebied.....	67
Kaart 7:	Plangebied met Atlas der Buurtwegen.....	69
Kaart 8:	Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer.....	69
Kaart 9:	Plangebied met trage wegen en openbaar vervoer.....	69
Kaart 10:	Plangebied op Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen.....	70
Kaart 11:	Plangebied met overstromingsgevoelige gebieden 2017.....	70
Kaart 12:	Plangebied op winterbedkaart.....	70
Kaart 13:	Plangebied op hellingenkaart.....	70
Kaart 14:	Plangebied met erosiegevoelige gebieden.....	70
Kaart 15:	Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden.....	70
Kaart 16:	Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden.....	70
Kaart 17:	Plangebied met waardevolle bodems.....	71
Kaart 18:	Plangebied met verontreinigde gronden.....	71
Kaart 19:	Plangebied met speciale beschermingszones.....	71
Kaart 20:	Plangebied met historisch permanente graslanden, VEN-gebieden en reservaten.....	71
Kaart 21:	Plangebied op biologische waarderingskaart (versie 2, 2018).....	71
Kaart 22:	Plangebied met bouwkundig erfgoed.....	72
Kaart 23:	Plangebied met landschappelijk erfgoed.....	73
Kaart 24:	Plangebied met archeologisch erfgoed.....	74

Schema's

Schema 1:	Ruimtelijk principe: functionele verweving.....	77
Schema 2:	Ruimtelijk principe: gedifferentieerd typologie.....	78
Schema 3:	Ruimtelijk principe: ontsluiting en parkeren.....	79

1. INLEIDING

1.1 WAT IS EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)?

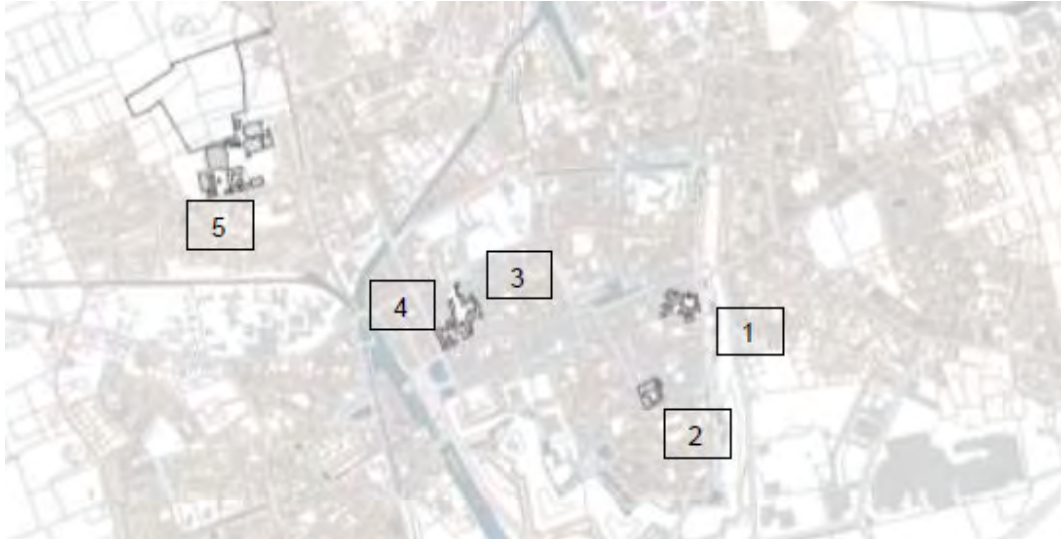
De wetgeving m.b.t. ruimtelijke ordening wordt vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (1.09.2009 en latere wijzigingen). De inrichting van een gebied gebeurt op 3 beleidsniveaus met name door het Vlaams Gewest, door de provincies en door de gemeenten en altijd in 3 stappen:

- Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie.
- Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:
 - o Welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
 - o Waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies in een bepaalde zone moeten voldoen;
 - o Hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.
- De bewoners, bedrijven en instanties geven het beleid een concrete uitwerking. Er wordt een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning die getoetst wordt aan de geldende bestemming en stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Bij het ontbreken van een RUP geldt het gewestplan of een plan van aanleg.

1.2 DOELSTELLING VAN HET PLAN

Het RUP 'Campus Veurnseweg' dient tot het creëren van uitbreidingsmogelijkheden voor de Sint-Maartenscholen Ieper (SMSI) op de site van de Vrij Technisch Instituut (VTI) Ieper aan de rand van het stedelijk gebied van Ieper. De SMSI is momenteel gevestigd op vijf schoolsites: College (1), Immaculata (2), Heilige Familie (3), Lyceum (4) en VTI (5).

Het doel van dit planproces is om de VTI-site uit te breiden als een 2^{de} en 3^{de} graadcampus voor ongeveer 2255 leerlingen. Hiervoor worden twee schoolsites van de SMSI, College (1) en Immaculata (2), in de binnenstad herbestemd. Een analyse van de herbestemming van de verlaten schoolsites wordt uitgevoerd door de SMSI en de Stad Ieper en dit loopt parallel met het voorliggend RUP.



Figuur 1: Bestaande sites van de SMSI (SMSI, 2018)

Het plangebied werd reeds opgenomen in het onderzoeksgebied van de MOBER 'Campus Veurnseweg', waarin de mobiliteitseffecten van de uitbreiding van de betrokken schoolsite worden beoordeeld en maatregelen om deze effecten te verminderen worden voorgesteld.

Het voorliggend RUP geeft uitvoering aan het bindend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Ieper, met name de uitvoering van het reservegebied voor stedelijke ontwikkeling op de site Veurnseweg. Met dit RUP 'Campus Veurnseweg' wordt het betrokken BPA 'Noord-Westsector' (22.10.1987) gedeeltelijk herzien. Bij collegebeslissing van 10.12.2018 werd Adoplan aangesteld als ontwerper van het RUP 'Campus Veurnseweg' en de betrokken MOBER te Ieper.

1.3 DELEGATIE VAN DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Het planologisch bestemmen van de nodige ruimte voor de school maakt onderdeel uit van de hertekening van de afbakening van het provinciaal RUP 'Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper'. Het planinitiatief van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' wordt hierin geïntegreerd en vormt een deelplan bij het PRUP. Dit betekent een provinciale bevoegdheid.

De provincie West-Vlaanderen ziet de uitbreiding van de schoolsite echter als een lokaal initiatief, waarvoor een delegatie van de bevoegdheden bevestigd werd door de provincie West-Vlaanderen. De delegatie van de bevoegdheden wordt officieel aan de provincie gevraagd naar aanleiding van de plenaire vergadering voor de voorlopige vaststelling van het voorliggend RUP.

2. SCOPING

2.1 SITUERING

Voorliggende document, de scopingsnota, vormt de tweede formele fase binnen het proces voor de opmaak van het ruimtelijke uitvoeringsplan Campus Veurnseweg. De adviezen en inspraakreacties op de startnota worden door het planteam in de scopingnota verwerkt. De scopingnota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota.

De adviesvraag werd georganiseerd cfr. de bepalingen uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De adviesvraag werd georganiseerd binnen een termijn van 60 dagen, van 11 september 2019 tot 9 november 2019.

De aan te schrijven adviesinstanties werden bepaald aan de hand van bijlage 1 van het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen (zie procesnota).

De raadpleging van de bevolking wordt cfr. de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening binnen dezelfde periode georganiseerd als de adviesvraag. De raadpleging van de bevolking verliep tweeledig:

- De bevolking werd op de hoogte gebracht van het planningsinitiatief en kon gedurende de periode van zestig dagen eventuele opmerkingen of reacties op het plan overmaken aan de stad;
- Binnen dezelfde periode werd een participatiemoment georganiseerd. Dit participatiemoment werd georganiseerd op 16 oktober 2019. Dit bestond uit een infomarkt die plaatsvond van 18u30 tot 20u30 in de bestaande VTI-school, Augustijnenstraat 58 in Ieper. In totaal waren ongeveer een 100-tal personen aanwezig.

In onderstaande tabel worden de ontvangen opmerkingen gebundeld en wordt aangegeven op welke manier er mee zal worden omgegaan in het verdere onderzoek. De noodzakelijke aanpassingen aan de startnota die voortvloeien uit het participatietraject worden in voorliggende scopingsnota aangepast.

2.2 ADVIEZEN

De aan te schrijven adviesinstanties werden bepaald aan de hand van bijlage 1 van het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen (zie procesnota). Binnen deze adviesvraag werden door volgende adviesinstanties een advies uitgebracht:

- Vlaamse milieumaatschappij (1)
- Aquafin (2)
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (3)
- GECORO (4)
- Departement Omgeving (5)
- De Lijn (6)
- Departement Landbouw en Visserij (7)
- Provincie West-Vlaanderen: dienst Ruimtelijke Planning (8)
- Provincie West-Vlaanderen: dienst Waterlopen (9)
- Agentschap Wegen en Verkeer (10)
- OVAM (11)

De opmerkingen worden gebundeld per thema in onderstaande tabel.

Opmerkingen uit de adviezen	Bespreking van de opmerking
Algemeen project	
<p>Op basis van nieuwe inzichten in het Vlaams onderwijslandschap wordt vernomen dat de strikte scheiding van 1^{ste} graad, 2^{de} en 3^{de} graad niet realistisch is. (4)</p>	<p>Enerzijds stelt de school voor om de 2^{de} en 3^{de} graad te concentreren. Gelet op haar expertise kan er verondersteld worden dat dit een realistisch scenario is.</p> <p>Anderzijds maakt het voorliggend RUP een uitspraak over de ruimtelijke concentratie van de school. De invulling d.m.v. graden blijft vrij. Het RUP maakt een beoordeling van de ruimtelijke impact van de uitbreiding van de school.</p>
<p>De realisatie van een nieuwe scholencampus heeft een globale impact op het functioneren van de binnenstad. Het specifiek handelsapparaat gelinkt aan de verschillende scholencampussen in de binnenstad zal zich moeten aanpassen. (4)</p>	<p>Dit is een complex gegeven waarvan de ruimtelijke impact moeilijk in te schatten valt. De uitbreiding van de scholencampus zal vermoedelijk een impact hebben op de binnenstad. De scholencampussen in de binnenstad zullen eveneens een herinvulling krijgen (maakt geen deel uit van dit RUP). Dit zal leiden tot een nieuwe dynamiek in de binnenstad. Hierbij zal aandacht moeten zijn voor een kwalitatieve multifunctionele invulling die de beleving in de stad ten goede komt.</p>
<p>Het masterplan met haalbaarheidsonderzoek en mogelijke inrichtingsalternatieven voor de campus Veurnseweg dient toegevoegd te worden als bijlage. (5)</p>	<p>Het masterplan wordt als bijlage bij de scopingsnota toegevoegd.</p>
Afbakening kleinstedelijk gebied Ieper	
<p>Het voorliggend project kan niet los gezien worden van een globale toekomstvisie op de stadsontwikkeling en het nieuw afbakeningsproces van het stedelijk gebied. (4)</p>	<p>De doelstelling van het voorliggend RUP wordt gekaderd binnen het GRS, met name binnen de visie van strategische stedelijke ontwikkeling voor de site Veurnseweg.</p> <p>De Provincie is gestart met een nieuw afbakeningsproces. Dit afbakeningsproces en het voorliggend RUP lopen parallel.</p>
<p>Het delegatiebesluit van de provincie voor de uitbreiding van de scholensite buiten de afbakening van het kleinstedelijk gebied dient toegevoegd worden als bijlage. (5)</p>	<p>De delegatie wordt gevraagd n.a.v. de plenaire vergadering over het voorontwerp.</p>
<p>De deputatie gaat akkoord met het planopzet om dit te herbestemmen via een gemeentelijk RUP, maar hiervoor werd nog geen delegatie aangevraagd. De delegatie dient ten laatste op de plenaire vergadering na het voorontwerp verkregen te worden. (8)</p>	

Herbestemming verlaten schoolsites	
<p>Het project van de nieuwe scholencampus kan niet los gezien worden van een gewenste kwalitatieve herbestemming van de te verlaten schoolsites in de binnenstad. Het principe van pure vermarkting is geen verstandige keuze. (4)</p>	<p>De herbestemming van de verlaten schoolsites in de binnenstad behoort niet tot de opdracht van dit RUP Campus Veurnseweg met MOBER.</p> <p>Een kwalitatieve reconversie van de sites in de stad is belangrijk. Hiervoor zijn verschillende instrumenten voor; een masterplan al dan niet in combinatie van een RUP (afhankelijk van de noodzaak).</p> <p>Een analyse over het al dan niet behouden van de bestaande schoolsites werd gemaakt met de opmaak van het Masterplan. Het masterplan bevat eveneens 2 scenario's met het behoud van het College en 1 scenario met het behoud van het College en Immaculata.</p> <p>De scopingsnota wordt aangevuld met een verantwoording om de scholensites College en Immaculata te verlaten omwille van de niet aangepaste en verouderde gebouwen en omwille van de te kleine oppervlakte van de sites.</p>
<p>In de startnota wordt niet aangegeven hoe men de bestaande, te verlaten scholensites College en Immaculata in de binnenstad zal gaan invullen. Om het aansnijden van open ruimte t.h.v. de VTI-site voldoende te verantwoorden, vraagt het Departement Landbouw en Visserij ook de toekomstige invulling van de verlaten schoolsites in de binnenstad terdege te motiveren. (7)</p>	
Alternatieve locaties	
<p>Het ruimtebeslag van de nieuwe campus is beperkter dan aanvankelijk voorgesteld. Alternatieven voor dergelijke ruimtebeslag zijn daarvoor onvoldoende in ogenschouw genomen. Het is niet onbelangrijk dat andere locaties, wellicht een kleinere maatschappelijke kost met zich zou meebrengen. (4)</p>	<p>In het masterplan zijn verschillende scenario's onderzocht. Het fundamenteel uitgangspunt daarvoor was om de uitbreiding te voorzien t.h.v. de bestaande locatie. Dankzij het hergebruik van de bestaande gebouwen wordt het ruimtebeslag beperkt.</p>
<p>Een uitbreiding in de open ruimte en in een herbevestigd agrarisch gebied (HAG) dient ten gronde te worden gemotiveerd. Indien er op vandaag geen concrete vraag voor een aansnijding van de KMO-zone (aangeduid als 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's) bestaat, moet worden overwogen of men de zone kan inzetten als uitbreidingsgebied voor de scholencampus, dit i.k.v. een zuinig ruimtegebruik. (7)</p>	<p>Volgens het GRS is de reconversie van de site Van Isacker binnen de zoekzone voor strategische stedelijke ontwikkeling voorzien i.f.v. lokale bedrijvigheid.</p> <p>Gezien de vernietiging van het Provinciaal RUP Reigersburg blijft leper te kampen met de nood aan ruimte voor kmo's. Daarmee blijft de site Van Isacker een noodzakelijke ruimte voor kmo's.</p> <p>De ontwikkeling van de kmo-zone zal complementair zijn met de ontwikkeling van de scholencampus. Enerzijds kan de creativiteit van de leerlingen een meerwaarde vormen voor de bedrijven die zich naast de scholencampus vestigen. Anderzijds kan de kmo-zone ontwikkeld worden i.f.v. de school met bijvoorbeeld innovatieve startups van werkende studenten.</p>

Groenlobbenplan / (middel)hoogbouwnota	
In de ontwerpfase is het belangrijk om de inzichten uit het ontwerpend onderzoek Groenlobbenplan / (middel)hoogbouwnota, waarbinnen de verdiepingfase de case van de Campus Veurnseweg aan bod komt, bindend op te nemen in de voorschriften. (4)	De resultaten van het ontwerpend onderzoek 'Inspiratiegids voor een kwaliteitsvolle groei' zouden worden opgenomen in de planopties en de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp of ontwerp RUP.
In de startnota is verwezen naar de opstart van de opmaak van een groenlobbenplan en een (middel)hoogbouwnota. Het is aangewezen om reeds in de startnota het verdere proces voor de opmaak van deze hoogbouwnota te schetsen en de eerste principes mee te geven. (8)	
Duurzaam ruimtegebruik	
In het RUP moeten garanties ingebouwd worden dat de nieuwe scholencampus een echt duurzaam project wordt in het verlengde van de ontwikkeling van de duurzame wijk De Vloei. Zuinig ruimtegebruik, energie-efficiëntie, multifunctionaliteit, toegankelijkheid, vergroening, visie op uitbreiding en krimp binnen de projectzone moeten verankerd worden in de voorschriften. (4)	De duurzaamheid van het project wordt opgenomen in de planopties en de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.
Het bijkomend ruimtebeslag in de open ruimte dient zo zuinig mogelijk te worden georganiseerd. Het masterplan voorziet o.a. een behoorlijk grote parking. Er kan efficiëntere manieren zijn om dit te organiseren, bijvoorbeeld ondergronds of met verschillende lagen. (7)	De verschillende mogelijkheden om de parking te voorzien worden onderzocht in het voorontwerp van het voorliggend RUP. De parking wordt in de startfase gelijkvloers met een beperkte verharding voorzien, dit is in overeenstemming met de visie van de Vlaamse Bouwmeester omtrent duurzaam ruimtegebruik.
In het masterplan lijkt langs de noordelijke grens van het plangebied een zone te worden aangeduid als groene zone of strook i.k.v. waterbuffering. Dergelijke zones dienen zo veel mogelijk de restruimtes op te vullen, zodat de noordelijke insnijding van het plan zo minimaal mogelijk blijft. (7)	De planopties en de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften van het RUP worden aangevuld om de ruimtelijke invulling van het plan zo compact mogelijk bij de stadskern te voorzien, zonder dat restruimtes gecreëerd worden. Dit om het ruimtebeslag zo zuinig mogelijk te organiseren.
Landbouw	
Het gedeelte agrarisch gebied binnen het plangebied is aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied (HAG) – Regio Kust-Polders-Westhoek (31.03.2006). Het voorzien van compensatiegebied is noodzakelijk. (7)	De alternatieve locaties werden voor de RUP-procedure onderzocht. Dit wordt opgenomen in de scopingsnota.

<p>De inname van een HAG moet volgens Omzendbrief RO/2010/01 een onderbouwde verantwoording bevatten met de volgende elementen (7):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar alternatieve locaties buiten HAG en een verantwoording waarom de alternatieven buiten het herbevestigd agrarisch gebied niet weerhouden worden. - Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur. - Onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw. 	<p>De verantwoording van de inname van een HAG wordt in voorontwerp van het voorliggend RUP toegevoegd. Er wordt hiervoor een landbouwimpactstudie gevraagd aan het Departement Landbouw en Visserij.</p> <p>De betrokken landbouwpercelen werden verkocht aan de scholengemeenschap SMSI en zijn dus niet meer in eigendom van een landbouwer.</p>
Water	
<p>Binnen het projectgebied ligt bovengemeentelijk rioleringsinfrastructuur (Aquafin-collector 92.603). Elke bebouwing boven de erfdienstbaarheidszone is verboden; er mogen o.a. ook geen bomen worden aangeplant. Verder zijn alle uitgravingen of ontgrondingen, welke de stabiliteit van de grond of de ondergrond waarin de rioolwaterzuiveringsinfrastructuur zich bevindt in gedrang zou kunnen brengen, eveneens verboden. De aanwezige inspectieputten moeten ten allen tijde bereikbaar en inspecteerbaar zijn, zowel tijdens als na de werken. (2)</p>	<p>De erfdienstbaarheidszone van de rioleringsinfrastructuur wordt opgenomen op het grafisch plan.</p>
<p>Watertoets (9):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij aanleg van verharde oppervlakten, zoals parkings en inritten worden in functie van een maximale infiltratie van regenwater bij voorkeur waterdoorlatende materialen op een waterdoorlatende fundering gebruikt. - In dit kader is het aangewezen voor elk project binnen het plangebied een verhardingspercentages én een bebouwingspercentage te definiëren, teneinde infiltratie van hemelwater te bewerkstelligen. - Aangezien het project volgens de infiltratiegevoeligheidskaart gelegen is in een gebied met een moeilijk infiltreerbare bodem, wordt een buffervolume opgelegd met vertraagde afvoer. 	<ul style="list-style-type: none"> - Waterdoorlatende verhardingen worden meegenomen bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften. - De maximaal toegelaten bebouwing en verharding zal worden beschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. - Afhankelijk van de bebouwings- en verhardingspercentages wordt een minimaal buffervolume opgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften.

<ul style="list-style-type: none"> - Om het verlies in waterbergingsruimte effectief te verhelpen, dienen alle ophogingen in mogelijks overstroombaar respectievelijk effectief overstroombaar gebied te worden gecompenseerd. Het GRUP legt bij voorkeur verordenend vast dat ophogingen in het plangebied met de nodige zorg dienen te gebeuren en dat deze bij voorkeur uiterst beperkt worden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hiermee zal rekening gehouden worden in de stedenbouwkundige voorschriften.
<p>Augustinusbeek: Waterloop WY.7.11. – 2de categorie – beheerder: provinciebestuur West-Vlaanderen (9):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Langs de waterloop dient in alle omstandigheden vanaf de oeverrand (open profiel) of vanaf de rand van de overwelling (gesloten profiel) steeds een vijf meter brede strook volledig vrij te blijven van elke bebouwing en aanplantingen zodat de toegang tot de waterloop onder meer voor personen en materieel bij uitvoering van werken aan deze waterloop altijd is verzekerd. Ook opslag of tijdelijke opslag mag niet in de 5m-strook. 	<ul style="list-style-type: none"> - De vrije strook van 5 m breed (vanaf de huidige taludinsteek) wordt opgenomen in het RUP.
Bodem	
<p>Er moet rekening mee worden houden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging. Tevens wordt aangegeven dat het voorstel tot opmaak van een RUP geen onderzoeksverplichting meebrengt in het kader van het Bodemdecreet. (11)</p>	<p>De impact van de bestemmingswijziging wordt verder onderzocht in het voorontwerp van het voorliggend RUP.</p>
Plan-MER-screening	
<p>Vóór de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP moet aan het team MER een bevestiging gevraagd worden dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. (5)</p>	<p>De beslissing van het team MER wordt gevraagd met de startnota, de resultaten van de participatie, de ontvangen adviezen en na de verwerking van de scopingsnota.</p>
<p>Om een uitspraak te hebben over het al dan niet opmaken van een ruimtelijk veiligheidsrapport, dient de RVR-toets doorlopen worden. (5)</p>	<p>De RVR-toets werd doorlopen, het betrokken besluit wordt in bijlage van de scopingsnota toegevoegd.</p>

<p>De impact op landbouw (bedrijfsvoering van de betreffende landbouwers) dient grondig te worden onderzocht in de beoordeling van mogelijke milieueffecten of binnen de discipline mens – ruimte. (7)</p>	<p>De impact op landbouw wordt toegevoegd in de milieu-effectenbeoordeling van het voorontwerp van het voorliggend RUP. Dit wordt opgemaakt op basis van een gevraagde landbouwimpactstudie aan het Departement Landbouw en Visserij.</p> <p>De impact op landbouw zal redelijk beperkt zijn, gezien de betrokken landbouwpercelen reeds in eigendom zijn van de scholengemeenschap SMSI en niet meer van een landbouwer.</p>
<p>MOBER</p>	
<p>Algemeen</p>	
<p>Om de milderende en verbeterende maatregelen te realiseren, is verder overleg met de betrokken actoren noodzakelijk. Dit bij voorkeur in de periode voor de opening van de uitgebreide campus. (3)</p> <p>Het is aangewezen om de engagementen van de verschillende externe diensten op te nemen als actiepunten binnen het RUP en deze afdwingbaar te stellen voorafgaand aan de uitbreiding van de campus. (4)</p>	<p>De milderende maatregelen van de MOBER worden opgenomen als voorwaarden in de toelichtingsnota van het RUP.</p>
<p>Met de realisatie van de nieuwe scholencampus is het moment om een nieuw stedelijke visie te ontwikkelen waarbij de mobiliteitstransitie, de verkeerscirculatie in en rond de stad, het parkeerbeleid, de herbestemming van de scholencampussen die verlaten worden, ... onderdeel vormen van een toekomstvisie voor de stad. (4)</p>	<p>Dit element is groter dan het plangebied van het voorliggend RUP. Dergelijke elementen zijn omschreven in het structuurplan en mobiliteitsplan van de stad.</p>
<p>De MOBER moet gelinkt worden aan het gemeentelijk mobiliteitsplan die nog opgemaakt moet worden. (4)</p>	<p>De bestaande gegevens omtrent een gemeentelijk mobiliteitsplan worden opgevraagd en opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP.</p>
<p>Fietsers</p>	
<p>In het kader van de verkeersveiligheid van en naar de campus, dient ook gedacht te worden aan de fietsers op de Veurnseweg zelf die komen vanuit het noorden, dus vanuit de richting Brielen/Elverdinge Vrijliggende fietspaden zijn hier noodzakelijk. Overleg met het AWV dient verder uit te wijzen of deze kunnen worden gerealiseerd en over welk traject. (10)</p>	<p>Op korte termijn wordt gevraagd aan AWV of de fietspaden beter kunnen aangeduid worden. Een definitieve oplossing is afhankelijk van de inrichting van het kruispunt N8 (Veurnseweg) – N38 (Noorderring) i.f.v. de (gedeeltelijke) omlegging van de N8.</p>

Openbaar vervoer	
Voor een vlotte en aantrekkelijke bediening van scholencampus Veurnseweg met het openbaar (bus)vervoer is het uitbouwen en eventueel verplaatsen van de bestaande bushaltes 'leper Hoekje' en 'leper Stelplaats' in beide richtingen wenselijk. Daarnaast is het realiseren van veilige oversteekplaatsen t.h.v. die haltes en een fietsers- en voetgangersdoorsteek via de wijk 'Helakker' onontbeerlijk. (6)	Het voorzien van veilige oversteekplaatsen in de buurt van de bushaltes 'leper Hoekje' en 'leper Stelplaats' en een fietsers- en voetgangersdoorsteek via de wijk 'Helakker' worden mee opgenomen in de MOBER.
Tijdens een planteamvergadering werd opgemerkt dat het aangewezen is om met Infrabel en/of NMBS een overleg te plannen i.k.v. de fietsveiligheid t.h.v. de oversteek van de spoorweg. Het is onduidelijk of dit reeds heeft plaatsgevonden. (8)	Er heeft een overlegmoment plaats gevonden. Infrabel onderzoekt de mogelijkheden om het verkeer te ondertunnelen t.h.v. het kruispunt N308 (Poperingseweg) met spoorwegoversteek.
Gemotoriseerd verkeer	
Voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer zal een nieuw kruispunt met de gewestweg N8 gerealiseerd worden. Dit kruispunt moet uit capaciteitsoverwegingen uitgerust worden met verkeerslichten. Op de rotonde met de Haiglaan zullen zich vermoedelijk capaciteitsproblemen voordoen. Ook hier kan een configuratie als lichtengeregeld kruispunt oplossing bieden. (3) De vraag is of 2 lichtengeregelde kruispunten zo dicht op mekaar (ca. 400 m) wel wenselijk is. (10)	De milderende maatregelen van de MOBER worden opgenomen als voorwaarden in de toelichtingsnota van het RUP. Uit de MOBER blijkt dat de wachtrijen niet van die aard zijn, dat het volgend kruispunt belemmerd wordt.

2.3 OPMERKINGEN UIT PUBLIEKE RAADPLEGING

Tijdens de publieke raadpleging van 60 dagen werden diverse reacties ontvangen. Het gaat om:

- 31 reacties die ontvangen werden via brief/mail (Schriftelijke reactie: SR):
 1. Bewoner van de Augustijnenstraat
 2. Ouder van Ieperse leerlingen
 3. Bewoner van Elverdinge
 4. Bewoner van de Griettensstraat
 5. Bewoner van de N8 (Veurnseweg)
 6. Bewoner van de Griettensstraat
 7. Bewoner van de Wittemolenstraat
 8. Buurtbewoner
 9. Bewoner van Helakker
 10. Buurtbewoner
 11. Bewoner van de Motestraat
 12. Bewoner van de Griettensstraat
 13. Bewoner van de Motestraat
 14. Bewoner van de Griettensstraat
 15. Bewoner van de Oliedamstraat
 16. Bewoner van de Augustijnenstraat
 17. Fietsersbond Ieper
 18. Bewoner van de Oude Veurnestraat
 19. Bewoner van de Augustijnenstraat
 20. Bewoner van de Oliedamstraat
 21. Bewoner van de Oliedamstraat
 22. Bewoner van de Kennedylaan
 23. Buurtcomité Helakker
 24. Bewoner van Helakker
 25. Bewoner van de Griettensstraat
 26. Bewoner van de Griettensstraat
 27. Bewoner van de Griettensstraat
 28. Bewoner van de Augustijnenstraat
 29. Bewoner van de Oliedamstraat
 30. Bewoner van De Clerckstraat
 31. Bewoner van de Sobrylaan
- Verschillende reacties bekomen via het participatiemoment (infomarkt) van 16 oktober 2019 (Reactie participatiemoment: PM):
 - o Reacties met groene en rode stickers op de laatste poster,
 - o 40tal reacties met kleefnotities op luchtfoto,
 - o 50tal reacties die ontvangen werden via een ingevuld formulier in de ideeënbus.

De opmerkingen worden gebundeld per kruispunt/straat in onderstaande tabel.

Opmerkingen uit de reacties	Bespreking van de opmerking
Algemeen project	
<p>Het project is totaal onaanvaardbaar (PM):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grote toename van onveiligheid door grote toename van aantal leerlingen en grote snelheid van het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat. - Overlast van afval door leerlingen. - Grote onderschatting van het gemotoriseerd verkeer (extrapolatie totaal verkeer). - Grote toename van lawaaihinder in de buurt van de Oliehamstraat. 	<p>Er is inderdaad een toename van het aantal leerlingen. Door de toegang te voorzien via de Veurnseweg wordt het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat beperkt. Zwerfvuil is niet wenselijk. Indien dit werkelijk tot een probleem leidt, kan de school in samenwerking met de stad gepaste maatregelen nemen (bvb. opruimacties met leerlingen, plaatsen bijkomende vuilnisbakken). Dit kan echter niet geregeld worden via een RUP.</p> <p>De inschatting van de verkeersgeneratie via extrapolatie is de methode die meest geschikt is (cfr. richtlijnenboek MOBER, pg. 66). Uit het advies van AWV en MOW blijkt dat hier geen opmerkingen over gemaakt zijn.</p> <p>Een beperkt lawaai is eigen aan een (uitbreiding van) school. De geluidshinder is niet significant en is niet van die aard dat de leefkwaliteit in het gedrang komt.</p>
<p>Het volwassenonderwijs verplaatsen naar de stad. (PM)</p> <p>Zal de rij- en avondschool nog steeds vanuit de Augustijnenstraat bereikbaar zijn of zal er slechts een ingang zijn via de N8 (Veurnseweg)? (SR 16)</p>	<p>De impact van de rij- en avondschool is veel beperkter dan deze van de middelbare school en valt grotendeels buiten de spitsuren. De impact op het wegennet is beperkter. Een ontsluiting van de Veurnseweg is bijgevolg niet strikt noodzakelijk maar is binnen het RUP wel mogelijk.</p>
<p>Goede afspraken maken met de buurt m.b.t. fuif van externen. (PM)</p>	<p>Het is niet de bedoeling om de polyvalente zaal te laten gebruik voor feesten van derden. Dergelijke maatregelen kunnen echter niet in het RUP opgelegd worden.</p>
<p>Op de nieuwe site kan een nieuw zwembad gebouwd worden. Zo moeten de leerlingen niet meer te voet/fiets/bus naar het zwembad en tijdverliezen. Het bestaande zwembad kan eventueel andere bestemmingen krijgen, zoals klimmuur, duikers... Het nieuw zwembad kan dan gebruikt worden door derden en 2 zwemclubs. De kleedruimtes van de sporthal kunnen gebruikt worden voor het zwembad. (SR 2)</p>	<p>Er is geen nood om het zwembad op de site van de campus te voorzien. Het eventueel voorzien van een zwembad dient niet binnen dit RUP maar in een grotere context bekeken te worden.</p>
<p>Laat dat toch eens allemaal met rust, die scholen laten staan. Dat wordt een grote tegenslag voor b&b Hoeve 37 langs de N8 (Veurnseweg) en de nabije inwoners. (SR 5)</p>	<p>De hoeve ligt ca. 80 m buiten het RUP. De bebouwing zal hoofdzakelijk gebundeld worden t.h.v. de bestaande bebouwing langs de Augustijnenstraat. Bijgevolg blijft de impact op de hoeve beperkt.</p>

<p>Wat met het centrum van Ieper? Het centrum zal doodbloeden, die vele winkeltjes waar studenten dagelijks hun snoep en eten kopen? Of zal dit dan ook langs de Augustijnenstraat verrijzen? (SR 7)</p> <p>Het is geen goed idee om een middelbare scholencampus zo ver buiten de stadsmuren te trekken. Dit maakt de afstanden tot voorzieningen en de (klein)handel in de stad groter, terwijl de bedoeling moet zijn om meer leven/beweging in de stad te brengen/houden. (SR 17)</p> <p>De stadskern zal voor en na schooltijd helemaal anders zijn zonder schooljeugd. Hetgeen wij decennia gewoon zijn, zal er niet meer zijn. Dit zal ook gevolgen hebben voor de plaatselijke handelaar in het centrum. (SR 20, 21 & 29)</p> <p>Niet alleen het wegtrekken van een deel van de schoolactiviteiten uit het centrum zal een negatieve weerslag hebben op de levendigheid van het stadcentrum, maar zal anderzijds een belasting zijn voor nu nog een leefbare en groen woonwijk. Dit zal zorgen voor een onleefbare situatie. (SR 22)</p>	<p>De scholencampussen in de binnenstad zullen een herinvulling krijgen (maakt geen deel uit van dit RUP). Dit zal leiden tot een nieuwe dynamiek in de binnenstad. Hierbij zal aandacht moeten zijn voor een kwalitatieve multifunctionele invulling die de beleving in de stad ten goede komt.</p>
<p>Rond een scholencampus ontwikkelen zich klassiek eet- en drankgelegenheden. Het is te verwachten dat dit in de omgeving van de nieuwe scholencampus ook zal ontwikkelen. Is er hier een visie op? Is daarvoor een zone voorzien in het RUP? Kan het in de Haiglaan? De ontwikkeling van eet- en drankgelegenheden in de Augustijnenstraat is niet wenselijk. Deze straat is een woonstraat en dit moet ook zo blijven. Anders zal de leefbaarheid van de straat en de buurt sterk onder druk gezet worden. (SR 28)</p>	<p>Handels- en horecazaken ontwikkelen meestal spontaan binnen het stadswefsel. Dit kan mogelijk zijn binnen de vermelde straten. De Augustijnenstraat vormt geen zuivere woonstraat maar een wijkverzamelweg waar reeds een aantal diensten (kinderdagverblijf), recreatieve activiteiten (tennisclub) en handelsactiviteiten (bvb. bakker) gevestigd zijn. Bijkomende kleinschalige handelsactiviteiten zijn verweefbaar met de omgeving en overstijgen de ruimtelijke draagkracht niet.</p>
<p>Er wordt gepleit voor het behoud van de bestaande kleinere scholen met eigen eigenheid, meer geborgenheid, beter persoonlijke ondersteuning van de leerling i.p.v. een megaschool te bouwen. Dat investeringsgeld kan beter gebruikt worden voor kleinschalige oplossingen. (SR 8)</p>	<p>De wijze waarop een structuur van een school opgebouwd wordt, maakt geen deel uit van het RUP. De scholengroep heeft de noodzaak hiervoor aangetoond bij de ontwikkeling van het masterplan. Het is de school die moet instaan voor de financiering en bouw van de nieuwe campus. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de DBFM-procedure (Design, Build, Finance and Maintain).</p>

<p>Bij het opmaken van kosten en baten bij herstellingen aan het college, en eventuele subsidies, werd waarschijnlijk wel geïnspireerd door de immobiliën. Hoe blij zijn de immobiliën van het volledig zien verdwijnen van het college in het centrum van Ieper, door het te vervangen met een residentieel appartementencomplex met uitzicht op de groene vestingen. Kapitaalopbrengst is verzekerd. (SR 22)</p>	<p>De bundeling van de scholen is ingegeven vanuit een optimalere werking. De scholengroep is geen immobiliënmaatschappij. Bijgevolg is de bundeling van de scholen niet vanuit deze motivatie ingegeven. De scholencampussen in de binnenstad zullen een herinvulling krijgen (maakt geen deel uit van dit RUP). Hierbij zal aandacht moeten zijn voor een kwalitatieve multifunctionele invulling die de beleving in de stad ten goede komt.</p>
<p>De tellingen van het aantal fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn beperkt en niet representatief om conclusies te trekken. De vervoerswijzekeuze wordt gebaseerd op een enquête van de huidige VTI-leerlingen, dat is toch wel een andere soort leerlingen dan pakweg College. Er wordt geen rekening gehouden met grotere afstanden voor wie nu te voet of per fiets naar school gaat. Afstanden vanuit bepaalde wijken zijn merkbaar groter, dus wordt een ander verkeersdeelname verkregen. (SR 10)</p>	<p>De vervoerswijzekeuze werd gebaseerd op een enquête van de huidige 2^e en 3^e graad leerlingen van de volledige scholengemeenschap (van de 5 bestaande schoolsites).</p> <p>De inschatting van de verkeersgeneratie via extrapolatie is de methode die meest geschikt is (cfr. richtlijnenboek MOBER, pg. 66). Uit het advies van AWV en MOW blijkt dat hier geen opmerkingen over gemaakt zijn.</p>
<p>Er wordt adequaat aanvullend cijfermateriaal van bv. politie, openbaar vervoer, wegbeheerders,... gemist. Er is een bezwaar tegen de enquête dat door de belanghebbende zelf werd gedaan. Hierop is geen controle mogelijk. De verkeersanalyses zijn onvoldoende. En toch worden daaruit conclusies getrokken. Het dossier moet aangevuld worden met bijkomende metingen om representatief te zijn. Het verkeer uit en van de 4 aanpalende woonwijken wordt niet in rekening gebracht. Er is geen bronvermelding bij het cijfermateriaal voor de ontsluiting van de campus via de N8 (Veurnseweg), kan dus fout zijn. (SR 30)</p>	<p>De inschatting van de verkeersgeneratie via extrapolatie is de methode die meest geschikt is (cfr. richtlijnenboek MOBER, pg. 66). Uit het advies van AWV en MOW blijkt dat hier geen opmerkingen over gemaakt zijn.</p> <p>Uit het advies van AWV en MOW blijkt dat:</p> <p>“Voor dit advies wordt vooral de discipline mobiliteit beoordeeld. Deze discipline wordt uitvoerig beschreven in het mobiliteitseffectenrapport. Het effectenonderzoek voor de discipline mobiliteit is erg compleet uitgevoerd, volgens het STOP-principe.”</p>
<p>De studie spreekt van 2255 leerlingen, slechts een optelsom van de huidige leerlingen. Er is geen sprake van groei door een stijging van het aantal inwoners in Ieper en door aangroei effect “grote campus met betere faciliteiten”. (SR 10)</p> <p>Er wordt een nulgroei aangegeven voor de site. Dit staat recht tegenover de visie van de stad omtrent wonen. (SR 30)</p>	<p>Groei, stagnatie of daling is moeilijk in te schatten en is afhankelijk van de demografie. De extrapolatie van de huidige cijfers geven een inschatting weer die realistischer zijn dan een inschatting op basis van kencijfers.</p>

<p>Er was een ontgoocheling tijdens de infomarkt omdat er geen presentatie van het project werd gebracht. Het was een gemiste kans. Dit zou het lezen en interpreteren van het dossier gemakkelijker maken. (SR 13 & 30)</p>	<p>De studie werd aan de hand van 10 posters duidelijk uitgelegd aan de bewoners. Dit laat toe dat inwoners langer kunnen stilstaan bij bepaalde thema's. Er waren minstens 8 personen aanwezig die klaar stonden om eventuele vragen te beantwoorden. De suggestie om een presentatie te voorzien wordt meegenomen in de verdere stappen van het planproces.</p>
<p>Een scholencampus midden in een woongebied is om problemen vragen. (SR 16)</p> <p>Kan het stadsbestuur nu al duidelijk stellen dat dergelijke grootschalige projecten met een niet te onderschatten ruimte-inname en nefaste impact op mobiliteit in deze omgeving niet thuishoren in een woonwijk, i.p.v. (mee) te betalen voor een dure en lange planningsprocedure en studiebureaus. Dit zou enerzijds de onrust bij de bewoners wegnemen, anderzijds de SMSI doen uitzien naar andere mogelijkheden. (SR 22)</p>	<p>De scholencampus wordt aan de rand van het kleinstedelijk gebied van Ieper ingeplant. Hierbij wordt de ontsluiting voorzien op de Veurnseweg om de impact op de woonwijk verder te beperken.</p>
<p>Het project houdt onvoldoende rekening met het negatief effect op de leefkwaliteit en de veiligheid van de bewoners door de inplanting van dit project in deze omgeving. Een aanvankelijk vrij rustige buurt wordt het tweede (of wellicht wel nieuwe) stadscentrum, en daar is de infrastructuur (noch voor auto's, noch voor fietsers en voetgangers) niet op voorzien. (SR 25)</p>	<p>Het MOBER onderzoekt de mobiliteitseffecten van de nieuwe campus. Hierin worden maatregelen opgesomd om de impact te beperken. Het agentschap AWV en het departement MOW gaan akkoord met de conclusies van de MOBER.</p>
<p>De scholencampus zou een voorbeeld van een inbreidingsproject kunnen zijn i.p.v. nieuwe open ruimte in te nemen. Een andere mogelijkheid is de ruimte die vrijkomt t.h.v. de site goederenstation. Vlakbij het bus- en treinstation zou dit qua mobiliteit in elk geval een voordeel opleveren t.o.v. het huidig voorstel. (SR 17)</p> <p>Sedert jaren wordt Vlaanderen door Europa op de vingers getikt in verband met betonstop. Wat zullen de gevolgen zijn voor de ineens zo dringende oprichting van een dergelijke campus? De inname van landbouwgrond en open ruimte door dit grootschalig project is iets wat wij en de volgende generaties nog zullen beklagen. (SR 22)</p> <p>De site bij het goederenstation zou een beter idee zijn voor de nieuwe school qua mobiliteit. (SR 24)</p>	<p>In het masterplan zijn verschillende scenario's onderzocht. Het fundamenteel uitgangspunt daarvoor was om de uitbreiding te voorzien t.h.v. de bestaande locatie. Dankzij het hergebruik van de bestaande gebouwen wordt het ruimtebeslag beperkt.</p>

Voldoende vuilnisbakken voorzien in de schoolomgeving. (PM)	Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het project. Het RUP is niet het aangewezen instrument om dit te realiseren.
RUP	
Geen industriezone voorzien palend aan een school. (PM) 30 jaar (Oliedamstraat) en 2 jaar (Helakker) geleden worden de woningen gebouwd en gekocht om te wonen in alle rust en stilte. Nu wordt een volledig scholencampus en fabrieken gebouwd in onze buurt. (SR 20, 21 & 29)	De naastliggende KMO-zone Van Isacker is bestemd als 'gebied voor ambachtelijke bedrijven of kmo's' met het Gewestplan Ieper-Poperinge sinds 28 september 1979. Met het betrokken RUP wordt de kmo-zone niet gewijzigd.
Sportfaciliteiten ter beschikking stellen voor derden, bvb. Buurtbewoner kan vanaf 17 u gaan sporten op de campus. (PM)	Dit past binnen het principe van multifunctioneel ruimtegebruik. Het RUP is echter niet het geëigende instrument om dit te voorzien.
In de startnota (4.3.2.1) is er sprake van de N8 (Veurnseweg – Haiglaan – Ruddervoordsestraat), klopt dat? (SR 16)	In de scopingsnota wordt de Ruddervoordsestraat in de betrokken zin geschrapt.
De perimeter van het RUP omvat alleen de scholencampus. Was het niet beter geweest om die hoek meteen helemaal te regelen? (SR 28)	Het RUP betreft hoofdzakelijk een bestemmingswijziging. De bestaande toestand van de aanpalende percelen zijn in overeenstemming met de verordende bestemmingsplannen, waardoor geen groter perimeter noodzakelijk geacht werd voor het voorliggend RUP.
Er werd geopteerd om de N8 (Veurnseweg) nr. 21C mee te nemen in functie van het corrigeren van de bestemming naar de feitelijke bestemming, er wordt aangestuurd op (SR 32): <ul style="list-style-type: none"> - Voor de toonzaal en werkplaats (0272N): een verfijning van de voorschriften voor de functie bedrijvigheid. Er wordt gevraagd om de mogelijkheid te voorzien tot het inrichten van een inbandige bedrijfswoning. - Voor de woning (0324M): duiding gevraagd voor de nabestemming gemeenschapsvoorzieningen. - Voor de grond achter de woning (0324N): gevraagd om geen gemeenschapsvoorzieningen in te schrijven maar wel bedrijvigheid. 	<ul style="list-style-type: none"> - De mogelijkheid tot het voorzien van een inbandige bedrijfswoning wordt opgenomen in het voorontwerp RUP. - In het voorontwerp wordt onderzocht of er een bestemmingszone kan gemaakt worden met een dubbele bestemming: zone voor wonen en zone voor gemeenschapsvoorziening, enkel voor de bestaande zonevremde woning. - Deze zone met dubbel bestemming zal dezelfde oppervlakte kunnen hebben als het betrokken perceel (0345M), maar smaller en dieper. Op deze manier zal de bestaande woning dieper kunnen uitbreiden.

Mobiliteit	
Algemeen mobiliteit	
Aantal fietsers en bromfietsers van de peiling zijn niet correct: 36 brommers voor 3.000 personen. Er zijn meer dan 36 brommers voor 800 personen. (PM)	De vervoerswijzekeuze werd gebaseerd op een enquête van de huidige 2 ^e en 3 ^e graad leerlingen van de volledige scholengemeenschap (van de 5 bestaande schoolsites). De inschatting van de verkeersgeneratie via extrapolatie is de methode die meest geschikt is (cfr. richtlijnenboek MOBER, pg. 66). Uit het advies van AWW en MOW blijkt dat hier geen opmerkingen over gemaakt zijn. In het project zullen voldoende stalplaatsen voor fietsers en brommers voorzien worden.
Betere doorstroming voorzien rond stationsbuurt. (PM)	De oversteekplaats van het Scholierenpad met de Poperingseweg werd onderzocht in de MOBER. Het overige deel van de stationsomgeving valt buiten de scope van de MOBER.
Iedereen die binnen een straal van 10 km woont, verplichten te komen met de fiets. (PM & SR 19)	De vervoerswijzekeuze kan niet verplicht worden. In het RUP worden voldoende maatregelen voorzien zodat gemakkelijk te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer de site kan bereikt worden.
D.m.v. bewonerskaarten de parkeerplaatsen voor bewoners vrijwaren + toegang voor bewoners zo maximaal mogelijk behouden. (PM)	In de MOBER worden verschillende maatregelen voorgesteld om het autoverkeer en de parkeerdruk in de Augustijnenstraat te beperken. (zie pg. 141). Het invoeren van kort parkeren in de Augustijnenstraat en de woonwijk is één van de opties.
Waarom via Adriaansensweg geen toegang tot Campus? Via extra invalswegen te gebruiken is er misschien een betere kans dat de files beperkt worden. (PM)	AWV wenst het kruispunt van de Adriaansensweg met de Noorderring op termijn te sluiten (beperken van het aantal conflictpunten op de primaire weg). Dit zou betekenen dat de Augustijnenstraat zwaarder zou belast worden.
Glijdende schooluren voorzien om het verkeer wat te spreiden of startuur van school aanpassen naar 9 u. (PM)	Glijdende schooluren kan toegepast worden in functie van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Dit heeft echter nadelige effecten voor gebruikers van het openbaar vervoer. Bijgevolg werd dit niet als maatregel voorgesteld. Het starttijdstip voor de school is voor alle leerlingen hetzelfde. De tijdstippen waarop de lessen beëindigen kunnen verschillend zijn per richting. In die zin kan de spreiding voor het einde van de schooldag wel bevestigd worden.

<p>Voldoende plaats op de campus voorzien, zodat de leerlingen niet moeten rondzwerven buiten de school. (PM)</p>	<p>In het masterplan wordt een centrale ruimte voorzien op de campus. Deze zal voldoende ruim uitgebouwd worden zodat leerlingen hier kunnen vertoeven voor, tijdens (speeltijden) en na de schooluren. Een aantrekkelijke inrichting zal ervoor zorgen dat jongeren er zich thuis voelen. Het betreft geen klassieke speelplaats. In de voorschriften zal opgenomen worden dat er voldoende ruimte moet voorzien worden op de campus om de jongeren op te vangen.</p>
<p>De mogelijkheden die hier opgesomd zijn, zijn de mogelijkheden na de werken. Wat zal gebeuren tijdens de werken: doorgangen, parkeermogelijkheden, verkeersdrukte... (PM)</p>	<p>Eens het bouwproject vorm krijgt (bij opmaak aanvraag omgevingsvergunning) zal in overleg met de stadsdiensten gekeken worden welke maatregelen tijdens de werken noodzakelijk zijn.</p>
<p>In het RUP is er sprake van inrichting van fietstunnels. In de MOBER wordt niks teruggevonden over een aan te leggen fietstunnel N38 (Noorderring) – Adriaansensweg / N8 (Veurnseweg). (SR 3)</p>	<p>De stad wenst deze fietstunnel gerealiseerd te zien als verbinding tussen Brielen en Ieper. De stad is hiervoor afhankelijk van de medewerking van AWV. Deze fietstunnel zal bijkomend vermeld worden in het MOBER.</p>
<p>Ieper heeft nu al een moeilijke doorstroming van auto- en fietsverkeer tijdens de start- en einduren van de scholen. De huidige problemen zouden het best op te lossen zijn als het huidige station verplaatst wordt naar de plaats waar vroeger het goederenstation gelegen was en de spoorlijn Ieper-Poperinge afgeschaft wordt (en vervangen door zeer flexibele busverbindingen). (SR 8)</p>	<p>Het verplaatsen van een station betreft een vraagstuk die ruimer is dan de uitbreiding van de school. Het station bedient immers ook de stadskern. Bijgevolg kan het verplaatsen van het station en het afschaffen van een spoorlijn niet als maatregel of realistisch alternatief beschouwd worden.</p>
<p>Er moeten verschillende instanties investeringen doen. Deze moeten wel allemaal vastliggen en uitgevoerd worden alvorens er toelating kan gegeven worden aan de bouw van de nieuwe scholencampus. (SR 11)</p> <p>Gelet op het feit dat er zoveel verschillende instanties bij het geheel betrokken worden, nog studies uitgevoerd moeten worden (voor bv een tunnel aan het kruispunt N308 – Scholierenpad) lijkt het niet realistisch om dit binnen de vooropgestelde termijn te doen. (SR 16)</p>	<p>In het MOBER en in het RUP kunnen dergelijke engagementen niet vastgelegd worden. Het is van belang dat parallel aan het RUP wel vastgelegd wordt welke maatregelen uitgevoerd dienen te worden, wie de uitvoerder is en wie instaat voor de investering. Dit kan bvb. in een gemeenteraadsbeslissing parallel met de voorlopige of definitieve vaststelling van het RUP.</p>
<p>De realisatie van de scholencampus op de huidige VTI-site zal qua ruimtelijke ordening en mobiliteit ook een effect hebben in de binnenstad en de ruimere regio. De effecten op de huidige verkeersstromen dienen opgenomen worden in een stedelijk of regionaal mobiliteitsplan: leerlingen komende uit de oostelijke richting (40%) moeten veilig en comfortabel kunnen fietsen via een functioneel fietsnetwerk. (SR 17)</p>	<p>Het advies van het agentschap AWV en departement MOW geeft aan dat het onderzoeksgebied voldoende ruim bekeken werd.</p>

<p>Het zal noodzakelijk zijn om ruime, goede verlichte, overdekte fietsstallingen te voorzien. Hedendaagse fietsstallingen moeten ook uitgerust zijn met oplaadpunten voor elektrische fietsen en voldoende fietsparkeerruimte voor buitenmaatse fietsen (b.v. bakfietsen, fietskarren,...). Camerabeveiliging kan ook de drempel wegnemen bij die potentiële fietsers die aarzelen omwille van de vrees voor diefstal of beschadiging. (SR 17)</p>	<p>Deze suggestie zullen meegenomen worden in het voorontwerp RUP.</p>
<p>Zouden er geen 2 fietsstallingen kunnen komen? Enerzijds langs de Augustijnenstraat (voor fietsers komende van Adriaansensweg). Anderzijds de geplande fietsstalling langs de Vrijbosroute opschuiven naar het noordwesten en situeren ergens halverwege de parkeerzone. (SR 18)</p> <p>De grootste fietsstalling is voorzien voor 1250 fietsen. Wat een chaos bij aanvang en einde van de schooltijd zal dat met zich meebrengen! Een verdeling volgens oriëntatie is misschien een optie? (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Het overgrote deel van de fietsers zal via het Scholierenpad de campus bereiken. Hier dient bijgevolg de grootste capaciteit voorzien te worden. Een kleinere fietsstalling kan voorzien worden voor scholieren die uit westelijke richting van de Augustijnenstraat de campus zullen bereiken. Dit zal aangevuld worden in de MOBER. Meerdere fietsstallingen zorgen echter voor minder eenduidigheid, een groter gevaar aan overbezetting van een stalplaats en van wildparkeren.</p>
<p>Waarom wordt langs de Augustijnenstraat of langs de N8 (Veurnseweg) geen ruime in-/uitgang voor fietsers en voetgangers voorzien? (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Voetgangers zullen hoofdzakelijk via de Augustijnenstraat de campus bereiken. Voor fietsers wordt gekeken naar de meest veilige en comfortabele toegangswegen. De meeste fietsers zullen via het Scholierenpad komen. Fietsers die uit westelijke richting uit de Augustijnenstraat komen zullen ook de campus in de Augustijnenstraat oprijden. Fietsers uit noordelijke richting (Veurnseweg) zullen via de Veurnseweg de campus oprijden. Het is echter niet wenselijk om de fietsers uit het stadscentrum via de Veurnseweg de campus te laten bereiken. Dit betekent een langere reisweg en een grotere verkeersonveiligheid t.o.v. het Scholierenpad.</p>
<p>Alle scholieren die aan het station afstappen van trein of bus en te voet naar school trekken, moeten ook bij 'te voet' gerekend worden. Het lijkt dat dit niet gebeurd is. Dit wijst op een veel 'zwaardere' stroom voetgangers via het Scholierenpad, die allemaal de Augustijnenstraat zullen oversteken. (SR 28)</p>	<p>Dit zal toegevoegd worden aan het MOBER. Er wordt daarmee rekening gehouden in het voorontwerp van het voorliggend RUP.</p>

Fietspad Scholierenpad – Vrijbosroute	
<p>Voetgangers en fietsers gescheiden houden over het volledig Scholierenpad en Vrijbosroute. (PM)</p> <p>Scholierenpad breder maken. (PM)</p> <p>Het lijkt logisch en veiliger om het Scholierenpad te verbreden voor voetgangers (min. 2 m) en voor fietsers (min. 2,50 m) tot de Augustijnenstraat. (SR 11)</p> <p>Waarom kan het voetpad naast het Scholierenpad niet doorgetrokken worden en kan de bestaande opening naar de Griettensstraat niet dichtgemaakt worden? (SR 16)</p> <p>Gezien de overlast voor de Griettensstraat, waarom gebeurt de verbreding niet tot op het einde van het Scholierenpad? (SR 20, 21, 26 & 29)</p> <p>Het is vreemd dat de voetgangers afgeleid zullen worden van het Scholierenpad om via de Griettensstraat de school te bereiken. Het is noodzakelijk dat alle fietsers en voetgangers verplicht het Scholierenpad volgen tot aan de Augustijnenstraat. (SR 25)</p>	<p>Beide opties worden opgenomen in de MOBER:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het voetpad langs het Scholierenpad wordt aangelegd vanaf de N308 (Poperingseweg) tot de Augustijnenstraat. - Het is niet wenselijk om de Griettensstraat af te sluiten (i.f.v. ontsluiting woonwijk). <p>Spreiding zal beperkt zijn.</p>
<p>Scholierenpad ontdebellen voor fietsers in tegenrichting. (PM)</p> <p>Er wordt voorgesteld om het Scholierenpad op te splitsen in een gedeelte voor fietsers en een gedeelte voor voetgangers. Er zal dus zeker voldoende ruimte per deel voorzien moeten worden om veilig verkeer in twee richtingen mogelijk te maken. Een bijkomende bedenking hierbij is de aanwezigheid van motorfietsen en elektrische fietsen en speedpedelecs op het Scholierenpad, hun snelheid is niet afgestemd op de snelheid van een gewone fiets. (SR 25)</p>	<p>Bij de inrichting van het Scholierenpad zal voorzien worden dat tweerichtingsverkeer voor fietsers mogelijk is. Het voetpad en het fietspad zullen bijgevolg voldoende breed moeten ontworpen worden. De vademeca Voetgangersvoorzieningen en Fietsvoorzieningen geven hiervoor ontwerprichtlijnen. Tussen de N308 (Poperingseweg) en ten noorden van Helakker voorziet de provincie de uitbouw van een fietssnelweg met een breedte van 4 m. Het deel tussen Helakker en de site Van Isacker wordt als wandelpad aangelegd.</p>
<p>Verbindingsweg tussen Griettensstraat en Haiglaan niet vergeten, deze wordt intens gebruikt. (PM)</p>	<p>Deze doorsteek takt aan op het Scholierenpad en op de Griettensstraat. De intensiteiten zitten mee vevat in deze trajecten.</p>
<p>Bezorgdheid over de fiets- en voetgangersstroom t.h.v. de bakker 'De Rederijker' in de Augustijnenstraat en de verkeersdrukte op de Haiglaan. (PM)</p>	<p>De voetgangers zullen via het zebrapad voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Fietsers zullen via het Scholierenpad voorrang krijgen op het gemotoriseerd verkeer. Dit ontmoedigt het autoverkeer in de Augustijnenstraat.</p>

<p>Tijdens de spitsuren zal geen buurtbewoner meer het Scholierenpad durven gebruiken door de verkeerschaos. (PM)</p>	<p>Het vademecum Fietsvoorzieningen geeft aan dat bij grote spitsintensiteiten de breedte van een tweerichtingsfietspad min. 3,5 m dient te bedragen. De huidige breedte bedraagt ca. 3 m. Een verbreding is bijgevolg aangewezen en wordt meegenomen in het MOBER.</p>
<p>Scholierenpad = grootste afvalstraat van Ieper: aanpak? (SR 11 & 26)</p>	<p>Zwerfvuil is niet wenselijk. Indien dit werkelijk tot een probleem leidt, kan de school in samenwerking met de stad gepaste maatregelen nemen (bvb. opruimacties met leerlingen, plaatsen bijkomende vuilnisbakken). Dit kan echter niet geregeld worden via een RUP.</p>
<p>Kruising Scholierenpad met Augustijnenstraat: als het fietspad voorrang krijgt, dan moet zichtbaarheid hoog zijn. Optimale oplossing is met een brug / tunnel voor het fietspad, zodat er geen conflict is van fietsers en auto's. (SR 11)</p>	<p>Onderzoek uitgevoerd door Fietsberaad geeft aan dat fietssnelwegen voorrang kunnen krijgen op lokale wegen. Dit kruispunt voldoet aan de criteria hiervoor. Door voorrang te geven aan de fietser wordt het autoverkeer in de Augustijnenstraat ontmoedigd. Er dient bij aanleg rekening gehouden te worden met een maximale zichtbaarheid.</p>
<p>Er wordt gevraagd om het nieuwe fietspad (Scholierenpad-Vrijbosroute) voldoende breed te maken (5 m waar mogelijk) en van slimme ledverlichting te voorzien. (SR 17 & 31)</p>	<p>Het vademecum Fietsvoorzieningen geeft aan dat bij grote spitsintensiteiten de breedte van een tweerichtingsfietspad min. 3,5 m dient te bedragen. De huidige breedte bedraagt ca. 3 m. Een verbreding is bijgevolg aangewezen en wordt meegenomen in het MOBER. De suggestie van slimme ledverlichting kan meegenomen bij de aanleg.</p>
<p>Het is totaal onverantwoord om een fietsontsluiting te hebben op een fietsostrade. Erger wordt het nog wanneer voetgangers en fietsers via de Helakker kunnen bereiken. De Helakker is ongeschikt als toegang van de campus voor fietsers en voetgangers, en blijft dus best afgesloten van de Vrijbosroute. De Vrijbosroute kan toegankelijk zijn via de ontsluiting langs de N8 (Veurnseweg). (SR 9)</p>	<p>Het betreft een fietssnelweg binnen een stedelijk gebied. De snelheid van fietsen in een stedelijk ligt sowieso lager.</p> <p>Een toegang voor fietsers en voetgangers via Helakker is noodzakelijk voor fietsers en voetgangers die via het kruispunt Haiglaan, Veurnseweg, Oude Veurnestraat de campus willen bereiken.</p> <p>In de verkavelingsvergunning werd reeds een toegang voorzien vanuit Helakker op de Vrijbosroute.</p>
<p>De Vrijbosroute dient onmiddellijk doorgetrokken worden van de Augustijnenstraat tot de N8 (Veurnseweg). Waardoor de toegang tot een nieuw fietsenstalling mogelijk wordt vanaf de Vrijbosroute vlak voor de N8 (Veurnseweg). Op deze manier is de doorsteek Haiglaan-Helakker niet meer nodig. Daarbij dient de N8 (Veurnseweg) ondertunneld te worden (minstens 8 m breed), zodat de fietsers conflictvrij kunnen oversteken. (SR 18)</p>	<p>De doortrekking van de Vrijbosroute is wenselijk maar niet noodzakelijk in functie van de school. Fietsers uit noordelijke richting van de Veurnseweg zullen de campus t.h.v. de parkeergelegenheid oprijden. Fietsers komende vanaf het kruispunt Haiglaan, Veurnseweg, Oude Veurnestraat dienen via Helakker de campus te bereiken. In het ander geval betekent dit een omrijfactor van min. 500m. en een weinig verkeersveilige oplossing (fietsen langs N8).</p>

<p>De Vrijbosroute met de fietsontsluiting van de campus ligt op een zeer verscholen plaats weg van alle controle. Dit zal zorgen voor geluidshinder, zwerfvuil en overlast voor de burens. Hier gaan waarschijnlijk veel zaken gebeuren die niet ok zijn. Op dit pad zal er waarschijnlijk geen politionele bevoegdheid zijn. Het bevindt zich op deze grond een ondergrondse inneming en erfdiensbaaheid Aquafin. Is het dan mogelijk om op deze grond een fietspad (verharding) aan te brengen voor privédoeleinden? De Vrijbosroute is voorzien om fietssnelweg te worden. Bij het begin en einde van de schooltijd zal het toch meer Brusselse of Antwerpse ring zijn. (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Zwerfvuil is niet wenselijk. Indien dit werkelijk tot een probleem leidt, kan de school in samenwerking met de stad gepaste maatregelen nemen (bvb. opruimacties met leerlingen, plaatsen bijkomende vuilnisbakken). Dit kan echter niet geregeld worden via een RUP.</p> <p>Een beperkt lawaai is eigen aan een (uitbreiding van) school. De geluidshinder is niet significant en is niet van die aard dat de leefkwaliteit in het gedrang komt.</p> <p>De doortrekking van de Vrijbosroute zal een publiek toegankelijk pad zijn en niet beperkt zijn voor leerlingen. De campus zal een permanent toegankelijk domein zijn. Dit komt de sociale controle ten goede.</p> <p>De erfdiensbaaheid van Aquafin wordt verder onderzocht in het voorontwerp.</p> <p>Zie eveneens overige opmerkingen.</p>
Augustijnenstraat	
<p>Absoluut geen toegang voor leerlingen en personeel tot de school langs de Augustijnenstraat. (PM)</p> <p>Het is onaanvaardbaar om nog een ingang langs de Augustijnenstraat te voorzien. (SR 4)</p> <p>Zolang er vanuit de Augustijnenstraat een toegang is naar de campus, zal er overlast (sluipverkeer, parkeerdruk, geluidsoverlast) zijn in die straat. (SR 16)</p>	<p>Er is een gedifferentieerde toegang tot de campus. De toegang via de Augustijnenstraat zou gericht worden op zwakke weggebruikers. Het Scholierenpad/Vrijbosroute zou de toegang vormen voor fietsers en het autoverkeer zou dan gericht worden naar de toegang via de Veurnseweg.</p>
<p>Fietstunnel over de Augustijnenstraat voor een goede doorgang van het gemotoriseerd verkeer door de bewoners die de Sportstraat moeten nemen. (PM)</p>	<p>Onderzoek uitgevoerd door Fietsberaad geeft aan dat fietssnelwegen voorrang kunnen krijgen op lokale wegen. Dit kruispunt voldoet aan de criteria hiervoor. Door voorrang te geven aan de fietser wordt het autoverkeer in de Augustijnenstraat ontmoedigd. De investeringskost voor een fietstunnel of brug over een lokale wijkontsluitingsweg kan niet verantwoord worden.</p>
<p>Het Scholierenpad – Vrijbosroute zal druk gebruikt worden door de scholieren, waardoor het verkeer langs de Augustijnenstraat onmogelijk zal kunnen doorrijden. (SR 15)</p>	<p>In de MOBER wordt uitgegaan van het STOP-principe. Hierbij moet het te voet gaan en het gebruik van de fiets gestimuleerd worden ten nadele van het autogebruik. Door voorrang te geven aan de fietser wordt het autoverkeer in de Augustijnenstraat ontmoedigd.</p>
<p>Bocht Augustijnenstraat: verkeer uit de Haiglaan richting de VTI stopt niet aan het kruispunt met de Sportstraat. Deze bocht dient recht getrokken te worden met een verhoogde berm en verplicht worden om te stoppen. (PM)</p>	<p>Er zal een herinrichting gebeuren van de kruising van het Scholierenpad met de Augustijnenstraat. Hierbij kan onderzocht worden of aanpassingen aan het kruispunt Sportstraat – Augustijnenstraat noodzakelijk zijn.</p>

<p>Er is sluijverkeer in de Augustijnenstraat. Bordje met max. aantal ton tegen sluijverkeer van vrachtwagens moet blijven staan. (PM)</p> <p>Er moet ook ingegrepen worden tegen het toenemend sluijverkeer dat de Augustijnenstraat neemt richting de N308 (Poperingsweg) en omgekeerd. (SR 24)</p> <p>Het sluijverkeer in de Augustijnenstraat moet niet alleen ontmoedigd worden, de route langs de normaal voorziene toegangswegen moet heel vlot verlopen, zodat deze uitnodigen om de normale weg te volgen. (SR 28)</p>	<p>Er is geen aanleiding om dit verkeersbord te verwijderen.</p> <p>De MOBER doet verschillende voorstellen om het sluijverkeer en de toegankelijkheid voor auto's naar de school te beperken in de Augustijnenstraat.</p> <p>De toegankelijkheid van de stadskern en de diverse voorzieningen betreft een groter mobiliteitsverhaal dat in een mobiliteitsplan of circulatieplan kan verwerkt worden.</p>
<p>Op spitsuren begeleider voorzien aan kruispunt Scholierenpad/Augustijnenstraat om de doorstroom van auto's en fietsers te organiseren. (PM)</p> <p>Gezien de verkeersproblemen langs de Haiglaan-Veurneweg-Oude Veurnestraat, zal de Augustijnenstraat nog meer gebruikt worden als sluijweg en het Scholierenpad nog meer gebruikt worden door de leerlingen. Er wordt gevraagd om meer politiecontrole te voorzien op het kruispunt van de Augustijnenstraat met het Scholierenpad en met de Griettenstraat. (SR 14)</p>	<p>Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het project. Het RUP is echter niet het geëigende instrument om dit te voorzien.</p> <p>De MOBER doet verschillende voorstellen om het sluijverkeer en de toegankelijkheid voor auto's naar de school te beperken in de Augustijnenstraat. Handhaving is eveneens van belang. Het RUP is echter niet het geëigende instrument om dit te voorzien.</p>
<p>De bestaande verkeersdrempel mist zijn nut. Een wegversmalling voorzien i.p.v. de bestaande verkeersdrempels zal nuttiger zijn. (PM)</p>	<p>In de Augustijnenstraat is er buiten de spitsuren weinig verkeer. Op deze momenten heeft een wegversmalling weinig zin. Een verkeersdrempel is effectiever op elk moment van de dag.</p>
<p>De Augustijnenstraat is vanaf de laatste verkeersdrempel een racebaan tot aan de Adriaansensweg. (SR 7)</p> <p>De Augustijnenstraat kan heraangelegd worden zoals de Capucienstraat, zodat het onmogelijk wordt om met grote snelheid door de Augustijnenstraat te rijden. (SR 15)</p>	<p>De Augustijnenstraat heeft een breed wegprofiel. Een integrale heraanleg van de Augustijnenstraat op korte termijn is niet te verantwoorden in het kader van de uitbreiding van de school. De suggestie om kleinschalige aanpassingen te doen (bvb. verkeersremmende maatregelen) wordt doorgegeven aan de dienst Mobiliteit.</p>
<p>Augustijnenstraat + wijk = zone 30. Snelheid beperken in Sportstraat en Augustijnenstraat. (PM)</p> <p>Invoeren van snelheidsbeperking tot 40 km/u en veelvuldige snelheidscontroles aanvragen. Een mobiele flitspaal zou nuttig zijn. (SR 19 & 31)</p>	<p>In een schoolomgeving wordt uitgegaan van een zone 30. Het handhaven is een taak van de politie. Het RUP vormt hiervoor niet het geëigende instrument.</p>

<p>Er wordt gekozen voor een éénrichtingsverkeer in de Augustijnenstraat, en dit enkel om scholieren af te zetten. (PM)</p>	<p>Tijdens het participatiemoment werden 6 maatregelen voorgesteld in de Augustijnenstraat. Het inrichten als Schoolstraat, het knippen voor gemotoriseerd verkeer of het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft geen draagvlak. Er is wel een draagvlak om bestaande parkeerzones in de Augustijnenstraat ontoegankelijk te maken voor leerlingen en leerkrachten, om enkel kort parkeren te voorzien in de Augustijnenstraat en omgeving of om geen maatregelen te nemen.</p> <p>Gelet op het feit dat er weinig draagvlak is om de Augustijnenstraat te knippen of om er een 1 richtingsstraat te voorzien, zal dit op korte termijn niet uitgevoerd worden. Dit kan opnieuw geëvalueerd worden nadat de vernieuwde campus in gebruik is. Voor de maatregelen met betrekking tot parkeren is het wenselijk ze wel uit te voeren.</p>
<p>Geen éénrichtingsverkeer in de Augustijnenstraat. Wat als de mensen dringend hulp nodig hebben? Er dient rekening gehouden worden met de veiligheid van de bewoners. (SR 14 & 25)</p>	
<p>Er worden inderdaad meer fietsers en voetgangers verwacht in de Augustijnenstraat en in de Griettensstraat. Dat zal echter niet tot te grote verkeersproblemen leiden. Het is een slecht idee om van de Augustijnenstraat een éénrichtingsstraat te maken. Een blauwe zone voorzien in de Augustijnenstraat en rondom is goed, zo kunnen de bezoekers ook terecht. (SR 12)</p>	
<p>Augustijnenstraat laten zoals het is. Maak a.u.b. geen knip, geen schoolstraat, geen éénrichtingsverkeer, geen slagboom. Dit verlegt het probleem naar de Poperingseweg. (PM)</p>	
<p>Bij het knippen van de Augustijnenstraat zal het kruispunt van de Adriaansensweg-N308 (Poperingseweg) veel zwaarder belast worden, omdat de wijken en de straat dan langs daar moeten ontsluiten. Er moet dus een vlotte verkeersafwikkeling gegarandeerd worden via dit kruispunt. (SR 28)</p>	
<p>Een combinatie van de eerste 2 voorstellen is aanvaardbaar (PM):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestaande parkings afsluiten voor leerlingen en personeel. Daar deftige en functionele kiss & ride zone maken, zo geen kinderen stoppen het verkeer op de Augustijnenstraat. - Blauwe zone van de wijk enkel tijdens de schooluren. Dan bijna geen probleem voor bezoekers van bewoners 's avonds, in weekends en schoolvakanties. 	
<p>Geen enkele van de voorgestelde maatregelen voor de verkeersluwe Augustijnenstraat en om de parkeerdruk te verlichten is optimaal. De bewoners van de Augustijnenstraat zullen hoe dan ook "gegijzeld" worden door het prestigeproject. (SR 16)</p>	
<p>Principe van schoolstraat straft de bewoners. (PM)</p>	

<p>Alle aangehaalde MOBER-voorstellen hebben echter belangrijke nadelen: het verkeer voor de huidige VTI-site zal wellicht doen afnemen, maar zal de druk verhogen op de Sportstraat en de straten in de Rederijkerswijk. Er moet minstens onderzocht worden om in de Augustijnenstraat, Adriaansensweg, Sportstraat en de Helakker een zone te maken waar enkel bestemmingsverkeer (bewoners, eventueel leerkrachten en kleuterschool of opvang) toegelaten is. Ouders van leerlingen, die de Augustijnenstraat gebruiken als kiss-and-ride-zone, worden dan niet toegelaten. Onder die omstandigheden lijkt het nuttig te onderzoeken om een tweede ingang voor fietsers naar de campus te voorzien in de Augustijnenstraat. (SR 17)</p>	
<p>De inwoners van de wijk verkiezen voor rust in de wijk en voor een vlotte verkeersafwikkeling in de Augustijnenstraat. Elke maatregel die de verkeersafwikkeling van de Augustijnenstraat negatief beïnvloed, zal een negatieve score verwachten. De inwoners van de Augustijnenstraat willen rust en leefbaarheid van de straat. De mening van de inwoners van de Augustijnenstraat zou apart moeten opgenomen worden en zwaarder doorwegen, omdat zij met de meeste effecten van sluijverkeer geconfronteerd worden. (SR 28)</p>	
<p>De poging om maatregelen voor een verkeersluwe Augustijnenstraat voor te stellen aan de bewoners was misleidend en fake. Er werd een gevoel van inspraak gesuggereerd maar de avond zelf was er manipulatie van de data. Was soort afleiding voor het mobiliteitsprobleem. Het RUP is meer dan de Augustijnenstraat. (SR 30)</p>	
<p>Andere oplossing: het plaatsen van slimme camera's die nummerplaatherkenning hebben. Daarmee kan toestemming geven worden aan de bewoners en bevoegden tijdens de spitsuren. Andere mensen krijgen dan geen toelating en worden beboet indien ze toch de zone betreden. (SR 11)</p> <p>De piste van slimme camera's in de Augustijnenstraat komt niet aan bod, wat anders wel te overwegen valt. (SR 16)</p>	<p>In het kader van de uitbreiding van de school wordt de toegang voor gemotoriseerd verkeer voorzien via de Veurnseweg. Er wordt verwacht dat er geen toename zal zijn van het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat. Het vermijden van sluijverkeer via nummerplaatherkenning betreft een probleem die niet gerelateerd is aan de school. De suggestie wordt net zoals verkeersremmende maatregelen doorgegeven aan de dienst mobiliteit.</p>

<p>Invoeren van voorrang van rechts in de Augustijnenstraat, zodanig zijn alle straten van de wijk van dezelfde orde. De Augustijnenstraat voorzien van bord "uitsluitend plaatselijk verkeer". Daarmee wordt het sluijverkeer opgelost. (SR 19)</p>	<p>De huidige inrichting van de weg (Augustijnenstraat als duidelijke verzamelweg) in combinatie met voorrang van rechts zal niet duidelijk zijn. Bijgevolg wordt deze suggestie niet gevolgd.</p> <p>Het vermijden van sluijverkeer betreft een probleem dat niet gerelateerd is aan de school. De suggestie wordt net zoals verkeersremmende maatregelen doorgegeven aan de dienst mobiliteit.</p>
<p>De toegankelijkheid voor ouders met de auto naar de kleuterschool 't Augustijntje moet gewaarborgd blijven. (PM)</p> <p>Met de heraanleg van de Augustijnenstraat moeten de crèche, de kleuterschool, de bakkerij en huisarts bereikbaar blijven. (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Tijdens het participatiemoment werden 6 maatregelen voorgesteld in de Augustijnenstraat. Het inrichten als Schoolstraat, het knippen voor gemotoriseerd verkeer of het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft geen draagvlak.</p> <p>Gelet op het feit dat er weinig draagvlak is om de Augustijnenstraat te knippen of om er een 1 richtingsstraat te voorzien, zal dit op korte termijn niet uitgevoerd. Dit kan opnieuw geëvalueerd worden nadat de vernieuwde campus in gebruik is.</p>
<p>Geen kiss & ride zone bij de bakker 'De Rederijker' van de Augustijnenstraat voorzien. (PM)</p>	<p>De voorgestelde kiss & ride zone wordt niet voorzien ter hoogte van de bakker maar aan het kruispunt van de Augustijnenstraat met de Sportstraat.</p>
<p>Er is al jaren een parkeerprobleem in de Augustijnenstraat tijdens de schooluren en 's avonds met het volwassenonderwijs. Het aantal wagens neemt toe en ook de overlast aan vuiligheid. (SR 1)</p>	<p>Tijdens het participatiemoment werden 6 maatregelen voorgesteld in de Augustijnenstraat. Er is een draagvlak om bestaande parkeerzones in de Augustijnenstraat ontoegankelijk te maken voor leerlingen en leerkrachten en om enkel kort parkeren te voorzien in de Augustijnenstraat en omgeving. Deze maatregelen zullen uitgevoerd worden in kader van de uitbouw van de campus.</p>
<p>Parkeren in Augustijnenstraat en omliggende wijken niet mogelijk maken voor scholieren en leerkrachten: bewonerskaart invoeren. Geen tijdsbeperking voor bewoners of een blauwe zone in de wijk enkel tijdens de schooluren. (PM & SR 28)</p>	
<p>Bestaande parkingszones van VTI ontoegankelijk maken voor leerlingen en personeel d.m.v. een slagboom. Of een deftig kiss & ride zone maken op de huidige personeelsparking. (PM)</p>	
<p>Enkel kortparkeren en bewonerskaart langs de Augustijnenstraat toelaten. Verboden te parkeren in de omliggende wijken voor niet-bewoners. (PM)</p>	

<p>Beter is een parkeerverbod voor niet bewoners tijdens wekdagen. En natuurlijk met de nodige parkeerkaarten voor bewoners en hun bezoekers. (SR 11 & 19)</p>	
<p>Beter geen dropzone in de Augustijnenstraat voorzien. Want dat wordt de dichtst bijzijnde afzetpunt, dus de meest gebruikte afzetpunt en de Haiglaan is nu al verzadigd. (SR 11)</p>	
<p>Sportstraat</p>	
<p>Bestaande éénrichtingsverkeer van de Augustijnenstraat en Sportstraat eventueel omwisselen. (PM)</p>	<p>In het MOBER wordt vertrokken van het STOP-principe waarbij de toegankelijkheid van de campus voor fietsers en voetgangers beter is dan voor gemotoriseerd verkeer. De toegang voor auto's wordt verplaatst naar de Veurnseweg. Hierdoor wordt verwacht dat er geen toename van het verkeer in de Augustijnenstraat zal zijn.</p>
<p>Verkeersdrukte uit de Sportstraat richting de Haiglaan is nu al lang aanschuiven om links te kunnen afslaan. Wat als het nog drukker wordt? (PM)</p>	<p>Door het voorzien van een doorsteek t.h.v. Helakker zullen fietsers veiliger via het toekomstig lichtengeregeld kruispunt Haiglaan, Veurnseweg, Oude Veurnestraat de campus kunnen bereiken en hoeven ze niet tegenrichting op de Haiglaan te rijden.</p>
<p>Het kruispunt van de Sportstraat met de Haiglaan is een heel lastig punt voor auto's. Deze zou moeten bestudeerd worden om een betere mobiliteitsoplossing te vinden. Fietsers komende uit de Velodroomstraat richting de Sportstraat, gaan spookrijden op het voetpad of fietspad. Dit leidt tot gevaarlijke taferelen. Fietsers in de juiste richting hebben dan geen apart fietspad. Er moet daar voldoende plaats zijn voor de fietsers. (SR 11)</p>	<p>Fietsers uit het stadscentrum richting de scholencampus gaan via de kortste weg rijden, en deze is ofwel via de Haiglaan-Sportstraat-Vrijbosroute ofwel via de Haiglaan-Helakker-Vrijbosroute. Dan beschikt de Sportstraat over meer straatbreedte dan de Helakker om een veilig fietspad tot de Vrijbosroute te voorzien.</p>
<p>Momenteel is het nu al druk om vanuit de Sportstraat de Haiglaan op te draaien richting de N8 (Veurnseweg). Hoe zal dit aangepakt worden in de toekomst? Als fietsers komende uit de Haiglaan in de Sportstraat gaan mogen blijven inrijden, worden veel ongevallen voorspeld? (SR 16)</p>	<p>Het kruispunt van de Haiglaan met de Sportstraat voorzien van verkeerslichten wordt verder onderzocht in het voorontwerp van het voorliggend RUP.</p>
<p>Indien de nieuwe site er komt zal het onmogelijk zijn om van de Sportstraat richting Veurnseweg op te rijden. De enige oplossing hiervoor is het plaatsen van verkeerslichten. (SR 24)</p>	

Griettensstraat	
Padje op het einde van de Griettensstraat afsluiten met beplanting en draad. (PM & 26)	<p>Het is niet wenselijk dat de Griettensstraat gebruikt wordt door fietsers van en naar school. Dit wordt evenmin verwacht gelet op de fietstoegang op de campus via het Scholierenpad.</p> <p>Voetgangers gebruiken nagenoeg altijd de kortste weg. Zij zullen bijgevolg de Griettensstraat gebruiken. Het afsluiten van de Griettensstraat is niet wenselijk omdat op die manier een veilige en korte toegang tot de stadskern voor de volledige woonwijk teniet gedaan wordt. Er geldt dan een veel grotere omrijfactor voor fietsers en voetgangers uit de woonwijk.</p> <p>Voor de overlast m.b.t. zwerfvuil wordt verwezen naar eerdere opmerkingen.</p>
Er is veel overlast van voetgangers via de Griettensstraat. Zoveel mogelijk verkeer via Scholierenpad en niet door Griettensstraat. (PM)	
Het verkeer vanuit het Scholierenpad gedeeltelijk afleiden naar de Griettensstraat is onaanvaardbaar. (SR 4)	
Het afsluiten van het Scholierenpad t.h.v. de Griettensstraat is een vereiste. De Griettensstraat kan geen sluipteg meer zijn (SR 27)	
Vroeger was de Griettensstraat een doodlopende straat. Dit werd, zonder de bewoners op de hoogte brengen, aangepast naar een doorlopende straat vanuit het Scholierenpad. De Griettensstraat moet terug een doodlopende straat worden gezien de overlast van de leerlingen die nog groter zal worden door de bouw van een immense campus. De andere kant van Ieper, nl. de Kazerne, was toch minder bevolkt dan de VTI-site. Een bewoner langs de Griettensstraat gaat niet akkoord om het Scholierenpad aan te passen naar een fietssnelweg. (SR 6)	
De paaltjes t.h.v. De Clerckstraat – Griettensstraat verwijderen. (PM)	Deze suggesties maakt geen deel uit van de scope van de MOBER. Deze opmerking wordt doorgegeven aan de dienst mobiliteit.
Idealiter zou het voetpad langs het Scholierenpad mee doorlopen tot de Augustijnenstraat. (SR 17)	Zie eerdere opmerking
Oliedamstraat	
Zone 30 ook voor de Oliedamstraat. (PM)	<p>Gelet op het korte en doodlopende karakter van de straat, lijkt het weinig waarschijnlijk dat hier snel gereden wordt. Het eventueel voorzien van bijkomende verkeersborden in deze straat valt buiten de scope van het MOBER.</p> <p>De school genereert een zeker verkeer. Er wordt in de Augustijnenstraat geen toename verwacht van het gemotoriseerd verkeer. Er zullen wel meer voetgangers (Augustijnenstraat) en fietsers (Scholierenpad) zijn. Dit zal slechts gedurende een beperkte tijd (30 min in de ochtendspits en 30 min na einde lessen) enige impact hebben.</p>
Bord 'graag traag – spelende kinderen' in het begin van de Oliedamstraat plaatsen. Er wordt soms meer dan 50 km/u gereden. (PM)	
De bereikbaarheid en het rustig wonen in de woningen langs de Oliedamstraat tijdens de spitsuren komt in gedrang. Tijdens de spitsuren gaan de bewoners van de Oliedamstraat niet uit hun straat kunnen rijden. (PM)	

<p>Verboden te parkeren in de Oliedamstraat voor niet-bewoners. (PM)</p>	<p>Tijdens het participatiemoment werden 6 maatregelen voorgesteld in de Augustijnenstraat. Er is een draagvlak om bestaande parkeerzones in de Augustijnenstraat ontoegankelijk te maken voor leerlingen en leerkrachten en om enkel kort parkeren te voorzien in de Augustijnenstraat en omgeving. Deze maatregelen zullen uitgevoerd worden in kader van de uitbouw van de campus.</p>
<p>De groenzone tussen de Vrijbosroute en de woningen langs de Oliedamstraat wordt tot een minimum beperkt door de aanleg van een brede Vrijbosroute i.p.v. min. 4 m te vrijwaren. Hierdoor komt de privacy van de woningen in gedrang en zal er hinder van afval en lawaai zijn langs de Vrijbosroute. Wat wordt er gedaan om afval in de betrokken tuinen te voorkomen, extra beplanting langs de Vrijbosroute te voorzien en extra lawaaihinder te beperken? (SR 15)</p> <p>De bewoners die palen aan de Vrijbosroute vrezen voor geluidsoverlast en zwerfvuil. Een geluidsscherm tegen het dagelijks overlast door de honderden fietsers en voetgangers zou hier gepast zijn. (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Er wordt hierbij verwezen naar het antwoord op eerdere opmerkingen.</p>
<p>Belletstraat</p>	
<p>Kruispunt Belletstraat – Augustijnenstraat: verbod te parkeren in de eerste 20-30 m van de Belletstraat. Indien auto's geparkeerd staan, wordt in-/uitrijden gevaarlijk. (PM)</p>	<p>Deze suggestie maakt geen deel uit van de scope van de MOBER. De suggestie wordt overgemaakt aan de dienst mobiliteit.</p>
<p>Wittemolenstraat</p>	
<p>De bewoners worden tijdens de begin- en einduren van het VTI een beetje "gegjzeld". Want het is onmogelijk om met de fiets naar het centrum van Ieper te rijden. Met het project wordt het Scholierenpad en de overweg t.h.v. het station in de N308 (Poperingseweg) volledig ontoegankelijk. (SR 7)</p>	<p>Het is aangewezen dat het stadscentrum bereikbaar blijft voor het fietsverkeer. Daarom wordt de Griettensstraat niet afgesloten van het Scholierenpad. Zoals eerder aangegeven dient het Scholierenpad voldoende breed ingericht te worden cfr. het vademecum fietsvoorzieningen.</p>
<p>Adriaansensweg</p>	
<p>Het kruispunt van de Augustijnenstraat met de Adriaansensweg is een 'Zeer gevaarlijk punt'. De fietsinrichting moet hier verbeterd worden. (PM)</p>	<p>AWV wenst het kruispunt van de Adriaansensweg met de Noorderring op termijn te sluiten (beperken van het aantal conflictpunten op de primaire weg). Bijgevolg kan de Adriaansensweg niet als ontsluitingsweg gebruikt worden. Het afsluiten van het kruispunt zal leiden tot een beperking van het verkeer in de Adriaansensweg en op het kruispunt Adriaansensweg / Augustijnenstraat.</p>
<p>Een bijkomende mogelijkheid is een toegang van de N38 (Noorderring) via de Adriaansensweg te voorzien, dit eventueel met een uitbreiding van de Kervynlaan of rechtstreeks van de Adriaansensweg tot de campus. (SR 19)</p>	

<p>Het idee om vanuit Brielen een functioneel veilig fietsnetwerk te voorzien, kan een veilig alternatief vormen voor fietsers vanuit Brielen, op voorwaarde dat het autoverkeer langs de Adriaansensweg gestremd wordt. (SR 17)</p>	<p>De stad is voorstander om een fietstunnel te voorzien onder N38 i.f.v. de ontsluiting van Brielen. Het heeft hier echter de medewerking van AWV nodig.</p>
Rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) – Haiglaan – Helakker	
<p>Voetgangerstunnel van de Oude Veurnestraat naar Vrijbosroute voorzien, zodat leerlingen die het openbaar vervoer gebruiken het gemotoriseerd verkeer niet onderbreken. (PM)</p>	<p>De MOBER stelt voor om op dit kruispunt een verkeerslichtenregeling te voorzien. Hierbij werd rekening gehouden met voetgangersbeweging. Via een verkeerslichtenregeling is voldoende capaciteit voor een vlotte en verkeersveilige afwikkeling.</p>
<p>Bushalte voorzien t.h.v. de ontsluitingsweg i.p.v. aan de rotonde. (PM)</p> <p>Het aanleggen van nieuwe bushaltes (Oude Veurnestraat) met overbelasting van de buurt wordt vermeden. (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>In de MOBER wordt onderzocht of de bushalte langsheen de N8 (Veurnseweg) kan verschuiven naar de ontsluiting van de campus en of de bushalte langsheen de Oude Veurnestraat verder van de rotonde kan geplaatst worden.</p>
<p>Voorkeur gaat voor het behoud van een rotonde zonder lichten. Bij plaatsing lichting: oranje knipperlicht buiten piekuren, weekends, vakanties, ... (PM)</p>	<p>Om de spitsuurintensiteiten op te vangen en om een betere verkeersveiligheid te hebben is een lichtenregeling noodzakelijk. Lichtenregelingen zijn dynamisch en kunnen afhankelijk van het moment van de dag een andere cyclus hebben.</p>
<p>Lichten aan rotonde zal file veroorzaken langs de Oude Veurnestraat, waardoor het verkeer uit de Kunstenlaan niet zal kunnen uitrijden. (PM)</p>	
<p>Lichten i.p.v. zullen het verkeer vertragen i.p.v. versnellen. 3 lichten in de Veurnseweg is te veel. (PM & SR 28)</p>	
Helakker	
<p>Geen zichtbaarheid bij uitrijden van Helakker: te smal. Daarvoor is bijkomende onteigening op de hoek tussen Helakker en de Veurnseweg noodzakelijk. (PM)</p> <p>Er dient onderzocht te worden of een beperkte onteigening zinvol is, om zo een fietspad te realiseren. Een knip kan een alternatief bieden, maar tweerichtingsverkeer in de Helakker is onveilig aan een snelheidsregime van 50 km/u. Daarom zou een knip voor auto's in de Helakker, gekoppeld aan tweerichtingsverkeer gepaard moeten gaan met de invoering van een snelheidsregime 30 km/u. (SR 17)</p>	<p>Helakker vormt een smalle erfontsluitingsweg. Het knippen van de weg. De breedte van de rijweg bedraagt ca. 3,8 m. Het is bijgevolg niet mogelijk dat 2 auto's elkaar kruisen. Het knippen van Helakker betekent dat de weg een 2-richtingsweg wordt. Bijgevolg moet kruisend verkeer mogelijk zijn. Dit is niet het geval binnen de huidige inrichting. Bovendien dienen bewoners om te rijden via Sportstraat om de Haiglaan en Veurnseweg te bereiken.</p> <p>Er wordt geen conflict verwacht bij het uitrijden van Helakker t.h.v. het kruispunt Veurnseweg/Haiglaan/Oude Veurnestraat. In de ochtendspits zal er beperkt uitrijdend autoverkeer (zie verkeerstellingen) zijn. Het inkomend fietsverkeer zal voornamelijk afkomstig zijn vanuit Oude Veurnestraat (Fietsers vanuit Veurnseweg zullen reeds eerder t.h.v. de</p>
<p>Als de doorgang tussen de Helakker en Vrijbosroute opengaat voor fietsers en voetgangers, wordt dit levensgevaarlijk. De straat is te smal voor auto's en fietsers. Conclusie: wijk langs Helakker gesloten houden voor</p>	

<p>aangelanden en enkel toegankelijk maken voor bewoners. (PM)</p> <p>Het is totaal onverantwoord (zelfs met lichten) om een dergelijke stroom voetgangers en fietsers door de smalle straatbreedte van Helakker te sturen. Dat zal een onhoudbare druk met zich meebrengen voor de bewoners op het einde van de Helakker. Het beste zou zijn om noch voetgangers, noch fietsers door de Helakker te voorzien. (SR 9)</p> <p>De Helakker is veel te smal voor de grote stroom fietsers en voetgangers. Tijdens spitsuren zal het voor de bewoners onmogelijk zijn om de straat (éénrichting) uit te rijden door de toestroom van leerlingen. De huidige parking t.h.v. de aansluiting met de Vrijbosroute zal onveilig worden of verdwijnen. (SR 20, 21 & 29)</p> <p>De Helakker is qua straatinfrastructuur te smal om dergelijke flow van voetgangers en fietsers te verwerken. Zelfs als men de rotonde vervangt door een lichtengeregeld kruispunt, dan nog is de straatlengte t.h.v. de huidige rotonde ongeschikt om dit piek uurverkeer te slikken. (SR 23)</p>	<p>parking de campus bereiken, fietsers vanuit stadskern zullen via Scholierenpad campus bereiken) en zal bijgevolg een goed zicht hebben op het autoverkeer in Helakker. Het openbaar domein is voldoende breed (ca. 4,10 m) om een auto met een fietser te laten kruisen.</p> <p>In de avondspits is er evenmin een conflict gezien de fietsers en voetgangers met de rijrichting mee gaan in Helakker.</p> <p>Door de plaatsing van verkeerslichten wordt een situatie gecreëerd die verkeersveiliger is dan een rotonde.</p> <p>Het voorzien van een doorsteek van fietsers en voetgangers naar de Vrijbosroute heeft geen invloed op het aantal parkeerplaatsen. Bovendien werd in de verkaveling hiervoor reeds de mogelijkheid voorzien.</p>
<p>Helakker moet gesloten blijven voor doorgang van fietsers en voetgangers naar de campus voor de veiligheid en rust van de bewoners en spelende kinderen op straat. (PM)</p> <p>De ontsluiting via de Helakker zal wellicht vaak verward worden met het 'kruiwagenpad' dat achter de tuinen ligt en privaat domein is, zodat heel wat overlast en conflicten zullen ontstaan. (SR 23)</p>	
<p>Parking op het einde van de Helakker moet blijven bestaan en veilig zijn. De bewoners van de Helakker moeten hun auto's wel ergens kunnen parkeren. (PM)</p> <p>Wat met de parkings? Die zullen wellicht verdwijnen en zo niet, wie durft daar nog te parkeren? (SR 23)</p>	
<p>Indien nodig (op lange termijn) zou de Helakker volledig kunnen afsluiten t.h.v. de rotonde. Dit zou een vlot en veilig verkeer van de N8 (Veurnseweg) en de Haiglaan kunnen bevorderen. Bijkomend kan de rotonde heringericht worden met voorsorteerstroken. (SR 9)</p>	

De uitrit van de bewoners van de Helakker naar de rotonde aan de Oude-Veurnestraat/Haiglaan moet heraangelegd worden. Dit is momenteel al een heel gevaarlijke situatie. Als een fietser van de rotonde de Helakker wil inrijden en op dat moment komt een auto uit deze straat, dan zijn beide weggebruikers best heel voorzichtig. Laat staan dat er op dat moment een hele groep fietsers de Helakker laat inrijden. Onvermijdelijk komen daar problemen, mede omdat het rijgedrag van de schoolgaande jeugd te wensen over laat. Daar is dus ook werk voor de lokale politie. Beter toezicht bij de drukke schoolmomenten is dus gewenst. Blauw op straat. (SR 31)	
Haiglaan	
Wat gebeurt er met de gevaarlijke oversteekplaats Haiglaan met Sportstraat en eveneens met oversteek Velodroomstraat. (PM)	De oversteekplaats blijft behouden. Deze is momenteel goed aangeduid. Fietsers uit de Velodroomstraat zullen in de toekomst via het lichtengeregeld kruispunt en via Helakker de campus kunnen bereiken.
Hoe moeten de eerstegraad leerlingen naar de Heilig Familie en Lyceum het Scholierenpad oversteken: via de Haiglaan? (PM)	In de MOBER wordt verder onderzocht hoe de oversteekplaats t.h.v. de Sportstraat kan verbeterd worden.
De Haiglaan zit structureel vast en daarvoor wordt geen milderende maatregelen voorgesteld. (SR 10)	De Haiglaan is een invalsweg naar het stadscentrum. Leerlingen vanuit het stadscentrum zullen hoofdzakelijk te voet of met de fiets de school bereiken. Het autoverkeer zal hoofdzakelijk zijn van leerlingen die van verder komen. Dit verkeer zal niet vanuit het stadscentrum komen maar hoofdzakelijk vanuit de richting N38. De toegang tot de campus voor autoverkeer speelt hierop in.
De Haiglaan dient voorzien te worden met langs beide zijden een breed eenrichtingsfietspad (minstens 3,50 m breed). (SR 18)	Bij een heraanleg op termijn zal rekening gehouden worden met de ontwerprichtlijnen uit vademecum fietsvoorzieningen.
De ontsluiting van het nieuwe openbaar vervoer wordt aangegeven als eenvoudig en makkelijk te realiseren. De Haiglaan is, gezien de huidige verkeersdruk, moeilijk te verdedigen. (SR 30)	Deze opties werden reeds besproken met De Lijn op een overleg 06.06.2019 en zijn voor hen haalbaar.
Velodroomstraat	
Door de drukke verkeerssituatie vanuit de Haiglaan richting de Oude Veurneweg zal de Velodroomstraat gebruikt worden als sluiproute. Het rustig, kindvriendelijk karakter van de Velodroomstraat moet behouden blijven. (PM)	Dit dient na realisatie van het project gemonitord te worden. Indien hier problemen ontstaan, zal hier ingegrepen moeten worden.

Ontsluiting campus via de N8 (Veurnseweg)	
<p>Fietsers vanuit Brielen zullen wellicht gebruik maken van de ontsluiting van de campus via de N8. Daarom dient de ontsluiting voorzien worden met een apart, veilig en comfortabel fietspad. (SR 17)</p>	<p>Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het project.</p>
<p>Een bushalte voorzien op de schoolsite lijkt logischer dan aan de rotonde. Waarom geen bushalte aan drop-off zone: dan zijn de leerlingen direct ter plaatse en is er geen onnodige 'overbelasting' van rotonde. (PM)</p> <p>Het aanleggen van nieuwe bushaltes op de campus zou veel beter zijn (vb bushaltes Jan Yperman). Gezien alle leerlingen van het secundair onderwijs vanuit de stationsbuurt naar de campus gaan wandelen, kunnen misschien tijdens de spitsuren heel wat bussen geweerd worden in het centrum. (SR 20, 21 & 29)</p>	<p>Het aanleggen van bushaltes op de schoolsite werd ook in het planteam van het RUP als wenselijk beschouwd. De Lijn is hiermee echter niet akkoord. In functie van de doorstroming en tijdswinst op de hoofdlijn Ieper-Veurne kan niet gehalteerd worden op de campus. Er werd bijgevolg een alternatief uitgewerkt met bushaltes t.h.v. het kruispunt Haiglaan/Veurnseweg/Oude Veurnestraat.</p>
<p>Veel rode lichten op korte afstand. Waarom geen rotonde i.p.v. kruispunt met lichten. Er bestaan oplossingen genoeg (kijk maar in Nederland - fietstunnels, correct aangelegde rotondes) (PM & SR 30 & 31)</p> <p>Er wordt voorgesteld om de ontsluiting van de campus via de N8 (Veurnseweg) te voorzien met een eivormig rotonde. De eivormige rotonde kan voorzien worden van een lus voor een bushalte. Daarmee blijven de bussen op de N8 (Veurnseweg) en de leerlingen worden op de campus afgezet (cfr. Jan Yperman Ziekenhuis). De Vrijbosroute kan dan ook aangesloten worden met die eivormige rotonde. (SR 9)</p> <p>Een rotonde voorzien voor de ontsluiting van de campus via de N8 (Veurnseweg) zal zorgen voor een vlot in- en uitgaand verkeer. (SR 19)</p>	<p>In de MOBER wordt verder onderzocht of een ovonde t.h.v. de ontsluiting van de campus mogelijk is.</p>
<p>Gezien de rotonde vooral tijdens de avondspits te lange wachttijden zou opleveren, stelt zich hier de vraag hoe opportuun het is om de rest van de dag fietsers en voetgangers (lang) te laten wachten voor rode lichten. In die zin zal het belangrijk zijn ervoor te zorgen dat fietsers en voetgangers snel groen licht krijgen. Situaties zoals in de stationsomgeving waar voetgangers en fietsers rode lichten negeren, omdat ze te lang moeten wachten en er geen verkeer is, zijn te vermijden. (SR 17)</p>	<p>Het lichtengeregeld kruispunt kan voorzien worden met een dynamische lichtenregeling zodat buiten de spitsuren een andere cyclus mogelijk is.</p>

<p>De N8 (Veurnseweg) dient voorzien te worden met langs beide zijden een breed eenrichtingsfietspad (minstens 3,50 m breed). (SR 17 & 18)</p>	<p>Op korte termijn wordt gevraagd aan AWW of de fietspaden beter kunnen aangeduid worden. Een definitieve oplossing is afhankelijk van de inrichting van het kruispunt N8 (Veurnseweg) – N38 (Noorderring) i.f.v. de (gedeeltelijke) omlegging van de N8.</p>
<p>Iedereen die op de campus moet zijn, wordt verplicht om de grote parking te gebruiken. (SR 19)</p>	<p>Door het parkeren via de Augustijnenstraat te beperken, zal iedereen genoodzaakt zijn zich te parkeren op de parking die toegankelijk zal zijn via de Veurnseweg.</p>
<p>N308 (Poperingseweg)</p>	
<p>Met het nieuwe scholencomplex zal het fietsverkeer automatisch toenemen op hetzelfde tijdstip. Op die ogenblikken zal alles versmachten en vastlopen. Als de slagbomen nu dichtgaan is het vele keren opstopping van de Haiglaan, de N308 (Poperingseweg) en de Elverdingestraat, dit zal nog erger zijn met de bouw van de scholencampus. (SR 8)</p> <p>De onveilige toestand van de oversteekplaats Scholierenpad-Poperingseweg zal met een verdrievoudiging van het leerlingenaantal nog toenemen. (SR 25)</p>	<p>De problemen in verband met de doorstroming op de Poperingseweg kaderen binnen een groter mobiliteitsverhaal dat op stedelijk niveau moet onderzocht worden.</p> <p>Infrabel onderzoekt de mogelijkheid om de spoorwegovergang te ondertunnelen t.h.v. de Poperingseweg. Indien dit mogelijk zou blijken betekent dit een oplossing voor het bijkomende fietsverkeer dat via het Scholierenpad de Poperingseweg zal dwarsen en is er geen hinder meer bij neergelaten slagbomen.</p>
<p>Er moet eerst een oplossing komen om een vlotte doorstroom rond het station te garanderen voordat de nieuwe scholencampus gebouwd wordt. In beide projecten is een tunnel onder het spoor in de Poperingseweg noodzakelijk. (SR 11)</p>	<p>Indien dit onmogelijk blijkt kan onderzocht worden om het Scholierenpad ongelijkgronds te laten kruisen met de Poperingseweg (brug of tunnel).</p>
<p>De situatie aan de spoorwegovergang aan het Scholierenpad en de Capronstaat zorgt voor heel wat files. De oversteekplaats van het station naar het Scholierenpad zal moeten aangepakt worden (voetgangersbrug?). Moeten de slagbomen dicht wanneer een trein leper binnen rijdt vanuit Menen? Als de slagbomen dicht gaan aan de Dikkebusseweg, dan gaan die aan de Capronstraat ook al dicht. Dit is onbegrijpelijk. (SR 31)</p>	

Kruispunt N38 (Noorderring) – N8 (Veurnseweg)	
Het verkeer vanuit Poperinge zou vlotter kunnen afslaan met een bijkomende uitrijstrook van ongeveer 200 m zonder lichten. (SR 19)	Een herinrichting van dit kruispunt valt onder de bevoegdheid van AWV. Een definitieve oplossing is afhankelijk van de inrichting van het kruispunt N8 (Veurnseweg) – N38 (Noorderring) i.f.v. de (gedeeltelijke) omlegging van de N8.
Het kruispunt Veurnseweg-Noorderring dient dringend te worden aangepakt. Een rotonde zoals in Veurne lijkt hier de beste oplossing. Ook het kruispunt Noorderring-Pilkemseweg kan op deze manier worden gerealiseerd. Een ring is een weg waar verkeer dat niet in de stad moet zijn, op heel veel vlugge manier rond de stad om kan rijden. Momenteel is dit absoluut niet het geval. Er wordt langs de Haiglaan, Oude Veurnestraat en verdere straten gereden om de ring te mijden. Dit kan niet het geval zijn. (SR 31)	

3. BESTAANDE TOESTAND

3.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Kaart 1: Situering plangebied op topografische kaart

Het plangebied van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Campus Veurnseweg' bevindt zich langs de noordwestelijke grens van het stedelijk gebied van Ieper, op de grens tussen de bebouwde en niet-bebouwde ruimte. De stad Ieper ligt in de West-Vlaamse streek Heuvelland, ten zuiden van de provincie West-Vlaanderen.

Het grondgebied Ieper bestaat sinds de fusie uit de stad Ieper (ca. 1868,53 ha) en 11 deelgemeenten: Sint-Jan (ca. 448,57 ha), Brielen (ca. 573,14 ha), Boezinge (ca. 1823,78 ha), Zuidschote (ca. 439,20 ha), Elverdinge (ca. 1399,19 ha), Vlamertinge (ca. 2083,42 ha), Dikkebus (ca. 1006,23 ha), Voormezele (ca. 1192,69 ha), Hollebeke ca. (574,15 ha) en Zillebeke (ca. 1734,92 ha)

3.2 AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Kaart 2: Situering plangebied op orthofoto

Het plangebied van het voorliggend RUP 'Campus Veurnseweg' wordt door de volgende elementen afgebakend:

- ten noorden door de 'hoeve 't Drevenhof' langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 37;
- ten noordoosten afgebakend door de KMO-zone Van Isacker langs de N8 (Veurnseweg);
- ten oosten afgebakend door de percelen met ééngezinswoningen langsheen de Oliedamstraat;
- ten zuiden afgebakend door de gemeenteweg Augustijnenstraat;
- ten westen door een onbebouwde perceel langs de Augustijnenstraat tussen de VTI-site en de percelen met ééngezinswoningen langsheen de Fabiolalaan-Sobrylaan-Kervynlaan.

Het betrokken RUP wordt hoofdzakelijk beperkt tot de bestaande VTI-site, de mogelijke uitbreiding van de schoolsite en ontsluitingswegen ervan. Volgende elementen worden wel/niet opgenomen in het plangebied van het RUP met de volgende redenen:

- Het westelijk gedeelte van de stedelijke ontwikkelingszone met de openluchtrecreatie en de natuurzone wordt opgenomen in de herziening van het PRUP 'Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper' en niet in het voorliggend gemeentelijk RUP.
- De woning langsheen de Veurnseweg nr. 27 en het bedrijf langsheen de Veurnseweg nr. 21D worden opgenomen in dit RUP om hun bestemming 'agrarisch gebied' volgens het gewestplan Ieper-Poperinge te wijzigen met enerzijds een nabestemming voor gemeenschapsvoorzieningen en anderzijds een bestemming als 'kmo-zone'.
- De KMO-zone langs de N8 (Veurnseweg)-Vrijbosroute wordt niet opgenomen binnen het plangebied van dit RUP, omdat deze laatste zijn bestemming 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebied voor kmo' volgens het gewestplan Ieper-Poperinge kan behouden.

3.3 OMGEVING VAN HET PLANGEBIED

Kaart 3: Plangebied op orthofoto

Het plangebied van het RUP 'Campus Veurnseweg' bevindt zich langs de noordwestelijke rand van het stedelijk gebied van Ieper, buiten het historisch centrum van Ieper en ten zuiden de N38 (Noorderring) van Ieper.

De bestaande VTI-site wordt ontsloten via de Augustijnenstraat. Het is de bedoeling dat de toekomstig scholencampus rechtstreeks ontsloten wordt via de gewestweg N8 (Veurnseweg) voor het gemotoriseerd verkeer. Op deze manier zal de residentiële omgeving van de Augustijnenstraat minder lijden onder de parkeerdruk van de nieuw campus. De Augustijnenstraat is echter een lokale weg in een stedelijke context, die niet als hoofdontsluiting van een nieuw scholencampus kan dienen.

Langs de achterzijde van de percelen langsheen de Oliedamstraat wordt het Scholierenpad verlengd met de Vrijbosroute, waardoor het fietsverkeer langs deze weg de schoolsite kunnen bereiken en eveneens niet meer langs de Augustijnenstraat.

Het plangebied van het RUP 'Campus Veurnseweg' heeft een oppervlakte van ongeveer 13,5 ha. Het plangebied van het voorliggend RUP bestaat enerzijds uit onbebouwde graslanden ten noorden van het plangebied (7,24 ha) en anderzijds uit bebouwd met de schoolgebouwen van de VTI-site langsheen de Augustijnenstraat nr. 58 (5,72 ha). De betrokken VTI-site beschikt over verschillende gebouwen (zie figuur 2):

- Het onthaalgebouw van het VTI bevindt zich langsheen de Augustijnenstraat en rechts van de hoofdingang (centrale ingang) van de schoolsite. Het gebouw beschikt over een gelijkvloers onthaal voor de school, burelen op de eerste en tweede verdiepingen en een archief in de kelderverdieping.
- Het sportgebouw bevindt zich eveneens langsheen de Augustijnenstraat en rechts van het onthaalgebouw. Op een half ondergrondse verdieping bevinden zich fitness- en pingpongruimtes. Op de eerste verdieping bevindt zich een degelijke turnzaal.
- De Kapel van de schoolsite bevindt zich eveneens langsheen de Augustijnenstraat, rechts van het bovenvermelde sportgebouw en links van de tweede (meest rechtse) ingang van de site. Op een half ondergrondse verdieping bevindt zich de fietsenstalling voor de eerste graad met plaats voor 80 fietsen. Bovengronds is de kapel nog zichtbaar.
- De I-blok bevindt zich loodrecht op de Augustijnenstraat t.h.v. de scheiding tussen het onthaal- en sportgebouw. In dit gebouw bevindt zich de huidige refter en de toekomst kan deze gerenoveerd worden in een schoolrestaurant.
- De T-klassen bevinden zich evenwijdig met de kapel en hun achtergevels komen overeen met de achtergevel van de I-blok. De T-klassen zijn gewone leslokalen die gebruikt worden voor de taalvakken. Daarnaast bevindt zich ook een ruimte voor de onderhoudsdienst.
- Tussen de kapel en de T-klassen bevindt zich een sanitaire blok voor de eerste graad en een hangar.
- De E-blok is gelegen langsheen de Augustijnenstraat, rechts van de tweede (meest rechtse) ingang van de schoolsite. De E-blok beschikt over 24 leslokalen met een centrale overdekte ruimte. In de toekomst kan dit gebouw eventueel gebruikt worden door de afdeling kunst en creatie, mode en vormgeving.
- Tussen de hoofdingang en de derde (meeste linkse) ingang van de schoolsite bevindt de CVO-blok loodrecht op de Augustijnenstraat.

- Links van de CVO-blok, langs de Augustijnenstraat, bevindt zich een woning waar de centrale boekhouding van de schoolgemeenschap wordt gedaan. In de toekomst kan daar eventueel een rijschool VTI vestigen.
- Helemaal links van de VTI-site, achter de bovenvermelde woning en achter de linkse parking van de schoolsite, bevindt zich een loods waar de praktijkruimtes en 3 ruimte leslokalen van de afdeling garage gevestigd zijn. Achter deze afdeling garage bevindt zich een andere loods, die momenteel gebruikt wordt als turnzaal.
- Ten noorden van de derde (meest linkse) ingang van de school bevindt zich de W-blok. In de W-blok bevindt zich werkplaatsen en theorielokalen voor de afdeling elektriciteit en mechanica met een labolokaal voor de chemielessen, een rijschool en een centraal toiletblok.
- De A-blok bevindt zich ten noordoosten van de W-blok, achter een binnenplein ten noorden van de T-klassen. De A-blok is vervallen en wordt afgebroken.
- De H-blok bevindt zich ten noorden van de E-blok, achter tussenliggende voetbalvelden, en ten oosten van de A-blok. De H-blok herbergt de afdeling houtbewerking met praktijkruimtes, ICT, labo- en vaklokalen.
- Ten noorden van de H-blok bevindt zich de B-blok, waar de 2^{de} en 3^{de} graad van de afdeling bouw gelegen is. In de toekomst wordt de werkplaats voor de afdeling garage ingericht als werkplaats voor de 7^{de} specialisatiejaar renovatie bouw. Daarnaast beschikt de B-blok over ruime leslokalen, namelijk vaklokalen, ICT en labolokalen.
- In het meest oostelijk gebouw van de schoolsite bevindt zich is de 1^{ste} graad van de afdeling bouw gevestigd en momenteel ook de 7^{de} specialisatiejaar renovatie bouw. Op deze laatste plaats zou de afdeling kunst en decoratie in de toekomst plaats kunnen krijgen.
- In het meest noordelijk gebouw van de schoolsite bevinden zich de carrosserie-lokalen.



Figuur 2: De bestaande VTI-site in de Augustijnenstraat (SMSI, 2018)

3.4 HISTORIEK VAN DE SCHOOLSITE

3.4.1 Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool

Doorheen de 19^{de} en vroege 20^{ste} eeuw werden middelbare scholen in België opgericht. In Ieper leidt dit tot een prominente rol voor het bisschoppelijk Sint-Vincentiuscollege (opgericht in 1834). Onder een liberale impuls werd reeds in 1852 een Rijksmiddleschool opgericht in Ieper.

België kent vanaf de late 19^{de} eeuw ook een traditie van sterke nijverheids- en beroepsscholen. In deze context werden de Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool opgericht in 1908 langsheen de Augustijnenstraat en de stedelijke Nijverheidsschool in 1865. Beide scholen speelde een belangrijke rol in de opleiding van geschoold personeel voor een aantal in de streek opgerichte kleine industriële bedrijven. De eerste 60 leerlingen van de Sint-Jozefsschool hadden de keuze tussen een opleiding drukkers en houtbewerkers.



Figuur 3: De leerling-kleermakers van de Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool, 1909-1910 (Schoolfoto's van vroeger, 'Ieper Verbeeldt' stedelijke musea Ieper, 2015)

Vooraleer de Wet Poulet met de leerplicht kan worden uitgevoerd, raakt België bij de Eerste Wereldoorlog betrokken. Het grootste gedeelte van de Ieperse bevolking komt uiteindelijk in onbezette België, maar vooral in Frankrijk terecht. De schoolplichtwet van 1914 zorgde ervoor dat schoolkolonies in Frankrijk georganiseerd werden tijdens de Interbellum en de Tweede Wereldoorlog.

Vanaf 1919 keerden de gevluchte leerkrachten en kinderen naar de verwoeste frontstreek terug. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de school in 1915 vernield door obussen en brand. Pas in 1923 konden de voorlopige lokalen ingeruild worden voor een nieuw schoolgebouw.

3.4.2 VTI

In de jaren '60 – '70 werd de Sint-Jozefs Vrije Beroepsschool omgevormd in de Vrij Technisch Instituut (VTI) van Ieper. Het VTI Ieper is een secundaire school in Ieper met technisch en beroepssecundair onderwijs. In 1978 heeft de school een recordaantal leerlingen. 1075 leerlingen werden dat jaar ingeschreven.

De bestaande VTI-site was in de jaren '70 al gedeeltelijk bebouwd zoals de bestaande toestand. De betrokken school bevindt zich wel duidelijk buiten het stedelijk gebied van Ieper en is hoofdzakelijk omgeven door de open ruimte gras- en akkerlanden.



Figuur 4: Historisch luchtfoto (Geopunt, 1971)

3.4.3 Sint-Maartensscholen

Sinds mei 2013 maakt de VTI, zoals de andere 4 vrije secundaire scholen van Ieper, het internaat en de autorijsschool, deel uit van de scholengemeenschap Sint-Maarten (SMSI) van Ieper. De naam Sint-Maartensscholen verwijst naar de Heilige Martinus, de grote kindervriend en patroonheilige van de kathedraal van de stad Ieper. De vzw Sint-Maartensscholen organiseert het vrij katholiek onderwijs in Ieper. Er is keuze uit algemeen, technisch, beroeps- en kunst-secundair onderwijs.

De verschillende schoolsites bevinden zich in het centrum of aan de rand van de Stad. Vanaf het schooljaar 2019-2020 vormen de Heilige Familie, Immaculata, Lyceum en VTI samen een algemeen eerstegraadschool met algemene vorming en keuzevakken. Met het voorliggend RUP heeft de SMSI het plan om van de VTI-site een algemeen 2^{de} en 3^{de} graadcampus voor ongeveer 2255 leerlingen te ontwikkelen.

4. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan of een bijzonder plan van aanleg. Deze plannen zijn niet bindend voor de burger, maar bepalen wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's. Door de opmaak van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen worden de uitvoering gegeven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn essentieel om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken. De uitvoeringsplannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan. In wat volgt wordt het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' te Ieper geïntegreerd ten opzichte van de verschillende structuurplannen op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

4.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

De Vlaamse Regering heeft op 23.09.1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) definitief vastgesteld. Op 12.12.2003 en 17.12.2010 werd het RSV herzien. Het RSV biedt een visie aan over hoe er in Vlaanderen omgegaan dient te worden met de schaarse ruimte om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Binnen het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen in detail uitgewerkt voor de 'stedelijke gebieden' (en 'stedelijke netwerken'), het 'buitengebied', de 'economische gebieden' en de 'ruimte voor infrastructuur'. In functie van onderhavig projectgebied en onderzoekgebied zijn de volgende selecties binnen het RSV van belang:

4.1.1 Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper

Ieper wordt in de bindende bepalingen van het RSV geselecteerd als 'structuurondersteunend kleinstedelijk gebied' en daardoor ook als economisch knooppunt. Naast zijn stedelijk gebied ligt het merendeel van de stad in het buitengebied, de Westhoek.

Het plangebied is gelegen aan de rand van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied van de stad Ieper. In deze zone is een stedelijk gebiedbeleid van toepassing dat gericht is op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit aanbodbeleid in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzuivering, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden. Daarnaast wordt er door dit beleid zuiniger met ruimte omgesprongen waardoor lagere maatschappelijke kosten ontstaan (bvb. collectief vervoer).

4.1.2 Economisch knooppunt

De geselecteerde stedelijke gebieden zoals Ieper worden in het RSV tegelijkertijd erkend als economisch knooppunt. Binnen een economisch knooppunt zijn de activiteiten geconcentreerd op goed uitgeruste bedrijventerreinen of komen verweven voor met andere functies. De economische knooppunten zijn de prioritaire gebieden om de verdere economische ontwikkeling van Vlaanderen op te vangen binnen regionale en lokale bedrijventerreinen of op bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

4.1.3 Gewenste ruimtelijke structuur van het RSV

De gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt in het RSV in verschillende elementen opgesplitst, de volgende zijn van toepassing voor leper:

- Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik: leper wordt in het RSV geselecteerd als 'te ontwikkelen perspectieven voor toeristische en recreatieve infrastructuur in stedelijk gebied' met historisch karakter, cultureel erfgoed en landschappelijk en natuurlijke waarden. De aandacht gaat naar het ontwikkelen van minder bezochte toeristische potenties in/nabij de stedelijke gebieden om in het stedelijk beleid geïntegreerde beleidsvisie te ontwikkelen.
- Specifieke aandachtspunten met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties: de wegverbinding leper-Veurne (meerderheidsakkoord 12.08.2005), met een zuidelijke by-pass voor de ring rond Poperinge, wordt in het RSV geselecteerd als 'specifieke aandachtspunten met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties'. Dit voorstel heeft een belangrijke grensoverschrijdende impact aangezien de N38 op Frans grondgebied aantakt op de E25 (niveau hoofdweg).
- Secundaire wegen: de N8, van de N38 (Noorderring) tot de A18 (in Veurne), is geselecteerd als 'secundaire weg' volgens het RSV. Om de verkeersleefbaarheid op secundaire wegen te verzekeren, kunnen plaatselijk omleidingswegen worden voorzien. Voor de verbinding leper-Veurne wordt er een rechtstreekse verbinding op secundair niveau voorzien tussen de N38 en de N8 met het oog op de verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen leper en Veurne.
- Kusttram en andere hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen in West-Vlaanderen: volgens het RSV bevat de West-Vlaanderen ontbrekende missing links inzake hoogwaardige openbaar vervoer-verbindingen, o.a. de verbinding tussen Lille en leper, tussen leper en Poperinge en tussen leper en Armentières. Deze kunnen per bus ingevuld worden met uitzondering van de verbindingen tussen leper en Poperinge waarvoor reeds in spoorlijnen is voorzien.

4.1.4 Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30.11.2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20.07.2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De Vlaamse Regering heeft als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

4.2 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (PRS-WV)

Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) is op 06.03.2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11.02.2014. Een tweede gedeeltelijke herziening van het PRS-WV werd gestart met de beslissing van de provincieraad van West-Vlaanderen op 27.09.2018.

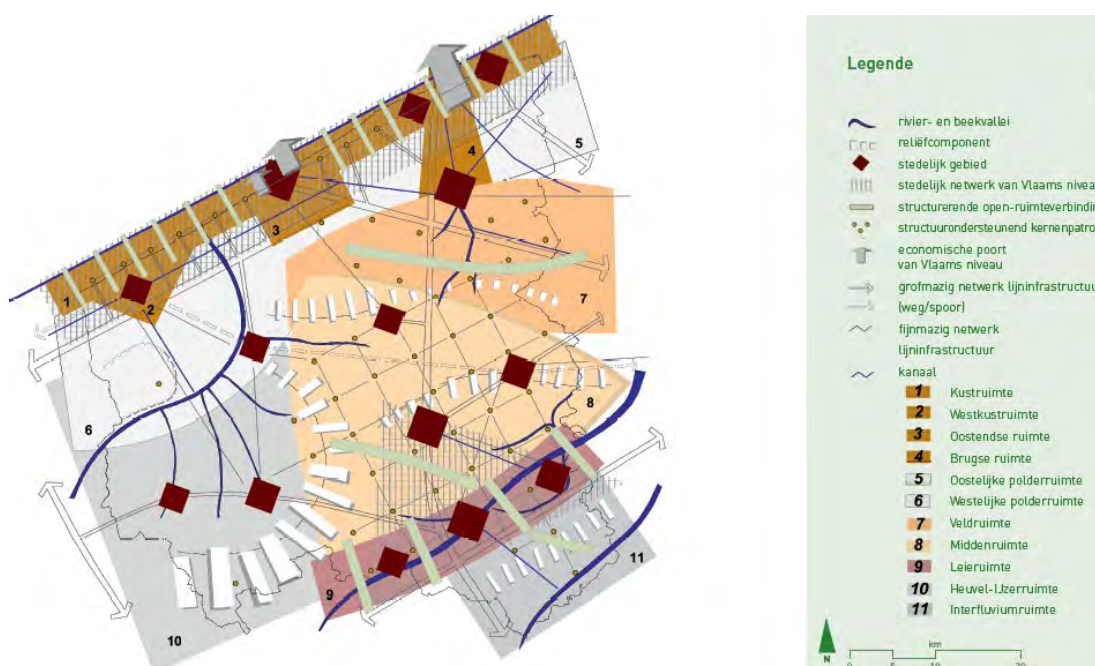
De ruimtelijke visie voor de provincie West-Vlaanderen gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. Door de ruimtelijke versnippering van activiteiten en infrastructuur dreigt de ruimtelijke kwaliteit van die eigenheid verloren te gaan.

De provincie koos in het PRS-WV om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en te versterken. Daarom werden voor de structuurbepalende componenten op provinciaal niveau ontwikkelingsperspectieven toegekend die verschillend zijn naargelang het gebied waarin deze elementen gelegen zijn. Daarbij wordt telkens rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit.

4.2.1 Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie 'Ruimte voor verscheidenheid'

Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de provincie, in het richtinggevend gedeelte van het PRS-WV, vier ruimtelijke principes dat het volgende betekenen voor de stad Ieper:

- Fysisch systeem als drager voor de verscheidenheid:
 - o Ieper maakt deel uit de 'grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijk drager';
 - o Ieper, als 'ankerplaats', maakt deel uit een 'stadslandschap' langs een 'structurend reliëfcomponent';
 - o vanuit Ieper richting de Belgische kust vertrekt een 'beekvallei'.
- Selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerde kernenpatroon: Ieper wordt geselecteerd als 'stedelijk gebied' in een 'plattelandsgedebied met verspreide kernen'.
- Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur: Ieper maakt deel uit het 'gebied met aangepaste bereikbaarheid':
 - o via een grofmazig netwerk van lijninfrastructuur, namelijk met twee 'verbindingen met primaire weg II als basis' vanuit Frankrijk via Poperinge en vanuit Kortrijk langs Menen,
 - o via een fijnmazig netwerk van lijninfrastructuur, namelijk met drie 'verbindingen met secundaire weg I als basis' vanuit Veurne, Diksmuide en Roeselare.
- Deelruimten als bevestiging van de diversiteit: Ieper maakt deel uit de 'Heuvel-IJzerruimte'.



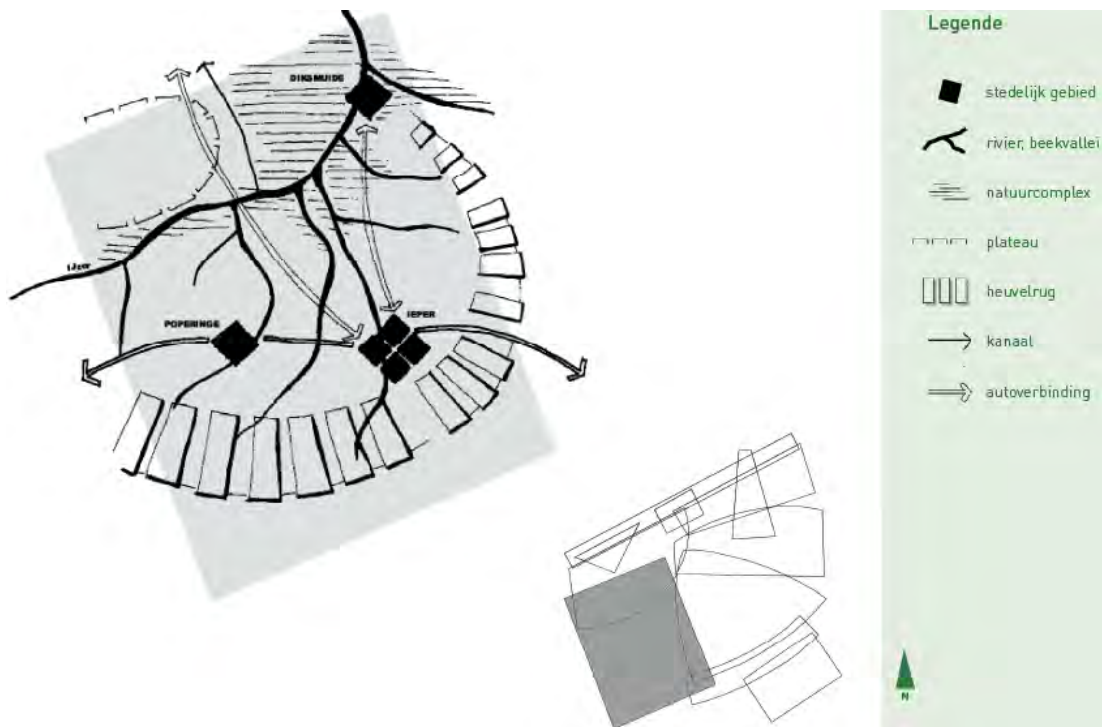
Figuur 5: Gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen (PRS-WV, 2014)

4.2.2 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte 'Heuvel-IJzerruimte'

De Heuvel-IJzerruimte bevindt zich in het westelijk deel van de Provincie West-Vlaanderen. Oostelijk wordt deze ruimte begrensd door de rug van Westrozebeke. Ten noorden overlapt ze met de Westelijke polderruimte (plateau van Izenberge). In het zuiden lopen de West-Vlaamse Heuvels door op Frans grondgebied.

De dynamische grondgebonden landbouw en de natuurlijke structuur nemen in deze deelruimte een belangrijke plaats in. Deze deelruimte biedt tevens plaats aan gedifferentieerde toeristisch-recreatieve plattelandsontwikkeling. Enkel de compacte stedelijke gebieden bundelen de bovenlokale verzorgende rol. Buiten de invloedssfeer van de stedelijke gebieden wordt het verspreide kernenpatroon benaderd als samenhangend geheel. Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijhorende beleid:

- Dynamische activiteiten (wonen-bedrijvigheid-cultuurtoerisme) in de stedelijke gebieden Ieper, Poperinge en Diksmuide bundelen. Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper wordt aangezien als de drager van de economische ontwikkeling in deze deelruimte, gezien de aanwezigheid van de belangrijkste regionale bedrijventerreinen. De bestaande ontwikkeling van hoogtechnologische bedrijven biedt mogelijkheden voor een verdere economische clustering. De stedelijke gebieden worden ontsloten door een bovenlokaal wegennet. Poperinge-Ieper-Kortrijk via de A19 (Kortrijk-Ieper), Ieper-Veurne via de N8 en Ieper-Diksmuide via de N369;
- De natuurlijke componenten (IJzervallei, boscomplexen, Heuvels) in relatie met toeristisch-recreatief medegebruik versterken met een beperkte dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied;
- De landschappelijke kwaliteit ondersteunen a.d.h.v. de bestaande sterke natuurlijke structuur: IJzer-Handzamevallei, parallelle beekvalleien, West-Vlaamse Heuvels, bosgebieden (Heuvelland, Ieperboog, omgeving Poperinge) en graslanden;
- Compacte en leefbare kernen in het buitengebied behouden voor een agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte.



Figuur 6: Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Heuvel-IJzerruimte (PRS-WV, 2014)

4.2.3 Selecties, maatregelen en acties volgens het PRS-WV

In het bindend gedeelte van het PRS-WV maakt de Provincie West-Vlaanderen algemene maatregelen en acties die afhankelijk zijn van de gemaakte selecties omtrent de deelstructuren en de deelruimten. De volgende selecties en maatregelen zijn van toepassing op het betrokken plangebied:

- De gewenste natuurlijke structuur met volgende de maatregel: natuurverbindingengebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang selecteren binnen natuuraandachtszones na de afbakening van GEN, GENO en verwevingsgebieden door het Vlaamse Gewest;
 - o het gebied rond de bosgordel ten oosten, zuiden en zuidwesten van Ieper werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'stimulansgebied met kleine landschapselementen';
 - o de Vrijbosroute en de Storroute werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur';
 - o het kanaal Ieper-IJzer en de oude vaar Ieper-Komen werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'natte ecologische infrastructuur';
 - o de IJzer, de Ieperlee en bovenlopen (Diependaalbeek, Klijtebeek, kleine Waterloo) (tussen de bossen van Wijtschate, de Gasthuisbossen en de Verdrongen weiden) en de Zillebeek en bovenlopen (tussen de Gasthuisbossen en de Zillebekevijver) werden door provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'rivier- en beekvalleien'.
- De gewenste ruimtelijke agrarische structuur met volgende de maatregel: bouwvrije zones afbakenen in de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen om de grondgebonden landbouw te ondersteunen in delen van o.a. de Heuvel-IJzerruimte.
- De gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie met de volgende maatregel: bij het uitwerken van de deelruimtes zal onderzoek gevoerd worden naar mogelijkheden voor nieuwe provinciale domeinen.

- de Gasthuisbossen en Pallingbeek in Ieper werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer', de Galgenbossen werden geselecteerd als 'andere openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau' binnen de toeristisch-recreatieve knooppunten;
 - het kanaal Ieper-IJzer werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'toeristisch-recreatieve lijnelement'.
- De gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer met de volgende maatregel: een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor woon-werkverkeer opmaken en aanzetten tot de uitvoering van dit netwerk;
 - de N8, van de oprit 1a in Veurne tot de N38 te Ieper, werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'secundaire weg categorie I'.
- De gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur met volgende de maatregel: een pilootproject opzetten rond de uitwerking en formulering van ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsvoorstellen voor een ankerplaats, met name een pilootproject opstarten over integraal waterbeheer in de Heuvel-IJzerruimte.

4.3 PROVINCIAAL RUP AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED IEPER

Het PRUP Afbakening Kleinstedelijk Gebied Ieper werd goedgekeurd binnen het BVR van 06.07.2009. Het voorliggend project- en onderzoeksgebied ligt gedeeltelijk buiten het plangebied van dit PRUP. Ondergaande tekstdelen bevatten louter verwijzingen uit het PRUP relevant voor het voorliggend RUP 'Campus Veurnseweg'.

4.3.1 Visie op de rol en positie van het dynamisch kleinstedelijk gebied

De visie van Ieper als kleinstedelijk gebied wordt in verschillende functies ontwikkeld ten aanzien van een ommeland, waarin het voorzieningenniveau schraal is:

- Ieper heeft als kleinstedelijk centrum een belangrijke verzorgingsfunctie in een vrij landelijk en agrarisch gebleven gebied.
- Ieper is een goed bereikbare stad in een gebied met geringe bevolkingsdichtheden.
- Ieper, met Diksmuide en Poperinge, vangt de dagelijkse en wekelijkse voorzieningen op van dit deel van de Westhoek.
- Ieper is een kern met een kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgeving door het aanbieden van een kwalitatief aanbod aan gedifferentieerde woonmilieus.
- Ieper heeft als stad ook een belangrijke tewerkstellingsfunctie, door een aangehouden industrialiseringsbeleid gevolgd door de tertiaire sector.
- De rol van Ieper als kleinstedelijk gebied moet in samenhang worden gezien met de bestaande stedelijke structuren in West-Vlaanderen, voornamelijk zijn dit Kortrijk en Roeselare als regionaalstedelijke gebieden.
- De situering van Ieper in een vrij gaaf gebleven grootschalige open ruimte vraagt evenwel een ontwikkeling die rekening houdt met de kwaliteiten van het buitengebied.
- Ieper heeft ook een ondersteunende rol ten aanzien van de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied. Het erfgoed met betrekking tot het oorlogsverleden speelt een belangrijke rol in het toeristisch profiel van de stad en de gehele Westhoek.

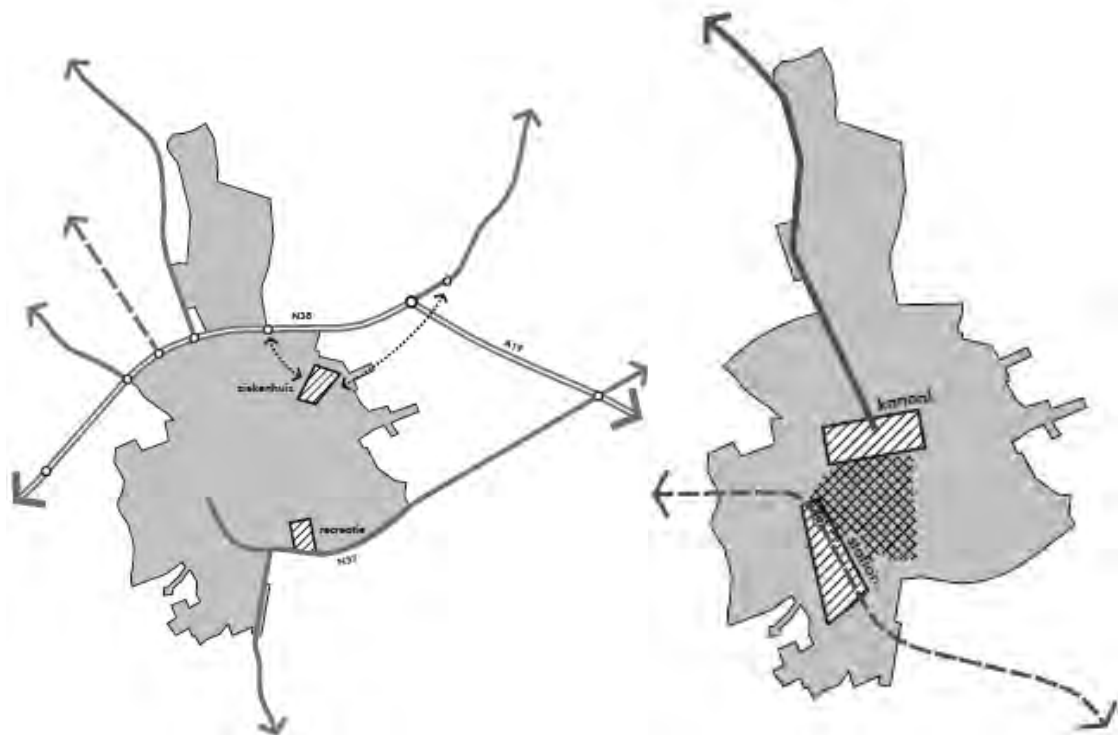
4.3.2 Grensstellende elementen voor de afbakening

In de voorbereidende fase van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper werd een onderzoek gedaan naar grensbepalende elementen vanuit het buitengebied. De conclusie van dit onderzoek was dat de stadskern volledig wordt omgeven door een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied dat grensstellend is. De doorsnijding van het agrarisch gebied door verkeersinfrastructuren zoals de N38 en de A19 heeft weinig effect ten aanzien van het functioneren van de landbouw.

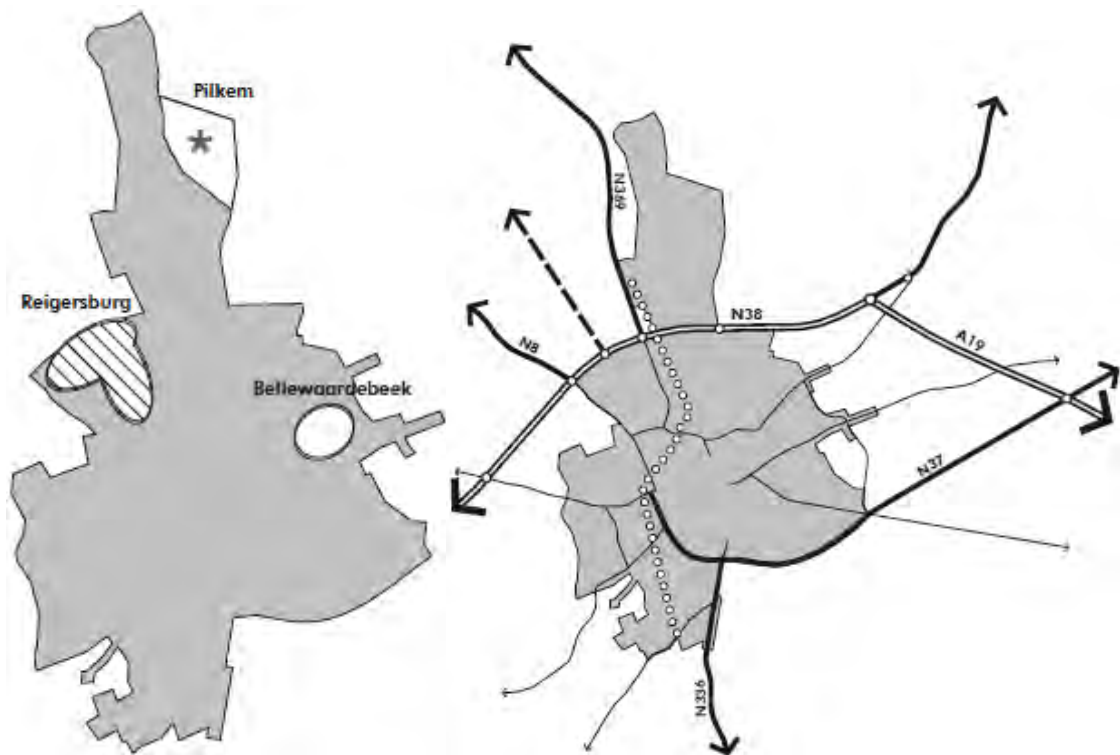
4.3.3 Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied

De krachtlijnen relevant voor het plangebied worden aangehaald:

- Een stad met goed uitgebouwde voorzieningen op stedelijk niveau: de stedelijke voorzieningenstructuur wordt versterkt. Stedelijke voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd nabij bestaande stedelijke voorzieningen of in gebieden met reeds een concentratie aan voorzieningen.
- Kanaal- en stationsomgeving als strategisch stedelijke projectgebieden: de potenties voor stedelijke ontwikkeling van de kanaal- en stationsomgeving worden optimaal benut. De gebieden zijn omwille van hun ruimtelijke kenmerken strategische locaties voor stedelijke ontwikkeling. Ze bieden mogelijkheden voor verdichting (wonen) en stedelijke voorzieningen.
- Multifunctionele stedelijke landbouw-gebieden als open ruimte in de stad: de gebieden 'Bellewaardebeek', 'Pilkem' en 'Reigersburg' worden aangeduid als stedelijke landbouwgebieden, met een betekenis voor het stedelijk gebied. Het gebied 'Reigersburg' wordt behouden als een stedelijk landbouwgebied voor beroepslandbouw. Het wordt opgenomen binnen het stedelijk gebied omwille van de potenties voor stedelijke ontwikkeling (bedrijvigheid, gemeenschapsvoorzieningen, wonen, ...) op lange termijn. Het wordt aangeduid als bouwvrij agrarisch gebied.
- Een stad met een samenhangende verkeersstructuur: de N38 (Noorderring) en in mindere mate de N37 (Zuiderring) verzamelen het verkeer op stedelijk niveau naar het hogere wegennet. De secundaire wegen die vertrekken vanaf de N38 en N37 verbinden leper met andere stedelijke gebieden in de omgeving. Ze ontsluiten ook (boven)lokale mobiliteitsgenererende functies (stedelijke voorzieningen, regionale bedrijventerreinen, ...). De recreatieve route langs het kanaal Ieper-IJzer en het kanaal Ieper-Komen functioneert als een structuurbepalende langzaam verkeersroute op stedelijk niveau.



Figuur 7: Multifunctionele stedelijke landbouwgebieden & samenhangend verkeersstructuur van leper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014)



Figuur 8: Uitgebouwde stedelijke voorzieningen & strategisch stedelijke projectgebieden van Ieper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Ieper, 2014)

4.4 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN IEPER

Het eerste GRS leper werd goedgekeurd met het MB van 02.10.2000 en werd intussen partieel herzien. De herziening werd definitief vastgesteld op de gemeenteraad van 04.12.2017 en goedgekeurd door de deputatie op 08.03.2018.

In functie van het betrokken plangebied zijn de volgende elementen van het GRS leper van belang:

4.4.1 Gemeentelijk ruimtelijke toekomstvisie

De ruimtelijke toekomstvisie voor de stad Ieper zoals geformuleerd in het GRS leper van 2000 werd niet gewijzigd: 'Ieper, het samengaan van een hoogdynamisch stedelijk gebied met gave kernen in een kwalitatief buitengebied als motor van de Westhoek'.

Een visie die in één zin een duidelijke ambitie voor de toekomst uitspreekt: zowel de stad Ieper als zijn buitenkernen moeten zich verder kunnen ontwikkelen rekening houdend met hun kwalitatief open buitengebied en de ontwikkeling dient te leiden tot een hoogdynamisch stedelijk gebied dat een belangrijke verzorgings- en tewerkstellingsfunctie draagt voor de ruime.

4.4.2 Gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper

In het richtinggevend gedeelte van het GRS leper werd de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper (binnenstad, perifeer stedelijk landschap en bedrijvigheidsstrip) uitgeschreven. Volgende elementen zijn van belang voor het voorliggend RUP 'Campus Veurnseweg':

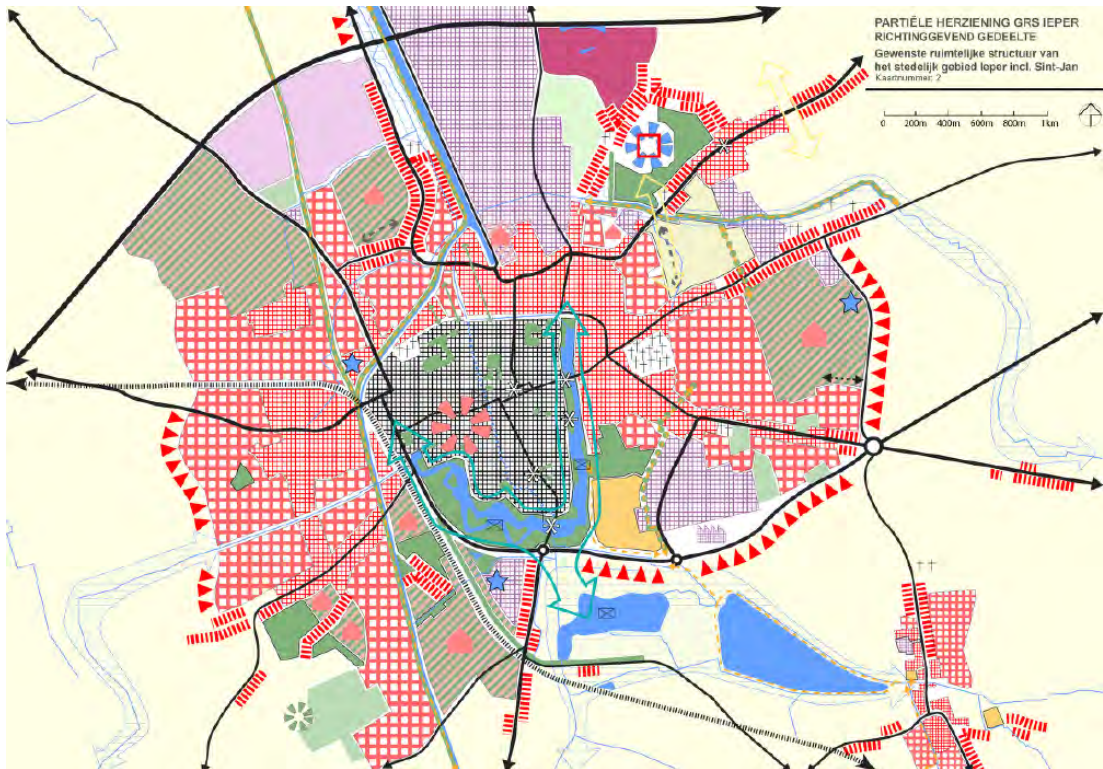
- De bebouwde ruimte van het stedelijk gebied Ieper komt op een vrij compacte en vingervormige manier voor in het omgevende open landschap. Hier en daar dringen lappen open ruimte tot zeer dicht bij het stadshart. Op de meeste plaatsen kan deze grens behouden blijven, op andere plaatsen kan de toekomstige grens duidelijk afgebakend worden, en elders is ze eerder diffuus van aard of als dusdanig geëvolueerd. Het stedelijk gebied werd een eerste keer afgebakend met het PRUP Afbakening Kleinstedelijk Gebied Ieper (zie hierboven). Deze afbakening zal de komende jaren worden herzien. Eén van de suggesties daarvoor was de volgende:
 - o aan de westzijde van de stad vormt de Omloopstraat de uiterste grens van het stedelijk gebied. Voor het noordwestelijk kwadrant wordt gesuggereerd om de afbakeningslijn te verplaatsen naar enerzijds de Adriaansensweg en anderzijds de Noorderring, teneinde het daar gelegen landbouwgebied te voorzien als reservatiegebied voor stedelijke voorzieningen.
- Als (structuurondersteunend klein-) stedelijk gebied heeft Ieper een belangrijke rol te spelen in het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan de stedelijke voorzieningen en aan economische activiteit t.b.v. de consolidering en de versterking van het stedelijk functioneren.
- Omwille van een sterk gedifferentieerde ruimtebehoefte werden verschillende potentiële zones voor strategische stedelijke ontwikkeling geselecteerd om de stedelijke behoeften te kunnen opvangen in een horizon 2040. Eén van die zoekzones is de 'Site Veurnseweg', namelijk het binnengebied tussen de Augustijnenstraat, de Adriaansensweg, de N8 (Veurnseweg) en de N38 (Noorderring). Deze site blijkt namelijk een zeer goede locatiekeuze te zijn voor een multifunctioneel stadsontwikkelingsproject. Daarvoor maakte de Stad Ieper verschillende suggesties aan de hogere overheid:

- o om binnen dit gebied voldoende ruimte te reserveren voor bedrijvigheid om te kunnen inspelen op toekomstige noden, na berekening van de behoefte;
 - o om binnen dit gebied het onderzoek naar de behoefte aan bijkomende sport- en recreatievoorzieningen mee te nemen in de eventuele wijziging van afbakening van het stedelijk gebied;
 - o deze zone te revitaliseren en uit te breiden in functie van een lokaal bedrijventerrein in verweving met de beoogde veelheid aan functies in de directe omgeving;
 - o de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper dient aangepast in functie van de ruimtelijke noden. Het agrarisch gebied in deze zone is herbevestigd. De oefening binnen het beleidskader RO2010/01 (o.a. mogelijkheden tot compensatie) dient gevoerd op het niveau van het stedelijk gebied en haar behoeften. Het kan niet de bedoeling zijn om de woonuitbreidingsgebieden in het buitengebied te schrappen i.f.v. deze ontwikkeling, temeer omdat wonen slechts in beperkte mate deel zal uitmaken van het programma. Bovendien is er überhaupt onvoldoende WUG nog beschikbaar in het buitengebied om deze compensatie te kunnen realiseren.
- De open groengebieden en landschappen vormen een groen raamwerk dat mee het karakter, de kwaliteit en de eigenheid van de stad en de dorpen bepaalt: 'Groen' is dan ook te begrijpen als een geïntegreerd concept waarbij natuur, ruimte, water, kansen voor zachte recreatie, ..., een complex geheel vormen. Deze groenstructuren staan in nauwe - vaak kritische - relatie tot andere hardere sectorale belangen, zoals mobiliteit, huisvesting en bedrijvigheid. Hierdoor dringt zich een genuanceerde afweging van waarden en belangen op bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Het koppelen van nieuwe ontwikkelingen aan de structuurbepalende blauwgroene assen, het creëren van nieuwe zachte verbindingen en het voorzien van voldoende openbaar groen binnen nieuwe ontwikkelingen resulteert in een substantiële versterking van het groene netwerk in en rond de stad. Dit heeft een substantiële impact op de leefbaarheid in de stad: er wordt ademruimte gecreëerd in het weefsel, verkeersveilige verbindingen zijn gegarandeerd, het concept van de open ringstructuur rond de stad blijft gehandhaafd en wordt als het ware de stad ingetrokken. Daarnaast dienen de diverse zoekzones voor stedelijke ontwikkeling te worden aangegrepen om nieuwe groene lobben te integreren in het weefsel:
- o binnen het stadsontwikkelingsproject op de site Veurnseweg blijft een substantiële groene ruimte gevrijwaard in functie van sport en zachte recreatie;
 - o ten zuiden van het toekomstig bedrijventerrein Reigersburg zal binnen een eventuele woonontwikkeling (suggestie aan de hogere overheid) op de lange termijn steeds een deel van het gebied gevrijwaard blijven (eveneens onderdeel van het vestingslandschap), waarmee de ring van groene ruimtes rondom de stad wordt vervolledigd.

Volgens de kaart van de ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper bevindt de site 'Campus Veurnseweg' zich in een 'zoekzone voor strategische stedelijke ontwikkeling, met integratie van volwaardige groene ruimte'. De N8 (Veurnseweg) en de N308 (Poperingseweg) werden volgens het GRS Ieper aangeduid als een 'verbindings- en invalsweg op (boven-)lokaal niveau' en als 'secundaire weg van categorie I'.

De betrokken site bevindt zich langsheen een 'te vrijwaren groen – groenstructuur' met een 'te vrijwaren en te versterken fiets- en wandelas'. Ten noorden van de N8 (Veurnseweg) bevindt zich een 'geplande regionale bedrijvigheid'. Ten zuidoosten van de site bevindt zich een 'bundeling van grootwinkelbedrijven'.

Zoals in het bindend gedeelte van het GRS Ieper bepaald is, is de stad bezig met de opmaak van een 'Inspiratiegids voor een kwaliteitsvolle groei van Ieper' en een hoog- en middelhoogbouwnota. Deze wordt in de volgende fases van het betrokken RUP opgenomen.



Figuur 9: Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied Ieper (GRS Ieper, 2017)

4.4.3 Strategisch belangrijk project 'Site Veurnseweg'

In het bindend gedeelte van het GRS leper wordt de 'Site Veurnseweg' beschouwd als een strategisch belangrijk project voor het stedelijk gebied, die binnen de betrokken planperiode gerealiseerd wordt. De 'Site Veurnseweg' wordt meer bepaald beschouwd als reservegebied voor stedelijk ontwikkeling. Er diende een masterplan opgesteld te worden, rekening houdend met volgende aspecten:

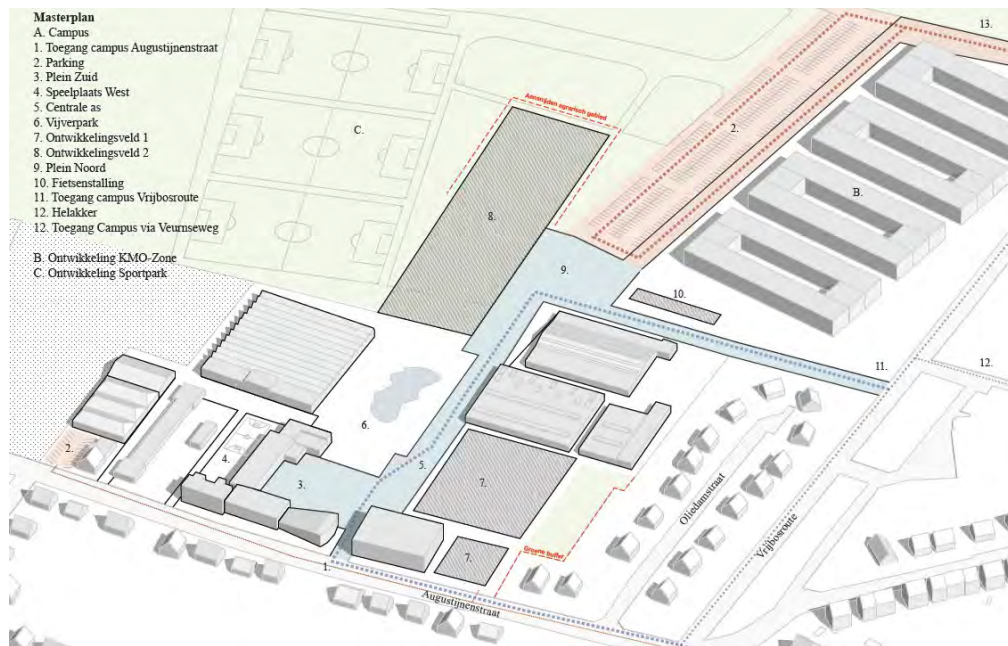
- Functionele verweving van wonen, werken, groen, en stedelijke voorzieningen.
- Onderzoek naar de omvang en de ruimtelijke opvatting van een nieuwe scholencampus, als uitbreiding op het aanwezige VTI.
- Realisatie van een satelliet-site voor het stedelijk sportgebeuren, i.f.v. openluchtactiviteiten. Voor indoor sportactiviteiten kan een wisselwerking met de scholencampus worden opgezet. Voor outdooractiviteiten kan dit omgekeerd zijn.
- Onderzoek naar de noordoostelijke ontsluiting van het stedelijk gebied: een alternatief moet worden bedacht i.f.v. het oplossen van de parkeerproblematiek langs de Augustijnenstraat. Daarnaast zal waarschijnlijk een upgrade van de Adriaansensweg (ten westen van de site) noodzakelijk zijn om het kruispunt Veurnseweg-Noorderring niet te overbelasten.
- Realisatie van een ontsluiting voor fietsers in het verlengde van de Vrijbosroute (fietsknooppunt 35) in het noorden.
- Reconversie van de site Van Isacker i.f.v. lokale bedrijvigheid.
- Sterke functionele integratie van alle programma-elementen:
 - o sportzones als recreatieve spil voor de woon- werk- en onderwijsomgeving, maar ook als stedelijke groene ruimte i.f.v. het opvangen, bufferen en infiltreren van hemelwater, binnen het concept van groene lobben gespreid over het kleinstedelijk gebied;
 - o synergiemogelijkheden tussen eventuele aanwezige bedrijven en de schoolomgeving;
 - o medegebruik van de schoolgebouwen door de gemeenschap.
- Realisatie van een gedifferentieerde typologie binnen het concept van nieuwe stedelijkheid, als tegengewicht voor het historische karakter van de binnenstad intra muros.

4.5 MASTERPLAN CAMPUS VEURNSEWEG

Bijlage 5: Masterplan Studio Thys Vermeulen

In oktober 2018 heeft het bureau Studio Thys Vermeulen een masterplan Campus Veurnseweg afgerond in opdracht van de stad Ieper voor een haalbaarheidsonderzoek Sint-Maartensscholen vzw Ieper – campus Veurnseweg. De volgende opsomming is de stand van zaken van de VTI-site met zijn uitbreidingsmogelijkheden volgens de SMSI:

- Toegang Campus via Augustijnenstraat (1): De bestaande toegang aan de Augustijnenstraat blijft behouden, maar wordt eerder secundair. Dit om de wijk niet teveel te belasten.
- Parking (2): De parking voorziet in 300 staanplaatsen voor auto's. Gezien de grote oppervlakte, ter grootte van een voetbalveld, is het belangrijk om de parking landschappelijk in te passen (door bijvoorbeeld een inrichting met halfverharding en het integreren van een bomengrid tussen de staanplaatsen). Er wordt gekozen voor om de parking in zijn lengte-as op te spannen langsheen de toegangsweg. Ze vormt zo de overgang tussen bebouwde en onbebouwde zone.
- Plein Zuid (3): Door de afbraak van minder kwalitatieve gebouwen ontstaat een mooie buitenruimte. Rondom deze ruimte worden belangrijke publieke functies (vb. de refter) verzameld.
- Speelplaats West (4).
- Centrale as (5): Op de site is momenteel op een natuurlijke wijze een as aanwezig. Het masterplan voorziet in het versterken van deze as.
- Vijverpark (6): Het bestaande karakteristieke vijverpark heeft een bijzondere verblijfskwaliteit. Men kiest ervoor om dit park in zijn geheel te behouden.
- Ontwikkelingsveld 1 (7): Ter hoogte van deze zone is er momenteel een sportveld. Bij het verdichten van de site is dit de zone bij uitstek om nieuwe gebouwen in te planten. De zone ligt erg centraal op de site, langsheen Plein Zuid.
- Ontwikkelingsveld 2 (8): Ter hoogte van deze zone is er momenteel een akker. De zone is geschikt voor verdere uitbreiding van de campus. Ze ligt in het verlengde van de centrale as en dicht bij de hoofdontsluitingen en parking.
- Plein Noord (9): Dit wordt eveneens een belangrijke plek binnen de campus. Hier takken de verschillende toegangswegen aan op de centrale as. Het is een 'kruispunt', een plek van overgangen. Een plek waar de stad overgaat in de campus.
- Fietsenstalling (10): Analoog met de parking wordt de fietsenstalling geïntegreerd met de aantakking aan de Vrijbosroute. Ze kan eveneens opgespannen worden langsheen het fietspad. Een ontwerp in detail bekijkt welke breedte hiervoor moet gevrijwaard worden, en aldus hoeveel grond hiervoor dient aangekocht te worden.
- Toegang Campus via Vrijbosroute (11): De Vrijbosroute wordt in de toekomst ontwikkeld als belangrijke fietsverbinding. De hoofdtoegang van de site voor fietsers zal via de Vrijbosroute zijn.
- Toegang Campus via Veurnseweg (12): De Augustijnenstraat zal de capaciteit die voorzien wordt voor de volledige uitbreiding van de site niet meer aankunnen. Vandaar stelt SMSI voor om de hoofdtoegang van de campus te verleggen. Ze takt aan op de regionaal belangrijke Veurnseweg. Al het gemotoriseerd verkeer benadert de site via deze weg.
- Uitbreiding KMO-zone (B): De uitbreiding van de KMO-zone kan profiteren van de aanleg van de nieuwe weg en de parking. De zone kan een nieuwe 'voorkant' krijgen langsheen deze zijde.
- Sportterreinen (C): Dieper op de site is er plaats voor de uitbreiding met sportterreinen. Zij vormen een overgang met het open landschap.



Figuur 10: Masterplan Campus Veurnseweg (Studio Thys Vermeulen, 2018)

Vervolgens schreef dit studiebureau verschillende ontwikkelingsscenario's uit voor de uitbreiding van de betrokken campus, waarvan 3 scenario's volgens het programma-opgave van de SMSI zijn:

- Ordening bouwvolumes per type lokalen: Om de volumes een maat te geven, wordt gebaseerd op de typologie van de nieuwe scholencampus in Beringen. De basistypologie is erg eenvoudig; een gang met aan weerszijden klassen. De gebouwen exploreren de diepte van de kavel door de ontwikkeling in U-vorm. De schikking van de volumes gebeurt als volgt:
 - o Centrale eenheid: is zichtbaar vanaf de Augustijnenstraat.
 - o Algemene lokalen: In het verlengde van de centrale as in een lang groot gebouw.
 - o Vaklokalen: Ten Oosten van de centrale as. Gegroepeerd naast de bestaande ateliers van het VTI.
 - o Sport: Op het eindpunt van de campus. Hier is er plaats om rondom sportvelden te voorzien. De sporthal ligt vlakbij de parking, wat interessant is voor naschools gebruik.



Figuur 11: Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 1 (Studio Thys Vermeulen, 2018)

- Ordening bouwvolumes per graad: Hierdoor ontstaan er twee grote gebouwen, bestemd voor respectievelijk de tweede en de derde graad. Elk bouwvolume bestaat uit een menging van gewone lokalen en vaklokalen. De gemeenschappelijke delen zijn verspreid over de rest van de site analoog aan scenario 1. Om de volumes een maat te geven, wordt gebaseerd op de typologie van de nieuwe scholencampus in Beringen. Om het gebouw van de derde graad op een compacte manier in te passen, wordt de U-vorm geëxtrapoleerd tot een gebouw met een binnenhof. De schikking van de volumes gebeurt als volgt:
 - o Tweede graad: Om de meest compacte schikking op te zoeken, tekenen we een gebouw rond een binnenhof.
 - o Derde graad: Door de herschikking van het programma wordt dit gebouw compacter dan in scenario 1. Hierdoor ontstaat er meer ruimte rond de sporthal.



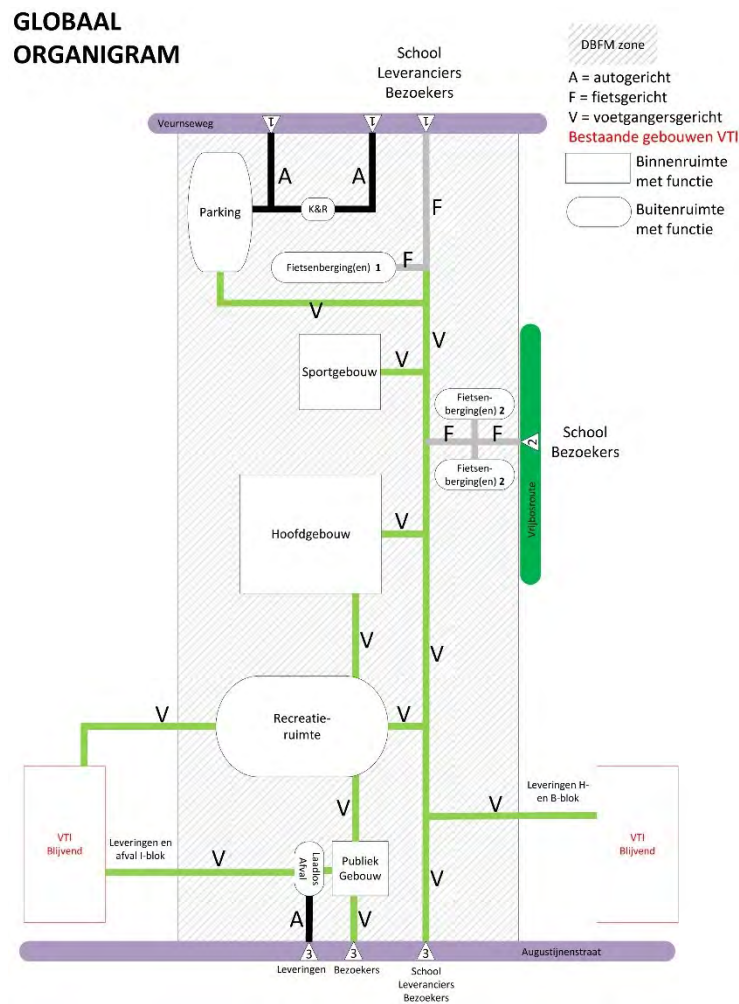
Figuur 12: Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 2 (Studio Thys Vermeulen, 2018)

- Ordening bouwvolumes per domein: Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein. Dit scenario gaat een stap verder. Indien er werkelijk interesse is in een school voor de toekomst, wordt ook nagedacht over vernieuwende en aangepaste schooltypologieën. Verschillende domeinen en/of afdelingen hebben uiteenlopende behoeftes afgestemd op de leerlingen. De constructie van de ruimte speelt hier een erg belangrijke rol in. Klassen worden gegroepeerd in clusters. Per cluster zijn er collectieve lokalen voorzien voor overleg en/of ontmoeting. Per afdeling kan een verhouding op maat van de behoefte worden ontworpen. Elke richting kan hierbij zijn eigen 'gezicht' of profiel toe-eigenen. Een gevolg voor dit masterplan is ook dat we meer en kleinschaligere bouwvolumes ontwerpen, waardoor een geheel ontstaat met een meer menselijke schaal. Het geheel krijgt een meer open landschappelijke kwaliteit. De schikking van de volumes gebeurt als volgt:
 - o STEM, Taal&Cultuur: Er worden twee neutrale en flexibele schoolgebouwen voorzien ten oosten van de centrale as dicht bij het Plein. Deze gebouwen bestaan voornamelijk uit klassen met gangen ertussen.
 - o Vaklokalen: Er worden enkele vaklokalen voorzien aan het plein. Enkele van die vaklokalen zoals het kapsalon zijn immers publiek toegankelijk in de nabijheid van het plein.
 - o STEM, Verzorging, Zorg, Sport: Deze reeks gebouwen zijn meer 'gekleurd'. Het zijn gebouwen op maat van de afdeling. Typologisch zijn ze ook 'dieper' dan de standaard typologie; de klassen zijn geschikt rond collectieve delen. Ze liggen in het verlengde van de centrale as.



Figuur 13: Masterplan Campus Veurnseweg: Ontwikkelingsscenario 3 (Studio Thys Vermeulen, 2018)

In het voorjaar 2019 heeft de SMSI, in het kader van de DBFM-procedure, een 'globaal organigram' opgemaakt van de toekomstig campus Veurnseweg. Het betreft een verdere uitwerking van het masterplan. Deze wordt verder in het voorliggend MOBER opgenomen.



Figuur 14: Globaal organigram van de toekomstig campus Veurnseweg (SMSI, 2019)

5. JURIDISCHE CONTEXT

5.1 VERORDENINGEN

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	<p>Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer.</p> <p>Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven.</p> <p>Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid.</p> <p>Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.</p> <p>Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.</p>
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	<p>Provinciale verordening van 23.07.2008 inzake het overwelden van baangrachten.</p>
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	<p>Gemeentelijke verordening van 06.10.1997 inzake reclames, uithangborden, opschriften en andere publiciteitsmiddelen, aangebracht op vaste constructies.</p> <p>Gemeentelijke verordening van 09.11.2006 ter vrijwaring van het woonklimaat en het waardevol bouwkundig erfgoed.</p> <p>Gemeentelijke verordening van 02.03.2009 betreffende een financiële waarborg bij werken die een risico voor het openbaar domein inhouden.</p> <p>Gemeentelijke verordening van 02.03.2009 betreffende de aanplant en het rooien van houtige beplantingen.</p>

Tabel 1: Verordeningen voor het plangebied

5.2 VERORDENDE PLANNEN

Kaart 4: Plangebied op het gewestplan

Kaart 5: Plangebied met betrokken BPA

Gewestplan	Volgens het Gewestplan 'Ieper-Poperinge', goedgekeurd bij K.B. van 14.08.1979 en gewijzigd bij BVR van 11.06.1996, bevindt het plangebied gedeeltelijk in 'agrarisch gebied', gedeeltelijk in 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen' en gedeeltelijk in 'woongebied' (deze laatste werd vervangen door het volgende BPA).
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (en eventueel herbevestigde agrarische gebieden (HAG))	Het grondgebied van Ieper bevindt zich in de regio 'Kust, Polders en Westhoek'.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	PRUP Solitaire vakantiewoningen goedgekeurd door de provinciale deputatie van West-Vlaanderen op 05.06.2015.
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Niet van toepassing.
Algemeen Plan van Aanleg (APA) Bijzondere plannen van aanleg (BPA)	Het plangebied maakt deel uit het BPA 'Noord-Westsector', goedgekeurd bij M.B. van 22.10.1987, en is hoofdzakelijk bestemd als 'zone voor gemeenschapsuitrustingen', gedeeltelijk bestemd als 'zone voor ambachtelijke bedrijfsgebouwen-bergplaatsen, niet storend voor de omgeving' en gedeeltelijk bestemd als 'zone voor woongebouwen – woningen'.
Rooilijnplannen	Niet van toepassing

Tabel 2: Verordende plannen voor het plangebied

5.3 JURIDISCHE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

5.3.1 Goedgekeurde, niet-ervallen plannen

Kaart 6: Verkaveling in het plangebied

Goedgekeurde, niet-ervallen verkavelingen	Het perceel 3 ^{de} afdeling sectie E nr. 268n langsheen de Augustijnenstraat bevindt zich gedeeltelijk in de verkaveling 'Oliedamstraat' met nr. VK03_040/1, die bestemd werd voor verkoop aan het VTI.
Goedgekeurde, niet-ervallen bouwvergunningen	Voor de VTI-site, Augustijnenstraat nr. 58, werden bouwvergunningen goedgekeurd voor het verbouwen van school (01.06.1963), bouwen klassen (13.08.1964), bouwen van 8 klassen en bergplaats (02.06.1967), bouwen van 4 klaslokalen (14.08.1968), bouwen werkplaatsen (30.10.1969), bouwen werkplaats (03.01.1974), uitbreiden werkplaats, ruwbouw

	<p>(08.03.1979), oprichten overdekte speelplaats en berging (12.02.1981), oprichten gebouw (18.02.1982), vervangen richtingsborden (05.09.1985), bouwen speel- en turnruimte (19.12.1985), oprichten sanitaire groep (21.01.1991), bouwen gebouw voor onderricht (22.04.1991), saneren en uitbreiden van directiewoning (10.02.1992), uitbreiden werkplaats ruwbouw (22.03.1993), oprichten van een gebouw voor onderricht (16.05.994), vellen van 67 populus nigra italica (12.12.1994), plaatsen van toestellen voor de captatie van zonnewarmte (26.04.1999), aanbouwen bureel en 2 klaslokalen (19.03.2001), regularisatie gebouw als leslokaal (21.01.2004), kappen van bomen (14.02.2005), bouwen van een didactisch atelier en leslokalen elektriciteit (06.02.2006), vellen van 40 bomen (24.01.2012), aanbrengen van isolatie en crepiebekleding aan turnzaal (18.03.2013), aanbrengen van 2 reclamevaandels (25.11.2013), vellen van 26 populieren (07.12.2015), aanbrengen van spandoeken (15.02.2016), aanpassingswerken aan gebouw autotechniek (09.05.2016) en aanpassingswerken aan schoolgebouw (19.09.2016).</p>
	<p>Voor de CVO-site, Augustijnenstraat nr. 58, werden bouwvergunningen goedgekeurd voor het uitvoeren van verbouwingwerken aan schoolgebouw (17.11.2009), vellen van 3 bomen (28.02.2011), plaatsen van publicatiezuil (28.06.2011).</p>
	<p>Voor de Veurnseweg nr. 21 werden bouwvergunningen goedgekeurd voor het bouwen van bureel en achterkeuken (17.05.1962), inrichten autokerkhof (16.10.1963), bouwen loods (19.12.1963), uitbreiden werkplaats garage (16/08.1973), uitbreiden woning (06.04.1978), oprichten opslagruimte voor voertuigen (16.06.1983) uitbreiden werkplaats (08.09.1983 en 03.01.1985), ophogen van landbouwgrond (12.05.2003) en aanbrengen publiciteit (05.12.2016).</p>
Goedgekeurde, niet-vervallen bouwvergunningen	<p>Voor de Veurnseweg nr. 27 werden bouwvergunningen goedgekeurd voor onderhoudswerken (06.07.1972) en optrekken voorgevel en bouwen van bergplaats (16.08.1973).</p>
	<p>Voor de Veurnseweg nr. 50 werd de bouwvergunning goedgekeurd voor onderhoudswerken (06.04.1972).</p>
	<p>Voor de Veurnseweg nr. 197 werd de bouwvergunning goedgekeurd voor het bedekken gevel met eternitleien (20.04.1978).</p>
Goedgekeurde, niet-vervallen omgevingsvergunning	<p>Voor de VTI-site werd op 03.09.2018 de omgevingsvergunning goedgekeurd voor het aanbouwen van 2 sanitaire units.</p>

Tabel 1: Verkavelingen en vergunningen in het plangebied

5.3.2 Wegenstructuur

Kaart 7: Plangebied met Atlas der Buurtwegen

Kaart 8: Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer

Kaart 9: Plangebied met trage wegen en openbaar vervoer

5.3.2.1 Gewestwegen

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de gewestweg N38 (Noorderring). Deze vormt gedeeltelijk de noordoostelijke kleine ring van Ieper tot de A19.

5.3.2.2 Lokale wegen

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich de gewestweg N8. De N8 is in feite een aaneenschakeling van verschillende steenwegen tussen de Koksijde en Brussel via o.a. Kortrijk, Ieper, Veurne. Op het grondgebied van Ieper is N8 afkomstig van Elverdinge-Brielen, loopt loodrecht op de N38 (Noorderring), vormt gedeeltelijk de noordoostelijke kleine ring van Ieper, kruist loodrecht de N37 (Zuiderring) en loopt verder richting Menen.

Volgens het GRS en het mobiliteitsplan van Ieper is de N8 (Veurnseweg) geselecteerd als 'Lokale weg I' en verder is de Haiglaan geselecteerd als 'Lokale weg II'. Lokale wegen type I zijn lokale verbindingswegen en lokale wegen type II zijn lokale ontsluitingswegen.

Overige wegen langs (of in de omgeving van) het plangebied, o.a. de Augustijnenstraat, de Sportstraat en de Adriaansensweg werden niet geselecteerd in het PRS-WV of GRS Ieper en zijn dus 'Lokale wegen III'. Lokale wegen type III zijn erftoegangswegen. De hoofdfunctie van deze wegen is het verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie).

5.3.2.3 Buurt- en voetwegen

Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	Langs het plangebied loopt 1 'route' of steenweg waarvan de bedding aan de overheid toebehoort (dubbelle volle lijn): - Route de Furnes à Ypres (N8).
Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	Binnen en langs het plangebied lopen 2 'chemins' of wegen waarvan de bedding aan de overheid toebehoort (dubbele volle lijn): - Chemin nr. 6 (actueel: westelijk deel van de Augustijnenstraat), deze laatste werd verlengd tot de Haiglaan, - Chemin nr. 14 (actueel: oostelijk deel van de Augustijnenstraat).

Tabel 2: Buurt- en voetwegen in het plangebied

5.3.3 Water

Kaart 10: Plangebied op Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen

Kaart 11: Plangebied met overstromingsgevoelige gebieden 2017

Kaart 12: Plangebied op winterbedkaart

Kaart 13: Plangebied op hellingenkaart

Kaart 14: Plangebied met erosiegevoelige gebieden

Kaart 15: Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Kaart 16: Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden

Bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen en grachten (Vlaams Hydrografische Atlas)	Langs de oostelijke grens van het plangebied bevindt zich de geklasseerde waterloop van 2 ^e categorie: de Augustinusbeek (WY.7.11.).
Overstromingsgevoelige gebieden 2017 (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	De noordoostelijke grens van het plangebied bevindt zich in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.
Winterbedkaart	Het plangebied behoort niet tot een winterbed van een waterloop.
Hellingkaart	Het plangebied heeft voornamelijk een helling van minder dan 5%.
Erosiegevoelige gebieden	Het plangebied is op bepaalde verspreide delen erosiegevoelig.
Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	Het plangebied is hoofdzakelijk weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3) en deels zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1) langs de Augustinusbeek.
Infiltratiegevoelige gebieden	Het plangebied is voor het grootste deel infiltratiegevoelig met uitzondering van een smalle zone langs het begin van de Augustinusbeek vanaf de Augustijnenstraat.
Signaalgebied	Het plangebied is niet gelegen in een signaalgebied.
Beschermingszones grondwaterwinningen (decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone voor grondwaterwinning.

Tabel 3: Watelementen in het plangebied

5.3.4 Bodem

Kaart 17: Plangebied met waardevolle bodems

Kaart 18: Plangebied met verontreinigde gronden

Waardevolle bodems	Het plangebied bevat volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen geen waardevolle bodems.
Verontreinigde gronden	Binnen het plangebied bevinden zich geen meldingen van bodemverontreiniging noch meldingen of vaststellingen van een schadegeval.

Tabel 4: Bodem van het plangebied

5.3.5 Natuur

5.3.5.1 Internationaal of Europees niveau

Kaart 19: Plangebied met speciale beschermingszones

Habitatrichtlijgebieden (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Niet in het plangebied.
Ramsar-gebieden (Internationale Ramsar-conventie 1971)	Niet in het plangebied.
Vogelrichtlijgebieden (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Niet in het plangebied.

Tabel 5: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

5.3.5.2 Vlaams niveau

Kaart 20: Plangebied met historisch permanente graslanden, VEN-gebieden en reservaten

Kaart 21: Plangebied op biologische waarderingskaart (versie 2, 2018)

Historisch permanente graslanden (HPG) (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997 en landbouwwetgeving)	Niet in het plangebied.
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) = grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) = natuurverbindings- en natuurverwevingsgebieden (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Niet in het plangebied.

<p>Biologische waarderingskaart (BWK) (Decreet betreffende het Natuurbehoud)</p>	<p>In het plangebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een 'bomenrij' en een 'soortenarm permanent cultuurgrasland' in een 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' met een oppervlakte van 23.569 m² ten noorden van de Oliedamstraat en ten westen van de N8 (Veurnseweg) (496802_v2018). - Ten zuiden van het plangebied bevindt zich 'minder dichte bebouwing' in een 'biologisch minder waardevolle' zone met een oppervlakte van 1.177.711 m² langs de Augustijnenstraat en de N8 (Veurnseweg) (569396_v2018). <p>Onmiddellijk aanpalend aan het plangebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ten noorden van het plangebied bevindt zich een 'bebouwing in agrarische omgeving' in een zone van 'biologisch minder waardevolle elementen' over een oppervlakte van 4.147 m² t.h.v. van de hoeve in de N8 (Veurnseweg) nr. 37 (312036_v2014). - Ten noorden van het plangebied bevindt zich een 'soortenarm permanent cultuurgrasland' in een 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' over een oppervlakte van 21.295 m² t.h.v. van de bebouwing langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 49-53 (360893_v2014).
<p>Bosreservaten (Bosdecreet 1990)</p>	<p>Niet in het plangebied.</p>
<p>Duinreservaten (Duinendecreet 1993)</p>	<p>Niet in het plangebied.</p>
<p>Natuurreservaten (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)</p>	<p>Niet in het plangebied.</p>

Tabel 6: Vlaamse beschermingszones in het plangebied

5.3.6 Erfgoed

5.3.6.1 Bouwkundig erfgoed

Kaart 22: Plangebied met bouwkundig erfgoed

<p>Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</p>	<p>Niet in het plangebied.</p> <p>Onmiddellijk aanpalend aan het plangebied: ID 81039: Hoeve 't Drevenhof, N8 (Veurnseweg) nr. 37, ID 28591: Villa Garage du Châtelet, N8 (Veurnseweg) nr. 6.</p>
<p>Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Relict</p>	<p>Niet in het plangebied.</p>

(decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Onmiddellijk aanpalend aan het plangebied: ID 30654: Landhuis Reiger Burg, N8 (Veurnseweg) nrs. 10-12, ID 201143: Railway Chateau Cemetery, Adriaansensweg t.h.v. nr. 3.
Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied.

Tabel 7: Bouwkundig erfgoed in het plangebied

5.3.7 Landschappelijk erfgoed

Kaart 23: Plangebied met landschappelijk erfgoed

Vastgestelde Inventaris Houtige Bepantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied.
Vastgestelde landschapsatlas (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied.
Beschermde landschappen (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied.

Tabel 8: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

5.3.7.1 Archeologisch erfgoed

Kaart 24: Plangebied met archeologisch erfgoed

Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt (Vaststelling door agentschap Onroerend Erfgoed 2017)	Niet in het plangebied.
Vastgestelde inventaris archeologische zones (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied. Onmiddellijk aanpalend aan het plangebied: ID 11898: Historische stadskern van Ieper.
Beschermde archeologische sites (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Niet in het plangebied.

Tabel 9: Archeologisch erfgoed in het plangebied

6. PLANOPTIES

6.1 DOELSTELLINGEN

Het RUP 'Campus Veurnseweg' wordt opgemaakt om uitbreidingsmogelijkheden aan de VTI-site voor de scholengemeenschap SMSI en andere gemeenschapsvoorzieningen te kunnen geven. Daarvoor worden de achterliggende percelen herbestemd, momenteel zijn deze grotendeels bestemd als agrarisch gebied volgens het gewestplan. Het plangebied van het voorliggend RUP is volgens het GRS Ieper volledig gelegen in een reservegebied voor stedelijke ontwikkeling, deze kan echter opgesplitst worden in verschillende delen:

- De bebouwde zone van het plangebied, door de bestaande VTI-gebouwen, is volgens het BPA 'Noord-Westsector' hoofdzakelijk bestemd voor 'gemeenschapsuitrustingen' en bevindt zich binnen het plangebied van het provinciaal RUP 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper'. Deze bestemming kan blijven bestaan binnen de zone voor stedelijke ontwikkeling, mits aangepaste stedenbouwkundige voorschriften op vlak van ruimtelijke inpasbaarheid, ontsluitings- en groenvoorzieningen en waterbuffering.
- De niet-bebouwde zone van het plangebied ten noorden van de bestaande VTI-site, uitbreidingszone van de schoolsite, is volgens het gewestplan 'Ieper-Poperinge' bestemd als 'agrarisch gebied' en bevindt zich buiten het plangebied van het provinciaal RUP 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper'. De bestemming van dit gebied wordt met het voorliggend RUP herbestemd naar een 'zone voor stedelijke ontwikkeling' i.f.v. de scholengemeenschap met aangepaste stedenbouwkundige voorschriften op vlak van ruimtelijke inpasbaarheid, ontsluitings- en groenvoorzieningen en waterbuffering.
- Ten noordoosten van deze niet-bebouwde zone bevindt zich een woning, langs de N8 (Veurnseweg) nr. 27, in het plangebied. Deze woning is volgens het gewestplan 'Ieper-Poperinge' een zonevreemde woning in 'agrarisch gebied' en bevindt zich buiten het plangebied van het provinciaal RUP 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper'. De betrokken woning krijgt met het voorliggend RUP de nabestemming 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen'.
- In het plangebied bevindt zich ook een bedrijf, namelijk langs de N8 (Veurnseweg) nr. 21D. Dit bedrijf is volgens het gewestplan 'Ieper-Poperinge' bestemd als 'agrarisch gebied', dus eveneens zonevreemd maar bevindt zich grenzend aan een 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen'. Dit bedrijf bevindt zich binnen het plangebied van het provinciaal RUP 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper'. Deze bestemming van dit bedrijf wordt met het voorliggend RUP herbestemd naar een 'zone voor kleinschalig bedrijvigheid'.

	Kleinstedelijk gebied leper	Bestaande bestemming	GRS leper	Gewenste bestemming
Bebouwde zone door de VTI-gebouwen	Binnen het kleinstedelijk gebied leper	Gemeenschaps-uitrustingen	Stedelijke ontwikkeling binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied leper	Zone voor gemeenschapsvoorzieningen
Niet-bebouwde zone ten noorden van de bestaande VTI-site	Buiten het kleinstedelijk gebied leper	Agrarisch gebied		
Woning langs de N8 nr. 27	Buiten het kleinstedelijk gebied leper	Agrarisch gebied		Nabestemming: zone voor gemeenschapsvoorzieningen
Bedrijf langs de N8 nr. 21D	Binnen het kleinstedelijk gebied leper	Agrarisch gebied		Zone voor kleinschalig bedrijvigheid

Tabel 10: Gewenste bestemmingen binnen het plangebied

6.2 RUIMTELIJKE PRINCIPES BINNEN PLANGEBIED

De herbestemming van het agrarisch gebied binnen het plangebied van het RUP 'Campus Veurnseweg' wordt gekaderd binnen de gewenste ruimtelijke structuur van het GRS leper. Daarom worden de ruimtelijke principes van het voorliggend RUP gebaseerd op de doelstellingen van het GRS leper:

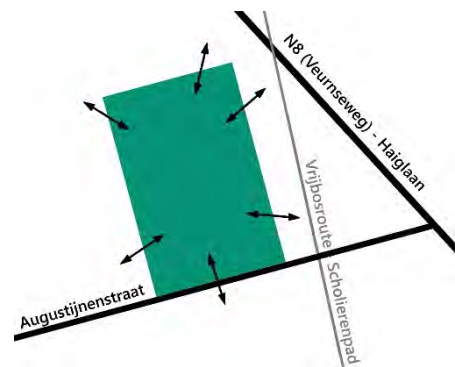
- Functionele verweving van wonen, werken, groen en stedelijke voorzieningen;
 - o Medegebruik van de schoolsite door de gemeenschap;
 - o Sportzones als stedelijke groene ruimte;
 - o Synergie tussen bedrijven en school.
- Gedifferentieerde typologie aangepast aan de omgeving;
- Duurzaam ruimtegebruik;
- Uitwerking van ontsluitings- en parkeerproblematiek:
 - o Stimuleren van duurzame vervoerswijzen;
 - o Combinatie van verschillende ontsluitingen;
 - o Parkeerbehoefte op eigen terrein opvangen.

Vervolgens worden deze ruimtelijke principes verder in detail uitgelegd.

6.2.1 Functionele verweving van wonen, werken, groen en stedelijke voorzieningen

Volgens de Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (20.07.2018) wordt 'verweving' als volgt gedefinieerd: Verweving is het samenbrengen van verschillende activiteiten in dezelfde ruimte. Activiteiten mogen elkaar niet in de weg staan en de hoofdfunctie is gegarandeerd. Verweving kan een ruimte (gelijk)tijdig laten gebruiken voor verschillende activiteiten. Het gemeenschappelijk gebruik van ruimtes en infrastructuren is een vorm van verweving. Deze verweving kan sterk functioneel en is schaal- en tijdsafhankelijk. Verweving gebeurt vanuit de gedachte dat functies elkaar versterken, om maatschappelijk meerwaarde te creëren en om het aantal verplaatsingen te beperken.

Voor het plangebied van het RUP 'Campus Veurnseweg' wordt verweving geïmpliceerd in functie van wonen, werken, groen en stedelijke functies. De toekomstige, groene schoolcampus zal multifunctioneel gebruikt worden door de buurtbewoners, door de nabijgelegen bedrijven en door de stad Ieper in het algemeen. Daarom moet de betrokken groene en bebouwde site toegankelijk blijven na de schooluren voor andere (buurt)activiteiten. Het landschap en de integratie van de campus in het landschap dient versterkt, behouden en verbonden worden. De maatschappelijke meerwaarde daarvan is dat er permanent een sociaal controle aanwezig zal zijn op de site.



Schema 1: Ruimtelijk principe: functionele verweving

6.2.1.1 Medegebruik van de schoolsite door de gemeenschap

Het betrokken RUP heeft tot doel een uitbreiding van de school toe te laten, maar ten dienste van de betrokken buurt en de stad Ieper. Er wordt gestreefd naar een meervoudig intensief ruimtegebruik van de gebouwen. Daarom bestemt het RUP de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en niet specifiek voor scholen. Het gebruik van de site door schoolactiviteiten blijft beperkt tot de schooluren en buiten de schoolvakanties. Daarnaast kan de site (bebouwing en groene ruimte) optimaal benut worden door de gemeenschap: De schoolrefter, de nieuwe randparking, groene ruimtes, bushalte, enz. zijn infrastructuren die de school nodig heeft en die 's avonds en/of in het weekend gebruikt kunnen worden door de omliggende bewoners en/of stadsbezoekers.

6.2.1.2 Sportzones als stedelijke groene ruimte

De toekomstige sportzone ten noorden van het plangebied gaat de overgangszones vormen tussen de bebouwde schoolsite langs de Augustijnenstraat/N8 (Veurnseweg) en de achterliggende open ruimte. Naast deze overgangsfunctie wordt de sportzone een stedelijke toegankelijke groene ruimte voor de volledige scholengemeenschap, voor de buurt en voor de stad Ieper. Deze groene sportzone met sportterreinen wordt namelijk een recreatief gebied voor stedelijke openluchtactiviteiten met een ecologische functie voor de stad. In deze groene ruimte zal eveneens de nodige plaats zijn voor de open beekvallei van de Augustinusbeek en voor het opvangen, bufferen en infiltreren van hemelwater. Er wordt gestreefd naar ecologische verbindingen in het stedelijk gebied van Ieper, de Augustinusbeek is met zijn beekvallei daarvan een drager.

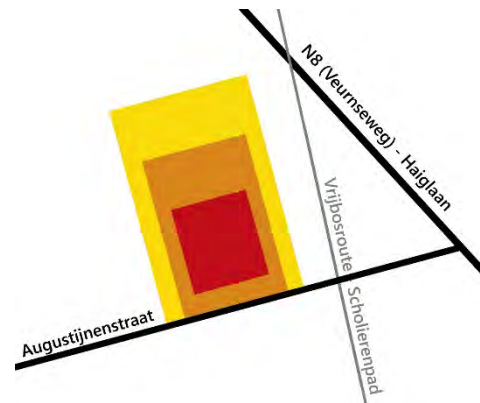
6.2.1.3 Synergie tussen bedrijven en school

De synergie tussen bedrijven en school kan veel meer zijn dan een meervoudig ruimtegebruik van de werkplaatsen, refter, groene ruimte, gemeenschappelijke parking, bushalte, enz. Enerzijds kan de creativiteit van de leerlingen, van vooral de technische opleidingen, een echte meerwaarde vormen voor de bedrijven die in Ieper gevestigd zijn. Anderzijds kan de kmo-zone langs de Vrijbosroute ontwikkeld worden in functie van de school met bijvoorbeeld innovatieve startups van werkende studenten. De samenwerking en de verbinding tussen bedrijven en scholen moet eveneens een plaats krijgen op de nieuwe campus.

6.2.2 Gedifferentieerde typologie aangepast aan de omgeving

Het plangebied bevindt zich langs de woonwijken van de Augustijnenstraat, maar achteraan grenst deze aan het open ruimtegebied. Daarnaast wordt de bestaande toestand van het plangebied onderscheiden met de bebouwde ruimte langs de Augustijnenstraat en de niet-bebouwde ruimte ten noorden van het plangebied.

Om deze overgang van de bebouwde ruimte naar de open ruimte meer geleidelijk te laten verlopen, worden verschillende zones gedefinieerd. Elke zone wordt vertaald met de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden op vlak van schaal en morfologie:



Schema 2: Ruimtelijk principe: gedifferentieerd typologie

- Het straatbeeld van de Augustijnenstraat wordt gekenmerkt door de grootschalige gebouwen van de VTI-site (max. 3 bouwlagen met een plat dak) en de kleinschalige alleenstaande woningen (2 bouwlagen met een hellend dak) op ongeveer 5 m van de rooilijn. In de bouwzone langs de Augustijnenstraat moet de nieuwe bebouwing op het bestaande kleinschalige gabarit aansluiten. Hier kunnen de nieuwe schoolgebouwen worden uitgevoerd vanaf ongeveer 5 m van de rooilijn met 2-3 bouwlagen.
- De oostelijke en westelijke randen van het plangebied liggen aan de achterkant van private tuinen. Om een overgang te maken tussen de gemeenschapsvoorzieningen en de private tuinen, duidt het RUP een bouwrijke zone (met de toelating van de bestaande bebouwing met een beperkte hoogte) aan ten opzichte van de achtertuinten van de woningen langs de Olieadamstraat en van de Fabiolalaan. Op die manier wordt ook een zuiniger ruimtegebruik voorzien, want de gebouwen zullen gebundeld worden in het midden van het plangebied.
- De bebouwing in het midden van het plangebied zal teruggetrokken zijn van het kleinschalig straatbeeld van de Augustijnenstraat, waardoor grootschalige gebouwen toegelaten kunnen zijn. Het midden van het plangebied zal gekenmerkt worden door denser en hoger bebouwing dan langs de noordelijke open ruimte of langs de Augustijnenstraat. Deze nieuwe centrale gebouwen kunnen tot 5 bouwlagen hoog toegelaten worden.
- Ten noorden van het plangebied worden de bebouwings- en verhardingsmogelijkheden beperkt in hoogte en oppervlakte, dit moet ervoor zorgen dat de overgang naar de open ruimte visueel merkbaar is. Langs de Augustinusbeek wordt de verharding maximaal beperkt in functie van waterbuffering.

6.2.3 Duurzaam ruimtegebruik

Het is niet de bedoeling van het RUP om het volledig plangebied te voorzien met bebouwde ruimte. In overeenstemming met de bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Ieper dient de ontwikkeling zo klimaatvriendelijk te gebeuren. Het bijkomend ruimtebeslag in de open ruimte dient zo zuinig mogelijk te worden georganiseerd.

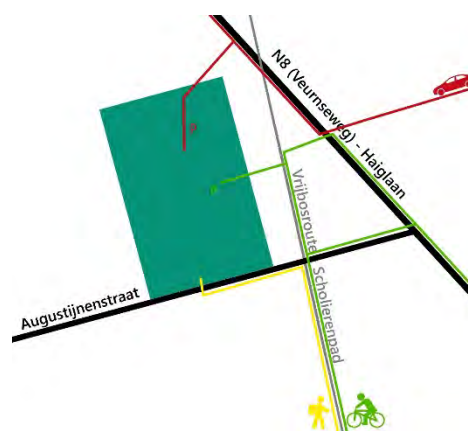
De nieuwe scholencampus wordt zo compact mogelijk gebouwd met geïntegreerde groenzones. De campus zal een voorbeeld vormen van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik met ruimte voor voorzieningen, recreatie, wandel- en fietspaden, klimaat, natuur en water. De Augustinusbeek wordt omgevormd naar een klimaatadaptieve groenblauwe vallei, waarvan minstens 50 m breedte dient ingericht te worden als ecologisch schaduwrijk groene vallei met minimale verharding.

De campusgebouwen worden in landschapskamers, omzoomd door grachten, bomen en houtkanten, ingebed in het landschap. Hetzelfde geldt voor de sportvelden die in dezelfde landschapskamers, worden ingebed.

6.2.4 Uitwerking van ontsluitings- en parkeerproblematiek

Scholen zijn bijzondere omgevingen door hun toevloed aan scholieren op piekuren. Hierdoor moet speciaal aandacht worden besteed aan een veilige verkeersomgeving. Dit kan door een doorgedreven inrichting van de omliggende straten deels worden bereikt. Beter nog is het ontwikkelen van alternatieve verkeersvrije wegen waarlangs scholieren hun weg naar school kunnen afleggen zonder gevaar. Daar waar mogelijk moet worden gezocht naar het verbeteren van trage verbindingen en het openbaar vervoer naar de scholen.

Naast de schoolactiviteiten wordt de Campus Veurnseweg een site met een zekere knooppuntwaarde en voorzieningenniveau voor de stad Ieper. Volgens de Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (20.07.2018) vormen de knooppunten met een voldoende knooppuntwaarde in het systeem van het collectief vervoer en de fietsinfrastructuur de basis voor nieuwe ontwikkelingen. Naar de toekomst toe kunnen ook andere vervoersmodi een groot aantal personen verplaatsen op regionaal niveau. Toekomstige duurzame mobiliteitsvormen zullen geënt worden op de bestaande knooppunten.



Schema 3: Ruimtelijk principe: ontsluiting en parkeren

6.2.4.1 Stimuleren van duurzame vervoerswijzen

In het kader van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en een beter leefmilieu, is het aangewezen om de vraag naar autogebruik, het autosolisme en het onnodig autogebruik te beperken en meer duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Een van de maatregelen in dit kader is het uitbouwen van deze zone voor gemeenschapsvoorzieningen op een locatie die goed bereikbaar is, te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.

Het plangebied ligt vlakbij het Scholierenpad-Vrijbosroute en op wandel- en fietsafstand van het centrum van Ieper. Er zijn een bushaltes van De Lijn in de Augustijnenstraat en aan de rotonde van de Haiglaan met de N8 (Veurnseweg), grenzend aan het plangebied. De goede bereikbaarheid met de bus schept potenties voor het beperken van het (bijkomend)- autoverkeer, voornamelijk in de Augustijnenstraat.

Gezien het verwachte aantal leerlingen, personeelsleden en bezoekers, is het voorzien van voldoende en gemakkelijk bereikbare fietsparkeerplaatsen een belangrijke maatregel om overmatig autogebruik te vermijden. Ook een duurzaam schoolvervoersplan kan een flankerende maatregel zijn.

6.2.4.2 Combinatie van verschillende toegangen

De bestaande VTI-site wordt ontsloten langs de Augustijnenstraat. Met de ontwikkeling van de nieuwe campus zal de hoofdontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) gebeuren. Dit zal ook de toegang zijn tot de parking van de campus. De inrichting van de Augustijnenstraat en van de N8 (Veurnseweg) moeten in functie staan van de verkeersveiligheid voor de scholieren.

De nieuwe schoolcampus zal in de toekomst beschikken over een secundaire toegang via de Vrijbosroute. Deze secundaire toegang zal gebruikt worden voor de ontsluiting van het traag verkeer. De Vrijbosroute is de verlenging van het Scholierenpad vanuit het station van Ieper en zal hoofdzakelijk dienen voor het fietsverkeer. Het kruispunt van de Augustijnenstraat – Vrijbosroute – Scholierenpad dient verkeersveilig ingericht te worden met aandacht voor de trage weggebruikers.

Daarnaast kunnen de bestaande schooltoegangen langs de Augustijnenstraat blijven gebruikt worden door de scholieren die te voet naar school komen. Voetgangers vanuit het centrum van Ieper hebben echter wel een aangepaste inrichting van het Scholierenpad nodig.

6.2.4.3 Parkeerbehoefte op eigen terrein opvangen

De bestaande schoolsite beschikt over een beperkt aantal parkeerplaatsen voor wagens ten oosten en westen van de site in de Augustijnenstraat. Deze parkeerplaatsen zijn niet voldoende om de bestaande parkeervraag van de school op te vangen, waardoor de omliggende woonwijken leiden van de parkeerdrukke van de bestaande school. Het toekomstig project dient daarmee rekening te houden en het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat moet zoveel mogelijk vermeden worden.

Met de uitbreiding van de schoolsite zal minstens evenredig de parkeerdrukke in de buurt ook stijgen. Daarom moet er voldoende parkeerplaatsen voorzien worden op eigen terrein. Een groene parking voor het gemotoriseerd verkeer zal plaats krijgen aan de noordzijde van het plangebied. Deze parking zal, zoals hierboven beschreven, ontsloten worden via de N8 (Veurnseweg).

Deze parking dient niet enkel gebruikt te worden voor de schoolactiviteiten. Door het inzetten van verwerving van de functies, dient de betrokken parking multifunctioneel gebruikt kunnen worden. Met aangepaste toegangen voor het traag verkeer kan deze parking fungeren als parking voor de buurt en randparking voor de stad Ieper. En met een aangepast ontwerp dient deze parking een groene invulling te krijgen met waterdoorlatende materialen.

Naast een parking voor het langdurig parkeren dient de nieuwe campus te beschikken over voldoende stop/drop locaties, omdat een groot aantal van de scholieren niet zelf met de auto rijden naar school. De stop/drop locaties kunnen gebundeld zijn op één plaats of op verschillende plaatsen langs het plangebied voorzien worden.

Daarbij komt een groot aantal van de scholieren met de fiets naar school, waardoor de nieuwe campus over voldoende fietsstallingen moet beschikken. Het is de bedoeling dat de fietsers op een veilig manier tot de schoolsite raken via de Vrijbosroute, daarmee is het aangeraden om de nodige fietsstallingen in de omgeving van deze secundaire toegang te voorzien. Op deze manier neemt het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer niet dezelfde wegen.

6.3 ALTERNATIEVEN

6.3.1 Referentiesituatie

De referentiesituatie betreft het plangebied in zijn huidige toestand. De omschrijving hiervan kan teruggevonden worden in het tweede deel van het voorliggend document.

6.3.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief betreft het plangebied in zijn huidige planologische toestand en de wijze waarin het gebied zich hierbinnen kan ontwikkelen. Het plangebied wordt deels geordend door het gewestplan 'leper-Poperinge' (K.B. 14.08.1979 en gewijzigd bij BVR 11.06.1996) en deels door het BPA 'Noord-Westsector' (M.B. 22.10.1987).

Samengevat wordt het plangebied als volgt geordend:

- De bestaande VTI-site wordt geordend door het betrokken BPA en is hoofdzakelijk bestemd als 'zone voor gemeenschapsuitrustingen', gedeeltelijk bestemd als 'zone voor ambachtelijke bedrijfsgebouwen-bergplaatsen, niet storend voor de omgeving' en gedeeltelijk bestemd als 'zone voor woongebouwen – woningen'.
- Het open ruimtegebied ten noorden van de VTI-site en ten westen van de N8 (Veurnseweg) wordt geordend door het gewestplan met als bestemming 'agrarisch gebied'.

Een vergelijking met de referentiesituatie en het vooropgestelde RUP levert volgende conclusies:

- De uitbreiding van de VTI-site (gebouwen, openluchtsportzone en parking) is beperkt realiseerbaar binnen de betrokken 'zone voor gemeenschapsuitrustingen' van het huidig BPA 'Noord-Westsector', met name tussen de Augustijnenstraat en de noordelijke grens van de bestaande woningen van de Oliestraat en de Fabiolalaan. De bestaande schoolgebouwen in de zone van gemeenschapsuitrustingen hebben een bezetting van ongeveer 30%. De toegelaten bezetting volgens de verordenende voorschriften bedraagt 45%. Dit betekent dat ongeveer 10 425 m² extra bebouwing van 2 bouwlagen in deze zone mogelijk is. Deze vorm van uitbreiding zou een gesloten straatbeeld van de Augustijnenstraat veroorzaken t.h.v. de schoolsite. De ontsluiting van de school zal in de Augustijnenstraat blijven. Deze extra bebouwing biedt geen voldoende oppervlakte om de doelstelling van een 2^e en 3^e graad campus te bereiken.
- De uitbreiding van de VTI-site (gebouwen, openluchtsportzone en parking) is niet realiseerbaar binnen de bestaande gewestplanbestemming 'agrarisch gebied' ten noorden van het plangebied en ten westen van de N8 (Veurnseweg).
- De uitbreiding van het traag netwerk (Vrijbosroute) en van de toegang tot de achterliggende parking is realiseerbaar binnen de betrokken 'zone voor spoorweg' van het huidig BPA 'Noord-Westsector' en binnen de bestaande gewestplanbestemming 'agrarisch gebied'. Binnen het agrarisch gebied dient wel gebruik gemaakt te worden van de uitzonderingsmaatregel met betrekking tot 'handelingen van algemeen belang' (art. 4.4.7. §2 van de VCRO). Gezien de afwijkingsmaatregel is het weinig waarschijnlijk dat dergelijk ontwikkeling zich snel voordoet.

6.3.3 Mogelijke alternatieven

6.3.3.1 Locatie-alternatieven

Om een tweede en derde graadscampus te bouwen voor ongeveer 2500 leerlingen geeft SMSI aan dat er grondoppervlakte nodig van 40 m² per leerling. Op deze manier kan er voldoende plaats voorzien worden voor praktijklokalen, sportactiviteiten (indoor en outdoor), groene zones, parking en ontsluiting op eigen terrein. Met deze summier benadering wordt berekend dat de nieuwe campus een oppervlakte van minstens 10 ha nodig zal hebben.

Hergebruik van bestaande scholensites

In het voorbereidend haalbaarheidsonderzoek 'Sint-Maartensscholen Ieper – campus Veurnseweg' van oktober 2018 heeft het bureau Studio Thys Vermeulen, naast het uitschrijven van 3 ontwikkelingsscenario's voor de VTI-site, eveneens 3 scenario's geschreven met het hergebruik van het bestaand patrimonium van de SMSI in de binnenstad van Ieper:

- Behoud van het College in de binnenstad: wordt gebruikt als domeinschool en de leerlingen van Immaculata verhuizen naar de nieuwe VTI-site. Op deze manier is er minder nieuwbouw noodzakelijk op de VTI-site en deze kunnen compact gebouwd worden. Op de site van het College is er genoeg plaats om de domeinen Taal & Cultuur en Economie & Organisatie daar te behouden.
- Behoud van het College in de binnenstad en blijft een domeinoverschrijdend school (zoals het momenteel het geval is) en de leerlingen van Immaculata verhuizen naar de nieuwe VTI-site. Op deze manier blijft een zekere flexibiliteit van de schoolgebouwen bestaan door een grote hoeveelheid van neutrale klaslokalen. Deze scenario zou eventueel een tussenfase kunnen vormen tot het volledig gebruik van de nieuwe campus Veurnseweg.
- Beide campussen College en Immaculata blijven behouden en Immaculata wordt gebruikt als domeinschool. Door de eerste graad op de site van Heilige Familie te herlocaliseren, komt genoeg ruimte vrij op de site Immaculata om het domein Maatschappij en Welzijn (2^{de} en 3^{de} graad) te organiseren. Door te reduceren van het programma voor de nieuwe VTI-site komt er extra plaats vrij voor het domein Stem op de nieuwe campus.

Door de werking terug te verspreiden over verschillende schoolsites, wordt uitgegaan van de bestaande schoolorganisatie. Daarmee wordt niet voldaan aan de vraag van de scholengemeenschap om alles op één site te organiseren. Het samenbrengen van verschillende domeinen op één site biedt meer flexibiliteit en de mogelijkheid om leerlingengroepen meer met elkaar te mengen.

De conclusie van het onderzoek van Studio Thys Vermeulen is dat het onmogelijk is om een volledige tweede en derde graadscampus te ontwerpen op een van de stedelijke schoolsites omwille van de niet aangepaste en verouderde gebouwen en omwille van de te kleine oppervlakte van de sites. De VTI-site is de enige bestaande schoolsite die voldoende kan uitbreiden daarvoor.

Nieuwe schoolsite

De nieuwe tweede en derde graadscampus moet niet verplicht op een van de bestaande schoolsites uitgevoerd worden, dit kan eveneens op een andere plaats in Ieper zijn. Gezien de nieuwe campus een oppervlakte van ongeveer 10 ha nodig heeft. Het lijkt het op het eerste zicht onmogelijk om een leegstaande site met deze omvang in de binnenstad van Ieper te vinden.

Op basis van het GRS werden verschillende locaties geselecteerd aan de rand van de binnenstad die kunnen ingezet worden voor de opvang van een nieuwe scholencampus:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. Uitbreiding van het VTI, | 3. Uitbreiding van de Vloei |
| 2. De Spie | 4. Reigersburg-Zuid |



Figuur 15: Alternatieve locaties voor een nieuwe campus (Orthofoto, 2019)

Aan de hand van de volgende 3 criteria wordt elke locatie geanalyseerd en geëvalueerd als potentiële locatie voor de nieuwe campus:

- Mobiliteit: er wordt getoetst of de locatie een goede toegankelijkheid heeft voor de verschillende vervoersmodi.
- Zorgvuldig ruimtegebruik: er wordt getoetst hoe de ruimte-inname gerealiseerd wordt. Dient hiervoor nieuwe ruimte aangesneden te worden, kan (deels) gebruikte ruimte benut worden of kan er een reconversie gebeuren van een onderbenutte ruimte.
- Relatie met stedelijke dynamiek: hierbij wordt onderzocht welke functies zich in de directe omgeving bevinden en wat de impact is op het stadsweefsel (intramuros).

De toets aan de criteria kan leiden tot een positieve, negatieve of neutrale evaluatie.

1. Uitbreiding van het VTI

Mobiliteit:

De VTI-site is goed gelegen voor voetgangers:

- Omheen de campus zijn verschillende woonwijken gelegen. De campus is goed bereikbaar voor deze woonwijken;

- De campus is te voet bereikbaar vanuit het stadscentrum. De campus kan bereikt worden via de Haiglaan (voetpaden + oversteekplaats) of via het Scholierenpad.
- De campus is te voet bereikbaar vanuit het station. Het station vormt een openbaar vervoersknooppunt. Het station is bereikbaar via Scholierenpad en evt. Grietenstraat. De afstand bedraagt ca. 1 km.

De VTI-site bevindt zich langs het Scholierenpad/Vrijbosroute. Momenteel vormt deze een verbinding voor fietsers en voetgangers tussen station en campus. Op langere termijn wordt deze verder uitgebouwd in noordelijke richting. Dit betekent dat fietsers vanuit noordelijke en zuidelijk richting en vanuit het stadscentrum een vlotte en veilige verbinding zullen hebben. Vanuit oostelijk en westelijke richting zal het bestaande wegennet gebruikt worden.

Langsheen de Haiglaan rijden 3 buslijnen tussen het station van leper en de bushalte 'leper Hoekje'. De bushaltes langsheen de Haiglaan bevinden zich op ongeveer 200 m van de VTI-site en het station van leper bevindt zich op ongeveer 1000 m van de VTI-site. Deze afstanden zijn te voet overbrugbaar voor leerlingen van de tweede en derde graad.

Volgens de MOBER (zie bijlage) komt het grootste deel van de leerlingen uit het noordoosten van leper. Indien de nieuwe campus op de VTI-site ontwikkeld wordt, kan de nieuwe campus ontsloten worden via de N8 (Veurnseweg) op ongeveer 720 m van de N38 (Noorderring). Het voordeel hiervan is dat het meeste verkeer rechtstreeks via bovenlokale wegen kan komen en dat het verkeer het stadscentrum kan vermijden. Deze locatie zal ervoor zorgen dat het autoverkeer in het stadscentrum van leper zal afnemen. Er dient rekening gehouden te worden met de eventuele inrichting van een regionaal bedrijventerrein ter hoogte van Reigersburg (locatieonderzoek lopende). De impact hiervan dient bij een eventuele keuze voor deze locatie onderzocht te worden in het MOBER.

Het criterium wordt bijgevolg positief geëvalueerd.

Zorgvuldig ruimtegebruik:

De VTI-site is met zijn 5,50 ha de grootste site van het bestaand patrimonium van de SMSI en beschikt daarmee al op de helft van de nodige oppervlakte voor de ontwikkeling van de nieuwe tweede en derde graadscampus (ongeveer 10 ha).

Door de ontwikkeling van de nieuwe campus op een van de bestaande sites van de SMSI te voorzien, kunnen de bestaande gebouwen zoveel mogelijk hergebruikt worden. Indien hergebruik niet mogelijk is, kan het bijkomend ruimtebeslag beperkt worden door nieuwe schoolgebouwen te bouwen i.p.v. de bestaande verouderde VTI-gebouwen.

De aansnijding van de open ruimte rond leper wordt met de VTI-site beperkt. Het bijkomend ruimtegebruik wordt beperkt tot de helft van de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe campus, met name 4,5 ha i.p.v. de volledige 10 ha.

Het criterium wordt bijgevolg positief geëvalueerd.

Relatie met stedelijke dynamiek:

De locatie vormt een uitbreiding van een bestaande scholensite. De Augustijnenstraat vormt reeds een centrale weg binnen de woonwijk waarbij naast wonen ook andere al dan niet complementaire functies voorkomen (o.a. bakker, tennisclub, kinderdagverblijf). In de grotere omgeving bevindt zich ook een kleinhandelscentrum (met o.a. Delhaize en Aldi) langs het Scholierenpad. Complementariteit kan ook ontstaan met de ontwikkeling van de zone Van Isacker als KMO-zone (zie planopties RUP).

Vermits het station als openbaar vervoersknooppunt behouden blijft voor de school, zal de stedelijk dynamiek rondom het station verder ondersteund blijven. Er worden hier geen wijzigingen verwacht.

De afstand tot het stadscentrum wordt groter. Door de beperkte afstand (1,7 km te voet) blijft het stadcentrum zijn potentie behouden als locatie voor nevenactiviteiten van de school (vb. bezoeken, buitenschoolse activiteiten...).

De dynamiek in het stadscentrum zal evenwel wijzigen doordat leerlingen er niet meer dagelijks zullen komen. Een nieuwe kwalitatieve invulling van de oude scholensites is noodzakelijk. Deze invulling mag niet monofunctioneel ingericht worden.

Het criterium wordt neutraal geëvalueerd.

2. De Spie (site Wallays en Kazerne)

Mobiliteit:

De Spie is goed gelegen voor voetgangers. Ten westen bevinden zich verschillende woonwijken. De campus is goed bereikbaar voor deze woningen. De campus is eveneens te voet bereikbaar vanuit het stadscentrum (1,4 km). Het station als openbaar vervoersknooppunt ligt op korte afstand.

De Spie grenst aan het Noyellepad-Bijlanderpad, dat deel uitmaakt van het bovenlokaal fietspad. Het Bijlanderpad dient als ontsluiting van het traag verkeer voor zuidwestelijke woonwijken van Ieper, zoals de Witte Huizen en Ter Olmen. Dit betekent dat fietsers vanuit noordelijke en zuidelijke richting en vanuit het stadscentrum een vlotte en veilige verbinding zullen hebben. Vanuit oostelijk en westelijke richting zal het bestaande wegennet gebruikt worden.

Indien de tweede en derde graadscampus ontwikkeld wordt op De Spie, dan kunnen de leerlingen uit de aanpalende woonwijken te voet naar school gaan. De noordelijke grens van de Spie bevindt zich op ongeveer 350 m van het station van Ieper, waar de meeste buslijnen richting Ieper stoppen. Daarmee zijn deze sites op het vlak van openbaar vervoer heel goed gelegen, wat een van de meest gebruikte vervoersmiddelen van de leerlingen is.

Voor het gemotoriseerd verkeer is de Spie toegankelijk via de N375 (Dikkebusseweg) en de N331 (Kemmelseweg). Beide ontsluitingen zullen ertoe leiden dat er meer verkeer afgewikkeld moet worden op de Oudstrijderslaan en Zuiderring. De locatie ten zuiden van de stadskern ligt verder van het bovenlokale wegennet. Hierdoor zal het lokale wegennet zwaarder belast worden. Dit wordt versterkt doordat de meeste leerlingen uit het noorden en oosten van de stad komen.

Het criterium wordt evenwel positief geëvalueerd omwille van de ontsluiting voor zwakke weggebruikers en openbaar vervoer.

Zorgvuldig ruimtegebruik:

De sites zelf (ongeveer 42 ha) zijn groot genoeg om een nieuwe scholencampus (ongeveer 10 ha) te ontwikkelen. Deze betreft een beperkt aantal bebouwing die moeilijk hergebruikt kunnen worden, omdat deze niet gebouwd zijn i.f.v. een scholenfunctie. Daarom zal echter bijkomend onbebouwde ruimte bebouwd moeten worden.

De site van de Kazerne zelf beschikt over een oppervlakte van ongeveer 29 ha. De bestaande bebouwing van de Kazerne zijn eveneens niet aangepast aan een scholenfunctie, waardoor hergebruik van de bestaande bebouwing moeilijk zal zijn. Deze site beschikt wel over voldoende ruimte om alle nodige functies van de nieuwe campus te ontwikkelen. Mogelijks worden de militaire activiteiten in 2023 stopgezet op de site.

Het blijft onduidelijk of de site na 2023 als militair domein behouden blijft. In het GRS van leper wordt andere invullingen voorgesteld die op lange termijn kunnen gerealiseerd worden en die minder afhankelijk zijn van een noodzakelijke korte termijn realisatie zoals de scholencampus.

Er kan geconcludeerd worden dat het criterium neutraal wordt beoordeeld.

Relatie met stedelijke dynamiek:

De locatie vormt een nieuwe locatie. In de onmiddellijke omgeving komen weinig complementaire functies voor. In de grotere omgeving bevindt zich een kleinhandelscentrum (Rijsepoort) maar de bereikbaarheid is beperkt door de aanwezige spoorlijn. Vermits het station als openbaar vervoersknooppunt behouden blijft voor de school, zal de stedelijk dynamiek rondom het station verder ondersteund blijven. Er worden hier geen wijzigingen verwacht.

De afstanden tussen de Spie en de binnenstad van leper zijn beperkt en bewandelbaar voor leerlingen van de tweede en derde graad. Er dient evenwel geconcludeerd te worden dat de spoorweg in combinatie met de Oudstrijderslaan en de Vesten een barrière vormen om het stadscentrum te bereiken.

Vanaf de Spie bedraagt de wandelafstand tot de Grote Markt 1,2 km. Vanaf de kazerne bedraagt deze afstand 1,7 km. Door de beperkte afstand (1,7 km te voet) blijft het stadcentrum zijn potentie behouden als locatie voor nevenactiviteiten van de school (vb. bezoeken, buitenschoolse activiteiten,...). De dynamiek in het stadscentrum zal evenwel wijzigen doordat leerlingen er niet meer dagelijks zullen komen. Een nieuwe kwalitatieve invulling van de oude scholensites is noodzakelijk. Deze invulling mag niet monofunctioneel ingericht worden.

Er kan geconcludeerd worden dat het criterium neutraal wordt beoordeeld.

3. Uitbreiding van de Vloei

Mobiliteit:

De bestaande site De Vloei is een recent aangelegde duurzame woonwijk ten oosten van leper. Indien de nieuwe campus ontwikkeld wordt in de uitbreidingszone van de Vloei, zal de nieuwe campus goed toegankelijk zijn vanuit deze nieuwe woonwijken en de bestaande aanpalende woonwijk, zoals Kruiskaisijde, Hoveland, Kigywijk en Potijze.

In de direct omgeving van De Vloei bevindt zich één vrijliggend fietspad, met name het Koerierspad tussen N8 (Meenseweg) en de Robrecht van Bethunelaan in De Vloei. Het kruispunt van het Koerierspad met de N8 (Meenseweg) blijft momenteel een gevaarlijk kruispunt voor zwakke weggebruikers. Ten zuiden van De Vloei loopt langsheen de Oude Kortrijkstraat een fietstraject tussen het fietsknooppunt nr. 93 (in de binnenstad van leper) en het fietsknooppunt nr. 32 (langs de Zuiderring). Ten noorden van De Vloei bevindt zich een fiets- en wandelpad langsheen de Bellewaerdebeek, maar deze is momenteel niet direct verbonden met De Vloei.

De Vloei wordt noordelijk begrensd door de N332 (Zonnebeekseweg), oostelijk door de Kruiskaisijdestraat en zuidelijk door de N8 (Meenseweg). Langsheen de N332 (Zonnebeekseweg) rijdt hoofdzakelijk enkel de buslijn leper-Roeselare. Langsheen de N8 (Meenseweg) rijden 2 buslijnen leper-Menen en leper-Komen. Dit is een heel beperkt aanbod voor een nieuwe scholencampus voor leerlingen die hoofdzakelijk uit het noordoosten van leper komen.

De uitbreiding van De Vloei bevindt zich op ongeveer 2,4 km (in vogelvlucht) van het station. 2,4 km van het station is te veel om te voet te doen. Leerlingen die met de trein of andere buslijnen naar

school komen, gaan een tweede bus moeten nemen om de nieuwe scholencampus te bereiken. Dit is geen efficiënte manier om het openbaar vervoer te gebruiken.

De oostelijke Kruiskalsijdestraat kan dienen als ontsluitingsweg van de nieuwe campus voor het gemotoriseerd verkeer. De Kruiskalsijdestraat wordt namelijk direct ontsloten via de N37 (Zuiderring). De ontsluiting via de N38 (Noorderring) is eventueel ook mogelijk, maar langer. Deze biedt voldoende ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer op de Vloei.

Omwille van de beperkte van de voorzieningen voor zwakke weggebruikers en omwille van de afstand tot het station wordt het criterium negatief beoordeeld.

Zorgvuldig ruimtegebruik:

De uitbreidingszone van De Vloei is een onbebouwde open ruimte van ongeveer 44 ha in de nabije omgeving van de binnenstad van Leper. Indien de nieuwe campus van ongeveer 10 ha in deze zone wordt ingeplant, wordt minstens zoveel oppervlakte open ruimte aangesneden. Het is echter niet wenselijk om zoveel open ruimte aan te snijden. Er is op geen enkele manier sprake van hergebruik of van reconversie van een bestaande site.

Het criterium wordt negatief beoordeeld.

Relatie met stedelijke dynamiek:

De afstanden tussen de uitbreidingszone van De Vloei en de binnenstad van Leper zijn hier het grootst in vergelijking met de 3 andere geselecteerde sites:

- o Uitbreiding De Vloei – station van Leper: ± 2,4 km;
- o Uitbreiding De Vloei– Grote Markt van Leper: ± 1,7 km te voet;

Daarmee kan besloten worden dat de complementariteit tussen de nieuwe campus op de uitbreidingszone van De Vloei en de bestaande voorzieningen in de binnenstad en in de omgeving van het station van Leper moeilijk zal blijven bestaan. Ook binnen de omgeving van de Vloei zijn weinig complementaire voorzieningen aanwezig (bijvoorbeeld handelszaken).

Bijgevolg wordt dit criterium negatief beoordeeld.

4. Reigersburg-Zuid

Mobiliteit:

Reigersburg-Zuid bevindt zich ten noorden van de binnenstad van Leper en wordt begrensd door de woonwijken langsheen de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) en de N369 (Diksmuidseweg), met name Kunstenaarswijk en Kaai. Vanaf deze noordelijke woonwijken kan de nieuwe campus op Reigersburg-Zuid te voet goed bereikbaar zijn.

Ten oosten van de N369 (Diksmuidseweg) bevindt zich het kanaal Leper-Ijzer, waarlangs een fietspad is aangelegd. Dit fietspad is doorgetrokken tot het station van Leper langsheen de Oude Vaartstraat. Het zou mogelijk kunnen zijn om dit fietspad te verbinden met de nieuwe campus op Reigersburg-Zuid. In de toekomst wordt de Vrijbosroute aangelegd, Reigersburg-Zuid kan daarmee ook verbonden worden met het station van Leper.

Langsheen de N8 (Veurnseweg) rijden 2 buslijnen richting het station van Leper. Langsheen de N8 (Oude Veurnestraat) rijden 4 buslijnen richting het station van Leper, waarvan 2 buslijnen vanuit de N369 (Diksmuidseweg) komen. Daarmee is de site van Reigersburg-Zuid goed voorzien met buslijnen

langsheen de aanpalende de wegen. Langs deze wegen kunnen de bestaande bushaltes verder uitgebreid worden. Het voldoende aantal buslijnen in de omgeving van Reigersburg-Zuid kan de afstand van ongeveer 1,2 km tot het station compenseren.

Volgens de MOBER (zie bijlage) komt het grootste deel van de leerlingen uit het noordoosten van Ieper. Indien de nieuwe campus op de site van Reigersburg-Zuid ontwikkeld wordt, kan de nieuwe campus ontsloten worden via de N8 (Veurnseweg) en via de N369 (Diksmuidseweg) op 700-800 m van de N38 (Noorderring). Het voordeel daarvan is dat de Noorderring direct ontsloten is met de autosnelweg A19 (regionaal wegennetwerk). Er dient rekening gehouden te worden met de eventuele inrichting van een regionaal bedrijventerrein ter hoogte van Reigersburg (locatieonderzoek lopende). De impact hiervan dient bij een eventuele keuze voor deze locatie onderzocht te worden in het MOBER.

Het criterium wordt positief beoordeeld.

Zorgvuldig ruimtegebruik:

De site van Reigersburg-Zuid is eveneens hoofdzakelijk een onbebouwde open ruimte van ongeveer 21 ha in de nabije omgeving van de binnenstad van Ieper. Indien de nieuwe campus van ongeveer 10 ha in deze zone wordt ingeplant, wordt minstens zoveel oppervlakte open ruimte aangesneden en kunnen nog andere stedelijke functies aan de nieuwe campus gekoppeld worden. Het is echter hier ook niet wenselijk om zoveel open ruimte aan te snijden. Er is op geen enkele manier sprake van hergebruik of van reconversie van een bestaande site.

Het criterium wordt negatief beoordeeld.

Relatie met stedelijke dynamiek:

Binnen de omgeving van Reigersburg-Zuid zijn momenteel geen stedelijke voorzieningen aanwezig. In de onmiddellijke en ruimere omgeving komen weinig complementaire functies voor.

Op lange termijn kan ten noorden van de voorgestelde site een regionaal bedrijventerrein ontwikkeld worden. Dit zou kunnen leiden tot een complementariteit met de scholencampus (vb. voor technische richtingen). De realisatie van het bedrijventerrein is echter nog niet zeker.

Door de beperkte afstand (1,4 km te voet) blijft het stadcentrum zijn potentie behouden als locatie voor nevenactiviteiten van de school (vb. bezoeken, buitenschoolse activiteiten...). De dynamiek in het stadscentrum zal evenwel wijzigen doordat leerlingen er niet meer dagelijks zullen komen. Een nieuwe kwalitatieve invulling van de oude scholensites is noodzakelijk. Deze invulling mag niet monofunctioneel ingericht worden.

Het criterium wordt neutraal beoordeeld.

Conclusie

De analyse van de 4 locatie-alternatieven wordt samengevat in de volgende tabel:

	Mobiliteit	Zorgvuldig ruimtegebruik	Relatie met stedelijke dynamiek
1. Uitbreiding van het VTI	+	+	+/-
2. De Spie	+	+/-	+/-
3. Uitbreiding van de Vloei	-	-	-
4. Reigersburg-Zuid	+	-	+/-

Het eerste criterium, mobiliteit, wordt voor 3 van de 4 locaties als positief beoordeeld. Op basis van dit eerste criterium wordt de 3^{de} locatie t.h.v. de uitbreidingszone van de Vloei beschouwd als geen wenselijke locatie voor de nieuwe campus. De Spie wordt in het algemeen beoordeeld als positief voor de mobiliteit, dit betreft voornamelijk het openbaar vervoer en zwakke weggebruikers. De Spie is moeilijk bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer.

Volgens het tweede criterium, zorgvuldig ruimtegebruik, zijn de sites van het VTI en de Spie de meest geschikte sites voor de nieuwe campus. Dit betreft hoofdzakelijk de mogelijkheid tot het hergebruik en reconversie van de bestaande gebouwen. Om een nieuwe campus van minstens 10 ha te ontwikkelen, is er op de VTI-site een beperkte uitbreiding van 6 ha noodzakelijk. De Spie, site van de Kazerne, beschikt daarentegen over een ruimte van meer dan 10 ha, wat meer dan voldoende is voor de ontwikkeling van de nieuwe campus. Echter heerst er veel onduidelijkheid over de toekomst van de Kazerne. En de Spie bevindt zich ongeveer 150 m verder van de stadskern en station in vergelijking met het VTI.

De 4 locaties bevinden zich allemaal aan de rand van de stadskern van Ieper, waardoor deze een gelijkaardig invloed zullen beoefenen op de stedelijke dynamiek van Ieper. Daarom wordt er weinig onderscheid beoordeeld voor het derde criterium, relatie met stedelijke dynamiek. De uitbreidingszone van de Vloei bevindt zich het verste van de stad en station, met gevolg dat de relatie met de stedelijke dynamiek hier het minst zal zijn.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de uitbreidingszone van het VTI de beste locatie is voor de ontwikkeling van de nieuwe campus.

Met het RUP 'Campus Veurnseweg' wenst de stad Ieper eveneens de visie en de bestemming te volgen van het GRS Ieper, met name om op dit gebied stedelijke voorzieningen te plannen. Daarmee kan gesteld worden dat het voorliggend RUP bijgevolg geen waardig locatie-alternatief kent.

6.3.3.2 Programma-alternatieven

Alternatief 1: geen uitbreiding van de VTI-site en een integraal behoud van het landbouwgebied.

Een status quo negeert het te voeren aanbodbeleid binnen het kleinstedelijk gebied leper en negeert eveneens het hoog verweefbaarheidsprofiel van de open ruimte. Deze optie is geen wenselijk alternatief.

Alternatief 2: een uitbreiding van de VTI-site met een groter bouwoppervlakte langs de Augustijnenstraat, zonder uitbreiding van een parkings en met behoud van het landbouwgebied.

Een uitbreiding met extra bebouwing langs de Augustijnenstraat voldoet niet aan de doelstellingen van de scholengemeenschap, dit biedt onvoldoende plaats om de site om te vormen naar een volwaardig 2^e en 3^e graadcampus op intergemeentelijk niveau. Dit zal het ruimtelijk draagvlak van de omgeving onder druk zetten, door de dens bebouwde Augustijnenstraat zal een groot contrast gevormd worden met het niet bebouwde landbouwgebied. De schoolsite moet beschikken over voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein om geen te grote mobiliteitsdruk op de buurt te beoefenen. Deze optie is geen wenselijk alternatief.

Alternatief 3: een uitbreiding van de VTI-site met hoger bouwhoogtes en uitbreiding van de parkings langs de Augustijnenstraat en behoud van het landbouwgebied.

Een uitbreiding met hoger gebouwen langs de Augustijnenstraat voldoet eveneens niet aan de doelstellingen van de scholengemeenschap, dit biedt onvoldoende plaats om de site om te vormen naar een volwaardig 2^e en 3^e graad campus op intergemeentelijk niveau. Dit zal het ruimtelijk draagvlak van de omgeving onder druk zetten, de hoge schoolgebouwen gaan een contrast vormen met de bestaande bebouwing in de Augustijnenstraat en met het niet bebouwde landbouwgebied. De mobiliteitsdruk langs de Augustijnenstraat wordt hiermee niet verbeterd. Deze optie is geen wenselijk alternatief.

Verkozen alternatief: een uitbreiding van de VTI-site met een groter bouwoppervlakte ten noorden van de bestaande VTI-site, met openluchtsportzones en een groene parking ontsloten via de N8 (Veurnseweg).

Deze wijze van uitbreiding geeft invulling aan het te voeren aanbodbeleid binnen het kleinstedelijk gebied leper en benut het hoog verweefbaarheidsprofiel van de open ruimte. Het biedt de beste kans op een gedegen verweving met de open ruimte. Deze optie is het wenselijk alternatief zoals opgenomen in het programma.

6.3.3.3 Inrichtingsalternatieven

De scopingsnota bouwt verder op de startnota. Een startnota dient om de opmaak van een RUP aan de bevolking bekend te maken, evenals de eerste visie op het plangebied en het vooropgestelde programma. De eerste voorgestelde ontwikkelingsscenario's voor het plangebied zijn beschreven in het masterplan van studio Thys Vermeulen en werden opgenomen binnen die startnota in het deel 3.5.

De startnota laat bewust nog alle ruimtelijke opties open en maakt nog geen gedetailleerde keuzes inzake inrichting, begrenzing, inplanting, dichtheid, bouwhoogte, enz.

In de scopingsnota wordt evenmin ingegaan op een verdere detaillering van de inrichting. Bij de opmaak van het voorontwerp RUP wordt wel meer detail vastgelegd. De doelstellingen en de eerste ruimtelijke principes voor dit RUP kunnen teruggevonden worden in de delen 5.1 en 5.2.

6.4 HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

Onderhavig RUP is gelegen in het door de Vlaamse Regering op 31.03.2006 goedgekeurd herbevestigd agrarisch gebied (HAG), regio 'Kust, Polders en Westhoek'. Het plangebied bevindt zich in het HAG nr. 22 'Akkerbouwgebied bij Elverdinge, gemengd akkerbouwgebied bij Noordschote-Zuidschote', met name in de deelruimte 'Zandleemplateau van Poperinge-leper'.

Volgens de beslissing van de Vlaamse regering van 07.05.2010, beschreven in de omzendbrief RO/2010/01, dat het beleid vastlegt dat voor de HAG-gebieden geldt dat de landbouwbestemming principieel dient behouden te worden. De inname van een HAG-gebied dient onderbouwd te worden door minstens een onderzoek naar alternatieve locaties buiten een HAG, onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur en onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw.

6.4.1 Onderzoek naar alternatieve locaties buiten een HAG

Het onderzoek naar alternatieve locaties voor de nieuwe scholencampus werd uitgevoerd voor de opmaak van het voorliggend RUP. Er werden 2 verschillende onderzoeken uitgevoerd:

- Enerzijds werden 4 verschillende locaties onderzocht binnen het stedelijk gebied van leper onderzocht (zie hoofdstuk 'Alternatieven'). Hieruit kwam naar voor dat de sites gelegen buiten HAG minder geschikt zijn voor een scholencampus dan de site in voorliggend RUP.
- Anderzijds werd door het bureau Studio Thys Vermeulen onderzocht of de bestaande schoolsites in de binnenstad hergebruikt kunnen worden. De doelstelling van de SMSI is echter om de bestaande verspreide schoolorganisatie te bundelen op 1 site. Het samenbrengen van verschillende domeinen op 1 site biedt meer flexibiliteit en de mogelijkheid om leerlingengroepen meer met elkaar te mengen. De bestaande schoolsites in de binnenstad beschikken over te weinig plaats om een volledig tweede en derde graadscampus van ongeveer 5,5 ha te (her)bouwen. De VTI-site is de enige bestaande schoolsite die voldoende kan uitbreiden daarvoor.

Daarmee wordt beschouwd dat de uitbreiding van de bestaande VTI-site de beste locatie is om de nieuwe scholencampus te voorzien.

6.4.2 Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur

Het HAG 'Akkerbouwgebied bij Elverdinge, gemengd akkerbouwgebied bij Noordschote-Zuidschote' grenst aan de N8 (Veurnseweg) en wordt ten noordwesten van het plangebied onderbroken door de N38 (Noorderring). De Noorderring is een gewestweg met een hoge snelheid. Het aantal kruispunten tussen de N8 (Veurnseweg) en lokale wegen worden in de toekomst beperkt, in de omgeving van het plangebied worden enkel de kruispunten met de N8 (Veurnseweg) en de N308 (Poperingseweg) behouden.

Het kruispunt van de N38 (Noorderring) met de Adriaansensweg wordt in de toekomst gesloten door MOW en AWW. De aanwezigheid van de verkeersinfrastructuur zorgt voor een opsplitsing van het HAG: de twee gebieden langs beide zijden van de N38 (Noorderring) zijn noch ruimtelijk noch functioneel met elkaar verbonden.

De uitbreiding van de bestaande VTI-site wordt gerealiseerd in de omgeving van de bebouwing langs de Augustijnenstraat en wordt ontsloten via de N8 (Veurnseweg) en de Augustijnenstraat. Het aanpalend landbouwgebied blijft toegankelijk via de N8 (Veurnseweg), de Adriaansensweg. Daarmee

heeft de bouw van de campus geen negatieve invloed op de bereikbaarheid of het functioneren van het landbouwgebied in de directe omgeving.

Het plangebied betreft een klein, ingesloten en gedeeltelijk watergevoelig landbouwgebied in de nabijheid van de bebouwing:

- De oppervlakte van de inname van het HAG betreft 7,79 ha van 3.243 ha van het volledig HAG 'Akkerbouwgebied bij Elverdinge, gemengd akkerbouwgebied bij Noordschote-Zuidschote'.
- Het noordoostelijk deel van het plangebied, langs de Augustinusbeek, ligt in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Dankzij het voorliggend RUP wordt de vallei van de Augustinusbeek opengetrokken als een klimaatadaptieve groenblauwe vallei.
- Het plangebied neemt geen centrale positie binnen het betrokken HAG in. Het plangebied paalt aan N8 (Veurnseweg), de Augustijnenstraat en de bebouwing langs de Oliedamstraat

Door de ligging van het plangebied binnen het HAG 'Akkerbouwgebied bij Elverdinge, gemengd akkerbouwgebied bij Noordschote-Zuidschote', door het grondgebruik rondom het plangebied en de beperkte grootte ervan, blijft versnippering tot een minimum beperkt en is bijgevolg ook de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur beperkt. Bijkomend geldt dat de campus gebouwd wordt met een groene omgeving, deze zal een overgangszone voorzien tussen het stedelijk gebied van Ieper en de agrarische structuur.

6.4.3 Onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw

De SMSI kocht de percelen binnen het plangebied begin 2019 aan. In de periode tussen de aankoop en het ontwikkelen van de nieuwe scholencampus worden de percelen nog gebruikt door een landbouwbedrijf. Dit levert de voormalige eigenaar extra opbrengst.

6.4.4 Onderzoek naar een compensatiegebied

Binnen het stedelijk gebied van Ieper loopt eveneens een RUP-procedure Jan Yperman. Binnen dit RUP is een planoptie voorgesteld om ongeveer 5 ha parkgebied te herbestemmen naar agrarisch gebied. Dit parkgebied is gelegen ten noorden van de Bellewaerdebeek, ten oosten de N313 (Brugseweg) en ten westen van de N345 (Potijzestraat). Het agrarisch gebied ten zuiden van de Bellewaerdebeek wordt bevestigd met RUP Jan Yperman, waardoor een aaneengesloten agrarisch structuur van ongeveer 27,50 ha wordt gecreëerd.

Ten zuiden van de militaire kazerne van Ieper kan volgens het GRS van Ieper ongeveer 2 ha bijkomend agrarisch gebied gecreëerd worden. Dit wordt dan verder onderzocht in het RUP Strategische Spie die wordt opgestart najaar 2020.

6.4.5 Besluit inname HAG

Het plangebied beperkt zich tot de herbestemming van percelen in overeenstemming met het GRS Ieper. Een uitbreiding van de bestaande VTI-site is noodzakelijk voor de SMSI en is ruimtelijk te verantwoorden:

Gelet op de beperkte oppervlakte van het plangebied binnen het betrokken HAG en de ligging aan de rand van de aaneengesloten agrarisch structuur, is het verlies aan agrarisch gebied niet van die aard dat het afbreuk doet aan de samenhang van de agrarische structuur op macroschaal. Noch wordt een landbouwbedrijf gehinderd in het uitvoeren van essentiële landbouwactiviteiten. De impact op de agrarisch structuur is dan ook beperkt.

Een potentieel compensatiegebied is geselecteerd binnen het lopende RUP Jan Yperman. Het voorontwerp is hier in opmaak (planproces loopt parallel met voorliggend RUP). Het betreft een mogelijke herbestemming van 5 ha parkgebied naar agrarisch gebied.

7. METHODIEK VOOR DE BEOORDELING VAN MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.1 EVALUATIE PLAN-MER-PLICHT: ONDERZOEK TOT PLAN-MER (-SCREENING)

Het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' vormt het kader voor de toekenning van een vergunning van een project en valt daardoor onder het toepassingsgebied van een plan-MER (cfr. Artikel 4.2.1 van het decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)).

Het RUP valt niet onder de uitzonderingen vermeld in artikel 4.2.2 en 4.2.3 §4 van het DABM. Bepaalde plannen en programma's zijn van rechtswege onderworpen aan een plan-MER:

- DABM artikel 4.2.3 §2: Voor elk plan of programma, onder toepassingsgebied van een plan-MER, en dat niet het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau, noch een klein wijziging inhoudt, moet een plan-MER worden opgemaakt, wanneer:
 - o 1° het plan of programma betrekking heeft op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme, ruimtelijke ordening of grondgebruik, en het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I, II en III van het project-MER-besluit van 10.12.2004.
 - o 2° voor een ander plan of programma dan deze vermeld onder 1° niet aantoonde dat dit plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' is niet van rechtswege onderworpen aan een plan-MER, maar is echter screeningsgerechtigd (cfr. artikel 4.2.3 §3 van het DABM):

- Het plan bepaalt niet het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhoudt: het plangebied heeft een totale oppervlakte van ± 13,5 ha en de uitbreiding van de VTI-site beoogt de ontwikkeling van een 2^e en 3^e graad campus op intergemeentelijk niveau aan de rand van de open ruimte.
- Het plan behelst de herziening van de gewestplanbestemming 'leper-Poperinge' waarbij ± 7,79 ha van bestemming wijzigt. De overige wijzigingen betreffen louter een actualisatie van inrichtingsvoorschriften van het BPA 'Noord-Westsector'.

7.2 WERKWIJZE

In een plan-MER-screening, verwerkt in deze startnota, gebeurt de beoordeling van de milieueffecten per discipline. Niet alle disciplines zijn voor elk plan echter even relevant. Voorafgaand aan de beoordeling worden de mogelijke milieueffecten daarom onderzocht en schematisch weergegeven. Uit dit ingreep-effectenschema komen de disciplines met mogelijk significante effecten tot uiting. De relevante disciplines worden verder in de nota effectief gescreend.

Algemeen wordt de effectieve screening/beoordeling per discipline gesteund op een vergelijking van de mogelijke effecten van het plan ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

Volgende onderdelen worden per discipline besproken: referentiesituatie, nul-alternatief, mogelijke effecten van het plan en conclusie en aanbevelingen.

7.3 INGREEP-EFFECTENSHEMA

Bij de opmaak van het ingreep-effectenschema wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en exploitatiefase. De disciplines worden beoordeeld als volgt:

- N: niet significant effect,
- N*: waarschijnlijk niet significant effect, effect zeer beperkt in ruimte en omvang, zeer lokaal effect,
- S: (waarschijnlijk) significant effect,
- T: tijdelijk effect,
- P: permanent effect.

Disciplines	Aanlegfase					Exploitatiefase				
	Realisatie 2 ^e -3 ^e graad campus	Aanleg openlucht-sportzone	Aanleg parking en ontsluiting	Aanleg waterbuffering	Aanleg traag netwerk	2e-3e graad campus	Openlucht-sportzone	Parking en ontsluiting	Waterbuffering	Traag netwerk
Mens: ruimte	N	N	N	N	N	P	S	S	S	S
Mens: mobiliteit	T	T	T	T	T	P	P	P	N	P
Mens: gezondheid	S	N	N	N	N	N	S	N	N	S
Biodiversiteit	T	T	T	T	T	P	P	P	S	N
Landschap, cultureel erfgoed en archeologie	T	T	T	T	T	P	N*	S	S	N
Bodem en water	T	N*	N*	T	N*	N*	N	N	P	N
Geluid en trillingen	T	T	T	T	T	N*	N	N	N	N*
Licht, warmte en stralingen	N*	N	N	N	N	N	N	N*	N	N*
Energie- en grondstoffenvoorraden	N*	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Lucht en klimaat	N	N	N	N	N	N*	N	N*	N	N

Tabel 11: Ingreep-effectenschema van project in het plangebied

7.4 RELEVANTE DISCIPLINES

Het plan, zowel de aanleg als het gebruik, levert geen verwachte significante effecten op ondergaande discipline waardoor zij niet verder in het onderzoek opgenomen wordt:

- Mens: gezondheid: de uitbreiding van de schoolcampus zal mogelijks geen aanzienlijke effecten veroorzaken op vlak van de gezondheid van de mens. Dankzij het project wordt een groen publieke (sport)ruimte gecreëerd aan de rand van een kleinstedelijk gebied, die gemakkelijk toegankelijk wordt via het traag netwerk. Daarmee heeft het project een positief effect op de buurt op vlak van de gezondheid van de mens.
- Geluid en trillingen: tijdens de aanlegfase van de uitbreiding van de schoolcampus gaan waarschijnlijk tijdelijke effecten veroorzaakt worden op vlak van geluid en trillingen, dat zal echter tijdelijk en lokaal geconcentreerd blijven.
- Licht, warmte en stralingen: het voorgestelde project zal noch tijdens zijn aanlegfase, noch tijdens zijn exploitatiefase effecten veroorzaken op vlak van warmte en stralingen. Het project zal echter wel nieuwe ontsluitingen naar de site en binnenpleinen creëren die (tijdelijk) verlicht worden, de effecten daarvan blijven echter beperkt.
- Energie- en grondstoffenvoorraden: bepaalde energie en grondstoffen gaan in beperkte mate gebruikt worden voor de bouw van nieuwe schoolgebouwen, maar dit blijft beperkt en lokaal gebonden.
- Lucht en klimaat: de ontwikkeling van een scholencampus aan de rand van een kleinstedelijk gebied zal een beperkt, zeer lokaal effect veroorzaken op vlak van lucht en klimaat. Er dient wel rekening te worden gehouden met het bouwen van compacte en duurzame gebouwen.

Ondergaande disciplines worden wel onderzocht:

- Mens: ruimte,
- Mens: mobiliteit,
- Biodiversiteit,
- Landschap, cultureel erfgoed en archeologie,
- Bodem en water.

8. BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

8.1 MENS: RUIMTE

8.1.1 Referentiesituatie

Kaart 3: Plangebied op orthofoto
Kaart 4: Plangebied op het gewestplan
Kaart 5: Plangebied op betrokken BPA

De referentiesituatie betreft het plangebied van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' in zijn huidige toestand. De gedetailleerde omschrijving hiervan kan teruggevonden worden in het tweede deel van het voorliggend document.

In het zuidelijk gedeelte van het plangebied bevindt zich de bestaande VTI-site. De VTI-site wordt momenteel volledig ontsloten via de Augustijnenstraat. Deze schoolsite van 5,72 ha is voor ongeveer 30% bebouwd in de bestemmingszone 'gemeenschapsuitrustingen' volgens het BPA 'Noord-Westsector'. Het noordelijk gedeelte van het plangebied is gekenmerkt door onbebouwde landbouwgrond. Deze zone van 7,79 ha bevindt zich in 'agrarischem gebied' volgens het gewestplan 'leper-Poperinge'.

8.1.2 Nul-alternatief

Het vooropgesteld programma binnen het voorliggend RUP is slechts beperkt realiseerbaar binnen het verordende BPA 'Noord-Westsector'. De toegelaten bezetting in de bestemmingszone voor 'gemeenschapsuitrustingen' bedraagt namelijk 45%, waardoor de schoolsite nog met ongeveer 10 425 m² bouwoppervlakte kan uitbreiden langs de Augustijnenstraat. Deze zou echter het straatbeeld van de Augustijnenstraat overheersen en de mobiliteitsdrukke in de buurt doen stijgen.

Enkel de uitbreiding van de schoolcampus richting de noordelijke landbouwgronden vereist een herziening van het gewestplan 'leper-Poperinge' van 'agrarischem gebied' naar 'gemeenschapsvoorzieningen'.

8.1.3 Mogelijke effecten

8.1.3.1 Ruimtelijke functionele inpassing

Het plangebied van voorliggend RUP bevindt zich aan de rand van het kleinstedelijk gebied leper, waar naast de bebouwde ruimte ook de open ruimte nog een sterke structurerende werking kent. Met het RUP wordt een optimale invulling gezocht voor het plangebied zodat de stedelijke functie van het gebied maximaal benut wordt zonder dat de waardevolle open ruimte verloren gaat. De open en groene ruimte in het plangebied is immers essentieel voor de dagelijkse leefkwaliteit van de bewoners van de stad leper en dient daarnaast als aantrekkingskracht voor bezoekers en toeristen: een kwalitatief (blauw)groen netwerk bepaalt mee de kwaliteit, het karakter en de eigenheid van de stad.

Voorliggend RUP staat toe dat het schoolproject zich kan ontwikkelen en zal hierdoor een positief effect kennen ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief. Het gebied kent een ideale ligging: aan de rand van het stedelijk gebied, op wandel- en/of fietsafstand van alle noodzakelijke voorzieningen (woningen, openbaar vervoer, winkels...). Zoals bepaald in de ruimtelijke principes wordt ingezet op de kwaliteiten van het gebied en worden ook de huidige knelpunten uitgehaald, voornamelijk op vlak van mobiliteit.

Het is de bedoeling om in te zetten op een functionele verwerving van wonen, werken, groen en stedelijke voorzieningen en een gedifferentieerde typologie aangepast aan de omgeving. Op die manier wordt onnodige bebouwing vermeden en wordt de nieuwe bebouwing multifunctioneel en afgestemd op zijn omgeving met woningen en bedrijven.

Gekoppeld aan deze voorwaarde dient het gebied bij ontwikkeling voldoende groen zijn, om zijn groen karakter van het achterliggend landbouwgebied te behouden en dienen als groene long in de bestaande stedelijke context. De groene long dient toegankelijk gemaakt te worden voor de buurt en verbonden te zijn met het bestaand netwerk voor traag verkeer.

Het plangebied wordt snel en veilig toegankelijk gemaakt voor de trage weggebruikers vanuit het stadscentrum, dankzij een toegang voor voetgangers langs de Augustijnenstraat en een toegang voor fietsers langs de Vrijbosroute. Het gemotoriseerd verkeer wordt geweerd vanuit de Augustijnenstraat door de schoolparking te ontsluiten via de gewestweg N8 (Veurnseweg) en het openbaar vervoer in de Haiglaan (of in de N8 (Veurnseweg) te laten stoppen.

8.1.3.2 Toets aan structuurplannen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het plangebied is gelegen aan de rand van het kleinstedelijk gebied Ieper. Om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden, moeten de bestaande stedelijke gebieden versterkt worden met een sterke ruimtelijke verweving tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, stedelijke voorzieningen, enz.). Binnen elk stedelijk gebied is een 'stedelijk gebiedbeleid' van toepassing dat o.a. gericht is op het versterken van het stedelijk functioneren en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit.

Het voorliggend RUP voorziet binnen het stedelijk beleid van Ieper een uitbreiding van stedelijke voorzieningen met een middelbare school, een stadsrandparking, publieke groene sportzones en een verbinding met het netwerk voor trage weggebruikers.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

West-Vlaanderen kent een gelijkmatig afwisselend patroon van stedelijke gebieden en kernen in het buitengebied. Uitgaande van de algemene visie in het RSV, wenst de provincie deze ruimtelijke verscheidenheid te versterken. Binnen de Heuvel-Ijzerruimte dient o.a. Ieper een bovenlokale verzorgende rol op te nemen voor het omliggende buitengebied. De ontwikkeling van de compacte stedelijke gebieden moet steeds gebeuren met respect voor de draagkracht van het betrokken gebied en met een blijvend streven naar een kwalitatieve woon- en leefomgeving.

Het voorliggend RUP voorziet aan de rand van het kleinstedelijk gebied Ieper een uitbreiding van de middelbare scholen van Ieper op intergemeentelijk niveau. De uitbreiding geeft invulling aan de verzorgende rol die de stad Ieper dient op te nemen voor de ruimere regio. Tegelijkertijd zoekt het RUP een correcte manier om het vooropgesteld bebouwingsprogramma vorm te geven binnen het kader van de bestaande kwalitatieve open ruimte zodoende de draagkracht van het gebied niet overtroffen wordt.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurlijkplan Ieper (GRS Ieper)

Het plangebied bevindt zich in een zoekzone voor strategische stedelijke ontwikkeling, met integratie van volwaardige groene ruimte. De betrokken 'Site Veurnseweg' werd aangeduid als reservegebied voor stedelijke ontwikkeling, waarvoor specifieke doelstellingen werden geschreven in het bindend gedeelte van het GRS Ieper.

De doelstellingen aangeduid in het GRS Ieper worden als basis gebruikt voor de uitwerking van de ruimtelijke principes van het voorliggend RUP.

8.1.3.3 Ruimtelijk veiligheidsrapport-toets (RVR-toets)

Bijlage 6: RVR-Toets

Bij het opstellen van een RUP dient nagegaan te worden of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied. De controle gebeurt op basis van de RVR-toets, een internettoepassing ontwikkeld door de dienst Veiligheidsrapportage.

Uit de RVR-toets blijkt dat het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten verwacht op het vlak van externe veiligheid en daarom wordt er beslist dat bij het RUP Campus Veurnseweg geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.

8.1.3.4 Landbouwimpactstudie

Bijlage 8: Landbouwwaardeimpactstudie van Departement Landbouw en Visserij

Er werd een landbouwwaardeimpactstudie opgemaakt door het Departement Landbouw en Visserij voor het betrokken plangebied en omgeving. De hoeve langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 37 werd mee opgenomen in de analyse.

Volgens de landbouwstructuur zijn de akkers ten noorden van de VTI-site aangeduid als 'directe bedrijfsakkers' van de Hoeve 37. De betrokken hoeve heeft echter een toeristische functie, deze is namelijk omgebouwd naar een 'Bed en Breakfast'. De B&B heeft een capaciteit van 2 slaapkamers voor 4 personen en 3 slaapkamers voor 2 personen, waarvan 1 slaapkamer die rolstoeltoegankelijk is.

De landbouwwaarde van landbouwpercelen wordt berekend op basis van het landbouwgebruik en de bedrijfseconomische gegevens: de betrokken akkers zijn hoofdzakelijk aangeduid met een 'lage' landbouwwaarde. De landbouwstructuur en de landbouwwaarde bepalen samen de landbouwimpact op de betrokken landbouwpercelen.

In de landbouwwaardeimpactstudie werd geen rekening gehouden met het eigendomsstatuut van de betrokken percelen, wat hier wel van belang is: de betrokken landbouwpercelen zijn reeds in eigendom van de scholengemeenschap SMSI en niet meer van een landbouwer.

Gezien de toeristische functie van de dichtstbijzijnde hoeve, de lage landbouwwaarde en het aangepaste eigendomsstatuut van de betrokken landbouwpercelen wordt geconcludeerd dat de landbouwimpact met het voorliggend RUP beperkt blijft.

8.1.4 Conclusie en milderende maatregelen

Het plan van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg' doorstaat de toets aan het structuurplannen en levert binnen de discipline 'mens: ruimte' geen significant negatief op ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief. De RVR-toets geeft aan dat de noodzaak voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) wordt uitgesloten.

8.2 MENS: MOBILITEIT

In bijlage is een uitgebreide mobiliteitseffectenrapport (MOBER) terug te vinden met de mobiliteitsimpact van de ontwikkeling van de campus Veurnseweg.

8.2.1 Referentiesituatie

Kaart 7: Plangebied met Atlas der Buurtwegen

Kaart 8: Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer

Kaart 9: Plangebied met trage wegen en openbaar vervoer

Het plangebied van het RUP wordt ingesloten door de gewestweg N8 (Veurnseweg) in het noordoosten, de verkavelde doodlopende Oliedamstraat in het oosten, de lokale Augustijnenstraat in het zuiden en de verkavelde doodlopende Fabiolalaan in het westen. In het zuidelijk gedeelte van het plangebied bevinden zich 3 private toegangen tot de VTI-site vanuit de Augustijnenstraat. Verder bevat het plangebied geen openbare wegen.

Ter hoogte van de VTI-site bevindt zich de bushalte 'leper VTI' aan beide zijden van de Augustijnenstraat. Aan deze halte passeert de buslijn nr. 70 'leper-Kemmel-Nieuwerkerke' en belbus nr. 29 'leper-Poperinge'.

In de nabije omgeving van het projectgebied bevindt zich de bushalte 'leper Hoekje' langs de N8 (Veurnseweg) – Haiglaan. Aan deze halte stoppen de buslijnen nr. 20 'leper-Merkem-Diksmuide', nr. 40 'leper-Langemark-Staden-Kortemark-Torhout', nr. 50 'leper-Oostvleteren-Alveringem-Veurne', nr. 51 'leper-Poperinge-Roesbrugge-Veurne', nr. 60 'leper-Vlamertinge-Poperinge-Abele' en nr. 94 'leper-Zonnebeke-Moorslede-Roeselare'.

Ten oosten van het plangebied wordt het Scholierenpad vanuit het station van leper verlengd met de toekomstige Vrijbosroute. Deze fietswegen maken deel uit van de fietssnelweg F352 Diksmuide-leper of bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF). De F352 (23 km) vertrekt in Diksmuide langs de Ijzer om vervolgens het kanaal leper-Ijzer te volgen tot aan de Vrijbosroute.

Daarnaast zijn de bestaande fietsvoorzieningen langs het plangebied beperkt: langs de beide zijden van de Augustijnenstraat bevinden zich fietssuggestiestroken en langs de beide zijden van de N8 (Veurnseweg) zijn gemarkeerde fietsstroken aangeduid.

8.2.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief wijzigt de referentiesituatie amper. Volgens het BPA 'Noord-Westsector' kan de VTI-site enkel ontsloten worden via de Augustijnenstraat. Een ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer van de schoolsite rechtstreeks op de N8 (Veurnseweg) is niet bepaald in de huidige bestemmingsplannen.

De uitbreiding van het traag netwerk, met name de ontwikkeling van de Vrijbosroute, is mogelijk binnen het bestaande BPA 'Noord-Westsector'. De ontsluiting van het traag verkeer van de schoolsite rechtstreeks op de Vrijbosroute is eveneens niet bepaald in de huidige bestemmingsplannen.

8.2.3 Mogelijke effecten

Het voorliggend RUP en toegevoegde MOBER trachten de ontsluitings- en parkeerproblematiek van de bestaande en van de toekomstig toestand op te lossen aan de hand van 3 specifieke principes, met name het stimuleren van duurzame vervoerswijzen, de combinatie van verschillende toegangen en de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen. De gedetailleerde omschrijving hiervan kan teruggevonden worden in het deel met de ruimtelijke principes van het voorliggend document.

Bij de toekomstige herinrichting van de schoolsite wordt tussen de bestaande bebouwing langsheen de N8 (Veurnseweg) nrs. 21-37 een ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer voorzien, waardoor de Augustijnenstraat gevrijwaard wordt van het bijkomend gemotoriseerd verkeer. Deze ontsluiting zal toegang geven aan een parking, en eventueel aan een stop/drop locatie, voor de school. De betrokken parking zal eveneens beschikbaar worden voor de buurtbewoners en omliggende bedrijven.

Bij de toekomstige herinrichting van de schoolsite wordt de schoolsite ontsloten voor het fietsverkeer via de Helakker-Vrijbosroute, ten noorden van de bebouwing langsheen de Oliedamstraat nrs. 10-11. Op deze manier wordt het fietsverkeer geleid langs de fietsverbinding Vrijbosroute – Scholierenpad, waardoor de Griettensstraat gevrijwaard wordt van het bijkomend fietsverkeer.

Gezien de milderende en verbeterende maatregelen van de MOBER opgenomen worden in RUP, kent het RUP een positief effect ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

8.2.4 Conclusie en milderende maatregelen

Binnen de discipline 'mens: mobiliteit' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van het plan van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg'. Dankzij de milderende en verbeterende maatregelen van de MOBER, waarvoor een specifieke ruimte voor de uitbreiding van het traag netwerk en de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer wordt voorzien, wordt geen significant effect verwacht met betrekking tot de bestaande mobiliteit.

8.3 BIODIVERSITEIT

Kaart 19: Plangebied met speciale beschermingszones

Kaart 20: Plangebied met historisch permanente graslanden, VEN-gebieden en reservaten

Kaart 21: Plangebied op biologische waarderingskaart (versie 2, 2018)

8.3.1 Referentiesituatie

Het plangebied is niet gelegen binnen of ligt niet in de onmiddellijk omgeving van een vogelrichtlijngebied of habitatrichtlijngebied noch van een reservaat of VEN-gebied.

Het oosten van het plangebied, langs de fietsontsluiting van de site, bevindt zich gedeeltelijk in een 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' die opgenomen staat in de biologische waarderingskaart (496802_v2018). Het volledig complex heeft een oppervlakte van 23.569 m² en bevat 'soortenarm permanent cultuurgrasland' en 'bomenrijen' o.a. ten zuiden van de Augustinusbeek.

Het zuidelijk bebouwde ruimte van het plangebied bevindt zich gedeeltelijk in een 'biologisch minder waardevol' zone die eveneens opgenomen staat in de biologische waarderingskaart (569396_v2018). De volledige zone heeft een oppervlakte van 1.176.711 m² en bevat 'minder dichte bebouwing'.

De noordelijke percelen van het plangebied grenzen aan de volgende elementen die op de biologische waarderingskaart staan:

- De 'biologisch minder waardevolle elementen' met 'bebouwing in agrarische omgeving' komen overeen met de bebouwing langs de N8 (Veurnseweg) nr. 37 met een oppervlakte van 4.147 m² (312036_v2014).
- Het 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' met 'soortenarm permanent cultuurgrasland' en 'bomenrijen' start vanaf de bebouwing in de N8 (Veurnseweg) nrs. 49-53 tot t.h.v. de N8 (Veurnseweg) nr. 37 met een oppervlakte van 21.295 m² (360893_v2014).

8.3.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief verschilt van de referentiesituatie. Binnen het nul-alternatief kan een deel van de 'minder dichte bebouwing' van de 'biologisch minder waardevolle' zone (496802_v2018) verdwijnen van de biologische waarderingskaart. Dit komt omdat het binnen het BPA 'Noord-Westsector' toegelaten is om in de bestemmingszone 'gemeenschapsuitrustingen' tot 45% van de terreinoppervlakte te bebouwen.

8.3.3 Mogelijke effecten

In tegenstelling tot het nul-alternatief wordt in het voorliggend RUP o.a. het ruimtelijke principe 'gedifferentieerde typologie aangepast aan de omgeving' toegepast. De toekomstige bebouwing dient aangepast te zijn met de omliggende bestaande (on)bebouwde omgeving, daardoor dient de groene omgeving maximaal bewaard te worden.

Daarnaast gaat het voorliggend RUP uit het maximaal behoud van de biologische waardevolle zones, zoals het 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' o.a. ten zuiden van de Augustinusbeek (496802_v2018), wordt volledig behouden en geïntegreerd in het nieuw project. Op het betrokken perceel van 15 m breed wordt enkel een fietspad in een groene omgeving voorzien.

Het RUP kent een positief effect ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

8.3.4 Conclusie en milderende maatregelen

Binnen de discipline 'biodiversiteit' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van plan van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg'.

8.4 LANDSCHAP, CULTUREEL ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

8.4.1 Referentiesituatie

8.4.1.1 Landschap

Kaart 23: Plangebied met landschappelijk erfgoed

Gezien het vlakke reliëf en de openheid in het noordelijk landschap kan de bebouwing van de toekomstige schoolsite een opvallend element in het landschap zijn. De bestaande bebouwing heeft echter een aansluitend profiel met de bebouwde ruimte langs de Augustijnenstraat.

Het plangebied bevindt zich niet in, paalt niet aan of is geen onderdeel van de vastgestelde inventaris houtige beplantingen met erfgoedwaarde noch de vastgestelde inventaris historische tuinen en parken, de vastgestelde landschapsatlas of een beschermd landschap.

8.4.1.2 Cultureel erfgoed

Kaart 22: Plangebied met bouwkundig erfgoed

Het plangebied bevindt zich niet in, paalt niet aan of is geen onderdeel van een beschermd stads- en dorpsgezicht. Het plangebied bevat geen beschermde monumenten of panden die op de inventaris bouwkundig erfgoed staan.

De noordelijke percelen van het plangebied grenst aan 2 panden die op de inventaris bouwkundig erfgoed staan:

- ID 81039: Hoeve 't Drevenhof langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 37.
- ID 28591: Villa Garage du Châtelet langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 6.

8.4.1.3 Archeologie

Kaart 24: Plangebied met archeologisch erfgoed

Het plangebied is niet gelegen in een beschermde archeologische site of een gebied waar geen archeologie te verwachten is.

Het plangebied bevindt zich op minstens 30 m van het vastgestelde archeologische zone 'Historische stadskern van Ieper' (ID 11898).

8.4.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief verschilt niet van de referentiesituatie.

8.4.3 Mogelijke effecten

8.4.3.1 Landschap

Het voorliggend RUP beoogt de uitbreiding van de VTI-site richting de graslanden en akkers in het landbouwgebied grenzend aan het stedelijk gebied. Deze wijze van inrichting zal een impact hebben op het bestaande landschap. Deze ontwikkeling dient echter maximaal verweven te worden met het omgevende landschap, zoals de ruimtelijke principes van dit RUP het voorzien.

De (grootschalige) gebouwen van de schoolcampus worden zo dicht mogelijk bij de bestaande bebouwde ruimte voorzien. De onbebouwde ruimtes, zoals de openluchtsportzones en de groene parking, worden grenzend met de open ruimte voorzien. Op deze manier wordt de schaal van de voorziening aangepast aan zijn omgeving en daardoor wordt een visuele negatieve landschappelijke impact zoveel mogelijk vermeden.

8.4.3.2 Cultureel erfgoed

Het voorliggend RUP beoogt geen aanpassing aan beschermde of geïnventariseerde erfgoedelementen en voorziet voldoende afstand tot deze erfgoedelementen, waardoor het RUP geen visuele impact heeft ten aanzien van de betrokken referentiesituatie en het nul-alternatief.

8.4.3.3 Archeologie

De vooropgestelde ontwikkeling in het voorliggend RUP kunnen mogelijks archeologische waarden op het terrein verdringen. Alle ontwikkelingen zijn onderhevig aan het decreet van 12.07.2013 (en latere wijzigingen) betreffende het onroerend erfgoed en het BVR van 16.05.2014 (en latere wijzigingen) betreffende de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet.

Dit betekent dat in bepaalde gevallen de bouwheer verplicht is een bekrachtigde archeologienota toe te voegen aan zijn bouwaanvraag. Het archeologisch vooronderzoek dient na te gaan of er op het terrein al dan niet archeologisch erfgoed aanwezig kan zijn en stelt maatregelen voor om met het aanwezige erfgoed om te gaan.

8.4.4 Conclusie en milderende maatregelen

Binnen de discipline 'landschap, cultureel erfgoed en archeologie' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van plan van het gemeentelijk RUP 'Campus Veurnseweg'.

8.5 WATER

8.5.1 Referentiesituatie

8.5.1.1 Vlaamse Hydrografische Atlas

Kaart 10: Plangebied op Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen

Langs de oostelijke grens van het plangebied, tussen de bestaande VTI-site en de N8 (Veurnseweg) nrs. 21-37, bevindt zich de geklasseerde onbevaarbare waterloop van 2e categorie: de Augustinusbeek (WY.7.11.).

8.5.1.2 Watertoets

Kaart 11: Plangebied met overstromingsgevoelige gebieden 2017

Kaart 12: Plangebied op winterbedkaart

Kaart 13: Plangebied op hellingkaart

Kaart 14: Plangebied met erosiegevoelige gebieden

Kaart 15: Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Kaart 16: Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden

Overstromingsgevoelige gebieden

Een oostelijk en noordelijk gedeelte van het plangebied bevindt zich in een 'mogelijk overstromingsgevoelig' gebied. Dit gebied loopt hoofdzakelijk in de vallei van de Augustinusbeek vanaf de achtergevel van de bestaande gebouwen van de VTI-site t.e.m. de open ruimte tussen de bebouwing langsheen de N8 (Veurnseweg) nrs. 21-37.

Winterbedkaart

Het plangebied behoort niet tot een winterbed van een waterloop.

Hellingskaart

Het plangebied is licht hellend met een percentage kleiner dan 5%. Ten westen van de bebouwing in de N8 (Veurnseweg) nr. 21, in de vallei van de Augustinusbeek, kent het plangebied een beperkte helling van minder dan 0,5%.

Erosiegevoelige gebieden

Het plangebied is op bepaalde verspreide delen erosiegevoelig.

Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied is hoofdzakelijk weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3) en deels zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1) langs de Augustinusbeek en de bebouwing langs de N8 (Veurnseweg) nrs. 21-37.

Wanneer in type 1 gebied ondergrondse constructies gebouwd worden met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m, dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Indien er in type 3 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 10 m en een horizontale lengte van meer dan 500 m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Infiltratiegevoelige gebieden

Het plangebied is voor het grootste deel infiltratiegevoelig met uitzondering van een smalle zone langs het begin van de Augustinusbeek vanaf de Augustijnenstraat. Dit wil zeggen dat de bodem in het plangebied geschikt is voor infiltratie van hemelwater naar het grondwater.

8.5.1.3 Signaalgebied

Het plangebied is niet gelegen in een signaalgebied.

8.5.1.4 Beschermingszones grondwaterwinning

Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone voor grondwaterwinning.

8.5.2 Nul-alternatief

Binnen het nul-alternatief is verder ontwikkeling en verharding mogelijk binnen de bestemmingszone 'gemeenschapsuitrustingen' van het BPA 'Noord-westsector' tot een bebouwing van 45% van deze zone. Daarmee verschilt het nul-alternatief met de referentiesituatie.

8.5.3 Mogelijke effecten

Met de uitbreiding van de bebouwde ruimte voor de schoolcampus kan de waterhuishouding aangetast worden. Er dient rekening te worden gehouden met de 'mogelijk overstromingsgevoelig gebied', waar zo minst mogelijk bebouwing toegelaten wordt. Als bebouwing toch in deze zone wordt voorzien, dient voldoende waterbuffering ontwikkeld worden binnen het betrokken plangebied.

Elke bijkomende bebouwing zal sowieso ook moeten voldoen aan de gangbare wetgeving: het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende de vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

8.5.4 Conclusie en milderende maatregelen

Binnen de discipline 'water' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

8.6 BODEM

8.6.1 Referentiesituatie

Kaart 17: Plangebied met waardevolle bodems
Kaart 18: Plangebied met verontreinigde gronden

8.6.1.1 Waardevolle bodems

Het plangebied bevat volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen geen waardevolle bodems.

8.6.1.2 Verontreinigde gronden

Binnen het plangebied werden 3 bodemonderzoeken uitgevoerd:

- VTI-site: dossier-ID 8064575 – OBO (oriënterend bodemonderzoek) – rapportdatum 09.02.2016 en dossier-ID 48326 – BBO (beschrijvend bodemonderzoek) – rapportdatum 20.02.2004.
- Fietsontsluiting tussen Vrijbosroute en Augustijnenbeek: dossier-ID 49224 – OBO – rapportdatum 19.12.2007.
- Bedrijf langsheen de N8 (Veurnseweg) nr. 21D: dossier-ID 9935583 – OBO – rapportdatum 13.04.2018.

Langs het plangebied werd 1 bodemonderzoek uitgevoerd:

- Ten oosten van de Augustijnenbeek: dossier-ID 49224 – OBO – rapportdatum 19.12.2007.

Binnen het plangebied bevinden zich geen meldingen van bodemverontreiniging noch meldingen of vaststellingen van een schadegeval.

8.6.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief verschilt niet van de referentiesituatie.

8.6.3 Mogelijke effecten

De bestaande bedrijvigheid op de VTI-site en de uitbreiding van de schoolcampus dient steeds de gangbare milieuwetgeving te volgen zodoende bodemverontreiniging voorkomen wordt.

8.6.4 Conclusie en milderende maatregelen

Binnen de discipline 'bodem' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

8.7 GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

De situering van het plangebied en het programma is van die aard dat de mogelijke effecten geen landelijk of gewestelijk grensoverschrijdend karakter kennen.

8.8 ALGEMENE BEOORDELING EN CONCLUSIE REKENING HOUDEND MET CUMULATIEVE EFFECTEN

Mogelijke effecten	Conclusie en aanbevelingen
Mens: ruimte	
<p>Ruimtelijke functionele inpassing</p> <p>Het plangebied bevindt zich aan de rand van het kleinstedelijk gebied Ieper, waar naast de bebouwde ruimte ook de open ruimte nog een sterke structurerende werking kent. Met het RUP wordt een optimale invulling gezocht voor het plangebied zodat de stedelijke functie van het gebied maximaal benut wordt zonder dat de waardevolle open ruimte verloren gaat. De open en groene ruimte in het plangebied is immers essentieel voor de dagelijkse leefkwaliteit van de bewoners van de stad Ieper en dient daarnaast als aantrekkingskracht voor bezoekers en toeristen: een kwalitatief (blauw)groen netwerk bepaalt mee de kwaliteit, het karakter en de eigenheid van de stad.</p> <p>Toets aan structuurplannen</p> <p>Het plan is conform het RSV, het PRS-WV en GRS Ieper.</p> <p>RVR-toets</p> <p>Uit de RVR-toets blijkt dat het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten verwacht op het vlak van externe veiligheid en daarom wordt er beslist dat bij het RUP Campus Veurnseweg geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.</p> <p>Landbouwimpactstudie</p> <p>Gezien de toeristische functie van de dichtstbijzijnde hoeve, de lage landbouwwaarde en het aangepaste eigendomsstatuut van de betrokken landbouwpercelen wordt geconcludeerd dat de landbouwimpact met het voorliggend RUP beperkt blijft.</p>	<p>Het plan doorstaat de toets aan het structuurplannen en levert binnen de discipline 'mens: ruimte' geen significant negatief maar een positief effect op ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief. De RVR-toets geeft aan dat de noodzaak voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) wordt uitgesloten.</p>

Mens: mobiliteit	
<p>Het voorliggend RUP en toegevoegde MOBER trachten de ontsluitings- en parkeerproblematiek van de bestaande en van de toekomstig toestand op te lossen aan de hand van 3 specifieke principes, met name het stimuleren van duurzame vervoerswijzen, de combinatie van verschillende toegangen en de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen. De gedetailleerde omschrijving hiervan kan teruggevonden worden in het deel met de ruimtelijke principes van het voorliggend document.</p> <p>Bij de toekomstige herinrichting van de schoolsite wordt tussen de bestaande bebouwing langs de N8 (Veurnseweg) nrs. 21-37 een ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer voorzien, waardoor de Augustijnenstraat gevrijwaard wordt van het bijkomend gemotoriseerd verkeer. Deze ontsluiting zal toegang geven aan een parking, en eventueel aan een stop/drop locatie, voor de school. De betrokken parking zal eveneens beschikbaar worden voor de buurtbewoners en omliggende bedrijven.</p> <p>Bij de toekomstige herinrichting van de schoolsite wordt de schoolsite ontsloten voor het fietsverkeer via de Helakker-Vrijbosroute, ten noorden van de bebouwing langs de Oliedamstraat nrs. 10-11. Op deze manier wordt het fietsverkeer geleid langs de fietsverbinding Vrijbosroute – Scholierenpad, waardoor de Griettensstraat gevrijwaard wordt van het bijkomend fietsverkeer.</p> <p>Gezien de milderende en verbeterende maatregelen van de MOBER opgenomen worden in RUP, kent het RUP een positief effect ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.</p>	<p>Binnen de discipline 'mens: mobiliteit' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van het plan. Dankzij de milderende en verbeterende maatregelen van de MOBER, waarvoor een specifieke ruimte voor de uitbreiding van het traag netwerk en de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer wordt voorzien, wordt geen significant effect verwacht met betrekking tot de bestaande mobiliteit.</p>
Biodiversiteit	
<p>De toekomstige bebouwing dient aangepast te zijn met de omliggende bestaande (on)bebouwde omgeving, daardoor dient de groene omgeving maximaal bewaard te worden. Daarnaast gaat het RUP uit het maximaal behoud van de biologische waardevolle zones, zoals het 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' o.a. ten zuiden de Augustinusbeek (496802_v2018). Op het betrokken perceel van 15 m breed wordt enkel een fietspad in een groene omgeving voorzien.</p>	<p>Binnen de discipline 'biodiversiteit' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van plan.</p>

Landschap, cultureel erfgoed en archeologie	
<p>Landschap</p> <p>De (grootschalige) gebouwen van de schoolcampus worden zo dicht mogelijk bij de bestaande bebouwde ruimte voorzien. De onbebouwde ruimtes, zoals de openluchtspportzones en de groene parking, worden grenzend met de open ruimte voorzien. Op deze manier wordt de schaal van de voorziening aangepast aan zijn omgeving en daardoor wordt een visuele negatieve landschappelijke impact zoveel mogelijk vermeden.</p> <p>Cultureel erfgoed</p> <p>Het voorliggend RUP beoogt geen aanpassing aan beschermde of geïnventariseerde erfgoedelementen en voorziet voldoende afstand tot deze erfgoedelementen, waardoor het RUP geen visuele impact heeft ten aanzien van de betrokken referentiesituatie en het nul-alternatief.</p> <p>Archeologie</p> <p>De vooropgestelde ontwikkeling in het voorliggend RUP kunnen mogelijks archeologische waarden op het terrein verdringen. Alle ontwikkelingen zijn onderhevig aan het decreet van 12.07.2013 (en latere wijzigingen) betreffende het onroerend erfgoed en het BVR van 16.05.2014 (en latere wijzigingen) betreffende de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet. Dit betekent dat in bepaalde gevallen de bouwheer verplicht is een bekrachtigde archeologienota toe te voegen aan zijn bouwaanvraag. Het archeologisch vooronderzoek dient na te gaan of er op het terrein al dan niet archeologisch erfgoed aanwezig kan zijn en stelt maatregelen voor om met het aanwezige erfgoed om te gaan.</p>	<p>Binnen de discipline 'landschap, cultureel erfgoed en archeologie' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief van plan.</p>
<p>Water</p> <p>Met de uitbreiding van de bebouwde ruimte voor de schoolcampus kan de waterhuishouding aangetast worden. Er dient rekening te worden gehouden met de 'mogelijk overstromingsgevoelig gebied', waar zo minst mogelijk bebouwing toegelaten wordt. Als bebouwing toch in deze zone wordt voorzien, dient voldoende waterbuffering ontwikkeld worden binnen het betrokken plangebied. Elke bijkomende bebouwing zal sowieso ook moeten voldoen aan de gangbare wetgeving: het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende de vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.</p>	<p>Binnen de discipline 'water' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.</p>

Bodem	
De bestaande bedrijvigheid op de VTI-site en de uitbreiding van de schoolcampus dient steeds de gangbare milieuwetgeving te volgen zodoende bodemverontreiniging voorkomen wordt.	Binnen de discipline 'bodem' wordt geen significant negatief effect verwacht ten aanzien van de referentiesituatie en het nul-alternatief.

Tabel 12: Algemene beoordeling en conclusie plan-MER

9. BIJLAGEN

9.1 KAARTEN

Kaart 1:	Situering plangebied op topografische kaart.....	44
Kaart 2:	Situering plangebied op orthofoto	44
Kaart 3:	Plangebied op orthofoto.....	45
Kaart 4:	Plangebied op het gewestplan.....	67
Kaart 5:	Plangebied met betrokken BPA	67
Kaart 6:	Verkaveling in het plangebied	67
Kaart 7:	Plangebied met Atlas der Buurtwegen	69
Kaart 8:	Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer.....	69
Kaart 9:	Plangebied met trage wegen en openbaar vervoer.....	69
Kaart 10:	Plangebied op Vlaamse Hydrografische Atlas - Waterlopen.....	70
Kaart 11:	Plangebied met overstromingsgevoelige gebieden 2017	70
Kaart 12:	Plangebied op winterbedkaart	70
Kaart 13:	Plangebied op hellingenkaart.....	70
Kaart 14:	Plangebied met erosiegevoelige gebieden.....	70
Kaart 15:	Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden	70
Kaart 16:	Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden.....	70
Kaart 17:	Plangebied met waardevolle bodems.....	71
Kaart 18:	Plangebied met verontreinigde gronden.....	71
Kaart 19:	Plangebied met speciale beschermingszones.....	71
Kaart 20:	Plangebied met historisch permanente graslanden, VEN-gebieden en reservaten	71
Kaart 21:	Plangebied op biologische waarderingskaart (versie 2, 2018)	71
Kaart 22:	Plangebied met bouwkundig erfgoed	72
Kaart 23:	Plangebied met landschappelijk erfgoed.....	73
Kaart 24:	Plangebied met archeologisch erfgoed.....	74

9.2 MOBER CAMPUS VEURNSEWEG

9.3 MASTERPLAN STUDIO THYS VERMEULEN (19/10/2018)

9.4 VERSLAG INFOMARKT (16/10/2019)

9.5 RVR-TOETS (05/11/2019)

9.6 LANDBOUWIMPACTSTUDIE DOOR DEPARTEMENT
LANDBOUW EN VISSERIJ (30/01/2020)

MOBILITEITSEFFECTENRAPPORT

CAMPUS VEURNSEWEG

STAD IEPER

April 2020



COLOFON

Initiatiefnemer

Gemeente Ieper
Ter Waarde 1
8900 IEPER
tel.: 057 45 16 60
Afdelingshoofd Omgeving en Ondernemen: Sandra Debuf
ruimtelijke.ordering@ieper.be
www.ieper.be

Opdrachthouder

Bvba Adoplan
Oudenaardsesteenweg 344
8500 KORTRIJK
tel.: 056 90 50 00
Zaakvoerder: Bart Willaert
Ruimtelijk planner: Pauline Adam
office@adoplan.be
www.adoplan.be

INHOUD

1	PROJECTKENMERKEN.....	11
1.1	AANLEIDING TOT OPMAAK VAN MOBER	11
1.2	SITUERING	11
1.3	AFBAKENING	12
	1.3.1 Projectgebied	12
	1.3.2 Onderzoeksgebied	13
1.4	MASTERPLAN CAMPUS VEURNSEWEG	14
2	ONDERZOEKSOPZET EN BEOORDELINGSMETHODEN	17
3	PLANNINGSCONTEXT	20
3.1	RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	20
	3.1.1 Vlaams niveau	20
	3.1.2 Provinciaal niveau	22
	3.1.3 Gemeentelijk niveau	28
3.2	VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	32
	3.2.1 Mobiliteitsplan Ieper	32
	3.2.2 Mobiliteitscreening voor het PRUP Regionaal bedrijventerrein	37
	3.2.3 Mobiliteitsinschatting voor de DBFM Campus Veurnseweg	37
	3.2.4 Mobiliteitsenquête van de SMSI	38
	3.2.5 Observaties van Fietzersbond	41
	3.2.6 Mobiliteitsstudie voor het haalbaarheidsonderzoek Campus Veurnseweg	42
	3.2.7 Tellingen van provinciale fietswegen	43
4	BEREIKBAARHEIDSPROFIEL.....	44
4.1	ONTSLUITINGSSTRUCTUUR.....	44
	4.1.1 Stappers (voetgangers)	44
	4.1.2 Trappers (fietsers)	50
	4.1.3 Openbaar vervoer	58
	4.1.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)	64
4.2	GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN	68
	4.2.1 Stappers (voetgangers)	68
	4.2.2 Trappers (fietsers)	69
	4.2.3 Openbaar vervoer	69
	4.2.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)	70
4.3	VERKEERSINTENSITEITEN.....	71
	4.3.1 Stappers (voetgangers)	71
	4.3.2 Trappers (fietsers)	73
	4.3.3 Openbaar vervoer	76
	4.3.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)	78
4.4	INSCHATTING BEREIKBAARHEIDSPROFIEL REFERENTIE-ALTERNATIEF	82

4.4.1	Kmo-zone Van Isacker	82
4.4.2	PRUP Reigersburg.....	82
5	MOBILITEITSPROFIEL	83
5.1	PROJECTPRODUCTIE EN -ATTRACTIE	83
	5.1.1 Toekomstige ontwikkelingen.....	83
	5.1.2 Extrapolatie mobiliteitsenquête	84
5.2	HERKOMSTEN EN BESTEMMINGEN.....	86
5.3	VERVOERSWIJZEKEUZE	88
	5.3.1 Modal split	88
	5.3.2 Stappers.....	89
	5.3.3 Trappers.....	89
	5.3.4 Openbaar vervoer	90
	5.3.5 Personenwagens.....	90
5.4	RITDISTRIBUTIE	91
	5.4.1 Tijdstippen.....	91
	5.4.2 Gevolgde routes.....	91
5.5	PARKEERVRAAG	95
	5.5.1 Trappers.....	95
	5.5.2 Personenwagens.....	97
6	BEOORDELING MOBILITEITSEFFECTEN	100
6.1	ONTSLUITINGSSALTERNATIEVEN.....	100
6.2	TOEDELING OP DE VERKEERSSYSTEMEN EN EVALUATIE	102
	6.2.1 Stappers (voetgangers)	102
	6.2.2 Trappers (fietsers)	103
	6.2.3 Openbaar Vervoer.....	105
	6.2.4 Privaat vervoer.....	106
	6.2.5 Impact op de Haiglaan – Veurnseweg	108
	6.2.6 Verkeersveiligheid en -leefbaarheid.....	119
	6.2.7 Toegankelijkheid	119
7	MILDERENDE EN VERBETERENDE MAATREGELLEN	120
7.1	MAATREGELLEN VOOR HET VOETGANGERSVERKEER.....	120
	7.1.1 Scholierenpad gedeeltelijk voor voetgangers.....	121
	7.1.2 Kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers dankzij brug of tunnel.....	122
	7.1.3 Kruispunt Augustijnenstraat - Scholierenpad veilige oversteekplaats voor voetgangers.....	125
7.2	MAATREGELLEN VOOR HET FIETSVRKEER	126
	7.2.1 Vrijbosroute als fietssnelweg	128
	7.2.2 Fietsontsluiting via Vrijbosroute en fietsenstalling op eigen terrein	129
	7.2.3 Kruispunt Vrijbosroute - N8 (Veurnseweg) veilig voor fietsers dankzij verkeerslichten of tunnel/brug (lange termijn)	129
	7.2.4 Kruispunt Augustijnenstraat - Scholierenpad-Vrijbosroute met voorgang voor het doorgaand fietsverkeer	132
	7.2.5 Vrijbosroute toegankelijk voor fietsers vanuit de Helakker	134
	7.2.6 Ronde N8 – Haiglaan veilig voor fietsers	134

7.2.7	N8 en Haiglaan met veilig fietspaden.....	135
7.2.8	Fietspaden langs de Adriaansensweg.....	136
7.3	MAATREGELEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER.....	137
7.3.1	Aanpassing bushalte 'leper Hoekje'.....	138
7.3.2	Vernieuwing bushalte 'Stelplaats'.....	141
7.4	MAATREGELEN VOOR HET AUTOVERKEER.....	143
7.4.1	Parkeerdruk in de Augustijnenstraat en Rederijkerswijk verlichten.....	144
7.4.2	Ontsluiting campus met lichtgeregeld kruispunt op N8.....	147
7.4.3	Lichtgeregeld kruispunt i.p.v. rotonde N8-Haiglaan.....	147
7.5	MAATREGELEN TEGEN DE PARKEERDRUK.....	150
7.5.1	Nieuw parkeerzone op eigen terrein.....	150
7.5.2	Bestaande parkeerzone langs Augustijnenstraat beperken.....	151
7.5.3	Voldoende drop-off locaties op eigen terrein voorzien.....	151
7.6	MILDERENDE OF VERBETERENDE MAATREGELEN.....	152
8	SENSITIVITEITSTOETS.....	154
8.1	ALTERNATIEVE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S.....	154
8.2	ALTERNATIEVE MOBILITEITSSCENARIO'S.....	154
9	BESLUIT EN NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING.....	156
10	BIJLAGES.....	157
10.1	OBSERVATIES VAN FIETSERBOND (05.2018).....	157

FIGUREN

Figuur 1:	Bestaande sites van de SMSI (SMSI, 2018)	11
Figuur 2:	Situering projectgebied op macroniveau (Orthofoto, februari 2019)	12
Figuur 3:	Afbakening projectgebied (Orthofoto, februari 2019)	13
Figuur 4:	Afbakening onderzoeksgebied (Orthofoto, februari 2019)	14
Figuur 5:	Uitbreiding van de Sint-Maartenscholen leper (Studio Thys-Vermeulen, 2018)	15
Figuur 6:	Globaal organigram van de toekomstig campus Veurnseweg (SMSI, 2019)	16
Figuur 7:	Te onderzoeken effecten (Orthofoto, februari 2019)	19
Figuur 8:	Gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen (PRS-WV, 2014)	23
Figuur 9:	Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Heuvel-IJzerruimte (PRS-WV, 2014)	24
Figuur 10:	Multifunctionele stedelijke landbouwgebieden & samenhangende verkeersstructuur (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014)	26
Figuur 11:	Uitgebouwde stedelijke voorzieningen, strategisch stedelijke projectgebieden van leper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014)	27
Figuur 12:	Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied leper (GRS leper, 2017)	30
Figuur 13:	Gewenste wegcategorisering (Mobiliteitsplan leper, 2011)	33
Figuur 14:	Gewenste fietsnetwerk (Mobiliteitsplan leper, 2011)	34
Figuur 15:	Snelheidsplan (Mobiliteitsplan leper, 2011)	35
Figuur 16:	Meest gebruikte vervoersmiddel door het personeel van SMSI (SMSI, 2018)	38
Figuur 17:	Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met een eigen wagen naar school komen (SMSI, 2018)	38
Figuur 18:	Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met een andere wagen naar school komen (SMSI, 2018)	39
Figuur 19:	Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met de fiets naar school komen (SMSI, 2018)	39
Figuur 20:	Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die te voet naar school komen (SMSI, 2018)	39
Figuur 21:	Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met het openbaar vervoer naar school komen (SMSI, 2018)	39
Figuur 22:	Woonplaats van de 12-18 jarigen leerlingen van de SMSI binnen het stedelijk gebied van leper (SMSI, 2018)	40
Figuur 23:	Tellingen van provinciale fietswegen (Provincie West-Vlaanderen, 2018)	43
Figuur 24:	Belgische wandelknooppunten in de omgeving van leper (Wandelknooppunt.be, 2019)	44
Figuur 25:	Verbinding Griettensstraat-Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)	45
Figuur 26:	N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen foto, februari 2019)	45
Figuur 27:	Haiglaan vanuit de N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019)	45
Figuur 28:	N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)	46
Figuur 29:	Sportstraat vanuit kruispunt met Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)	46
Figuur 30:	Augustijnenstraat met bestaande VTI-gebouw (Eigen foto, februari 2019)	46
Figuur 31:	Griettensstraat met één voetpad (Eigen foto, februari 2019)	47
Figuur 32:	Oversteekplaats in Haiglaan nabij de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen foto, februari 2019)	47
Figuur 33:	Oversteekplaats in Haiglaan naast de Sportstraat (Eigen foto, februari 2019)	47
Figuur 34:	Kruispunt Sportstraat-Augustijnenstraat zonder oversteekplaatsen (Eigen foto, februari 2019)	48

Figuur 35:	Oversteekplaats voor voetgangers in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)	48
Figuur 36:	Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. Capucienenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	48
Figuur 37:	Oversteekplaatsen in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. de Omloopstraat (Eigen foto, februari 2019).....	49
Figuur 38:	Synthese van bestaande voetpaden en oversteekplaatsen voor voetgangers (GRB, februari 2019).....	49
Figuur 39:	Vlaamse fietssnelwegen in leper (Fietssnelwegen.be, 2019).....	50
Figuur 40:	Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) in leper (Provincie West-Vlaanderen, 2019).....	51
Figuur 41:	Schoolfietsroutekaart West-Vlaanderen (Provincie West-Vlaanderen, 2019).....	51
Figuur 42:	Bestaande fietsknooppunten in de omgeving van het projectgebied.....	52
Figuur 43:	Verbinding Grietensstraat-Haiglaan over Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)...	52
Figuur 44:	Fietspaden in N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	53
Figuur 45:	Fietspaden in Haiglaan (Eigen foto, februari 2019).....	53
Figuur 46:	Fietspaden in N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	54
Figuur 47:	Fietsuggestiestroken in Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	54
Figuur 48:	Eénrichtingsdeel van Augustijnenstraat zonder fietspaden (Eigen foto, februari 2019)	54
Figuur 49:	Oversteekplaats van kruispunt N38 (Noorderring) - N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	55
Figuur 50:	Fietspaden op rotonde Haiglaan-N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen beeld, februari 2019).....	55
Figuur 51:	Oversteekplaats in Haiglaan nabij Sportstraat (Eigen foto, februari 2019).....	55
Figuur 52:	Fietspad in Sportstraat nabij Haiglaan (Eigen foto, februari 2019).....	56
Figuur 53:	Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. het Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019).....	56
Figuur 54:	Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. de Tulpenlaan (Eigen foto, februari 2019).....	56
Figuur 55:	Synthese van bestaande fietspaden en oversteekplaatsen voor fietsers (GRB, februari 2019).....	57
Figuur 56:	Vervoersgebied Roeselare - leper (De Lijn, 2013).....	58
Figuur 57:	Huidig bediening van De Lijn in het onderzoeksgebied (De Lijn, 2019).....	59
Figuur 58:	Bushalte 'leper VTI' in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	60
Figuur 59:	Bushalte 'leper Hoekje' in de Haiglaan (Eigen foto, februari 2019).....	61
Figuur 60:	Bushalte 'leper Hoekje' in de N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	61
Figuur 61:	Bushalte 'leper Augustijnenstraat' in de N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	62
Figuur 62:	Synthese van het wegennetwerk (GRB, februari 2019).....	64
Figuur 63:	N8 (Veurnseweg) richting het kruispunt met N38 (Noorderring) (Eigen foto, februari 2019).....	65
Figuur 64:	N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	65
Figuur 65:	Haiglaan met Velodroomstraat (Eigen foto, februari 2019).....	66
Figuur 66:	Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	66
Figuur 67:	Sportstraat (Eigen foto, februari 2019).....	67
Figuur 68:	Parkeerplaatsen langs de Augustijnenstraat (Google Earth, februari 2019).....	67
Figuur 69:	Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand (OVG 5.3, 2018) .	68
Figuur 70:	Voetgangersverkeer tijdens ochtendspits (GRB & Fietsersbond, mei 2018).....	71
Figuur 71:	Observaties van het fietsverkeer tijdens ochtendspits (GRB & Fietsersbond, mei 2018)	73
Figuur 72:	Gemiddelden van tellingen van het fietsverkeer in de Augustijnenstraat en in de N308 (Poperingseweg) (GRB & Stad leper, januari-maart-mei 2019).....	74
Figuur 73:	Fietsers in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	75

Figuur 74:	Fietsers oversteken na het Scholierenpad op de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	75
Figuur 75:	Buslijn nr. 70 rond 8u12 de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	76
Figuur 76:	Buslijn nr. 60 rond 8u20 de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	76
Figuur 77:	Gebruik van De Lijnbussen door de VTI om naar het zwembad te rijden (Eigen foto, februari 2019).....	76
Figuur 78:	Gemiddelden van tellingen van het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat en in de N308 (Poperingseweg) (GRB & Stad Ieper, januari-maart-mei 2019).....	78
Figuur 79:	Gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)	79
Figuur 80:	Traag verkeer over de N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019).....	79
Figuur 81:	Kruispunt Poperingseweg met de Tulpenlaan en de spoorweg (Eigen foto, februari 2019)	79
Figuur 82:	Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 8u-9u (Strodio & Stad Ieper, 5.04.2019).....	80
Figuur 83:	Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 12u-13u (Strodio & Stad Ieper, 13.03.2019).....	80
Figuur 84:	Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 16u-17u (Strodio & Stad Ieper, 25.03.2019)	81
Figuur 85:	Geografische spreiding van leerlingen per vervoersmodi (SMSI, 2018).....	87
Figuur 86:	Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door stappers (Orthofoto, februari 2019)	92
Figuur 87:	Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door trappers (Orthofoto, februari 2019)	93
Figuur 88:	Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door voertuigen (Orthofoto, februari 2019).....	94
Figuur 89:	Parkeerkcijfers van fietsers voor onderwijsinstellingen (Fietsvademecum (c.r.o.w.), 2017).....	95
Figuur 90:	Parkeerkcijfers van auto's voor een middelbare school (CROW, 2018).....	97
Figuur 91:	Verkeersgeneratie door stappers (GRB, februari 2019).....	102
Figuur 92:	Geschatte verkeersgeneratie door trappers (GRB, februari 2019).....	104
Figuur 93:	Geschatte verkeersgeneratie door het openbaar vervoer (Orthofoto, februari 2019) .	105
Figuur 94:	Geschatte verkeersgeneratie door het privaat vervoer (GRB, februari 2019)	107
Figuur 95:	Gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) in de ochtendspits	108
Figuur 96:	Gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) in de avondspits	109
Figuur 97:	Alternatief ovonde Haiglaan (Orthofoto, februari 2019).....	113
Figuur 98:	Schematische voorstelling van boven- en ondergrens intensiteit bij kruispuntkeuze (Vademecum Veilig Wegen en Kruispunten, 2009).....	114
Figuur 99:	Alternatief ovonde N8 (Orthofoto, februari 2019)	118
Figuur 100:	Maatregelen voor stappers (Orthofoto, februari 2019)	121
Figuur 101:	Bestaande toestand van het Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019).....	121
Figuur 102:	Bepaalde dwarsprofiel van voetpaden (Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2014)	122
Figuur 103:	Kruispunt N308 (Poperingseweg) met spoorweg (Eigen foto, februari 2019)	122
Figuur 104:	Ongelijkvloers kruising van de N308 met spoorweg en fietspad (Orthofoto, februari 2019).....	124
Figuur 105:	Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat met veilige oversteekplaats (Orthofoto, februari 2019).....	125
Figuur 106:	Maatregelen voor fietsers (deel 1) (Orthofoto, februari 2019)	127
Figuur 107:	Maatregelen voor fietsers (deel 2) (Orthofoto, februari 2019).....	127
Figuur 108:	Vrijbosroute langs kmo-zone Van Isacker (Orthofoto, februari 2019)	128

Figuur 109:	Fietsontsluiting via de Vrijbosroute en fietsenstalling (Orthofoto, februari 2019).....	129
Figuur 110:	Gelijkvloers kruispunt Vrijbosroute-N8 (Veurnseweg) met verkeerslichten (Orthofoto, februari 2019).....	130
Figuur 111:	Gelijkvloers kruispunt Vrijbosroute - Ontsluiting Campus – N8 (Orthofoto, februari 2019).....	130
Figuur 112:	Fietstunnel onder kruispunt Vrijbosroute - N8 (Orthofoto, februari 2019).....	131
Figuur 113:	Kruispunt Augustijnenstraat – Scholierenpad – Vrijbosroute (Orthofoto, februari 2019).....	132
Figuur 114:	Basisinrichting voor een kruising van een fietsroute en een lokale weg met voorrang voor fietsers (Fietsberaad Vlaanderen, 2017).....	133
Figuur 115:	Fietsverbinding rotonde-Helakker-Vrijbosroute (Orthofoto, februari 2019).....	134
Figuur 116:	Bestaande situatie van rotonde N8 – Haiglaan (Orthofoto, februari 2019).....	135
Figuur 117:	Fietspaden langs Adriaansensweg – spoorweg Ieper-Poperinge (Orthofoto, februari 2019).....	136
Figuur 118:	Maatregelen voor openbaar vervoer (Orthofoto, februari 2019).....	138
Figuur 119:	Dubbel bushalte ‘Ieper Hoekje’ in de Haiglaan (Orthofoto, februari 2019).....	139
Figuur 120:	1 dubbel bushalte in de Haiglaan en 2 bushaltes in de Veurnseweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019).....	139
Figuur 121:	2 x dubbel bushalte ‘Ieper Hoekje’ in de Veurnseweg en de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019).....	140
Figuur 122:	Dubbel bushalte ‘Ieper Hoekje’ t.h.v. de ontsluitingsweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019).....	140
Figuur 123:	Grote van haltehaven (De Lijn, 2011).....	141
Figuur 124:	Bestaande toestand van de bushalte ‘Stelplaats’ in de Haiglaan (Orthofoto, februari 2019).....	141
Figuur 125:	Grote van uitstulpende-voetpadhalte (De Lijn, 2011).....	142
Figuur 126:	Maatregelen voor autoverkeer vervoer (Orthofoto, februari 2019).....	143
Figuur 127:	Voorbeeld schoolstraat (Moorsele, bron HLN).....	145
Figuur 128:	Augustijnenstraat gedeeltelijk éénrichtingsstraat (Orthofoto, februari 2019).....	145
Figuur 129:	Halve knip in de Augustijnenstraat (Orthofoto, februari 2019).....	146
Figuur 130:	Volledige knip van de Augustijnenstraat (Orthofoto, februari 2019).....	146
Figuur 131:	Maatregelen voor parkeren (Orthofoto, februari 2019).....	150
Figuur 132:	Private parkeerzone van VTI langs Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019).....	151

Deze MOBER wordt opgebouwd volgens het richtlijnenboek 'Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' opgemaakt door het departement MOW (2018). Hierin worden 9 delen onderscheiden:

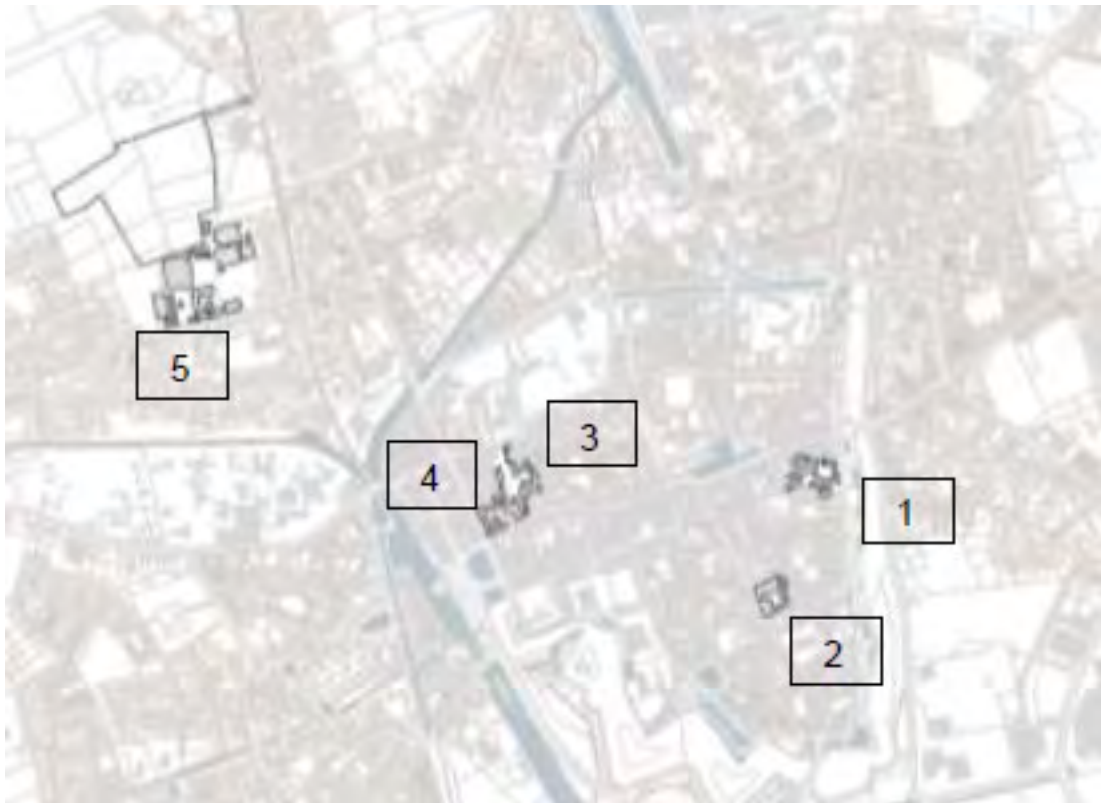
1. Projectkenmerken: de doelstellingen van het project worden gesitueerd en het project- en onderzoeksgebied worden afgebakend.
2. Onderzoeksoptzet en beoordelingsmethoden: beschrijving van het onderzoek en de toegepaste methoden.
3. Planningscontext: het project wordt gesitueerd t.a.v. de ruimtelijke en verkeerskundige planningscontext van Ieper.
4. Bereikbaarheidsprofiel: hierin wordt bepaald in welke mate het gebied bereikbaar is. De verschillende netwerken (voetgangers, fietsers, openbaar en privaat vervoer) worden in kaart gebracht.
5. Mobiliteitsprofiel: het mobiliteitsprofiel van het geplande project wordt onderzocht. Dit geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande projecten wordt gegenereerd.
6. Beoordeling mobiliteitseffecten: in een volgende stap gebeurt de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de activiteit. Hierbij worden de mobiliteitseffecten duidelijk en wordt nagegaan in hoeverre de voorgestelde activiteit geschikt is op de voorziene locatie.
7. Milderende maatregelen en verbeteringsmaatregelen: in dit deel worden desgevallend een aantal milderende maatregelen voorgesteld om de te verwachten effecten zo minimaal mogelijk te houden.
8. Sensitiviteitstoets: in het laatste deel wordt nagegaan wat de mogelijke invloed is op het eindresultaat door variaties van de assumpties die gedurende de MOBER gemaakt werden.
9. Besluit en niet-technische samenvatting.

1 PROJECTKENMERKEN

1.1 AANLEIDING TOT OPMAAK VAN MOBER

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Ieper heeft op 10.12.2018 het studiebureau Adoplan aangesteld voor de opmaak van de mobiliteitseffectenrapport (MOBER) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Campus Veurnseweg te Ieper. Deze opdracht wordt uitgevoerd in het kader van de uitbreiding van de Sint-Maartensscholen Ieper (SMSI) op de VTI-site, met name de Campus Veurnseweg.

De SMSI is momenteel gevestigd op vijf schoolsites: College (1), Immaculata (2), Heilige Familie (3), Lyceum (4) en VTI (5). Het doel van dit planproces is om de VTI-site uit te breiden als een 2^{de} en 3^{de} graadcampus voor ongeveer 2255 leerlingen. Hiervoor worden twee schoolsites, College en Immaculata, in de binnenstad verlaten en herbestemd.



Figuur 1: Bestaande sites van de SMSI (SMSI, 2018)

1.2 SITUERING

Het projectgebied is gelegen ten zuiden van de provincie West-Vlaanderen. Het projectgebied bevindt zich op het grondgebied van Ieper. Ieper ligt in de West-Vlaamse streek Heuvelland. Ieper is verbonden met Kortrijk (± 30 km) via de autosnelweg A19 (Kortrijk-Ieper), Veurne (± 31 km) en Menen (± 23 km) via de gewestweg N8, Poperinge (± 10 km) via de gewestweg N38 en met Roeselare (± 24 km) via de provinciale weg N303.



Figuur 2: Situering projectgebied op macroniveau (Orthofoto, februari 2019)

Het projectgebied ligt ten noordwesten van de historische kern van Leper, op de grens tussen de bebouwde en niet-bebouwde omgeving. Het betrokken gebied bevindt zich ten zuidoosten van de N38 (Noorderring), tussen de N8 (Veurnseweg) en de Adriaansensweg en ten noorden van de Augustijnenstraat.

Het station van Leper bevindt zich ongeveer 870 m ten zuiden van het projectgebied. Het gebied ligt ten noorden van de spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge en ten westen van de oude spoorbedding Vrijbosroute (nu een fietsroute).

1.3 AFBAKENING

1.3.1 Projectgebied

Het projectgebied van de Campus Veurnseweg wordt afgebakend, volgens het plangebied van het betrokken gemeentelijk RUP, met name ten noordoosten door de N8 (Veurnseweg), ten oosten door de Augustinusbeek en door de achterste perceelsgrenzen van de woningen in de Oliedamstraat, ten zuiden door de Augustijnenstraat en ten westen door eigendomsgrenzen van de scholengemeenschap SMSI.

Dit gebied bestaat gedeeltelijk uit akkerlanden en gedeeltelijk uit percelen van de SMSI, waar de bestaande VTI-school gevestigd is. Het grootste deel van de percelen zijn momenteel eigendom van de SMSI.

De toekomstige site kan toegankelijk gemaakt worden via de N8 (Veurnseweg), via de Vrijbosroute en via de Augustijnenstraat.



Figuur 3: Afbakening projectgebied (Orthofoto, februari 2019)

1.3.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van de Campus Veurnseweg omvat de volgende elementen:

- de direct aansluitende straten op het projectgebied:
 - o de gewestweg N8 (Veurnseweg),
 - o de fietsverbinding Vrijbosroute-Scholierenpad en
 - o de gemeenteweg Augustijnenstraat.
- de dichtstbijzijnde kruispunten:
 - o het kruispunt van de gewestweg N38 (Noorderring) met de gewestweg N8 (Veurnseweg),
 - o de rotonde van de gewestweg N8 (Veurnseweg – Oude Veurnestraat) met gemeenteweg Haiglaan,
 - o het kruispunt van de gemeentewegen Augustijnenstraat-Sportstraat met de fietswegen Vrijbosroute-Scholierenpad en met de gemeentewegen Griettensstraat-Oliedamstraat,
 - o het kruispunt van de gemeentewegen Augustijnenstraat met Adriaansensweg ,
 - o het kruispunt van de gewestweg N308 (Poperingseweg) met de gemeentewegen Adriaansensweg-Omloopstraat,
 - o het kruispunt van de gewestweg N308 (Poperingseweg) met het Scholierenpad en de spoorweg Kortrijk-Poperinge.
- de dichtstbijzijnde haltes van het openbaar vervoer en voetgangersverbindingen daarvan tot de betrokken site:
 - o de verbinding tot het station van Leper,
 - o de bushalte 'leper VTI' langs de Augustijnenstraat,
 - o de bushalte 'leper Hoekje' langs de gewestweg N8 (Veurnseweg) – gemeenteweg Haiglaan,
 - o de bushalte 'leper Augustijnenstraat' langs de gewestweg N308 (Poperingseweg).
- de dichtstbijzijnde fietswegen:
 - o het Scholierenpad-Vrijbosroute vanaf de N308 (Poperingseweg) tot de N8 (Veurnseweg),
 - o het fietspad langs de gewestweg N8 (Veurnseweg) – gemeenteweg Haiglaan,
 - o de fietsverbinding tussen de gemeentewegen Velodroomstraat en Sportstraat,

- o de fietsverbinding tussen de gewestweg N8 (Oude Veurnestraat) en de gemeenteweg Augustijnenstraat en het fietspad Vrijbosroute-Scholierenpad.
- de mogelijke mobiliteitsimpact van toekomstige/geplande projecten in de omgeving van het projectgebied:
 - o de gewestelijke wegverbinding Veurne-leper komt tot het kruispunt van de gewestweg N38 (Noordering) met de gewestweg N8 (Veurnseweg),
 - o de uitvoering van de KMO-zone Van Isacker langs de westzijde van de gewestweg N8 (Veurnseweg) met een gemeenschappelijke ontsluitingsweg met deze van de nieuwe scholencampus,
 - o de eventuele opmaak van het provinciaal RUP Reigersburg. Het eerdere PRUP werd door de Raad van State vernietigd. Er is een nieuw locatieonderzoek voor toekomstige industriezones lopende, deze locatie zal mogelijk opnieuw weerhouden worden.



Figuur 4: Afbakening onderzoeksgebied (Orthofoto, februari 2019)

1.4 MASTERPLAN CAMPUS VEURNSEWEG

In oktober 2018 heeft het bureau Studio Thys Vermeulen een masterplan Campus Veurnseweg afgerond in opdracht van de stad Ieper voor een haalbaarheidsonderzoek Sint-Maartensscholen vzw Ieper – campus Veurnseweg. De volgende opsomming is de stand van zaken van de VTI-site met zijn uitbreidingsmogelijkheden volgens de SMSI:

- Toegang Campus via Augustijnenstraat (1): De bestaande toegang aan de Augustijnenstraat blijft behouden, maar wordt eerder secundair. Dit om de wijk niet teveel te belasten.
- Parking (2): De parking voorziet in 300 staanplaatsen voor auto's. Gezien de grote oppervlakte, ter grootte van een voetbalveld, is het belangrijk om de parking landschappelijk in te passen (door bijvoorbeeld een inrichting met halfverharding en het integreren van een bomengrid tussen de staanplaatsen). Er wordt gekozen voor om de parking in zijn lengte-as op te spannen langsheen de toegangsweg. Ze vormt zo de overgang tussen bebouwde en onbebouwde zone.
- Plein Zuid (3): Door de afbraak van enkele minder kwalitatieve gebouwen ontstaat er hier een mooie buitenruimte. Rondom deze ruimte worden enkele belangrijke publieke functies (zoals de grote refter) verzameld.

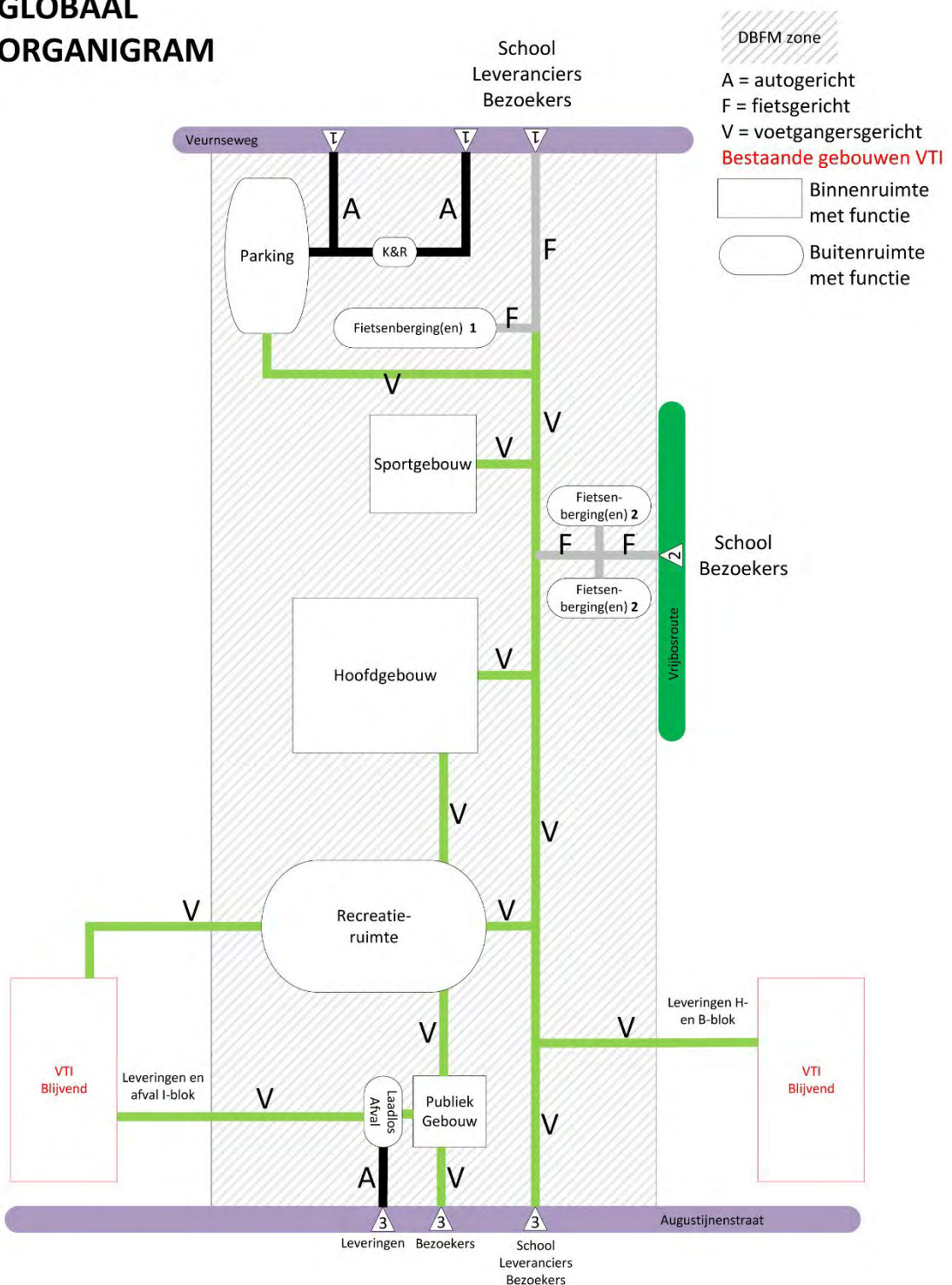
- Speelplaats West (4).
- Centrale as (5): Op de site is momenteel op een natuurlijke wijze een as aanwezig. Het masterplan voorziet in het versterken van deze as.
- Vijverpark (6): Het bestaande karakteristieke vijverpark heeft een bijzondere verblijfskwaliteit. Men kiest ervoor om dit park in zijn geheel te behouden.
- Ontwikkelingsveld 1 (7): Ter hoogte van deze zone is er momenteel een sportveld. Bij het verdichten van de site is dit de zone bij uitstek om nieuwe gebouwen in te planten. De zone ligt erg centraal op de site, langsheen Plein Zuid.
- Ontwikkelingsveld 2 (8): Ter hoogte van deze zone is er momenteel een akker. De zone is geschikt voor verdere uitbreiding van de campus. Ze ligt in het verlengde van de centrale as en dicht bij de hoofdonthuizingen en parking.
- Plein Noord (9): Dit wordt eveneens een belangrijke plek binnen de campus. Hier takken de verschillende toegangswegen aan op de centrale as. Het is een 'kruispunt', een plek van overgangen. Een plek waar de stad overgaat in de campus.
- Fietsenstalling (10): Analoog met de parking wordt de fietsenstalling geïntegreerd met de aantakking aan de Vrijbosroute. Ze kan eveneens opgespannen worden langsheen het fietspad. Een ontwerp in detail bekijkt welke breedte hiervoor moet gevrijwaard worden, en aldus hoeveel grond hiervoor dient aangekocht te worden.
- Toegang Campus via Vrijbosroute (11): De Vrijbosroute wordt in de toekomst ontwikkeld als belangrijke fietsverbinding. De hoofdtoegang van de site voor fietsers zal via de Vrijbosroute zijn.
- Toegang Campus via Veurnseweg (12): De Augustijnenstraat zal de capaciteit die voorzien wordt voor de volledige uitbreiding van de site niet meer aankunnen. Vandaar stelt SMSI voor om de hoofdtoegang van de campus te verleggen. Ze takt aan op de regionaal belangrijke Veurnseweg. Al het gemotoriseerd verkeer benadert de site via deze weg.
- Uitbreiding KMO-zone (B): De uitbreiding van de KMO-zone kan profiteren van de aanleg van de nieuwe weg en de parking. De zone kan een nieuwe 'voorkant' krijgen langsheen deze zijde.
- Sportterreinen (C): Dieper op de site is er plaats voor de uitbreiding met sportterreinen. Zij vormen een overgang met het open landschap.



Figuur 5: Uitbreiding van de Sint-Maartenscholen Ieper (Studio Thys-Vermeulen, 2018)

In het voorjaar 2019 heeft de SMSI, in het kader van de DBFM-procedure, een 'globaal organigram' opgemaakt van de toekomstig campus Veurnseweg. Het betreft een verdere uitwerking van het masterplan. Deze wordt verder in het voorliggend MOBER opgenomen.

GLBAAL ORGANIGRAM



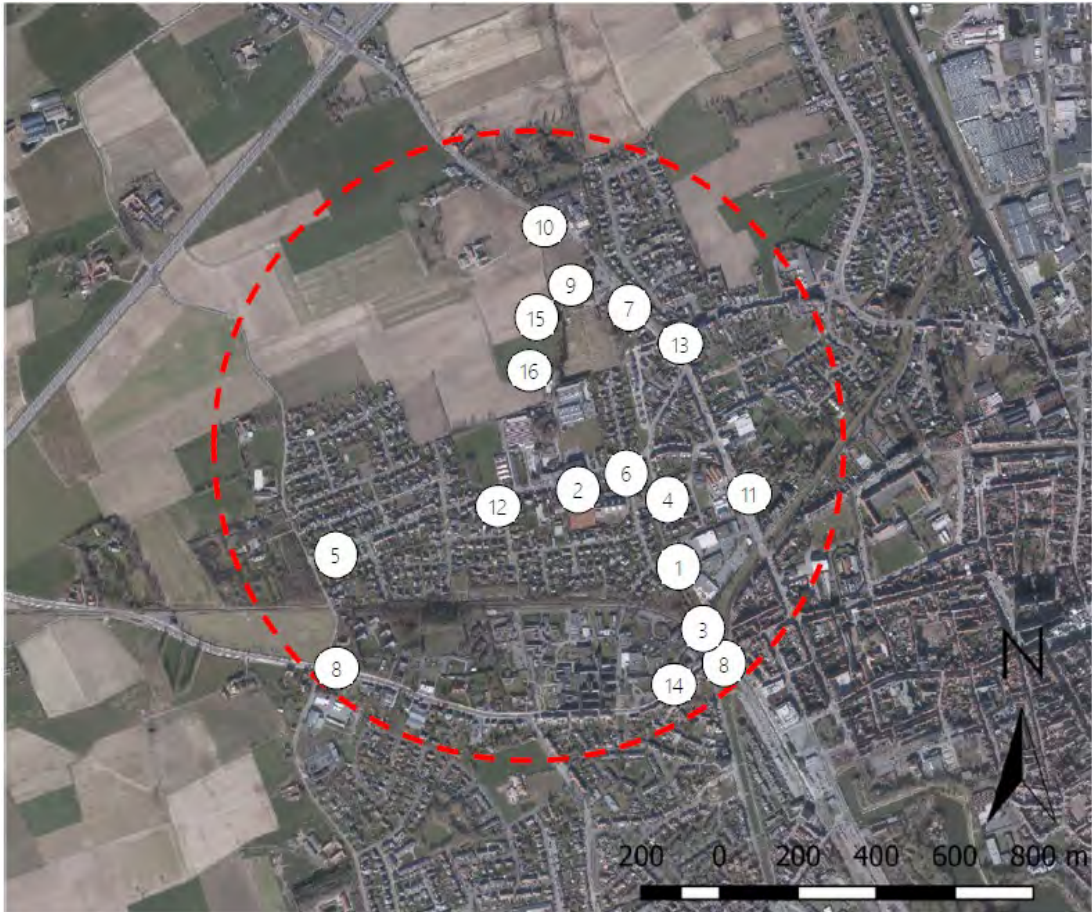
Figuur 6: Globaal organigram van de toekomstig campus Veurnseweg (SMSI, 2019)

2 ONDERZOEKSOPZET EN BEOORDELINGSMETHODEN

De realisatie van het project kan leiden tot mobiliteitseffecten. Het is onmogelijk om alle theoretisch mogelijke effecten te beoordelen. Er wordt een selectie gemaakt van de meest waarschijnlijke en belangrijkste effecten in het onderzoeksgebied die worden verwacht naar aanleiding van het project.

Te onderzoeken effecten	Methoden en technieken	Veldwerk
Stappers		
Impact op de verzadiging van de voetgangersverbinding Scholierenpad en Griettensstraat (1)	Analyse van de huidige situatie (gebruik + infrastructuur) en extrapolatie door toename scholieren.	Terreinverkenning in ochtend- en avondspits. Fietstellingen Scholierenpad (Provincie West-Vlaanderen, 09.2018).
Oversteekbaarheid Augustijnenstraat t.h.v. schoolsite en Scholierenpad voor voetgangers (2)	Analyse van de huidige infrastructuur. Berekening van de toekomstige intensiteiten en controle van de oversteekbaarheid voor voetgangers.	Uit te voeren kruispunttelling van de Augustijnenstraat en Sportstraat.
Oversteekbaarheid N308 (Poperingseweg) t.h.v. Adriaansensweg / Omloopstraat en Scholierenpad voor voetgangers (3)	Analyse van de huidige infrastructuur. Berekening van de toekomstige intensiteiten en controle van de oversteekbaarheid voor voetgangers.	Uit te voeren kruispunttelling van de N308 (Poperingseweg).
Trappers		
Impact op de verzadiging van de fietsverbinding Scholierenpad / Vrijbosroute (4)	Analyse van de huidige situatie (gebruik + infrastructuur) en extrapolatie door toename scholieren.	Terreinverkenning in ochtend- en avondspits. Fietstellingen Scholierenpad (Provincie West-Vlaanderen, 09.2018).
Impact op het fietsverkeer Adriaansensweg richting scholencampus vanuit de N308 (Poperingseweg) (5)	Analyse van de huidige situatie (gebruik + infrastructuur) en extrapolatie door toename scholieren.	Terreinverkenning in ochtend- en avondspits (Fietzersbond, 05.2018).
Oversteekbaarheid Augustijnenstraat t.h.v. schoolsite en Scholierenpad voor fietsers (6)	Berekening van de toekomstige intensiteiten en controle van de oversteekbaarheid voor fietsers.	Uit te voeren kruispunttelling van de Augustijnenstraat en Sportstraat.
Oversteekbaarheid N8 t.h.v. Vrijbosroute voor fietsers (7)	Berekening van de toekomstige intensiteiten en controle van de oversteekbaarheid voor fietsers.	Uit te voeren rotondetelling van de N8 (Veurnseweg - Oude Veurnestraat) met de Haiglaan. Hierdoor zullen de intensiteiten in de Veurnseweg gekend zijn.

Oversteekbaarheid N308 (Poperingseweg) t.h.v. Adriaanseweg/Omloopstraat en Scholierenpad voor fietsers (8)	Analyse van de huidige infrastructuur. Berekening van de toekomstige intensiteiten en controle van de oversteekbaarheid voor fietsers.	Uit te voeren kruispunttelling van de N308 (Poperingseweg).
Openbaar vervoer		
Toename gebruik van het busvervoer met De Lijn. Dit heeft effect op: <ul style="list-style-type: none"> • Evt. capaciteit bussen De Lijn • Halteaccommodatie • Lijnvoering (9) 	Berekening van het toekomstig gebruik van de bus als vervoersmiddel door extrapolatie van bestaand gebruik van openbaar vervoer	Terreinverkenning
Privaat vervoer		
Impact op de verzadiging van de N8 (Veurnseweg) (10)	Berekening van impact op restcapaciteit gedurende ochtend- en avondspits.	Uit te voeren verkeerstelling in de gewestweg N8 (Veurnseweg) met een radar.
Impact op de verzadiging van de Haiglaan (11)	Berekening van impact op restcapaciteit gedurende ochtend- en avondspits.	Uit te voeren rotondetelling van de N8 (Veurnseweg - Oude Veurnestraat) met de Haiglaan. Hierdoor zullen de intensiteiten in de Haiglaan gekend zijn.
Impact op de verzadiging van de Augustijnenstraat (12)	Berekening van impact op restcapaciteit gedurende ochtend- en avondspits.	Uit te voeren kruispunttelling van de Augustijnenstraat & Sportstraat, de fietswegen Vrijbosroute-Scholierenpad.
Impact op de verzadiging van de rotonde van de N8 (Veurnseweg – Oude Veurnestraat) met de Haiglaan (13)	Berekening van impact op restcapaciteit gedurende ochtend- en avondspits	Uit te voeren rotondetelling van de N8 (Veurnseweg - Oude Veurnestraat) met de Haiglaan.
Impact op de verzadiging van het kruispunt van de N308 (Poperingseweg) met het Scholierenpad (14)	Berekening van impact op restcapaciteit gedurende ochtend- en avondspits	Uit te voeren kruispunttelling van de N308 (Poperingseweg).
Impact van de nieuwe ontsluiting van de scholencampus t.h.v. N8 (15)	Onderzoek naar geschikt kruispunttype.	Uit te voeren verkeerstelling in de gewestweg N8 (Veurnseweg) met een radar.
Impact op de parkeerdrkte van de site en van de Augustijnenstraat (16)	Berekenen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen.	



Figuur 7: Te onderzoek effecten (Orthofoto, februari 2019)

3 PLANNINGSCONTEXT

3.1 RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

3.1.1 Vlaams niveau

3.1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De Vlaamse Regering heeft op 23.09.1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) definitief vastgesteld. Op 12.12.2003 en 17.12.2010 werd het RSV herzien. Het RSV biedt een visie aan over hoe er in Vlaanderen omgegaan dient te worden met de schaarse ruimte om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen.

Binnen het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen in detail uitgewerkt voor de 'stedelijke gebieden' (en 'stedelijke netwerken'), het 'buitengebied', de 'economische gebieden' en de 'ruimte voor infrastructuur'. In functie van onderhavig projectgebied en onderzoekgebied zijn de volgende selecties binnen het RSV van belang:

3.1.1.1.1 Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied

Ieper wordt in de bindende bepalingen van het RSV geselecteerd als 'structuurondersteunend kleinstedelijk gebied' en daardoor ook als economisch knooppunt. Naast zijn stedelijk gebied ligt het merendeel van de stad in het buitengebied, de Westhoek (RSV 2004 p. 338-339).

Het plangebied is gelegen aan de rand van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied van de stad Ieper. In deze zone is een stedelijk gebiedbeleid van toepassing dat gericht is op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit.

Dit aanbodbeleid in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden. Daarnaast wordt er door dit beleid zuiniger met ruimte omgesprongen waardoor lagere maatschappelijke kosten ontstaan en een verhoogde efficiëntie ontstaat voor het functioneren van voorzieningen (bvb. collectief vervoer).

3.1.1.1.2 Economisch knooppunt

De geselecteerde stedelijke gebieden zoals Ieper worden in het RSV tegelijkertijd erkend als economisch knooppunt. Binnen een economisch knooppunt zijn de activiteiten geconcentreerd op goed uitgeruste bedrijventerreinen of komen verweven voor met andere functies. De economische knooppunten zijn de prioritaire gebieden om de verdere economische ontwikkeling van Vlaanderen op te vangen binnen regionale en lokale bedrijventerreinen of op bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven (RSV p. 436-438).

3.1.1.1.3 Gewenste ruimtelijke structuur van het RSV

De gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt in het RSV in verschillende elementen opgesplitst, de volgende zijn van toepassing voor Ieper:

- Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik (RSV p. 368-371): Ieper wordt in het RSV geselecteerd als 'te ontwikkelen perspectieven voor toeristische en recreatieve infrastructuur in stedelijk gebied' met historisch karakter, cultureel erfgoed en landschappelijk en natuurlijke waarden. De aandacht gaat naar het ontwikkelen van minder bezochte toeristische potenties in/nabij de stedelijke gebieden om in het stedelijk beleid geïntegreerde beleidsvisie te ontwikkelen.
- Specifieke aandachtspunten met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties (RSV p. 29-31): de wegverbinding Ieper-Veurne (meerderheidsakkoord 12.08.2005), met een zuidelijke by-pass voor de ring rond Poperinge, wordt in het RSV geselecteerd als 'specifieke aandachtspunten met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties'. Dit voorstel heeft een belangrijke grensoverschrijdende impact aangezien de N38 op Frans grondgebied aantakt op de E25 (niveau hoofdweg).
- Secundaire wegen (RSV p. 494-496): de N8, van de N38 (Noorderring) tot de A18 (in Veurne), is geselecteerd als 'secundaire weg' volgens het RSV. Om de verkeersleefbaarheid op secundaire wegen te verzekeren, kunnen plaatselijk omleidingswegen worden voorzien. Voor de verbinding Ieper-Veurne werd met het RUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' een rechtstreekse verbinding op secundair niveau voorzien tussen de N38 en de N8 met het oog op de verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne. Het betrokken RUP werd echter vernietigd door de Raad van State op 20.11.2015.
- Kusttram en andere hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen in West-Vlaanderen (RSV p. 45): volgens het RSV bevat West-Vlaanderen ontbrekende missing links inzake hoogwaardige openbaar vervoer-verbindingen, o.a. de verbinding tussen Lille en Ieper, tussen Ieper en Poperinge en tussen Ieper en Armentières.

3.1.1.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30.11.2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20.07.2018 keurde de Vlaamse Regering de 'Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De voormalig Vlaamse Regering had als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling was om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 ha per dag vandaag naar 3 ha per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moest tegen 2040 volledig gestopt zijn. Met de huidige Vlaamse Regering wordt dit herzien.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

3.1.2 Provinciaal niveau

3.1.2.1 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

Het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) is op 06.03.2002 door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening goedgekeurd. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 11.02.2014. Een tweede gedeeltelijke herziening van het PRS-WV werd gestart met de beslissing van de provincieraad van West-Vlaanderen op 27.09.2018.

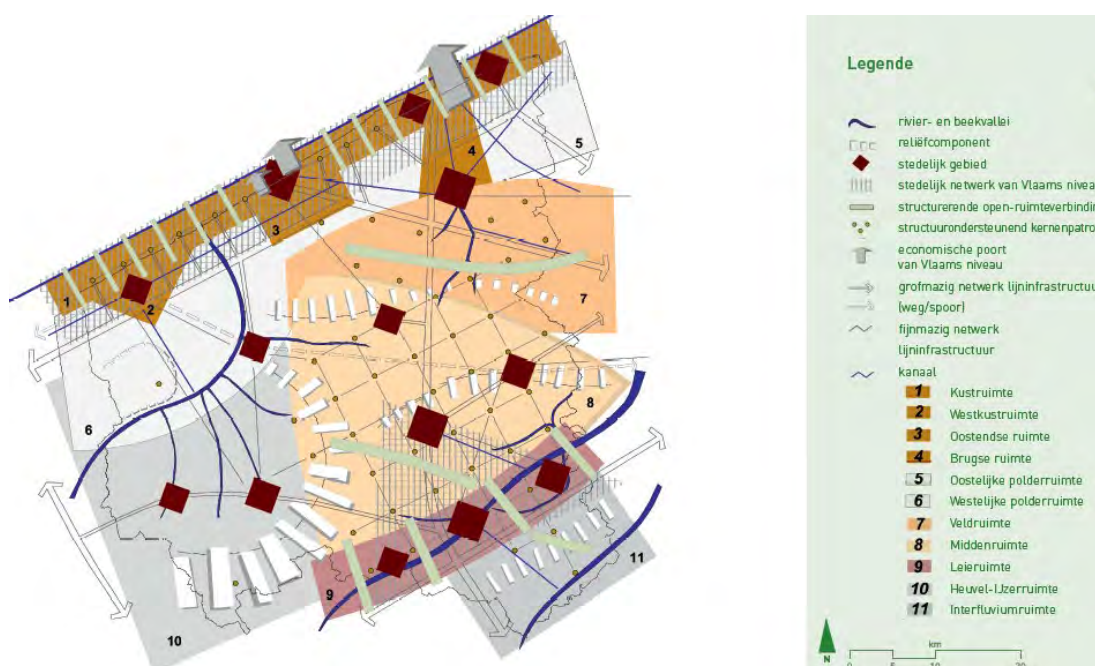
De ruimtelijke visie voor de provincie West-Vlaanderen gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. Door de ruimtelijke versnippering van activiteiten en infrastructuur dreigt de ruimtelijke kwaliteit van die eigenheid verloren te gaan.

De provincie koos in het PRS-WV om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en te versterken. Daarom werden voor de structuurbepalende componenten op provinciaal niveau ontwikkelingsperspectieven toegekend die verschillend zijn naargelang het gebied waarin deze elementen gelegen zijn. Daarbij wordt telkens rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit.

3.1.2.1.1 Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie: 'Ruimte voor verscheidenheid'

Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de provincie, in het richtinggevend gedeelte van het PRS-WV, vier ruimtelijke principes dat het volgende betekenen voor de stad Ieper (PRS-WV p. 133-135):

- Fysisch systeem als drager voor de verscheidenheid:
 - o Ieper maakt deel uit van de 'grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijk drager';
 - o Ieper, als 'ankerplaats', maakt deel uit van een 'stadslandschap' langs een 'structurerend reliëf component';
 - o Vanuit Ieper richting de Belgische kust vertrekt een 'beekvallei'.
- Selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerde kernenpatroon: Ieper wordt geselecteerd als 'stedelijk gebied' in een 'plattelandsgebied met verspreide kernen'.
- Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur: Ieper maakt deel uit het 'gebied met aangepaste bereikbaarheid':
 - o via een grofmazig netwerk van lijninfrastructuur, namelijk met twee 'verbindingen met primaire weg II als basis' vanuit Frankrijk via Poperinge en vanuit Kortrijk langs Menen,
 - o via een fijnmazig netwerk van lijninfrastructuur, namelijk met drie 'verbindingen met secundaire weg I als basis' vanuit Veurne, Diksmuide en Roeselare.
- Deelruimten als bevestiging van de diversiteit: Ieper maakt deel uit de 'Heuvel-IJzerruimte'.



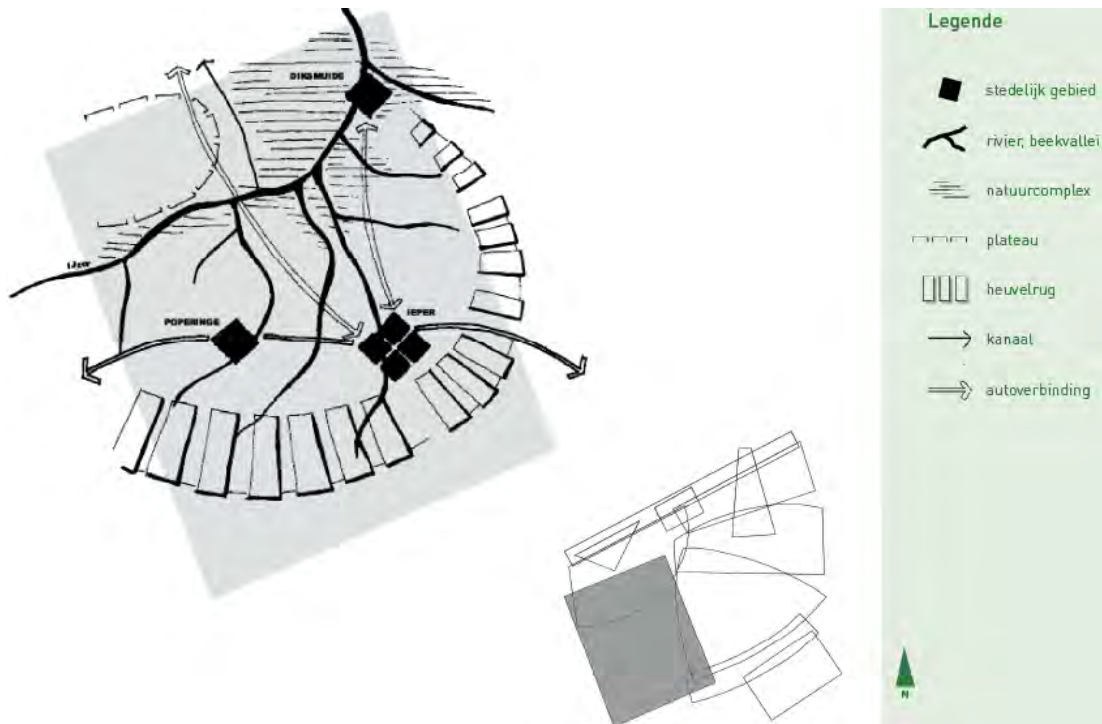
Figuur 8: Gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen (PRS-WV, 2014)

3.1.2.1.2 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte 'Heuvel-IJzerruimte'

De Heuvel-IJzerruimte bevindt zich in het westelijk deel van de Provincie West-Vlaanderen. Oostelijk wordt deze ruimte begrensd door de rug van Westrozebeke. Ten noorden overlapt ze met de Westelijke polderruimte (plateau van Izenberge). In het zuiden lopen de West-Vlaamse Heuvels door op Frans grondgebied.

De dynamische grondgebonden landbouw en de natuurlijke structuur nemen in deze deelruimte een belangrijke plaats in. Deze deelruimte biedt tevens plaats aan gedifferentieerde toeristisch-recreatieve plattelandsontwikkeling. Enkel de compacte stedelijke gebieden bundelen de bovenlokale verzorgende rol. Buiten de invloedssfeer van de stedelijke gebieden wordt het verspreide kernpatroon benaderd als samenhangend geheel. Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijhorende beleid (PRS-WV p. 225-227):

- Dynamische activiteiten (wonen-bedrijvigheid-cultuurtoerisme) in de stedelijke gebieden Ieper, Poperinge en Diksmuide bundelen. Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper wordt aangezien als de drager van de economische ontwikkeling in deze deelruimte, gezien de aanwezigheid van de belangrijkste regionale bedrijventerreinen. De bestaande ontwikkeling van hoogtechnologische bedrijven biedt mogelijkheden voor een verdere economische clustering. De stedelijke gebieden worden ontsloten door een bovenlokaal wegennet. Poperinge-Ieper-Kortrijk via de A19 (Kortrijk-Ieper), Ieper-Veurne via de N8 en Ieper-Diksmuide via de N369;
- De natuurlijke componenten (IJzervallei, boscomplexen, Heuvels) in relatie met toeristisch-recreatief medegebruik versterken met een beperkte dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied;
- De landschappelijke kwaliteit ondersteunen a.d.h.v. de bestaande sterke natuurlijke structuur: IJzer-Handzamevallei, parallelle beekvalleien, West-Vlaamse Heuvels, bosgebieden (Heuveland, Ieperboog, omgeving Poperinge) en graslanden;
- Compacte en leefbare kernen in het buitengebied behouden voor een agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte.



Figuur 9: Deelruimten van het gebiedsspecifiek ruimtelijk beleid: Heuvel-IJzerruimte (PRS-WV, 2014)

3.1.2.1.3 Selecties, maatregelen en acties volgens het PRS-WV

In het bindend gedeelte van het PRS-WV maakt de Provincie West-Vlaanderen algemene maatregelen en acties die afhankelijk zijn van de gemaakte selecties omtrent de deelstructuren en de deelruimten. De volgende selecties en maatregelen zijn van toepassing op het project- en onderzoeksgebied (PRS-WV p. 360-385):

- De gewenste natuurlijke structuur met volgende maatregel: natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang selecteren binnen natuuraandachtszones na de afbakening van GEN, GENO en verwevingsgebieden door het Vlaamse Gewest;
 - o het gebied rond de bosgordel ten oosten, zuiden en zuidwesten van Ieper werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'stimulansgebied met kleine landschapselementen';
 - o de Vrijbosroute en de Stroroute werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur';
 - o het kanaal Ieper-IJzer en de oude vaart Ieper-Komen werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'natte ecologische infrastructuur';
 - o de IJzer, de Ieperlee en bovenlopen (Diependaalbeek, Klijtebeek, kleine Waterloop) (tussen de bossen van Wijtschate, de Gasthuisbossen en de Verdrongen weiden) en de Zillebeek en bovenlopen (tussen de Gasthuisbossen en de Zillebekevijver) werden door provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'rivier- en beekvalleien'.
- De gewenste ruimtelijke agrarische structuur met volgende maatregel: bouwvrije zones afbakenen in de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen om de grondgebonden landbouw te ondersteunen in delen van o.a. de Heuvel-IJzerruimte.
- De gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie met de volgende maatregel: bij het uitwerken van de deelruimtes zal onderzoek gevoerd worden naar mogelijkheden voor nieuwe provinciale domeinen;
 - o de Gasthuisbossen en Pallingbeek in Ieper werden door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer', de

- o Galgenbossen werden geselecteerd als 'andere openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau' binnen de toeristisch-recreatieve knooppunten;
- o het kanaal Ieper-IJzer werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'toeristisch-recreatieve lijnelement'.
- De gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer met volgende maatregel:
 - o een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor woon-werkverkeer opmaken en aanzetten tot de uitvoering van dit netwerk;
 - o de N8, van de oprit 1a in Veurne tot de N38 te Ieper, werd door de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als 'secundaire weg categorie I'.
- De gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur met volgende de maatregel: een pilootproject opzetten rond de uitwerking en formulering van ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsvoorstellen voor een ankerplaats, met name een pilootproject opstarten over integraal waterbeheer in de Heuvel-IJzerruimte.

3.1.2.2 Provinciaal RUP Afbakening Kleinstedelijk gebied Ieper

Het PRUP Afbakening Kleinstedelijk Gebied Ieper werd goedgekeurd binnen het BVR van 06.07.2009. Het voorliggend project- en onderzoeksgebied ligt gedeeltelijk buiten het plangebied van dit PRUP. Ondergaande tekstdelen bevatten louter verwijzingen uit het PRUP relevant voor het project Campus Veurnseweg.

3.1.2.2.1 Visie op de rol en positie van het dynamisch kleinstedelijk gebied

De visie van Ieper als kleinstedelijk gebied wordt in verschillende functies ontwikkeld ten aanzien van een ommeland, waarin het voorzieningenniveau schraal is (PRUP Ieper p. 22-23):

- Ieper heeft als kleinstedelijk centrum een belangrijke verzorgingsfunctie in een vrij landelijk en agrarisch gebleven gebied;
- Ieper is een goed bereikbare stad in een gebied met geringe bevolkingsdichtheden;
- Ieper, met Diksmuide en Poperinge, vangt de dagelijkse en wekelijkse voorzieningen op van dit deel van de Westhoek;
- Ieper is een kern met een kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgeving door het aanbieden van een kwalitatief aanbod aan gedifferentieerde woonmilieus;
- Ieper heeft als stad ook een belangrijke tewerkstellingsfunctie, door een aangehouden industrialiseringsbeleid gevolgd door de tertiaire sector;
- de rol van Ieper als kleinstedelijk gebied moet in samenhang worden gezien met de bestaande stedelijke structuren in West-Vlaanderen, voornamelijk zijn dit Kortrijk en Roeselare als regionaalstedelijke gebieden;
- de situering van Ieper in een vrij gaaf gebleven grootschalige open ruimte vraagt evenwel een ontwikkeling die rekening houdt met de kwaliteiten van het buitengebied;
- Ieper heeft ook een ondersteunende rol ten aanzien van de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied. Het erfgoed met betrekking tot het oorlogsverleden speelt een belangrijke rol in het toeristisch profiel van de stad en de gehele Westhoek.

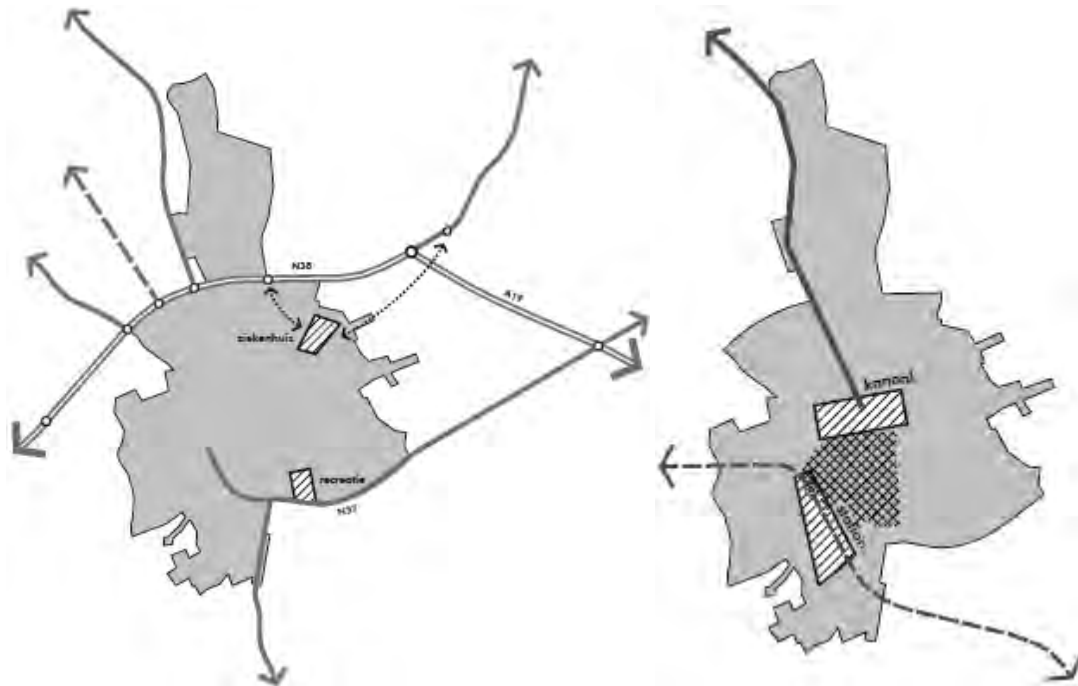
3.1.2.2.2 Grensstellende elementen voor de afbakening

In de voorbereidende fase van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper werd een onderzoek gedaan naar grensbepalende elementen vanuit het buitengebied. De conclusie van dit onderzoek was dat de stadskern volledig wordt omgeven door een ruimtelijk samenhangend landbouwgebied dat grensstellend is. De doorsnijding van het agrarisch gebied door verkeersinfrastructuren zoals de N38 en de A19 heeft weinig effect ten aanzien van het functioneren van de landbouw (PRUP Ieper p. 31-35).

3.1.2.2.3 Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied

De krachtlijnen relevant voor het project- en onderzoeksgebied worden aangehaald (PRUP Ieper p. 66-73):

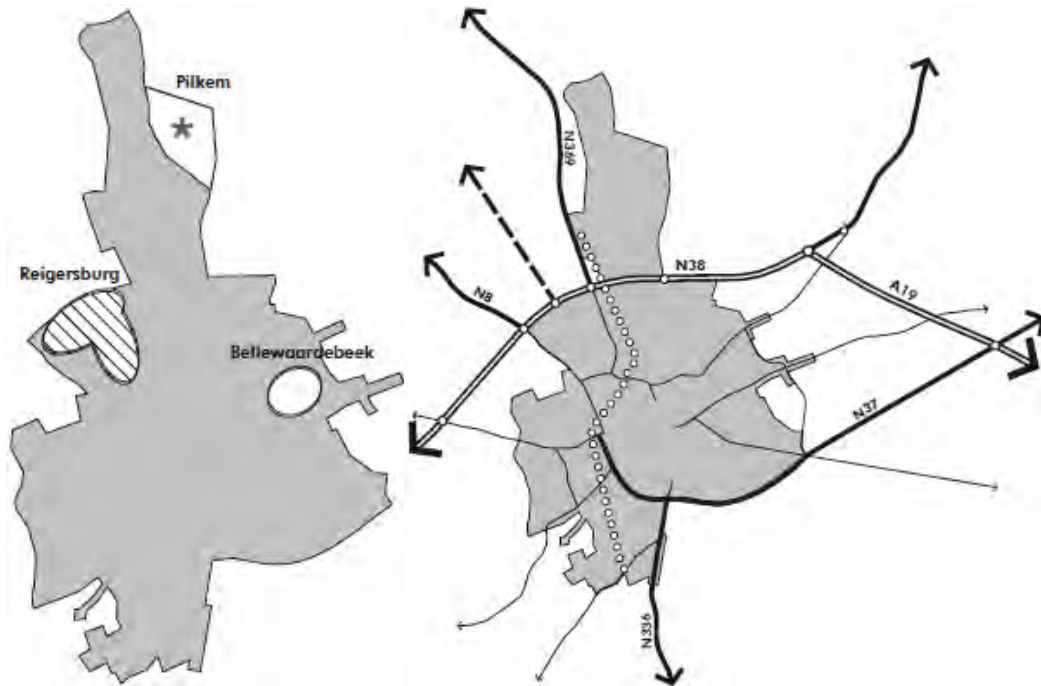
- een stad met goed uitgebouwde voorzieningen op stedelijk niveau: de stedelijke voorzieningenstructuur wordt versterkt. Stedelijke voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd nabij bestaande stedelijke voorzieningen of in gebieden met reeds een concentratie aan voorzieningen;
- kanaal- en stationsomgeving als strategisch stedelijke projectgebieden: de potenties voor stedelijke ontwikkeling van de kanaal- en stationsomgeving worden optimaal benut. De gebieden zijn omwille van hun ruimtelijke kenmerken strategische locaties voor stedelijke ontwikkeling. Ze bieden mogelijkheden voor verdichting (wonen) en stedelijke voorzieningen;



Figuur 10: Multifunctionele stedelijke landbouwgebieden & samenhangende verkeersstructuur (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Ieper, 2014)

- multifunctionele stedelijke landbouw-gebieden als open ruimte in de stad: de gebieden 'Bellewaardebeek', 'Pilkem' en 'Reigersburg' worden aangeduid als stedelijke landbouwgebieden, met een betekenis voor het stedelijk gebied. Het gebied 'Reigersburg' wordt behouden als een stedelijk landbouwgebied voor beroepslandbouw. Het wordt opgenomen binnen het stedelijk gebied omwille van de potenties voor stedelijke ontwikkeling (bedrijvigheid, gemeenschapsvoorzieningen, wonen, ...) op lange termijn. Het wordt aangeduid als bouwrij agrarisch gebied.
- een stad met een samenhangende verkeersstructuur: de N38 (Noorderring) en in mindere mate de N37 (Zuiderring) verzamelen het verkeer op stedelijk niveau naar het hogere wegennet. De secundaire wegen die vertrekken vanaf de N38 en N37 verbinden Ieper met andere stedelijke

gebieden in de omgeving. Ze ontsluiten ook (boven)lokale mobiliteitsgenererende functies (stedelijke voorzieningen, regionale bedrijventerreinen, ...). De recreatieve route langs het kanaal leper-IJzer en het kanaal leper-Komen functioneert als een structuurbepalende langzaam verkeersroute op stedelijk niveau.



Figuur 11: Uitgebouwde stedelijke voorzieningen, strategisch stedelijke projectgebieden van leper (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied leper, 2014)

3.1.3 Gemeentelijk niveau

3.1.3.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Ieper

Het eerste GRS Ieper werd goedgekeurd met het MB van 02.10.2000 en werd intussen partieel herzien. De herziening werd definitief vastgesteld op de gemeenteraad van 04.12.2017 en goedgekeurd door de deputatie op 08.03.2018.

In functie van het betrokken project- en onderzoeksgebied zijn de volgende elementen van het GRS Ieper van belang:

3.1.3.1.1 Gemeentelijke ruimtelijke toekomstvisie

De ruimtelijke toekomstvisie voor de stad Ieper zoals geformuleerd in het GRS Ieper van 2000 werd niet gewijzigd: 'Ieper, het samengaan van een hoogdynamisch stedelijk gebied met gave kernen in een kwalitatief buitengebied als motor van de Westhoek'.

Een visie die in één zin een duidelijke ambitie voor de toekomst uitspreekt: zowel de stad Ieper als zijn buitenkernen moeten zich verder kunnen ontwikkelen rekening houdend met hun kwalitatief open buitengebied en de ontwikkeling dient te leiden tot een hoogdynamisch stedelijk gebied dat een belangrijke verzorgings- en tewerkstellingsfunctie draagt voor de ruime Westhoek (GRS Ieper p. 22-24).

3.1.3.1.2 Gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper

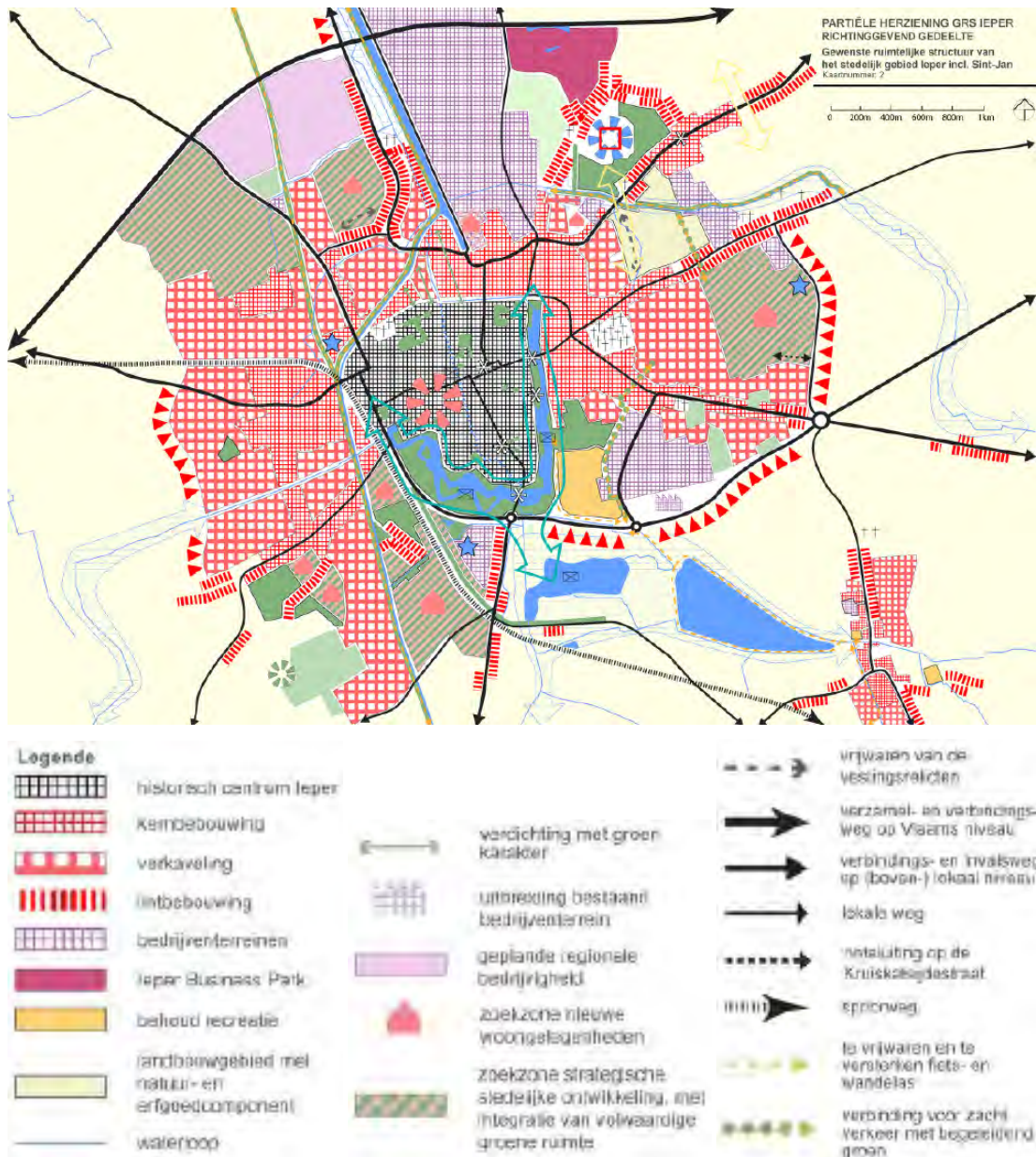
In het richtinggevend gedeelte van het GRS Ieper werd de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper (binnenstad, perifeer stedelijk landschap en bedrijvigheidsstrip) uitgeschreven. Volgende elementen zijn van belang voor het voorliggend project- en onderzoeksgebied Campus Veurnseweg (GRS Ieper p. 71-86):

- De bebouwde ruimte van het stedelijk gebied Ieper komt op een vrij compacte en vingervormige manier voor in het omgevende open landschap. Hier en daar dringen lappen open ruimte tot zeer dicht bij het stadshart. Op de meeste plaatsen kan deze grens behouden blijven, op andere plaatsen kan de toekomstige grens duidelijk afgebakend worden, en elders is ze eerder diffuus van aard of als dusdanig geëvolueerd. Het stedelijk gebied werd een eerste keer afgebakend met het PRUP Afbakening Kleinstedelijk Gebied Ieper (zie hierboven). Deze afbakening zal de komende jaren worden herzien. Eén van de suggesties daarvoor was de volgende:
 - o aan de westzijde van de stad vormt de Omloopstraat de uiterste grens van het stedelijk gebied. Voor het noordwestelijk kwadrant wordt gesuggereerd om de afbakingslijn te verplaatsen naar enerzijds de Adriaansensweg en anderzijds de Noorderring, teneinde het daar gelegen landbouwgebied te voorzien als reservatiegebied voor stedelijke voorzieningen.
- Als (structuurondersteunend klein-) stedelijk gebied heeft Ieper een belangrijke rol te spelen in het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan de stedelijke voorzieningen en aan economische activiteit t.b.v. de consolidering en de versterking van het stedelijk functioneren.
- Omwille van een sterk gedifferentieerde ruimtebehoefte werden verschillende potentiële zones voor strategische stedelijke ontwikkeling geselecteerd om de stedelijke behoeften te kunnen opvangen in een horizon 2040. Eén van die zoekzones is de 'Site Veurnseweg', namelijk het binnengebied tussen de Augustijnenstraat, de Adriaansensweg, de N8 (Veurnseweg) en de N38 (Noorderring). Deze site blijkt namelijk een zeer goede locatiekeuze te zijn voor een multifunctioneel stadsontwikkelingsproject. Daarvoor maakte de Stad Ieper verschillende suggesties aan de hogere overheid:
 - o om binnen dit gebied voldoende ruimte te reserveren voor bedrijvigheid om te kunnen inspelen op toekomstige noden, na berekening van de behoefte;

- o om binnen dit gebied het onderzoek naar de behoefte aan bijkomende sport- en recreatievoorzieningen mee te nemen in de eventuele wijziging van afbakening van het stedelijk gebied;
 - o deze zone te revitaliseren en uit te breiden in functie van een lokaal bedrijventerrein in verweving met de beoogde veelheid aan functies in de directe omgeving;
 - o de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper dient aangepast in functie van de ruimtelijke noden. Het agrarisch gebied in deze zone is herbevestigd. De oefening binnen het beleidskader RO2010/01 (o.a. mogelijkheden tot compensatie) dient gevoerd op het niveau van het stedelijk gebied en haar behoeften. Het kan niet de bedoeling zijn om de woonuitbreidingsgebieden in het buitengebied te schrappen i.f.v. deze ontwikkeling, temeer omdat wonen slechts in beperkte mate deel zal uitmaken van het programma. Bovendien is er überhaupt onvoldoende WUG nog beschikbaar in het buitengebied om deze compensatie te kunnen realiseren.
- De open groengebieden en landschappen vormen een groen raamwerk dat mee het karakter, de kwaliteit en de eigenheid van de stad en de dorpen bepaalt: 'Groen' is dan ook te begrijpen als een geïntegreerd concept waarbij natuur, ruimte, water, kansen voor zachte recreatie, ..., een complex geheel vormen. Deze groenstructuren staan in nauwe - vaak kritische - relatie tot andere hardere sectorale belangen, zoals mobiliteit, huisvesting en bedrijvigheid. Hierdoor dringt zich een genuanceerde afweging van waarden en belangen op bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Het koppelen van nieuwe ontwikkelingen aan de structuurbepalende blauwgroene assen, het creëren van nieuwe zachte verbindingen en het voorzien van voldoende openbaar groen binnen nieuwe ontwikkelingen resulteert in een substantiële versterking van het groene netwerk in en rond de stad. Dit heeft een substantiële impact op de leefbaarheid in de stad: er wordt ademruimte gecreëerd in het weefsel, verkeersveilige verbindingen zijn gegarandeerd, het concept van de open ringstructuur rond de stad blijft gehandhaafd en wordt als het ware de stad ingetrokken. Daarnaast dienen de diverse zoekzones voor stedelijke ontwikkeling te worden aangegrepen om nieuwe groene lobben te integreren in het weefsel:
- o binnen het stadsontwikkelingsproject op de site Veurnseweg blijft een substantiële groene ruimte gevrijwaard, die eventueel in functie van sport en zachte recreatie kan gebruikt worden;
 - o ten zuiden van het eventueel toekomstig bedrijventerrein Reigersburg zal binnen een eventuele woonontwikkeling (suggestie aan de hogere overheid) op de lange termijn steeds een deel van het gebied gevrijwaard blijven (eveneens onderdeel van het vestingslandschap), waarmee de ring van groene ruimtes rondom de stad wordt vervolledigd.

Volgens de kaart van de ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Ieper bevindt de site 'Campus Veurnseweg' zich in een 'zoekzone voor strategische stedelijke ontwikkeling, met integratie van volwaardige groene ruimte'. De N8 (Veurnseweg) en de N308 (Poperingseweg) werden volgens het GRS Ieper aangeduid als een 'verbindings- en invalsweg op (boven-)lokaal niveau' en als 'secundaire weg van categorie I'.

De betrokken site bevindt zich langsheen een 'te vrijwaren groen – groenstructuur' met een 'te vrijwaren en te versterken fiets- en wandelas'. Ten noorden van de N8 (Veurnseweg) bevindt zich een 'geplande regionale bedrijvigheid'. Ten zuidoosten van de site bevindt zich een 'bundeling van grootwinkelbedrijven'.



Figuur 12: Gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied Ieper (GRS Ieper, 2017)

3.1.3.1.3 Strategisch belangrijk project 'Site Veurnseweg'

In het bindend gedeelte van het GRS Ieper wordt de 'Site Veurnseweg' beschouwd als een strategisch belangrijk project voor het stedelijk gebied, die binnen de betrokken planperiode gerealiseerd wordt. De 'Site Veurnseweg' wordt meer bepaald beschouwd als reservegebied voor stedelijk ontwikkeling. Er diende een masterplan opgesteld te worden, rekening houdend met volgende aspecten (GRS Ieper p. 7-9):

- Functionele verweving van wonen, werken, groen, en stedelijke voorzieningen.
- Onderzoek naar de omvang en de ruimtelijke opvatting van een nieuwe scholencampus, als uitbreiding op het aanwezige VTI.
- Realisatie van een satelliet-site voor het stedelijk sportgebeuren, i.f.v. openluchtactiviteiten. Voor indoor sportactiviteiten kan een wisselwerking met de scholencampus worden opgezet. Voor outdooractiviteiten kan dit omgekeerd zijn.

- Onderzoek naar de noordoostelijke ontsluiting van het stedelijk gebied: een alternatief moet worden bedacht i.f.v. het oplossen van de parkeerproblematiek langs de Augustijnenstraat.
- Realisatie van een ontsluiting voor fietsers in het verlengde van de Vrijbosroute (fietsknooppunt 35) in het noorden.
- Reconversie van de site Van Isacker i.f.v. lokale bedrijvigheid.
- Sterke functionele integratie van alle programma-elementen:
 - o sportzones als recreatieve spil voor de woon- werk- en onderwijsomgeving, maar ook als stedelijke groene ruimte i.f.v. het opvangen, bufferen en infiltreren van hemelwater, binnen het concept van groene lobben gespreid over het kleinstedelijk gebied;
 - o synergiemogelijkheden tussen eventuele aanwezige bedrijven en de schoolomgeving;
 - o medegebruik van de schoolgebouwen door de gemeenschap.
- Realisatie van een gedifferentieerde typologie binnen het concept van nieuwe stedelijkheid, als tegengewicht voor het historische karakter van de binnenstad intra muros.

3.2 VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

3.2.1 Mobiliteitsplan Ieper

Sinds januari 2011 beschikt Ieper over een goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan. Het richtinggevend gedeelte van dit plan bestaat uit 3 werkdomeinen, met name (A) ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten, (B) netwerken per modus en (C) ondersteunende maatregelen, en vervolgens uit een actieplan op basis van deze 3 werkdomeinen. Het huidige Mobiliteitsplan Ieper wordt momenteel verbreed en verdiept. Gezien diverse zaken achterhaald zijn en de visie van het stadsbestuur voor de toekomst wordt hertekend om in 2020-2021 uit te monden in een nieuw plan. De betrokken elementen van het nieuw Mobiliteitsplan worden in de volgende fase verder aangevuld. Volgende elementen uit het oorspronkelijk Mobiliteitsplan Ieper hebben betrekking op het project- en onderzoeksgebied en worden overgenomen uit het huidige mobiliteitsplan:

3.2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

De verkeersstructuur van Ieper is afgestemd op de wegencategorisering van de omliggende gemeenten, op het PRS-WV en het RSV. In het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan Ieper werden vooral de lokale wegen geselecteerd. De geldige categorisering van de betrokken wegen in het project- en onderzoeksgebied zijn de volgende (Mobiliteitsplan Ieper 2011 p. 28-32).

- Primaire wegen II:
 - o De verbinding A19 (Kortrijk-Ieper) te Ieper naar Veurne biedt een fundamentele oplossing voor het doorgaand verkeer van en naar de Kust, waardoor de woonkernen van Brielen en Elverdinge overbelast worden;
 - o N38 (Noorderring): Om de stroomfunctie te versterken en de veiligheid te verhogen werden de rechtstreekse toegangen afgebouwd en het aantal kruispunten beperkt. Het fietsverkeer verloopt volledig gescheiden: via ventwegen of waar deze ontbreken via afgescheiden fietspaden of via het onderliggend wegennet. Op de volgende betrokken plaatsen blijven de aansluitingen te behouden en werden indien nodig de kruispunten heringericht of aangepast:
 - N369 (Diksmuidseweg);
 - N8 (Veurnseweg);
 - N308 (Poperingseweg);
 - Andere wegen, zoals de wegtype van de Adriaansensweg, werden afgesloten (wat momenteel nog niet het geval is voor de Adriaansensweg).
- Secundaire wegen I (zoals vastgelegd in het PRS-WV):
 - o N8 (Veurnseweg) (kan na de realisatie van de verbinding A19 (Kortrijk-Ieper) te Ieper naar Veurne omgebouwd worden tot een lokale weg).
- Lokale wegen I, als lokale verbindingswegen:
 - o N308 (Poperingseweg) tussen Ieper centrum en de N38 (Noorderring);
 - o N369 (Diksmuidseweg) tussen N38 (Noorderring) en centrum Ieper.
- Lokale wegen II, als lokale ontsluitingswegen:
 - o N379 (Oude Veurnestraat-Diksmuidseweg-Polenlaan) ondertussen maken de Oude Veurnestraat en de horizontale stuk van Diksmuidseweg deel van N8.

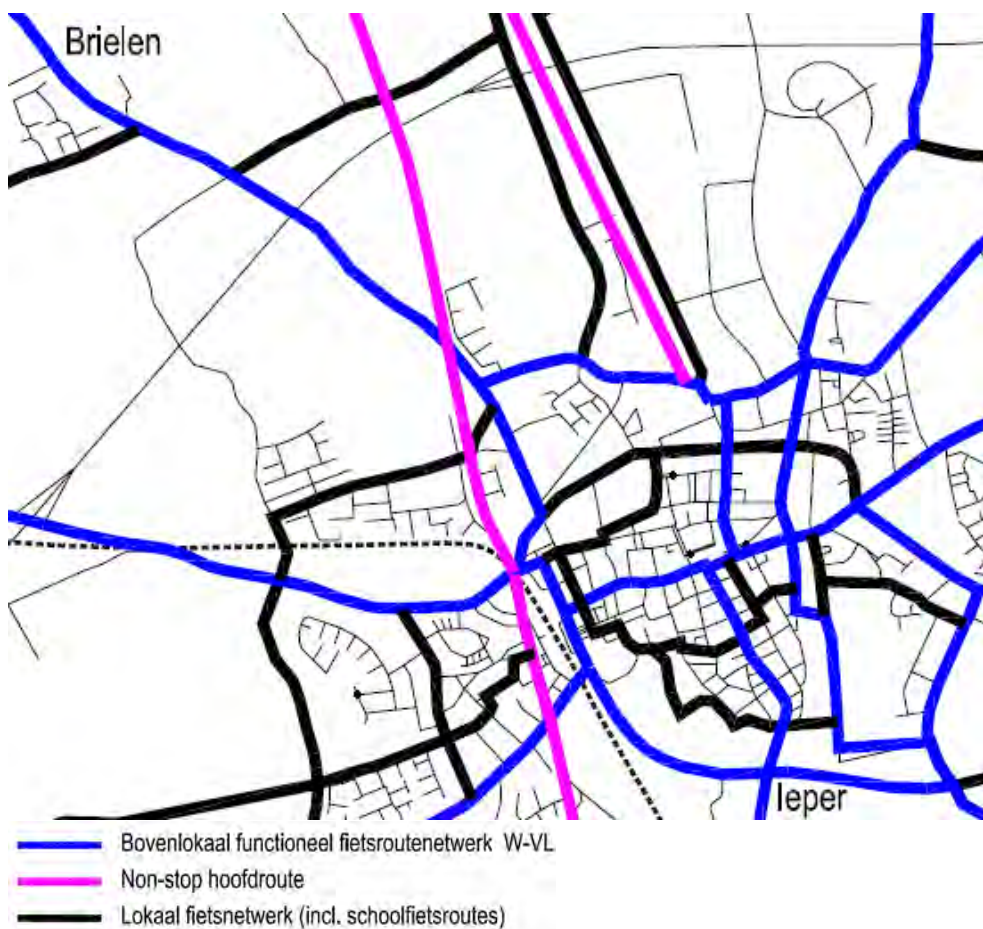


Figuur 13: Gewenste wegcategorisering (Mobiliteitsplan leper, 2011)

3.2.1.2 Netwerken per modus

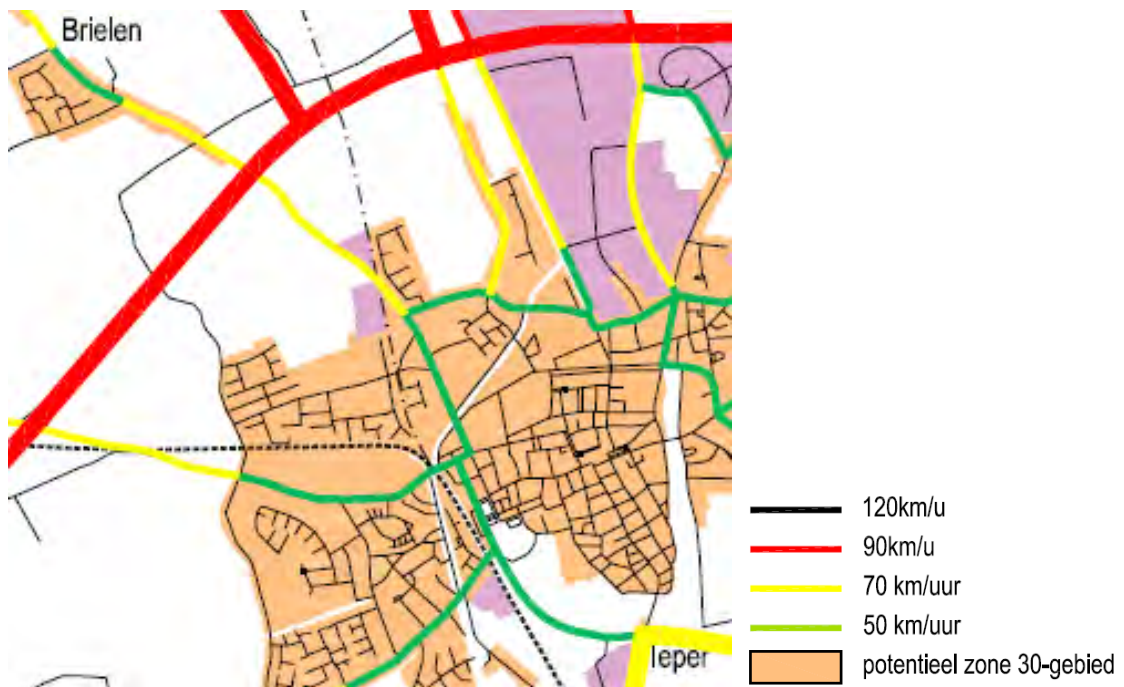
- Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 33-34):
 - o Zone 30: In principe zijn alle woonstraten en verblijfsgebieden potentiële zone 30-gebieden. Er moet vooral over gewaakt worden dat bij herinrichting van straten van het verblijfsgebied automatisch uitgegaan wordt van een zone 30-regime, zodat achteraf geen snelheidsremmende ingrepen moeten gebeuren.
 - o Voetgangersnetwerken: zeer veel verplaatsingen binnen de stad kunnen te voet gebeuren. Noodzakelijke voorwaarde is de uitbouw van aantrekkelijke looproutes binnen het centrum, tussen het centrum en de randparkings en tussen het centrum en de woonwijken. Er wordt daarom verder werk gemaakt van de uitbouw van voetgangersassen. Bij herinrichting van straten en pleinen wordt er niet geopteerd voor wandelstraten in de strikte zin, maar voor een straat met een inrichting op maat van de voetganger waar het noodzakelijk autoverkeer niet dominant aanwezig is. Volgende ingrepen (met betrekking tot het onderzoeksgebied) werden gepland: heraanleg van de stationsomgeving: maatregelen ten gunste van de voetganger en wegwerken van de barrière bij het oversteken van de Maarschalk Fochlaan door voetgangers en fietsers.
- Fietsrouten netwerk (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 35-38):
 - o In het centrum van leper wordt een centrumfietsbeleidsplan uitgewerkt, waarbij het fietscomfort wordt verbeterd en waarbij in alle éénrichtingsstraten het fietsen in de tegenrichting toegelaten blijft (indien voldoende breedte beschikbaar is), om omrijbewegingen te vermijden.
 - o De fietsstallingen worden op systematische wijze uitgebouwd:
 - aan de publieke voorzieningen en concentratiepunten van handelszaken, zowel aan de randparkings, in het stadscentrum, in de woonwijken als in de dorpskernen;
 - aan de haltes voor openbaar vervoer. Aan iedere hoofdhalte van ieder dorp wordt een veilige fietsstalling voorzien;
 - ook aan de vernieuwde stationsomgeving worden zowel aan de voor- als achterkant fietsstallingen voorzien.

- o Om het fietsen in de binnenstad aantrekkelijker te maken worden een aantal initiatieven voorzien: de stad onderzoekt de mogelijkheid om een fietspunt te voorzien in de stationsomgeving. Dit fietspunt kan fungeren als fietsherstelplaats (kleine herstellingen), de verhuur van fietsen en het bewaken van de stallingen;
- o Ieper streeft naar de verbetering en uitbouw van het fietspadennetwerk, rekening houdend met de financiële en praktische uitvoerbaarheid, door het volgen van de volgende maatregelen met betrekking op het project- en onderzoeksgebied:
 - op korte termijn de belijning van de fietspaden aanpassen langs de N8 (Oude Veurnestraat), de N308 (Poperingseweg) en de N8 (Veurnseweg);
 - op middellange termijn de fietsvoorzieningen verbeteren langs de Haiglaan, de Augustijnenstraat en de Adriaanseweg;
 - op lange termijn om fietsvoorzieningen verbeteren langs de N8 (Veurnseweg) BUBEKO en een fietspad op oude spoorwegbedding richting Langemark-Poelkapelle.



Figuur 14: Gewenste fietsnetwerk (Mobiliteitsplan Ieper, 2011)

- Openbaar vervoersnetwerk (Mobiliteitsplan Ieper 2011 p. 39-44):
 - o Opwaardering van bestaande buslijnen: in het kader van netmanagement werd voorgesteld in 2008 de frequentie te verhogen van de bestaande lijn 60 Ieper-Poperinge-Abele tot een halfuurtinterval tijdens de spits, gericht op woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Buiten de spits bleef het bestaande aanbod behouden. Wel werd de avondamplitude verlengd, zowel op wekdagen als tijdens het weekend. De stad Ieper is ook vragende partij voor een snelverbinding Ieper-Roeselare en de opwaardering van de lijn Ieper-Kust;
 - o Halte infrastructuur: volgens de richtlijnen van de dienstorder AWV 1992/12: bij de inplanting en inrichting voor halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen, zal de lokale overheid de inplanting van halten aankaarten bij de betrokken overheid. Bij de heraanleg van een wegvak of een kruispunt zorgt de lokale overheid voor meerdere verkeersveilige looproutes naar de halte. Die looproutes zijn aangepast aan de inrichting van de weg, zo kort mogelijk en vrij van obstakels;
 - o Treinverkeer: het station van Ieper is gelegen langs de spoorlijn 69 (Kortrijk – Poperinge). In beide richtingen rijdt om de 60' een IC-trein die ook de verbinding maakt met Brussel. Tijdens de piekuren zijn ook piekurtreinen voorzien. De stad Ieper is vragende partij om de aansluitingen op andere spoorlijnen in het station van Kortrijk sneller te laten verlopen. De aansluitingen zijn momenteel niet optimaal. Vlottere aansluitingen kunnen ervoor zorgen dat Ieper beter bereikbaar wordt voor bestemmingen zoals Brugge, of bij de aansluiting op het HST-net in Rijsel.
- Herinrichting van wegen (Mobiliteitsplan Ieper 2011 p. 45):
 - o Snelheidsplan:
 - 30 km/uur: in alle afgebakende verblijfsgebieden kan net als in de schoolomgevingen zone 30 worden ingevoerd. Dit gebeurt systematisch bij nieuwe verkavelingsprojecten en ook op vraag van bewoners kan in bestaande woonwijken zone 30 ingevoerd worden.



Figuur 15: Snelheidsplan (Mobiliteitsplan Ieper, 2011)

- Verkeersveiligheidsmaatregelen (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 48):
 - o de schoolomgevingen werden allen ingericht als zone 30. Bij herinrichtingsprojecten zal de inrichting van de schoolomgevingen verder geoptimaliseerd worden. De herinrichting van de schoolomgeving gaat gepaard met de opmaak van een schoolvervoersplan.
- Parkeerbeleid in het centrum van leper (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 53-54):
 - o door de ontwikkelingen in de omgeving van het station wordt een bijkomende parkeercapaciteit van 200 parkeerplaatsen gecreëerd voor en achter het station;
 - o op middellange termijn 2013-2014 zal de stad leper het parkeerbeleid herzien nadat de nodige randparkings zijn aangelegd om het langparkeren op te vangen;
 - o de parkeerdruk in het centrum is overdag immers vrij hoog (dagelijks 535 langparkeerders). Indien de parkeerdruk in de toekomst nog toeneemt dringen nieuwe maatregelen zich op om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te kunnen waarborgen.

3.2.1.3 Ondersteunende maatregelen

In dit derde werkdomein van het gemeentelijk mobiliteitsplan leper engageert de stad zich mee voor een duurzaam vervoersmanagement. Afhankelijk van de verschillende doelgroepen werden de acties ondernomen. Voor scholen betekent dit de volgende 3 elementen (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 59):

- opmaak van een schoolvervoersplan;
- inzetten van gemachtigde opzichters;
- verkeerseducatie in de scholen.

3.2.1.4 Actieplan

Vervolgens werd in het gemeentelijk mobiliteitsplan leper een actieprogramma uitgeschreven volgens de 3 eerder besproken werkdomeinen. De tijdshorizon van dit actieplan is 10 jaar. De relevante elementen voor de Campus Veurnseweg zijn de volgende (Mobiliteitsplan leper 2011 p. 66-54):

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten:
 - o realisatie van de verbinding A19 te leper naar Veurne en de aanleg van het knooppunt van de N38 (Noorderring) met deze nieuw realiseren verbindingsweg: bereikbaarheid, leefbaarheid is voorzien op middellange termijn (4-6 jaar) met de AWW.
- Werkdomein B: netwerken per modus:
 - o potentie-onderzoek uitvoeren voor de oprichting van een fietspunt in de stationsomgeving (fietsherstelplaats, verhuur, bewaking stallingen): bereikbaarheid is voorzien op korte termijn (0-3 jaar) met de NMBS;
 - o in de Augustijnenstraat-Adriaanseweg maatregelen uitvoeren voor fietsers: verkeersveiligheid is voorzien op middellange termijn (4-6 jaar);
 - o de openbaar vervoerslijn leper-Kust opwaarderen: bereikbaarheid is voorzien op korte termijn (0-3 jaar) met De Lijn;
 - o in de Augustijnenstraat verkeersremmende maatregelen uitvoeren: verkeersveiligheid is voorzien op korte termijn (0-3 jaar).
- Werkdomein C: ondersteunende maatregelen:
 - o het opmaken van schoolvervoersplannen voor de verkeersveiligheid.
 - o het inzetten van gemachtigde opzichters in de schoolomgevingen voor de verkeersveiligheid.
 - o het uitwerken van een verkeerseducatie in de scholen voor de verkeersveiligheid met de lokale politie.

3.2.2 Mobiliteitsscreening voor het PRUP Regionaal bedrijventerrein

Langs de gewestweg N8 (Veurnseweg), ten zuiden van de gewestweg N38 (Noorderring), bevinden zich een aantal agrarische gebieden die binnenkort herbestemd wordt voor de ontwikkeling van verschillende projecten. Daarvoor werden de laatste jaren verschillende mobiliteitsstudies uitgevoerd. Het is niet wenselijk om deze studies opnieuw te voeren, het zal echter wel noodzakelijk zijn om na te gaan of het mobiliteitsprofiel van de nieuwe scholencampus kadert binnen de capaciteit van de gevoerde studies. M.a.w. de bestaande studies vormen de basis van dit MOBER Campus Veurnseweg.

Voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Reigersburg, ten zuiden van de gewestweg N38 (Noorderring), werd een provinciaal RUP opgemaakt, dat vernietigd werd. Daarvoor werd een mobiliteitsscreening i.f.v. de ontwikkeling van dit bedrijventerrein uitgevoerd in maart 2015, dat voor de volledigheid word meegegeven in deze MOBER:

"De aanleg van het bedrijventerrein zal een beperkte impact hebben op het bestaande kruispunt N8xN38. Rekening houdende met het inkomende en uitgaande verkeer uit het bedrijventerrein dient het kruispunt N8xN38 ca. 177 wagens bijkomend te verwerken in de ochtendspits en 163 in de avondspits. Het kruispunt verwerkt momenteel 3087 wagens per uur in de ochtendspits en 3374 wagens in de avondspits."

"De toename bedraagt ongeveer 5% in de ochtend- en avondspits. De grootste toename op het kruispunt bestaat uit de richting van Ieper in de avondspits. Er wordt een toename verwacht van 127 wagens. Doordat de tegenovergestelde richting (in dezelfde groenfase) momenteel meer auto's verwerkt, wordt verwacht dat de bijkomende wagens vanuit Ieper geen probleem zullen opleveren. Mochten er zich toch problemen voordoen kan via een aanpassing van de lichtenregeling een beter evenwicht gezocht worden."

Concluderend wordt gesteld – naar schatting en rekening houdende met de huidige beschikbare gegevens - dat het kruispunt van de gewestweg N38 (Noorderring) met de gewestweg N8 (Veurnseweg) niet verzadigd raakt (capaciteit blijft ruim onder de bovengrens van 85%) en dat de impact van het bedrijventerrein aldus beperkt is.

3.2.3 Mobiliteitsinschatting voor de DBFM Campus Veurnseweg

Voor de uitbreiding van de scholencampus Veurnseweg werd een projectspecifieke DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance, Maintainance) aangevraagd als alternatieve financiering voor de bouw van de nieuw schoolinfrastructuur. Daarvoor werd een mobiliteitsinschatting i.f.v. nieuwe scholencampus Veurnseweg uitgevoerd in mei 2017. De conclusies daarvan zijn de volgende:

"De ambitie bestaat erin de site te ontsluiten op de Veurnseweg (N8), daar dit het enige kansrijke alternatief is. Ontsluiting op de Augustijnenstraat is niet haalbaar, want dan moet het verkeer over de site van het VTI worden getrokken. Ontsluiting op de Adriaansensweg is niet aangewezen, gelet op het beperkte profiel van deze weg en het slecht uitgeruste karakter van het kruispunt met de Noorderring (N38). Een nieuwe aantakking maken op de N38 komt niet in aanmerking, daar dit niet past in het beleid van het Agentschap Wegen en Verkeer. Er wordt dus uitgegaan van een aantakking op de Veurnseweg."

Voor de inschatting van de mobiliteitseffecten wordt uitgegaan van de worst-case benadering, zijnde een totale verkeersgeneratie van 457,5 personenauto equivalenten (PAE) per etmaal. Deze cijfers worden vervolgens geprojecteerd op de berekeningen van het regionaal bedrijventerrein en meer specifiek op het kruispunt N8xN38. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er verhoogde verzadigingsgraden (+85%) optreden op de armen van het kruispunt die deel uitmaken van de N8. Deze zijn echter op te lossen door de lichtenregeling van het kruispunt beperkt aan te passen."

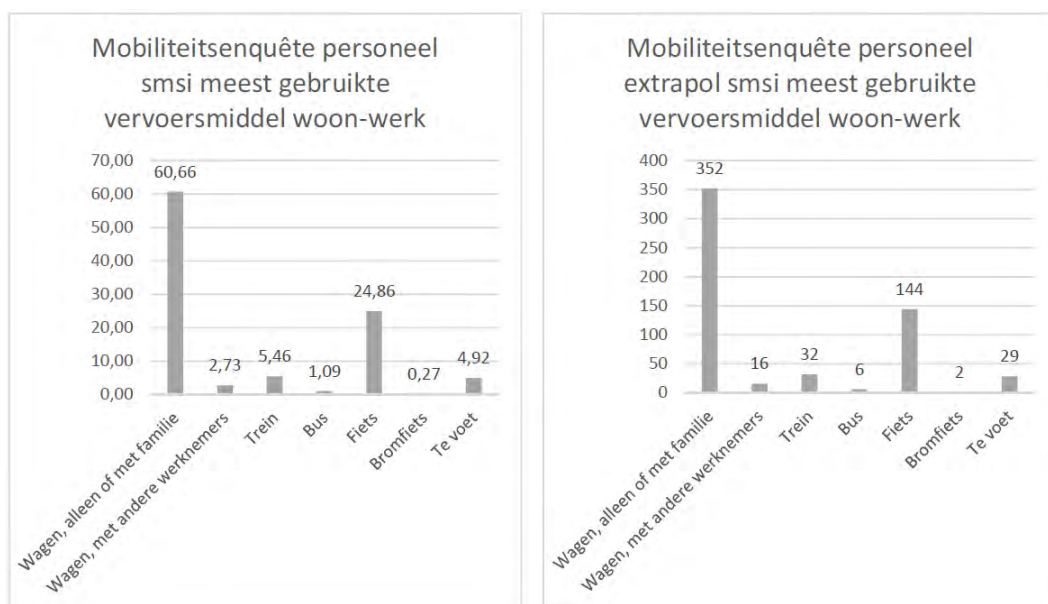
De ontsluiting van de ontwikkelingszone zelf op de Veurnseweg vereist maatwerk. Linksafbewegingen, dus richting de Noorderring, worden moeilijk gelet op de verkeersintensiteiten richting de stad tijdens de avondspits. De meest pragmatische oplossing hiervoor is oprijden in 2 tijden mogelijk maken, via de realisatie van een middenberm op de Veurnseweg. Andere scenario's bestaan in de realisatie van een lichtengeregeld kruispunt of een rotonde. In elk geval is ook deze ontsluiting oplosbaar en haalbaar, mits enkele ingrepen.

Wat het parkeren betreft, wordt vooral rekening gehouden met de permanentie van 250 personeelsleden op elk moment tijdens de schooluren. Teneinde rekening te houden met enige flexibiliteit en eventueel ook overlap als gevolg van medegebruik door de gemeenschap, wordt uitgegaan van een parking met ruimte voor 300 wagens."

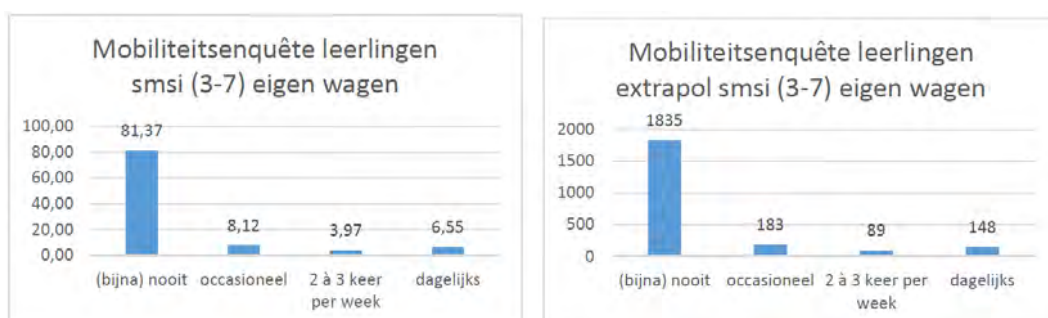
3.2.4 Mobiliteitsenquête van de SMSI

Vervolgens heeft de scholengemeenschap SMSI een mobiliteitsenquête en -analyse uitgevoerd a.d.h.v. het Smartschoolplatform in februari 2018. Uiteindelijk namen 366 personeelsleden en 1726 leerlingen (waarvan 1084 leerlingen uit de bovenbouw (3-7)) deel aan de enquête. Uit de verschillende Smartschoolplatformen werd dan het aantal personeelsleden van SMSI geschat op 581 en het aantal leerlingen geschat op 3392 (waarvan 2255 leerlingen uit de bovenbouw (3-7)).

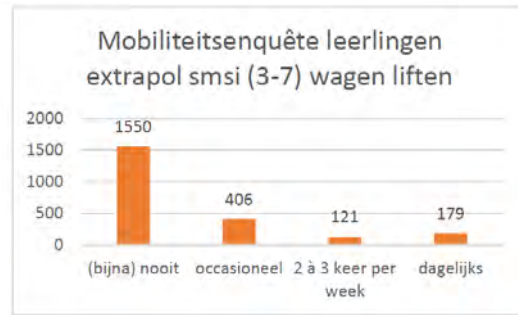
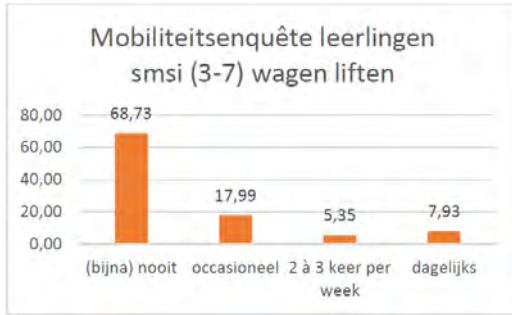
Daarmee kan gesteld worden dat dit mobiliteitsenquête relevante conclusies heeft kunnen nemen. Hieronder bevinden zich de histogrammen met de resultaten, links in procenten volgens de resultaten van de enquête, rechts geëxtrapoleerd naar het totale aantal personeelsleden en leerlingen.



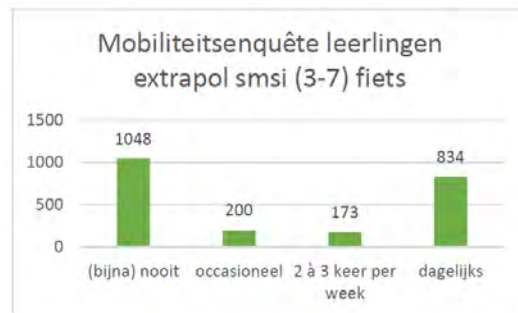
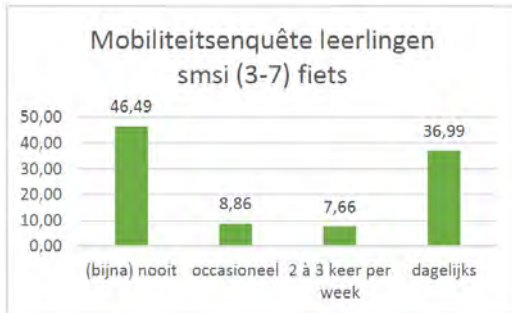
Figuur 16: Meest gebruikte vervoersmiddel door het personeel van SMSI (SMSI, 2018)



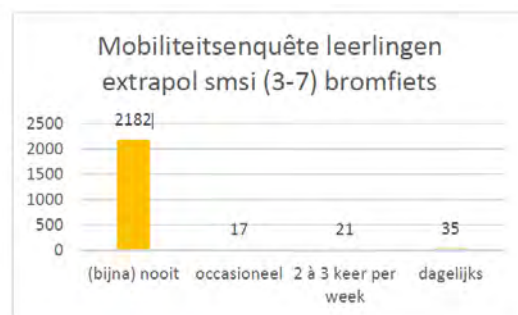
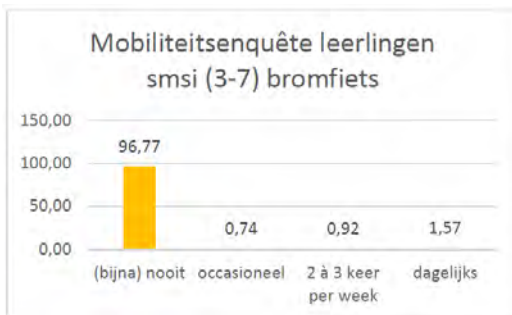
Figuur 17: Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met een eigen wagen naar school komen (SMSI, 2018)



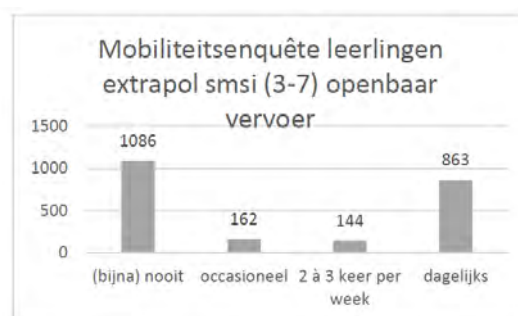
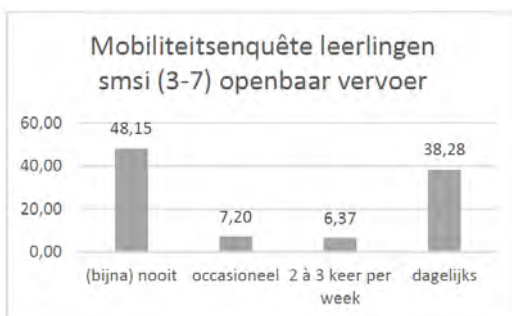
Figuur 18: Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met een andere wagen naar school komen (SMSI, 2018)



Figuur 19: Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met de fiets naar school komen (SMSI, 2018)



Figuur 20: Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die te voet naar school komen (SMSI, 2018)



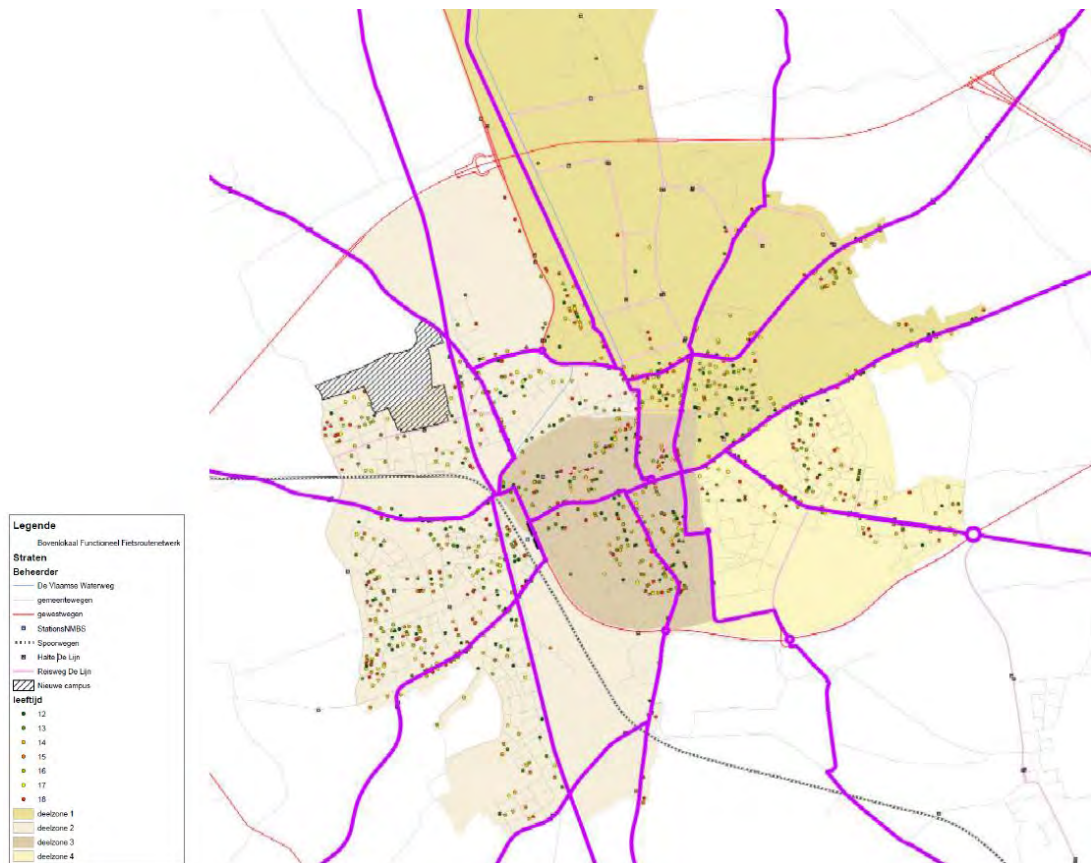
Figuur 21: Aantal leerlingen uit de bovenbouw van de SMSI die met het openbaar vervoer naar school komen (SMSI, 2018)

Daarnaast heeft de SMSI een analyse gemaakt van de leerlingen op basis van hun woonplaats en verplaatsingswijze. De conclusies van deze analyse zijn de volgende:

1. *Weinig leerlingen wonen in de binnenstad van Ieper:* 446 SMSI leerlingen van de 2de en 3de graad wonen in het stedelijk gebied, dit staat voor 19% van de 2344 leerlingen van de 2de en 3de graad. Daarvan zijn 91 SMSI leerlingen of 4% van de 2344 leerlingen van de 2de en 3de graad gehuisvest in de binnenstad (Intramuros). Het lage aandeel leerlingen uit het stedelijk gebied en uit de

binnenstad zal voor de komende 11 jaar niet stijgen. Op basis van geboortecijfers werd vastgesteld dat het aantal leperse 0-11 jarigen binnen het stedelijk gebied een lichte daling kent.

2. *42% van de middelbare leerlingen blijft les volgen in de binnenstad:* van het middelbaar onderwijs volgt 42% les aan een van de campussen in de binnenstad. Dit staat naast de campus 2de en 3de graad SMSI waar 2344 leerlingen les zouden volgen. Op de huidige VTI-site zijn 695 leerlingen gevestigd waar 195 leerlingen naar de 1ste graadcampus verplaatst worden.
3. *Verwachte automobilititeit ligt laag:*
 - o 12% van de leerlingen komen dagelijks te voet naar school.
 - o 36% fietst dagelijks naar school;
 - o 41% van de leerlingen neemt dagelijks het openbaar vervoer,
 - o Slechts 7% van het aantal leerlingen van de 2de en 3de graad SMSI wordt dagelijks met de wagen gebracht. Dit staat voor 170 vervoersbewegingen met de wagen. In de subsidieaanvraag wordt uitgegaan van 300 parkeerplaatsen voor de campus waarbij deze ook de nieuwe sportsatelliet kan bedienen.
 - o 1% van de leerlingen komen dagelijks met de bromfiets naar school.
4. *46% van de SMSI leerlingen 2^{de} en 3^{de} graad wonen in het westelijk deel van het stedelijk gebied (deelzone 2):* waar de VTI-site vlot en veilig bereikbaar is met de fiets of te voet via de Dikkebusvijverpad, en de noordzuidas Bijlanderpad, Noyellepad en Scholierenpad vormen hierin een belangrijke fiets/wandelvervoersas om de nieuwe campus te bereiken.



Figuur 22: Woonplaats van de 12-18 jarigen leerlingen van de SMSI binnen het stedelijk gebied van leper (SMSI, 2018)

5. *Afstand naar de nieuwe campus is vergelijkbaar met de afstand tot andere campussen:*
 - o Station – VTI : 870 m
 - o Station - Immaculata: 883 m
 - o Station – College: 970 m
 - o Station – Lyceum / Heilige Familie: 251 m

6. *Weinig leerlingen komen vanuit noordwestelijke zijde (Woesten -Vleteren):* de voor fietsers onveilige verbinding van de N8 (Veurnseweg) speelt een cruciale rol in de aantrekking van leerlingen van de noordwestelijk gelegen gemeenten. Deze leerlingen volgen doorgaans in Poperinge les.

3.2.5 Observaties van Fietsersbond

De Fietsersbond Ieper heeft in mei 2018 vijf dagen (tussen 8u en 8u30) het fietsverkeer van en naar de VTI-site geobserveerd op 7 verschillende observatiepunten. Deze gegevens worden ter informatie toegevoegd aan de MOBER. De vermelde conclusies werden door de fietsersbond zelf opgesteld naar aanleiding van diverse observaties (zie bijlage):

- Kruispunt Poperingseweg-Omloopstraat-Adriaansensweg
- Kruispunt Augustijnenstraat -Adriaanensweg
- Inrijpoort fietsers VTI langs de Augustijnenstraat
- Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat-Sportstraat
- Kruispunt Griettensstraat-De Clerckstraat
- Scholierenpad (afslag Griettensstraat)
- Kruispunt Haiglaan-N8 (Oude Vaarstraat)-Plumerlaan

De algemene conclusies daarvan waren de volgende:

1. *In de Augustijnenstraat is er erg druk autoverkeer:* Veel auto's hebben niet het VTI als bestemming. Vanaf 7u45 is er reeds druk autoverkeer (309 auto's in beide richtingen). De fietsers en voetgangers komen pas na 8u op gang. Er werden ook 72 doorgaande fietsers geteld. Het aantal brommers (10) is beperkt. In die korte periode doen ook 4 bussen de Augustijnenstraat aan. Aan de school stoppen veel ouders op de fietssuggestiestrook, wat de fietsers belemmert. De situatie in de Augustijnenstraat wordt nog bemoeilijkt door de aanwezigheid van het bedrijf Tanghe en de crèche "Augustijntje" die net tussen 8u en 8u30 ook veel in en uit (achteruitrijdend) verkeer veroorzaakt.
2. *De belangrijkste stroom traag verkeer naar het VTI komt vanaf de oostelijke zijde:* (Griettensstraat, Sportstraat en Scholierenpad). Alle voetgangers komen van die kant, eveneens het overgrote deel van de fietsers. 33 % (249 getelde fietsers aan de ingang van het VTI) van de 722 leerlingen komt met de fiets.
3. *Algemeen vonden we het aantal fietsers lager dan gehoopt en gedacht.* Vooral vanuit de richting Vlamertinge waren er bedroevend weinig fietsers: 26 fietsers gingen er richting VTI, 5 richting Vlamertinge, 42 richting Ieper. De Haiglaan is veel drukker: 130 richting richting stad, 80 richting Brielen. Verrassend druk is ook de fietsverbinding Vaarstraat en Plumerlaan: 53 richting station, 65 richting atheneum.
4. *Het Scholierenpad en de Haiglaan lopen tegen hun limiet aan op het vlak van drukte en meteen ook de veiligheid.* Op het Scholierenpad gaat het om het gezamenlijk gebruik van voetgangers en wandelaars op het stuk tussen de Poperingse weg en de afslag naar de Griettensstraat. Vanaf de afslag is er een ontdubbeling waarbij het overgrote deel van de fietsers de Griettensstraat neemt. De Haiglaan is een erg drukke invalsweg voor fietsers en auto's. Lokaal voetgangersverkeer stelt de verweving verder op proef
5. *Verder zijn er drie kruispunten die onder druk staan:*
 - o Kruispunt Poperingseweg-Omloopstraat-Adriaansensweg: tot onze verbazing was het aantal in en uitrijdende auto's en fietsers in de Omloopstraat hoog. Scholieren nemen deze straat komende van de Dikkebusseweg of Dikkebusvijverpad richting de betrokken schoolsite.;
 - o Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat-Sportstraat;
 - o Kruispunt Haiglaan-Oude Vaarstraat-Plumerlaan.

3.2.6 Mobiliteitsstudie voor het haalbaarheidsonderzoek Campus Veurnseweg

Het bureau Mint Mobiliteit heeft een mobiliteitsstudie over de uitbreiding van de Campus Veurnseweg uitgevoerd in juni 2018. Dit gebeurde in opdracht van het bureau Studio Thijs Vermeulen, die een haalbaarheidsonderzoek voor het betrokken project heeft afgerond in oktober 2018.

Het bureau onderzocht de volgende kruispunten: het kruispunt N8 (Veurnseweg) x N38 (Noorderring) x Vrijbosroute, het kruispunt N8 (Veurnseweg) x Vrijbosroute, het kruispunt N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) x Haiglaan, het kruispunt N308 (Poperingseweg) x Scholierenpad en het kruispunt Scholierenpad x Augustijnenstraat.

Hun algemene conclusie daarvan is de volgende: *de huidige multimodale bereikbaarheid van de locatie van de scholencampus is onvoldoende afgestemd op de komst van een scholencampus van deze omvang.* Daarbij werden enkele aandachtspunten en de mogelijke maatregelen uitgeschreven:

- Voor de voetgangers en fietsers:
 - o De campus wordt goed ontsloten door het lokaal/bovenlokaal gewenste fietsnetwerk;
 - o De effectieve fietsvoorzieningen op dit netwerk schieten echter te kort:
 - Nood aan realisatie fietssnelwegen F38 en F352 (inclusief oversteekvoorzieningen);
 - Verbeteren fietsinfrastructuur langs de N8 (Veurnseweg) en rotonde N8 (Veurnseweg) x Haiglaan;
 - o Mogelijke maatregelen:
 - Uitbouw fietssnelwegen en studie kruispunten (ongelijkgrondse optie gewestwegen, voorrang Augustijnenstraat);
 - Conformeringsinfrastructuur aan fietsvademecum (langs de N8);
 - Zachte doorsteek rotonde N8 naar scholencampus;
 - Autoluwe Augustijnenstraat als fietstoegang.
- Openbaar vervoer:
 - o Nood aan een bijsturing van de lijnvoering van De Lijn zodat er meer bussen in de nabijheid van de campus halteren;
 - o Verbeteren halte-accommodatie van omliggende haltes;
 - o Onderzoeken of bussen eventueel kunnen halteren op de campus zelf;
 - o Mogelijke maatregelen:
 - Gesprekken De Lijn over aanpassing lijnvoering;
 - Mogelijkheden bushalte op/aan de campus gezien onderdimensionering bushaltes en verwachte oversteekbewegingen.
- Auto's:
 - o Hoog aantal in- en uitrijbewegingen ter hoogte van de ingang van de campus. Er zullen spontane stop/drop locaties ontstaan. Dit kan misschien beter gefaciliteerd worden?
 - o Het aansluitingspunt van de campus op de N8 (Veurnseweg) vormt een complex punt (concentratie van in- en uitgaande bewegingen van gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers en kruising van de fietssnelweg F352). Nood aan een aangepaste inrichting van dit conflictpunt;
 - o Mogelijke maatregelen:
 - Linksafslagstrook op N8 naar campus;
 - Locatie stop & drop: sturen van verkeer i.f.v. gewenste stromen.

3.2.7 Tellingen van provinciale fietswegen

In september 2018 hield de Provincie West-Vlaanderen een volledige week algemene fietstellingen op specifieke plaatsen. Dit gebeurde eveneens in het onderzoeksgebied, met name langs het Scholierenpad (in beide richtingen).

	0u-6u	6u-9u	9u-12u	12u-15u	15u-18u	18u-21u	21u-24u	Totaal
Maandag 2018/09/24	7	253	184	280	451	105	11	1291
Dinsdag 2018/09/25	5	242	182	225	445	140	16	1255
Woensdag 2018/09/26	7	231	231	352	352	108	14	1295
Donderdag 2018/09/27	6	255	210	216	453	130	21	1291
Vrijdag 2018/09/28	8	251	157	208	358	102	22	1106
Zaterdag 2018/09/29	15	49	266	226	249	56	6	923
Zondag 2018/09/30	25	36	77	98	155	9	1	423

Figuur 23: Tellingen van provinciale fietswegen (Provincie West-Vlaanderen, 2018)

4 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

Door het bereikbaarheidsprofiel van het projectgebied te beschrijven, wordt inzicht gewonnen betreffende de mobiliteitsgerelateerde kenmerken van het projectgebied en zijn omgeving. Ten eerste wordt de aanwezige ontsluitingsstructuur (bestaande netwerk en infrastructuur) van het projectgebied opgebouwd volgens het STOP-principe, vastgesteld in het Mobiliteitsdecreet (2009). STOP staat voor de hiërarchie van de transportmodi, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar vervoer (trein en bus) en eindigt bij het Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer).

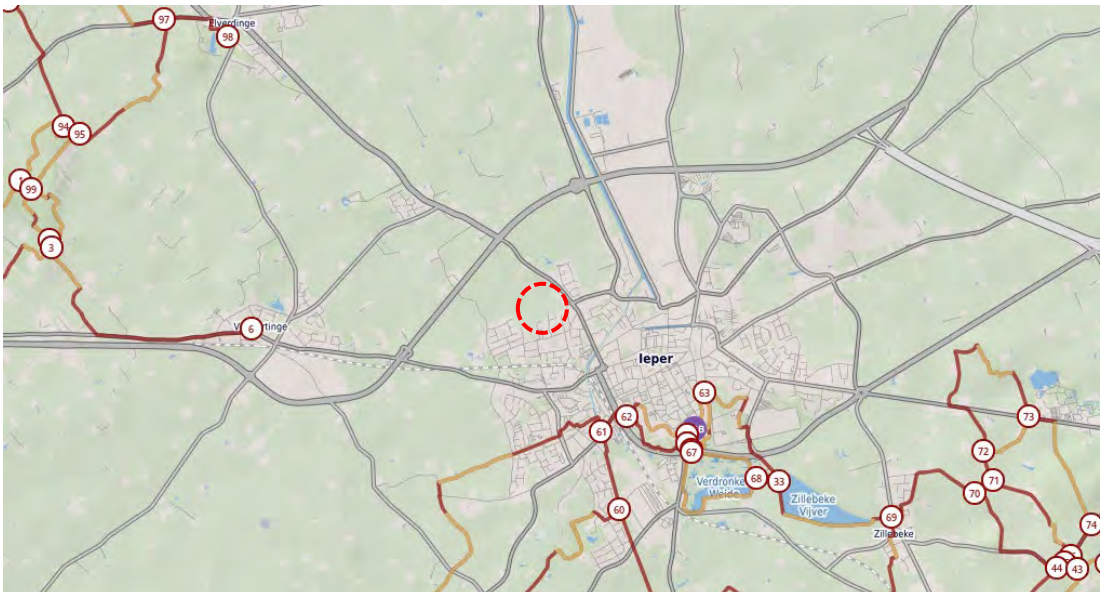
Vervolgens wordt het invloedsgebied van het projectgebied beschreven naargelang vervoersmodus en zijn impact op het gebruik van de aanwezige ontsluitingstructuren. Daarna worden de verkeerintensiteiten van de verschillende ontsluitingsstructuren omschreven om tot slot de knelpunten van de verschillende ontsluitingsstructuren in kaart te brengen.

4.1 ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

4.1.1 Stappers (voetgangers)

4.1.1.1 Voetgangersnetwerk

Op het grondgebied van Ieper bevinden zich een aantal recreatieve wandelroutes langs de stadsvestigingen, waterlopen, bossen en/of herdenkingsplaatsen van de wereldoorlogen.



Figuur 24: Belgische wandelknooppunten in de omgeving van Ieper (Wandelknooppunt.be, 2019)

Binnen het onderzoeksgebied liggen verharde voetpaden die verschillende doodlopende straten in de woonwijken verbinden met fietspaden, een voorbeeld daarvan is een verharde pad tussen de Grietensstraat en het Scholierenpad.



Figuur 25: Verbinding Grietensstraat-Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)

4.1.1.2 Voetgangersinfrastructuur

De voetgangersinfrastructuur in de omliggende straten van het projectgebied beperkt zich voornamelijk tot aangelegde voetpaden langs de bestaande straten en een klein aantal oversteekplaatsen in de nabijheid van kruispunten of rotondes.

4.1.1.2.1 Voetpaden langs wegen

Langsheen de gewestweg N8 (Veurnseweg) bevinden zich echter geen voetpaden, enkel voor de woning nr. 3 is een verhard voetpad aangelegd. Dit voetpad bevindt zich langsheen de bushalte 'leper Hoekje' en het fietspad.



Figuur 26: N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen foto, februari 2019)

Deze bushalte langsheen de N8 (Veurnseweg) is met de Haiglaan verbonden voor voetgangers dankzij een verhard voetpad langsheen de betrokken rotonde. Vervolgens is de Haiglaan voorzien met verharde voetpaden aan haar beide zijden, van elk minstens 1,50 m breed. Deze voetpaden bevinden zich tussen de fietspaden/parkeerstroken en de private eigendommen, die bebouwd zijn tot de rooilijn. De fietspaden op de rotonde zijn ondertussen voorzien met een rode slemlaag.



Figuur 27: Haiglaan vanuit de N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Langs de beide zijden van de N308 (Poperingseweg) bevinden zich telkens verharde voetpaden, van elk ongeveer 1 m breed. Deze voetpaden bevinden zich eveneens tussen de fietspaden en de private eigendommen, die amper bebouwd zijn tot de rooilijn.



Figuur 28: N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Langsheen de beide zijden van de Sportstraat bevinden zich eveneens verharde voetpaden, van elk ongeveer 1 m breed. Deze voetpaden zijn in de omgeving van de kruispunten met de Haiglaan en met de Augustijnenstraat breder voorzien. Deze voetpaden bevinden zich langsheen de aaneengesloten bebouwing vanaf de rooilijn en de rijstrook met afwisselende parkeerplaatsen.



Figuur 29: Sportstraat vanuit kruispunt met Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

De beide zijden van de Augustijnenstraat zijn eveneens voorzien met verharde voetpaden, van elk ongeveer 1,50 m breed. De voetpaden in de Augustijnenstraat bevinden zich voornamelijk tussen de parkeerplaatsen en de private eigendommen, die voornamelijk bebouwd zijn vanaf enkele meters na de rooilijn.



Figuur 30: Augustijnenstraat met bestaande VTI-gebouw (Eigen foto, februari 2019)

Langsheen de Griettensstraat bevindt zich een verhard voetpad enkel aan de oostelijke zijde van de straat, van ongeveer 1,50 m. Dit voetpad is gedeeltelijk onderbroken door private groenaanleg.



Figuur 31: Griettensstraat met één voetpad (Eigen foto, februari 2019)

4.1.1.2.2 Oversteekplaatsen

Ten zuiden van de rotonde Haiglaan - N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) bevindt zich één oversteekplaats voor voetgangers in de Haiglaan.



Figuur 32: Oversteekplaats in Haiglaan nabij de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen foto, februari 2019)

Langs het kruispunt van de Haiglaan met de Sportstraat zijn twee oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers aangelegd. Een eerste oversteekplaats bevindt zich langsheen de Haiglaan en een tweede oversteekplaats bevindt zich over de Haiglaan ten noorden van het kruispunt met de Sportstraat. Deze laatste bevindt zich op ongeveer 260 m van de oversteekplaats ten zuiden van de eerder benoemde rotonde. Nochtans langs deze afstand zonder oversteekplaatsen bevinden zich twee kruispunten.



Figuur 33: Oversteekplaats in Haiglaan naast de Sportstraat (Eigen foto, februari 2019)

Langsheen de Sportstraat bevindt zich geen andere oversteekplaatsen, zelfs niet in de omgeving van het kruispunt met de Augustijnenstraat en Scholierenpad.



Figuur 34: Kruispunt Sportstraat-Augustijnenstraat zonder oversteekplaatsen (Eigen foto, februari 2019)

Langsheen de Augustijnenstraat bevinden zich een beperkt aantal oversteekplaatsen. Enkel voor de betrokken schoolsite bevinden zich 2 oversteekplaatsen voor voetgangers. Deze oversteekplaatsen bevinden zich recht naast de ingang van de schoolsite, maar aan de zuidzijde van de Augustijnenstraat is dit net voor een opritten waar een 5tal auto's kunnen parkeren. Dit betekent dat er in de Augustijnenstraat geen oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien zijn over een afstand van ongeveer 380 m tussen de oversteekplaats in de Sportstraat en de eerste in Augustijnenstraat.



Figuur 35: Oversteekplaats voor voetgangers in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

Langsheen de N308 (Poperingseweg) tussen de Adriaansensweg-Omloopstraat en het Scholierenpad bevinden zich 6 oversteekplaatsen voor voetgangers, waarvan 2 oversteekplaatsen in de omgeving van het Scholierenpad.

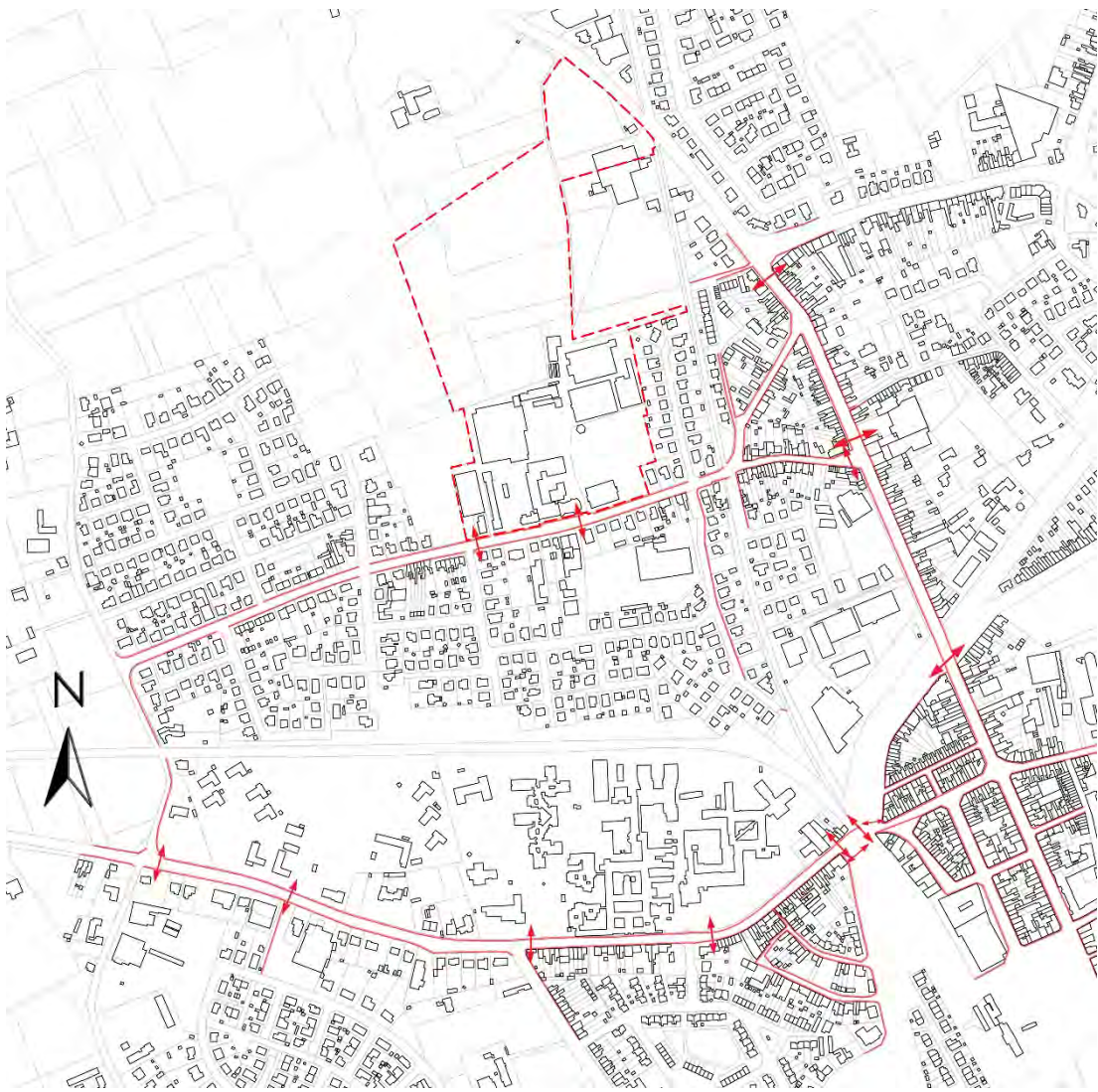


Figuur 36: Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. Capucienenstraat (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 37: Oversteekplaatsen in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. de Omloopstraat (Eigen foto, februari 2019)

Algemeen kan gesteld worden dat in het onderzoeksgebied van de VTI-site momenteel een elftal oversteekplaatsen beschikt, met name 2 oversteekplaatsen in de Augustijnenstraat, 2 in de Haiglaan, 1 in de Sportstraat en 6 in de N308 (Poperingseweg).



Figuur 38: Synthese van bestaande voetpaden en oversteekplaatsen voor voetgangers (GRB, februari 2019)

4.1.2 Trappers (fietsers)

4.1.2.1 Fietsersnetwerk

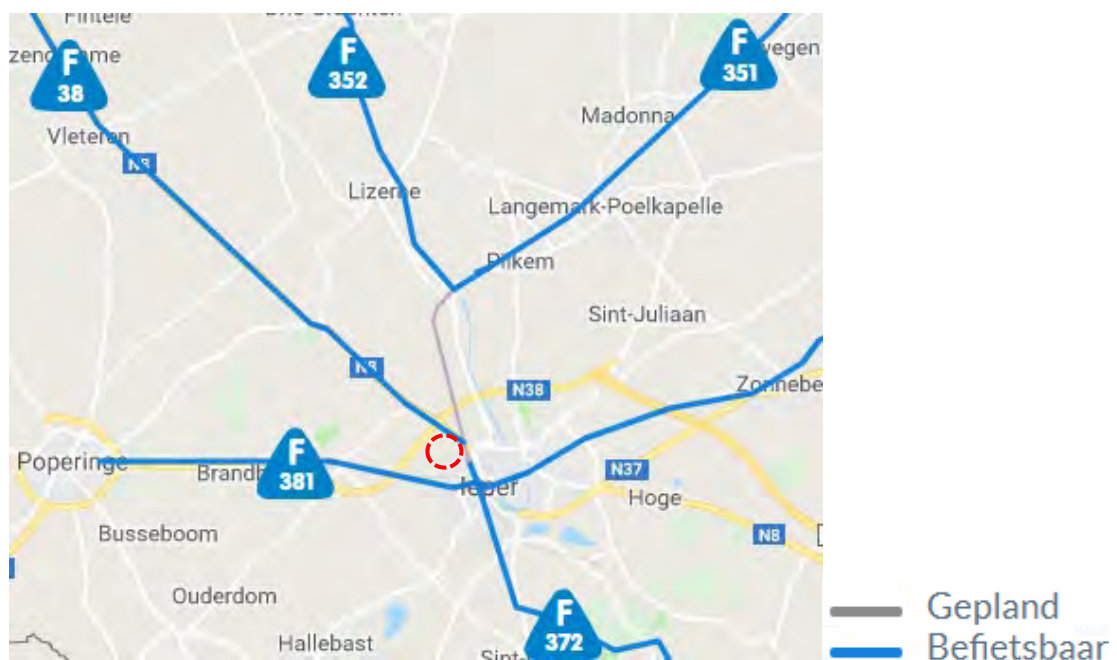
4.1.2.1.1 Fietsssnelwegen

De fietsssnelwegen maken deel uit van een interprovinciaal fietsnetwerk. Een fietsssnelweg is vlot, veilig en comfortabel voor de fietser. De provincie West-Vlaanderen tekende verschillende fietsssnelwegen uit, ook op het grondgebied van Ieper.

De eerder benoemde Vrijbosroute loopt langs de oostzijde van het projectgebied en maakt deel uit van de fietsssnelweg F352 Diksmuide – Ieper. Deze fietsroute is in Ieper gelegen in de oude spoorbedding van spoorlijn nr. 63 Ieper-Torhout. De F352, met 23 km, vertrekt in Diksmuide langs de Ijzer om vervolgens het kanaal Ieper-Ijzer te volgen tot aan de Vrijbosroute. Het einde van deze fietsssnelweg is momenteel nog niet befietsbaar.

Langs de N8 (Veurnseweg), tot de Vrijbosroute, loopt eveneens een fietsssnelweg, met name de fietsssnelweg F38 Ieper-Veurne. De F38 heeft een volledige lengte van 28 km en is volledig befietsbaar. De aanleg van deze fietsssnelweg gaat gepaard met de visievorming over de volledige N8-ontwikkeling.

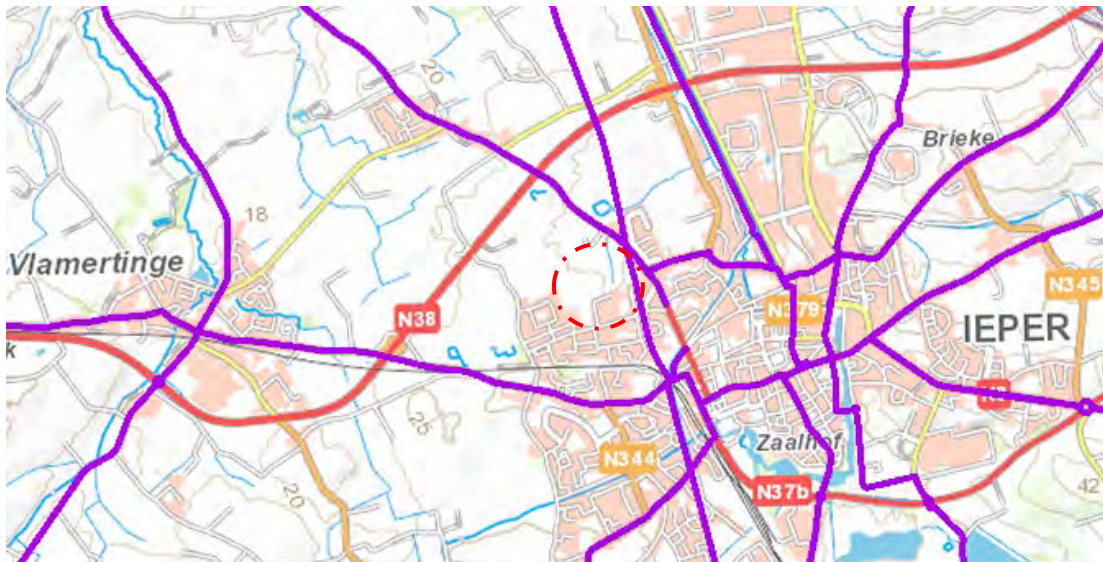
Ongeveer 500 m ten zuiden van het projectgebied loopt de fietsssnelweg F381 Ieper-Poperinge. De F381 heeft een lengte van 10 km en volgt het traject van de N308 tussen Ieper en Poperinge en langsheen de spoorweg Ieper-Poperinge.



Figuur 39: Vlaamse fietsssnelwegen in Ieper (Fietsssnelwegen.be, 2019)

4.1.2.1.2 Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) werd uitgetekend door de provincie West-Vlaanderen en biedt een netwerk voor fietsverplaatsingen naar school, het werk of de winkel. In de directe omgeving van het project loopt het BFF gedeeltelijk gelijk met de fietsssnelwegen. De dichtst bijkomende BFF-route loopt ten oosten van het projectgebied vanuit het kruispunt van de F38 met de F352 langsheen de Haiglaan richting het centrum van Ieper.

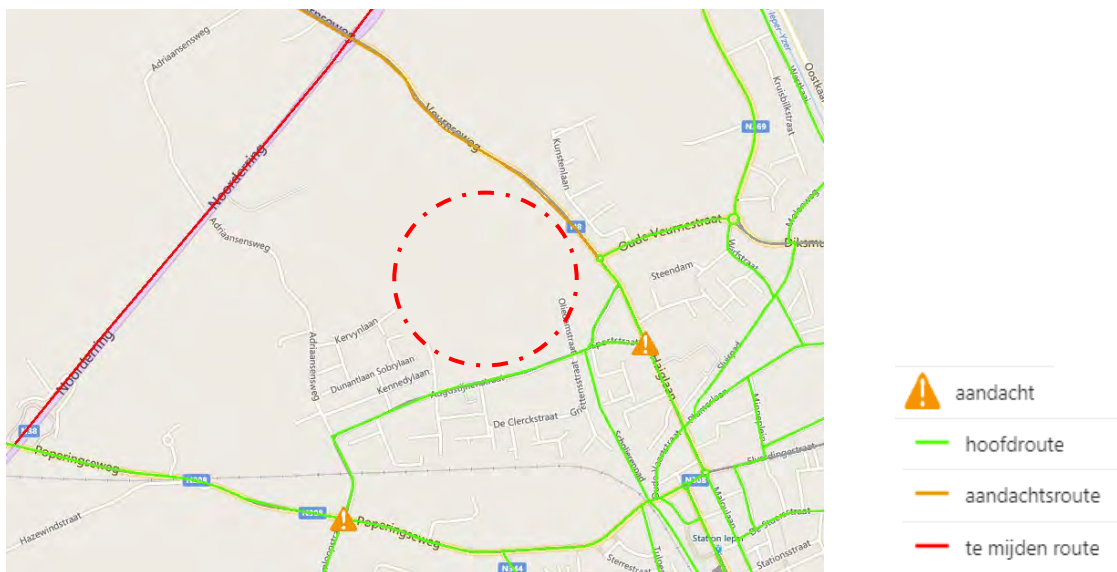


Figuur 40: Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) in Ieper (Provincie West-Vlaanderen, 2019)

4.1.2.1.3 Schoolfietsroutes

Langs het projectgebied lopen verschillende schoolfietsroutes. Schoolfietsroutes zijn fietsverbindingen in schoolomgevingen die een woon-schoolverkeer voorzien met een maximale beperking aan conflicten met het gemotoriseerd verkeer.

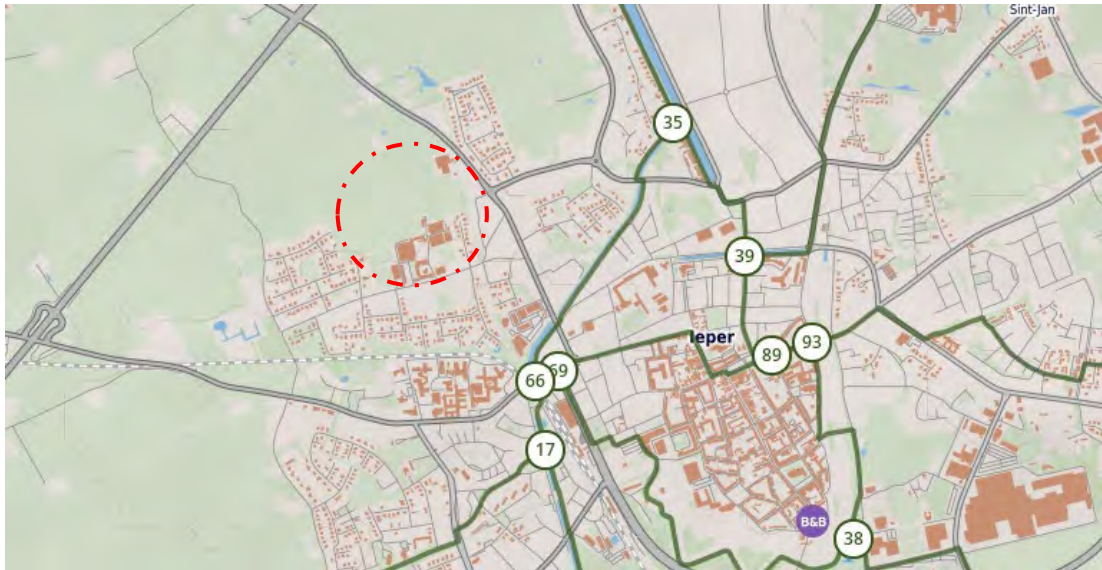
Volgens de Schoolfietsroutekaart van de Provincie West-Vlaanderen bevinden de hoofdfietsroutes zich in de Oude Veurnestraat, Haiglaan, Sportstraat, Scholierenpad, Augustijnenstraat en Adriaansensweg.



Figuur 41: Schoolfietsroutekaart West-Vlaanderen (Provincie West-Vlaanderen, 2019)

4.1.2.1.4 Fietsknooppuntennetwerk

Naast de functionele fietswegen bestaan ook recreatieve/toeristische fietswegen. De kruispunten van deze recreatieve fietswegen werden in Vlaanderen aangeduid a.d.h.v. genummerde fietsknooppunten. Het projectgebied bevindt zich op ongeveer 1,5 km ten westen van het einde van de kanaal Ieper-Ijzer, waar fietsknooppunt nr. 35 zich bevindt. De fietsknooppuntenroute loopt verder door langs het kanaal Ieper-Komen tot fietsknooppunt nr. 66, ten zuiden van het projectgebied. Op dit punt, op ongeveer 800 m van de VTI-site, kruist de fietsknooppuntenroute de Vrijbosroute en de spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge.



Figuur 42: Bestaande fietsknooppunten in de omgeving van het projectgebied

4.1.2.2 Fietsersinfrastructuur

De fietsersinfrastructuur in het betrokken onderzoeksgebied bestaat uit een vrij fietspad vanuit het station van Ieper, fietspaden langs wegen voor gemotoriseerd verkeer en een beperkt aantal oversteekplaatsen voor fietsers.

4.1.2.2.1 Vrije fietspaden

Het Scholierenpad is een verhard fietsverbinding tussen het station van Ieper en de Augustijnenstraat van ongeveer 3 m breed. Het Scholierenpad is eveneens verbonden met een zuidelijk doodlopende deel van de Griettensstraat.

In de toekomst zou dit fietspad verlengd worden met de ontwikkeling van de Vrijbosroute, ten noorden van de Augustijnenstraat, die een bijkomend inkom kan vormen voor de Campus Veurnseweg.

Het Scholierenpad wordt gekruist door een fietsverbinding tussen de Griettensstraat en de Haiglaan van ongeveer 1,5 m breed. Dit fietspad wordt voornamelijk gebruikt door de bewoners van de Griettensstraat.



Figuur 43: Verbinding Griettensstraat-Haiglaan over Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)

4.1.2.2.2 Fietspaden langs wegen

Langs de gewestwegen N38 (Noorderring) en N8 (Veurnseweg) bevinden zich gelijkaardige fietspaden, met name fietspaden aan beide zijden van de rijstroken voor gemotoriseerd verkeer. Deze fietspaden zijn aangeduid door twee evenwijdige, witte onderbroken strepen en bevinden zich tussen de rijstroken en de private percelen.



Figuur 44: Fietspaden in N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Langs de beide zijden van de Haiglaan zijn de fietspaden aangeduid met een rode kleur en twee evenwijdige, witte onderbroken strepen en zijn met een wit doorlopende streep gesplitst van het gemotoriseerd verkeer. Dit is het geval vanaf de rotonde met de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) tot minstens het kruispunt met de Sportstraat.

Deze fietspaden bevinden zich tussen de rijstroken en de parkeerstroken, waardoor het gemotoriseerd verkeer over het fietspad moet rijden om te parkeren.



Figuur 45: Fietspaden in Haiglaan (Eigen foto, februari 2019)

Langs de beide zijden van de N308 (Poperingseweg) bevinden zich fietspaden aangeduid met een rode kleur op dezelfde hoogte als het voetpad. Tussen het kruispunt met de Adriaansensweg – Omloopstraat en het kruispunt met de Capucienestraat zijn de parkeerstroken gelegen langs de beide zijden van de rijstroken.

Tussen het kruispunt met de Capucienestraat en het Scholierenpad is één parkeerstrook voorzien aan de zuidzijde van de N308 (Poperingseweg) tussen de fietsstrook en het voetpad.



Figuur 46: Fietspaden in N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)

In de omgeving van de schoolsite langs de Augustijnenstraat bevinden zich fietssuggestiestroken aan beide zijden van de straat. In tegenstelling tot een fietspad is een fietssuggestiestrook een deel van de rijbaan. Voor de automobilist versmallen ze de straat visueel en wijzen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers, maar dit geeft geen specifieke rechten aan de fietsers.



Figuur 47: Fietssuggestiestroken in Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

Langs het westelijk deel, éénrichtingsdeel, van de Augustijnenstraat en in de Sportstraat bevinden zich geen fietspaden of -suggestiestroken. Fietsers moeten de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer gebruiken.



Figuur 48: Eénrichtingsdeel van Augustijnenstraat zonder fietspaden (Eigen foto, februari 2019)

In de Adriaansensweg, tussen de Augustijnenstraat en de Poperingseweg, zijn fietssuggestiestroken aanwezig.

4.1.2.2.3 Oversteekplaatsen

In het betrokken onderzoeksgebied bevinden zich een beperkt aantal oversteekplaatsen voor fietsers. Ten eerste aan elke zijde van het kruispunt van de N38 (Noorderring) met de N8 (Veurnseweg) bevinden zich oversteekplaatsen die in het oker gekleurd zijn en zijn voorzien met eigen verkeerslichten.



Figuur 49: Oversteekplaats van kruispunt N38 (Noorderring) - N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Op de rotonde van de Haiglaan met de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) zijn de fietsstroken afgebakend met twee evenwijdige, witte onderbroken strepen. Momenteel zijn de fietsstroken eveneens aangeduid met rode slemlaag.



Figuur 50: Fietspaden op rotonde Haiglaan-N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) (Eigen beeld, februari 2019)

In de nabijheid van het kruispunt van de Haiglaan met de Sportstraat bevinden zich twee oversteekplaatsen voor fietsers, allebei in oker gekleurd. Enerzijds bevindt zich een tweerichting oversteekplaats voor fietsers loodrecht op de Haiglaan langsheen een oversteekplaats voor voetgangers. Anderzijds bevindt zich een schuin oversteekplaats voor fietsers in de Sportstraat op een dertigtal meters voor het kruispunt met de Haiglaan.



Figuur 51: Oversteekplaats in Haiglaan nabij Sportstraat (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 52: Fietspad in Sportstraat nabij Haiglaan (Eigen foto, februari 2019)

Op het kruispunt van de N308 (Poperingseweg) met het Scholierenpad bevindt zich een oversteekplaats voor fietsers langs de spoorlijn Kortrijk-Poperinge.

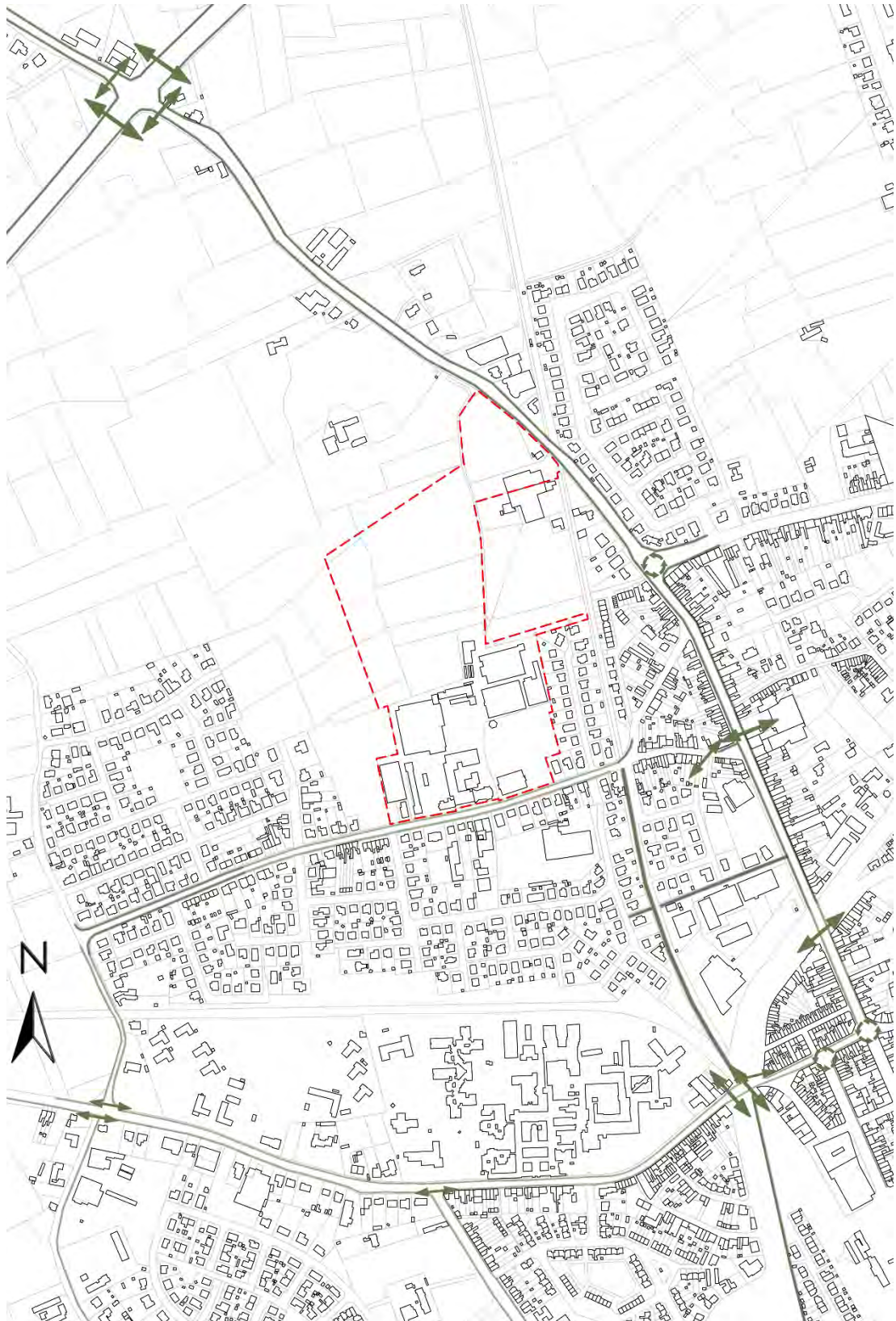


Figuur 53: Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. het Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 54: Oversteekplaats in de N308 (Poperingseweg) t.h.v. de Tulpenlaan (Eigen foto, februari 2019)

Buiten deze vier kruispunten met oversteekplaatsen voor fietsers bevinden zich geen andere voorzieningen voor fietsers in het betrokken onderzoeksgebied, noch in de nabijheid van de schoolsite, noch aan het uiteinde van het Scholierenpad langs de Augustijnenstraat.



Figuur 55: Synthese van bestaande fietspaden en oversteekplaatsen voor fietsers (GRB, februari 2019)

4.1.3 Openbaar vervoer

4.1.3.1 Openbaar vervoersnetwerken

4.1.3.1.1 NMBS-spoor

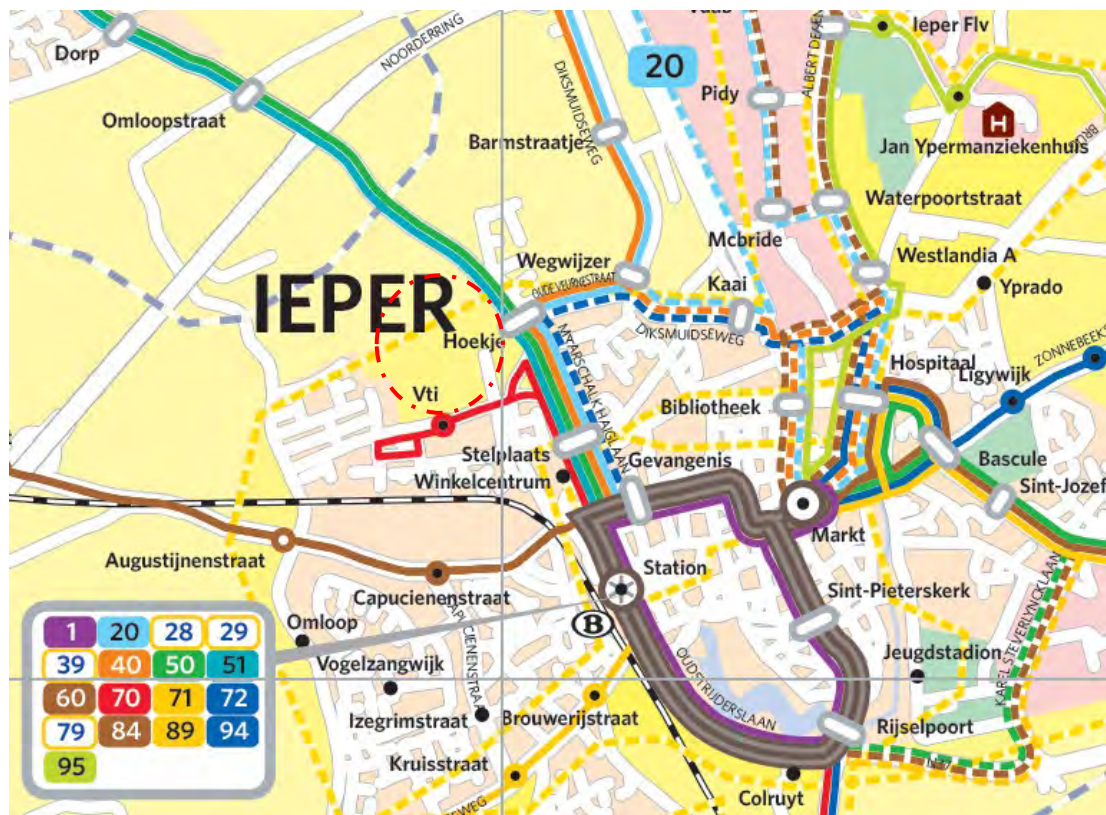
Voor het gebruik van de trein als transportmodus is het aangewezen op het dichtstbij gelegen station. Dit betreft het station van Ieper dat zich op ongeveer 900 m (in vogelvlucht) van het projectgebied bevindt.

De spoorlijn nr. 69 Kortrijk-Poperinge loopt ten zuiden van het projectgebied. Treinen op deze spoorlijn stoppen in Kortrijk, Bissegem, Wevelgem, Menen, Wervik, Komen, Ieper en Poperinge als eindstation. Vanuit het station van Ieper vertrokken vroeger nog twee andere spoorlijnen, met name de spoorlijn nr. 64 Ieper-Roeselare en de spoorlijn nr. 63 Ieper-Torhout. Beide spoorbeddingen worden nu gedeeltelijk gebruikt als fietsroute, respectievelijk de Stroroute en de Vrijbosroute.

4.1.3.1.2 Buslijnen

Langs de N8 (Veurnseweg)-Haiglaan lopen twee buslijnen vanuit het station van Ieper richting Veurne (buslijnen nrs. 50 en 51). Er zijn drie andere buslijnen voorzien die eveneens vanuit het station van Ieper rijden langs de Haiglaan en in de N8 (Oude Veurnestraat) draaien richting Merkem-Diksmuide, Kortemark-Torhout en Passendale-Roeselare (buslijnen nrs. 20, 40, 60 en 94).

Langs de Augustijnenstraat bevindt zich de eindhalte van de buslijn die richting Kemmel-Nieuwkerke rijdt en eveneens via het station van Ieper rijdt (buslijn nr. 70). Door de N308 (Poperingseweg) rijdt één buslijn vanuit het station van Ieper richting Vlamertinge-Poperinge-Abele (buslijn nr. 60), die soms ook langs de Augustijnenstraat rijdt.



Figuur 56: Vervoersgebied Roeselare - Ieper (De Lijn, 2013)



Figuur 57: Huidig bediening van De Lijn in het onderzoeksgebied (De Lijn, 2019)

4.1.3.2 Halte-infrastructuur van het openbaar vervoer

4.1.3.2.1 NMBS-station

Het station van Leper bevindt zich ten westen van het centrum van de stad. Het bestaat uit een wachtzaal met loket en 3 perrons. De perrons zijn met elkaar verbonden met een voetgangerstunnel.

De omgeving rond het station werd onlangs gerenoveerd met een 7tal toegankelijke bushaltes en extra parkeerplaatsen (voorliggend parking voor 100 wagens langs de Oudstrijderslaan en achterliggend parking voor 200 wagens in de Tulpenlaan). In het betrokken station van Leper stoppen twee verschillende soorten treinen: één IC-trein elke uur van de dag en verschillende P-treinen tijdens de spitsuren.

Een IC-trein of InterCity-trein is een trein die in principe in elk groot station stopt. Uitzonderlijk stoppen bepaalde IC-treinen in middelgrote stations, dit is namelijk het geval van de IC-04. De IC-04 trein rijdt vanaf Antwerpen-Centraal tot Poperinge via Gent en Kortrijk. Tussen Antwerpen en Kortrijk stopt deze trein in grote stations, vanaf Kortrijk tot Poperinge stopt deze trein in elk tussenliggend station. Op elke Belgische IC-verbinding rijdt er tijdens de week één trein per uur per richting, wat ook van toepassing is voor de IC-04.

Een P-trein of een Piekurtrein is een trein die alleen tijdens momenten met piekvraag rijdt. In de praktijk zijn P-treinen treinen die het reguliere aanbod aanvullen. In de ochtendspits stoppen in het station van Leper één P-trein richting Poperinge en drie P-treinen richting Kortrijk. In de avondspits stoppen er drie P-treinen richting Poperinge en één P-trein richting Kortrijk.

Onderstaande tabel geeft een samenvatting weer van de verschillende treinen die in het station van Ieper stoppen. Opvallend is dat dit station relatief weinig gebruikt wordt.

Treintype	Route	Week/weekend	Bediening
IC-04	Poperinge – Kortrijk – Gent – Antwerpen	Dagelijks	Om het uur
P-trein	Kortrijk – Poperinge	Weekdagen	1 trein in de ochtendspits & 3 treinen in de avondspits
	Poperinge – Kortrijk – Gent – Brussel - Schaarbeek	Weekdagen	3 treinen in de ochtendspits & 1 trein in de avondspits

4.1.3.2.2 De Lijn-haltes

Ieper VTI

De dichtstbijzijnde halte van De Lijn bevindt zich in de Augustijnenstraat, met name de halte 'Ieper VTI'. Deze bushalte beschikt over één stopplaats aan beide zijden van de Augustijnenstraat. Deze stopplaatsen bevinden zich allebei tussen de parkeerstroken van de betrokken straat.

De bussen, die aan deze halte stoppen, moeten de fietsuggestiestroken kruisen om deze stopplaatsen langs de voetpaden te bereiken. In de omgeving van deze stopplaatsen bevinden zich enkel 2 palen van De Lijn met de dienstregeling van de betrokken buslijnen.



Figuur 58: Bushalte 'Ieper VTI' in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

De bushalte 'Ieper VTI' wordt bediend door de belbus nr. 29 Ieper-Poperinge en de buslijnen nr. 60 Ieper-Vlamertinge-Poperinge-Abele en nr. 70 Ieper-Kemmel-Nieuwkerke en telkens ook omgekeerd.

De buslijn nr. 60 rijdt niet elke rit tot de bushalte 'Ieper VTI'. Deze halte wordt in de ochtendspits één keer bediend om 8u06 door een bus afkomstig van Poperinge en Vlamertinge richting het station van Ieper en tweede keer om 8u20 door de bus afkomstig van de starthalte aan het station van Ieper. In de avondspits vertrekken twee bussen met nr. 60 vanuit de halte 'Ieper VTI' richting eindhalte aan het station van Ieper, met name om 16u05 en om 17u04.

In de Augustijnenstraat 'Ieper VTI' stopt één bus met nr. 70 per dag, met name om 8u12 afkomstig van de starthalte aan het station van Ieper. Op woensdag vertrekt één bus met nr. 70 vanaf de halte 'Ieper VTI' om 12u10 richting het station van Ieper, Voormezele, Kemmel, Dranouter, Wulvergem en met eindhalte in Nieuwkerke.

Ieper Hoekje

In de nabijheid van de rotonde van de N8 (Veurnseweg) met de Haiglaan bevindt zich een tweede bushalte, met name 'Ieper Hoekje'. Deze bushalte wordt bediend door een zestal vaste buslijnen en door de belbus nr. 29 Ieper-Poperinge. De bushalte voor de bussen vertrekken uit het centrum van Ieper bevindt zich in de Haiglaan. Deze laatste bevindt zich op het einde van de parkeerstrook tussen de fietsstrook en het voetpad. Net voor deze bushalte bevindt zich een oversteekplaats voor voetgangers.



Figuur 59: Bushalte 'Ieper Hoekje' in de Haiglaan (Eigen foto, februari 2019)

De bushalte richting het centrum van Ieper bevindt zich in de N8 (Veurnseweg). Deze laatste bushalte werd onlangs heraangelegd en bevindt zich op de rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer. Dit maakt deel uit het nieuw beleid van De Lijn waardoor enkel bushaltes buiten de bebouwde kom niet op de rijbaan voorzien worden.

Momenteel wordt deze bushalte echter enkel gebruikt door de buslijnen nr. 50 (9 bussen per dag), nr. 51 (2 bussen per dag), nr. 60 (2 bussen per dag), wat redelijk beperkt is in vergelijking met de bushalte in de ander richting langs de Haiglaan.



Figuur 60: Bushalte 'Ieper Hoekje' in de N8 (Veurnseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Aan de bushalte 'Ieper Hoekje' stopt één bus met nr. 20 om 10u15 die vertrekken uit het station van Ieper die verder rijdt richting Boezinge, Zuidschote, Bikschote, Merkem, Houthulst, Woumen, Esen tot Diksmuide.

De buslijn nr. 40 stopt enkel in één richting aan de halte 'Ieper Hoekje': die vertrekken uit het station van Ieper richting Boezinge, Langemark, Poelkapelle, Westrozebeke, Staden, Houthulst, Hooglede, Kortemark en Torhout stoppen 6 bussen aan de betrokken halte, namelijk om 8u55, 11u11, 11u53, 13u33, 14u55 en 15u37.

Langs de bushalte 'leper Hoekje' stopt eveneens de buslijn nr. 50. Vanuit de Grote Markt en via het station van leper rijden 8 bussen langs de halte 'leper Hoekje' (om 6u38, 7u10, 8u56, 12u35, 12u56, 14u56, 17u36 en 18u33) richting Brielen, Elverdinge, Woesten, Oostvleteren, Hoogstade, Pollinkhove, Lo, Alveringem, Sint-Rijkers, Vinkem, Wulveringem, Steenkerke tot in Veurne. In de omgekeerde richting rijdt deze bus 9 keer langs de halte 'leper Hoekje' om 6u05, 7u05, 7u54, 10u01, 13u14, 14u14, 17u19, 18u16 en 20u09.

De buslijn nr. 51 stopt eveneens langs de halte 'leper Hoekje'. De bus vanuit Elverdinge en het centrum van leper stopt om 16u44 aan de betrokken bushalte en rijdt verder richting Brielen, Elverdinge, Woesten, Poperinge, Watou, Roesbrugge, Proven, Haringe, Beveren-Aan-De-Ijzer, Hoogstade, Pallinkhove, Sint-Rijkers, Alveringem, Izenberge, Leisele, Houtem, Vinkem, Wulveringem, Bulskamp tot het station van Veurne. In de omgekeerde richting, richting het station van leper, stoppen 2 bussen aan de bushalte 'leper Hoekje' om 7u05 en 17u45.

De buslijn nr. 60 rijdt, zoals eerder benoemd via de halte 'leper VTI' en, via de halte 'leper Hoekje'. Vanuit Abele, Poperinge, Vlamertinge en richting het centrum van leper stopt deze buslijn 2 keer per dag langs de halte 'leper Hoekje', namelijk om 7u26 en 11u47.

De laatste buslijn die eveneens langs de halte 'leper Hoekje' stopt, is de buslijn nr. 94. De bus vanuit het station van leper stopt 7 keer (1 keer per uur tussen 9u16 en 15u16) aan de halte 'leper Hoekje' en rijdt vervolgens verder richting Zonnebeke, Beselare, Passendale, Moorslede tot Roeselare.

leper Augustijnenstraat & leper Capucienenstraat

In het onderzoeksgebied bevinden zich nog twee bushaltes langs de N308 (Poperingseweg), met name de bushalte 'leper Augustijnenstraat' ter hoogte van de Adriaansensweg – Omloopstraat en de bushalte 'leper Capucienenstraat' ter hoogte van de Capucienenstraat (ten zuiden van het onderzoeksgebied). Deze twee bushaltes in de N308 (Poperingseweg) zijn eveneens heraangelegd geweest op dezelfde manier als de bushalte 'leper Hoekje' in de N8 (Veurnseweg), namelijk met een stopplaats op de rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer.

Langs deze haltes loopt éénzelfde buslijn nr. 60. Vanuit het station van leper richting Vlamertinge en Poperinge stoppen 1 à 2 bussen per uur langs de twee bushaltes (met telkens 1 min. verschil), namelijk om 7u02, 7u27, 8u, 8u37, 8u57, 9u57, 11u57, 12u34, 12u57, 14u57, 16u17, 16u49, 16u54, 17u12, 17u38, 17u57, 18u27, 18u57 en 19u57 aan de bushalte 'leper Augustijnenstraat'. In de omgekeerde richting stoppen bijna evenveel bussen aan de betrokken bushaltes: 6u03, 6u43, 7u03, 7u21, 7u54, 8u04, 8u38, 9u03, 10u03, 11u03, 12u38, 12u45, 14u03, 16u02, 16u34, 16u44, 17u05, 17u33, 18u03, 18u33, 19u03 en 20u03. Zoals eerder besproken rijden de enkele bussen met nr. 60 eveneens langs de bushalte 'leper VTI'.



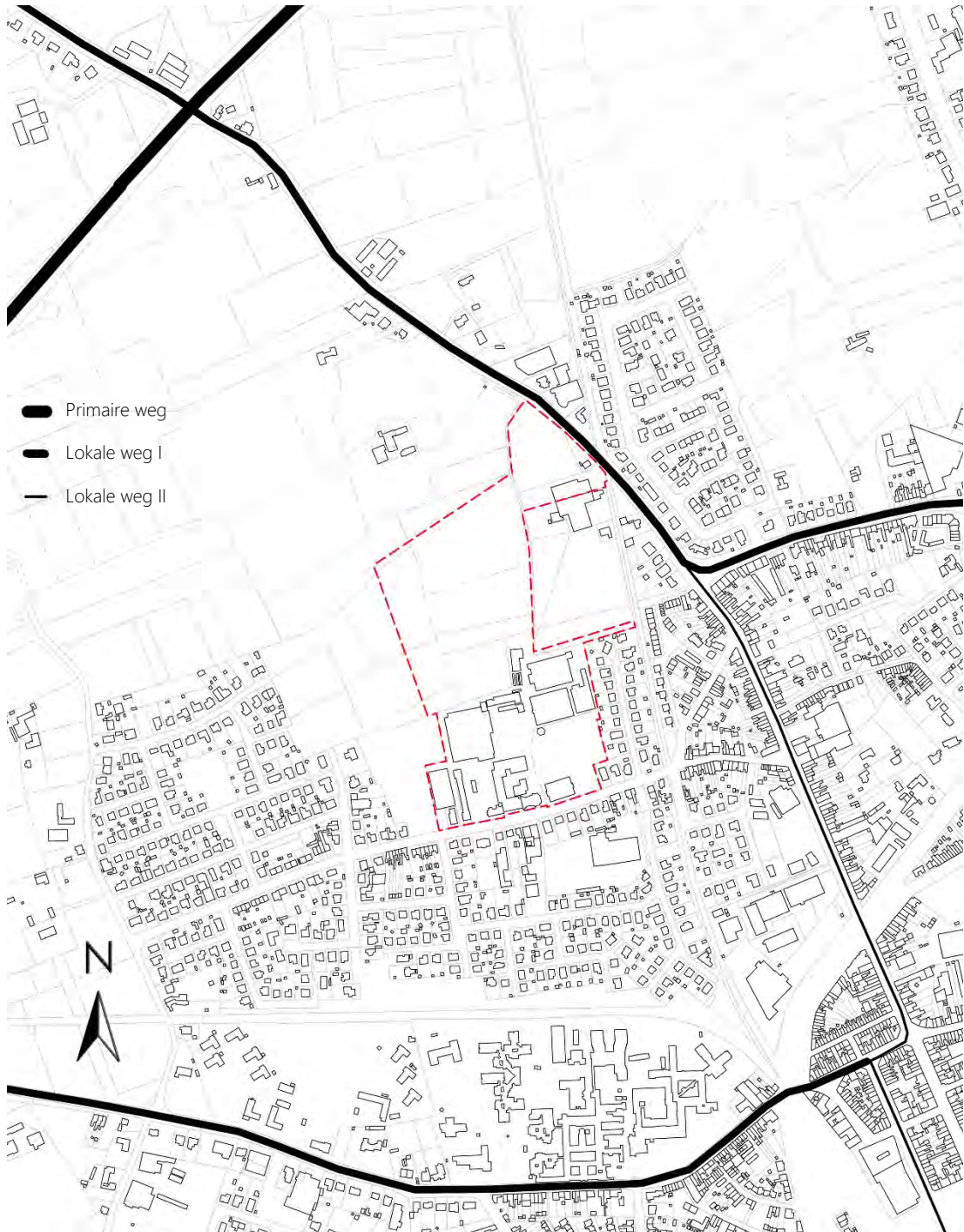
Figuur 61: Bushalte 'leper Augustijnenstraat' in de N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)

Volgende tabel geeft een samenvatting weer van de verschillende bussen die langs de dichtstbijzijnde haltes van De Lijn rijden. Dit betreft de actuele lijnvoering van De Lijn, die vanwege het decreet basisbereikbaarheid wordt herzien. Opvallend is dat de bushalte 'leper Hoekje' in de Haiglaan (vertrekkend uit het centrum van leper) het meest wordt gebruikt en de bushalte 'leper VTI' het minst wordt gebruikt, maar is wel aangepast aan de betrokken schooluren.

Lijnnr.	Route	Bushalte	Bediening
20	leper – Merkem – Diksmuide	leper Hoekje	1 bus in de ochtendspits
29	Gebied leper – Poperinge	leper VTI & leper Hoekje	Belbus
40	leper – Langemark – Staden – Kortemark – Torhout	leper Hoekje	6 bussen tussen 8u55 en 15u37
50	leper – Oostvleteren – Alveringem – Veurne	leper Hoekje	8 bussen tussen 6u39 en 18u33
	Veurne – Alveringem – Oostvleteren – leper	leper Hoekje	9 bussen tussen 6u05 en 20u09
51	leper – Poperinge – Roesbrugge – Veurne	leper Hoekje	1 bus in de avondspits
	Veurne – Roesbrugge – Poperinge – leper	leper Hoekje	1 bus in de ochtendspits & 1 bus in de avondspits
60	leper – Vlamertinge – Poperinge – Abele	leper VTI	1 bus in de ochtendspits
		leper Augustijnenstraat/ Capucienenstraat	1 bus elk uur tussen 7u02 en 19u57 + extra bussen in de ochtend- en avondspits
	Abele – Poperinge – Vlamertinge – leper	leper VTI	1 bus in de ochtendspits & 2 bussen in de avondspits
		leper Hoekje	1 bus in de ochtendspits & 1 bus tijdens de middag
		leper Augustijnenstraat/ Capucienenstraat	1 bus elk uur tussen 6u03 en 20u03 + extra bussen in de ochtend- en avondspits
70	leper – Kemmel – Nieuwkerke	leper VTI	1 bus de woensdagmiddag
	Nieuwkerke – Kemmel – leper	leper VTI	1 bus in de ochtendspits
94	leper – Zonnebeke – Moorslede – Roeselare	leper Hoekje	1 bus elk uur tussen 9u16 en 15u16

4.1.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)

Het projectgebied wordt oostelijk direct ontsloten via de gewestweg N8 (Veurnseweg) en via de gemeenteweg Augustijnenstraat. Indirect wordt het projectgebied noordelijk ontsloten door de gewestweg N38 (Noorderring), oostelijk ontsloten door de gemeentewegen Haiglaan en Sportstraat en westelijk ontsloten door de gemeenteweg Adriaansensweg.



Figuur 62: Synthese van het wegennetwerk (GRB, februari 2019)

4.1.4.1 Primaire weg II

De gewestweg N38 (Noorderring) is volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan Ieper geselecteerd als 'Primaire weg II'. Primaire wegen categorie II hebben als hoofdfunctie het verzamelen op Vlaams niveau en als aanvullende functie het verbinden op Vlaams niveau. De N38 geeft een noordelijke verbinding tussen de het centrum van Ieper, Poperinge en de A19. De N38 bestaat uit twee maal 2 rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en één niet-beschermd fietspad, die gescheiden zijn door middel van een witte volle lijnen.

4.1.4.2 Lokale weg I

De gewestweg N8 (Veurnseweg) en de N308 (Poperingseweg) zijn volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan Ieper geselecteerd als 'Lokale weg I'. Een lokale weg type I is een lokale verbindingsweg en heeft als hoofdfunctie het verbinden op lokaal niveau. De N8 verbindt de gemeentewegen Haiglaan en de Oude Veurnestraat met de gewestweg N38 (Noorderring). De N8 bestaat uit twee maal één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer en één niet-beschermd fietspad, die gescheiden zijn door middel van witte streeplijnen.



Figuur 63: N8 (Veurnseweg) richting het kruispunt met N38 (Noorderring) (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 64: N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)

4.1.4.3 Lokale weg II

De Haiglaan is volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan Ieper geselecteerd als 'Lokale weg II'. Een lokale weg type II is een lokale gebiedsontsluitingsweg en heeft als hoofdfunctie het ontsluiten op lokaal niveau. De Haiglaan ontsluit de noordwestelijke zijde van het centrum van Ieper richting de N8. De Haiglaan bestaat uit twee maal één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, één niet-beschermd fietspad, één parkeerstrook en één voetpad, deze zijn gescheiden door middel van witte volle en/of streeplijnen.



Figuur 65: Haiglaan met Velodroomstraat (Eigen foto, februari 2019)

4.1.4.4 Lokale weg type III

De overige wegen, o.a. de Augustijnenstraat, Sportstraat en Adriaansensweg, werden niet geselecteerd in het gemeentelijk mobiliteitsplan en zijn dus 'Lokale wegen III'. Lokale wegen type III zijn erftoegangswegen. De hoofdfunctie van deze wegen is het verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie).

- De Augustijnenstraat bestaat uit twee maal één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, één niet-beschermd fietssuggestiestrook, één parkeerstrook en één voetpad, deze zijn gescheiden door middel van witte volle en/of streeplijnen.



Figuur 66: Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

- De Sportstraat is een éénrichtingsstraat en bestaat uit één rijstrook met afwisselend één parkeerstrook aan de linkse of rechtse kant en aan beide zijden één voetpad.



Figuur 67: Sportstraat (Eigen foto, februari 2019)

4.1.4.5 Bestaande parkeerplaatsen

De bestaande schoolsite is ontsloten via de Augustijnenstraat, logischerwijze ontsluiten de parkeerplaatsen van de school ook via de Augustijnenstraat. De schoolsite telt momenteel een 80tal parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 24 plaatsen aan de westzijde van de school en ongeveer 54 plaatsen aan de oostzijde van de school.

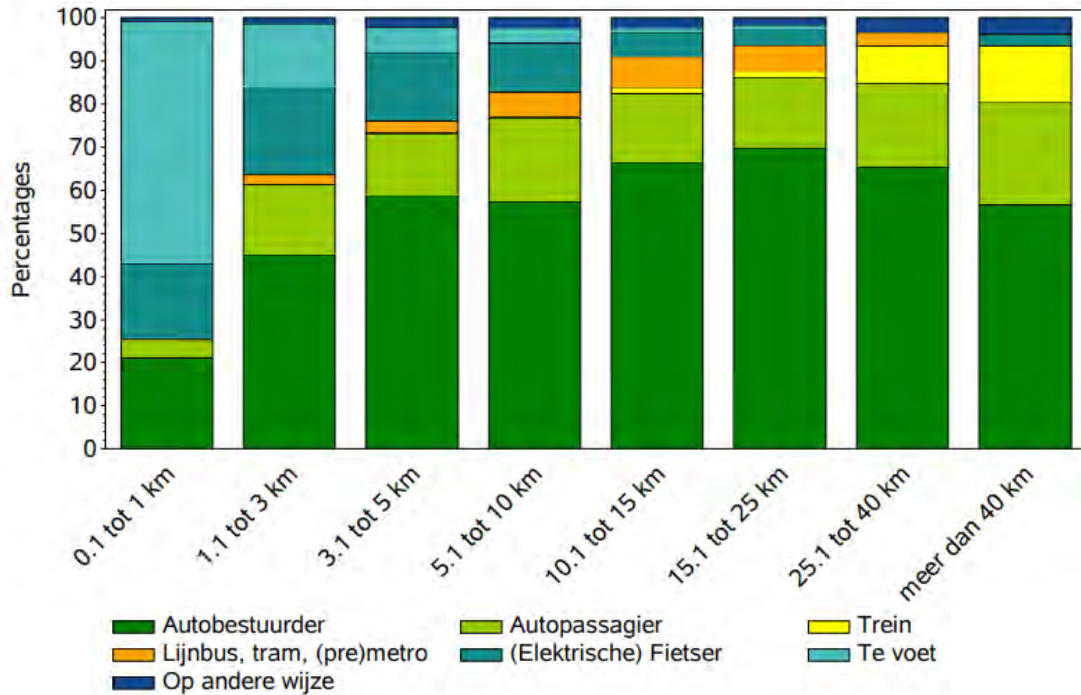


Figuur 68: Parkeerplaatsen langs de Augustijnenstraat (Google Earth, februari 2019)

Langs de Augustijnenstraat kan langsheen de weg geparkeerd worden, maar ter hoogte van de school zijn de parkeerplaatsen loodrecht op de straat voorzien. Aan noordzijde van de straat, voor de schoolsite, bevinden zich ongeveer 22 plaatsen. Aan de zuidzijde van de straat, voor de crèche Augustijntje, bevinden zich een 10tal private parkeerplaatsen.

4.2 GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN

In dit hoofdstuk wordt de bereikbaarheid van het projectgebied via de verschillende ontsluitingsstructuren besproken. Hierbij speelt de aanwezigheid van de structuur op zich geen belangrijke rol maar wel de bruikbaarheid ervan. Hierin speelt het verplaatsingsgedrag een belangrijke rol. Onderstaande grafiek werd opgesteld binnen het rapport Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaanderen 5.3, het geeft het procentueel aandeel weer per vervoermodus dit ten opzichte van de af te leggen weg in km (gavpppd = gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag). Via het verplaatsingsgedrag kan de reikwijdte en de bruikbaarheid per vervoersmodus besproken worden.



Figuur 69: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand (OVG 5.3, 2018)

4.2.1 Stappers (voetgangers)

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat wanneer er een afstand van 0,1 tot 1 km afgelegd dient te worden er het meest geopteerd wordt om deze afstand te voet af te leggen. Van zodra er een afstand van 1 tot 3 km afgelegd dient te worden verkiest de meerderheid om deze met de auto af te leggen, een redelijk aandeel verkiest ook om te voet of met de (elektrische) fiets te gaan.

Er kan gesteld worden dat de bereikbaarheid van het projectgebied betreffende voetgangers niet verder reikt dan 3 km, vanaf deze afstand daalt het procentueel aandeel onder 10%, de reistijd bedraagt dan ook meer dan 30 min.

Het betrokken projectgebied is voor stappers bereikbaar vanaf een groot deel van het centrum van leper. Hierdoor kan gesteld worden dat het centrum van leper binnen het bereik van voetgangers ligt:

- het station van leper ligt op 1,2 km of 16 min. stappen van het projectgebied;
- de Grote Markt van leper bevindt zich op 1,8 km of 23 min. stappen van het projectgebied;
- de Menenpoort bevindt zich op 2,2 km of 27 min. stappen van het projectgebied;
- de Rijselpoort bevindt zich op 2,4 km of 30 min. stappen van het projectgebied.

De kern van Brielen, ten noorden van het projectgebied, ligt op 2,7 km of 33 min. stappen van het projectgebied, dus net buiten het bereik van de voetgangers. De kern van Vlamertinge, ten westen van het projectgebied, ligt op net meer dan 3,4 km of 41 min. stappen van het projectgebied bijgevolg ligt Vlamertinge eveneens buiten het bereik betreffende voetgangers. Andere omliggende kernen en steden bevinden zich grotendeels buiten het bereik betreffende voetgangers.

4.2.2 Trappers (fietsers)

Van zodra er een afstand van 1 tot 5 km afgelegd dient te worden blijkt dat de (elektrische) fiets het tweede meest gekozen vervoermiddel is. Ook bij een af te leggen afstand van 5 tot 10 km scoort de (elektrische) fietst nog steeds goed. Voor een afstand van 10 tot 15 km af te leggen wordt de (elektrische) fiets bijna evenveel gebruikt als de lijnbus, tram of (pré)metro. Echter wanneer er een afstand van meer dan 15 km afgelegd dient te worden vormen de lijnbus, tram of (pré)metro de voorkeur.

Volgende kernen bevinden zich op een afstand van 5 tot 10 km van het projectgebied:

- Voormezele (leper) bevindt zich op 5,4 km of 18 min. fietsen van het projectgebied;
- Sint-Elooi (leper) bevindt zich op 5,7 km of 21 min. fietsen van het projectgebied;
- Elverdinge (leper) bevindt zich op 5,8 km of 18 min. fietsen van het projectgebied;
- Dikkebus (leper) bevindt zich op 5,8 km of 19 min. fietsen van het projectgebied
- Zillebeke (leper) bevindt zich op 5,9 km of 21 min. fietsen van het projectgebied;
- Brandhoek (leper) bevindt zich op 6,2 km of 21 min. fietsen van het projectgebied;
- Sint-Juliaan (Langemark-Poelkapelle) bevindt zich op 7,1 km of 23 min. fietsen van het projectgebied;
- Boezinge (leper) bevindt zich op 7,4 km of 21 min. fietsen van het projectgebied;
- Woesten (Vleteren) bevindt zich op 8,8 km of 26 min. fietsen van het projectgebied;
- Klijte (Heuvelland) bevindt zich op 9 km of 29 min. fietsen van het projectgebied;
- Wijtschate (Heuvelland) bevindt zich op 9,4 km of 32 min. fietsen van het projectgebied;
- Geluveld (Zonnebeke) bevindt zich op 9,9 km of 32 min. fietsen van het projectgebied;
- Zonnebeke bevindt zich op 10 km of 32 min. fietsen van het projectgebied;
- Reningelst (Poperinge) bevindt zich op 10,1 km of 31 min. fietsen van het projectgebied;
- Langemark-Poelkapelle bevindt zich op 10,5 km of 34 min. fietsen van het projectgebied.

Dit geeft een benadering weer betreffende de bereikbaarheid van het projectgebied voor trappers. Hierdoor kan er gesteld worden dat het projectgebied goed bereikbaar is vanuit de omliggende kernen.

4.2.3 Openbaar vervoer

Van zodra er een afstand van meer dan 5 km dient afgelegd te worden bieden de lijnbus, tram of (pré)metro concurrentie op voetgangers- en fietsverkeer. Wanneer de te overbruggen afstand groter wordt dan 25 km overstijgt het procentueel aandeel van de trein dat van de lijnbus, tram of (pré)metro. Eigenlijk wordt de trein als vervoersmiddel pas echt gekozen van zodra de afstand groter wordt dan 25 km.

4.2.3.1 Trein

Het station van de NMBS bevindt zich op ongeveer 900 m in vogelvlucht of 1,2 km via wandel-/fietswegen van het projectgebied. Dit is ongeveer 16 min. stappen of 5 min. fietsen tot de zuidelijke grens van het projectgebied.

Vanuit het station van Ieper is enerzijds Poperinge bereikbaar met de trein in 8 min. en anderzijds Komen (9 min.), Wervik (13 min.) en Menen (18 min.). Hierdoor kan gesteld worden dat de structuur van de NMBS goed bruikbaar als ontsluitingsstructuur vanuit de westelijke en het oostelijke centra van de site en met natransport te voet of met de bus.

4.2.3.2 Bus

De dichtstbijzijnde halte van De Lijn bevindt zich in de Augustijnenstraat 'Ieper VTI'. Deze bushalte wordt rechtstreeks bediend door een twee buslijnen:

- enerzijds rijden de bussen met nr. 70 richting het zuiden van het projectgebied, met name van en naar Kemmel en Nieuwkerke (Heuvelland).
- anderzijds rijden de bussen met nr. 60 richting het westen van het projectgebied, met name van en naar Poperinge;

Langs de rotonde van de N8 (Veurnseweg) met de Haiglaan bevindt zich een tweede bushalte in de omgeving van het projectgebied, met name 'Ieper Hoekje'. Deze bushalte wordt rechtstreeks bediend door een zestal buslijnen:

- bussen met nr. 51 rijden richting het westen en vervolgens richting het noordwesten van het projectgebied, met name van en naar Poperinge, Roesbrugge en Veurne;
- bussen met nr. 50 rijden richting het noordwesten van het projectgebied, met name van en naar Oostvleteren, Alveringem en Veurne;
- bussen met nr. 20 rijden richting het noorden van het projectgebied, met name van en naar Merkem en Diksmuide;
- bussen met nr. 40 rijden richting het noordoosten van het projectgebied, met name van en naar Langemark, Staden, Kortemark en Torhout;
- bussen met nr. 94 rijden richting het (noord)oosten van het projectgebied, met name van en naar Zonnebeke, Moorslede en Roeselare.

Daarnaast wordt het grootste deel van de andere omliggende kernen verbonden met buslijnen tot aan het station van Ieper. Het natransport vanuit het station tot de betrokken schoolsite gebeurt voornamelijk te voet. Hierdoor is de ontsluitingsstructuur van De Lijn redelijk goed bruikbaar.

4.2.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)

Enkel wanneer er een afstand afgelegd dient te worden die kleiner is dan 1 km primeert te voet gaan op de auto nemen, voor alle andere af te leggen afstanden neemt de auto procentueel gezien het grootste aandeel in. De auto heeft bijgevolg ook de grootste impact op de infrastructuur. Onder het volgende hoofdstuk, 'verkeersintensiteiten', wordt het gebruik en de bruikbaarheid van verschillende wegen en kruispunten binnen het projectgebied nader beschreven.

De meeste voetgangers komen vanuit de Griettensstraat, het Scholierenpad en de Belletstraat richting de Augustijnenstraat. Tijdens de terreinverkenning viel op dat niet alle voetgangers via dezelfde ingang de schoolsite betreden. De jongere scholieren treden de school in via de meest oostelijke ontsluiting in de Augustijnenstraat. Oudere scholieren treden de school in via de meest westelijke ontsluiting in de Augustijnenstraat.

Eerste zichtbare knelpunten met betrekking tot het voetgangersverkeer in het onderzoeksgebied zijn het volgende:

- het beperkt aantal oversteekplaatsen voor voetgangers in de omgeving van de school, voornamelijk in de Augustijnenstraat, zorgt voor onveilige situaties;
- de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Augustijnenstraat zijn voorzien voor opritten waar een 5tal auto's kunnen parkeren, dit zorgt eveneens voor onveilige situaties;
- het Scholierenpad bereikt in de spits zijn hoogtepunt van drukte en is niet aangepast voor voetgangers;
- het intens gebruik van de Griettensstraat door de scholieren zorgt voor hinder in de betrokken woonwijk.

4.3.2 Trappers (fietsers)

Volgens de mobiliteitsenquête van de scholengemeenschap SMSI (februari 2018) fietst dagelijks 36% van de leerlingen naar school. Daarvan komt het belangrijkste deel vanuit de zuidoostelijke zijde van het projectgebied, namelijk vanuit het centrum van Ieper.

Dit laatste wordt ondersteund door de observatie van de Fietsersbond (mei 2018), die weergegeven zijn op de volgende kaart. Opvallend in deze observatie is het groot aantal fietsers die effectief de betrokken schoolsite als bestemming hebben en deze allemaal via 1 gemeenschappelijke ingang op de site toekomen.



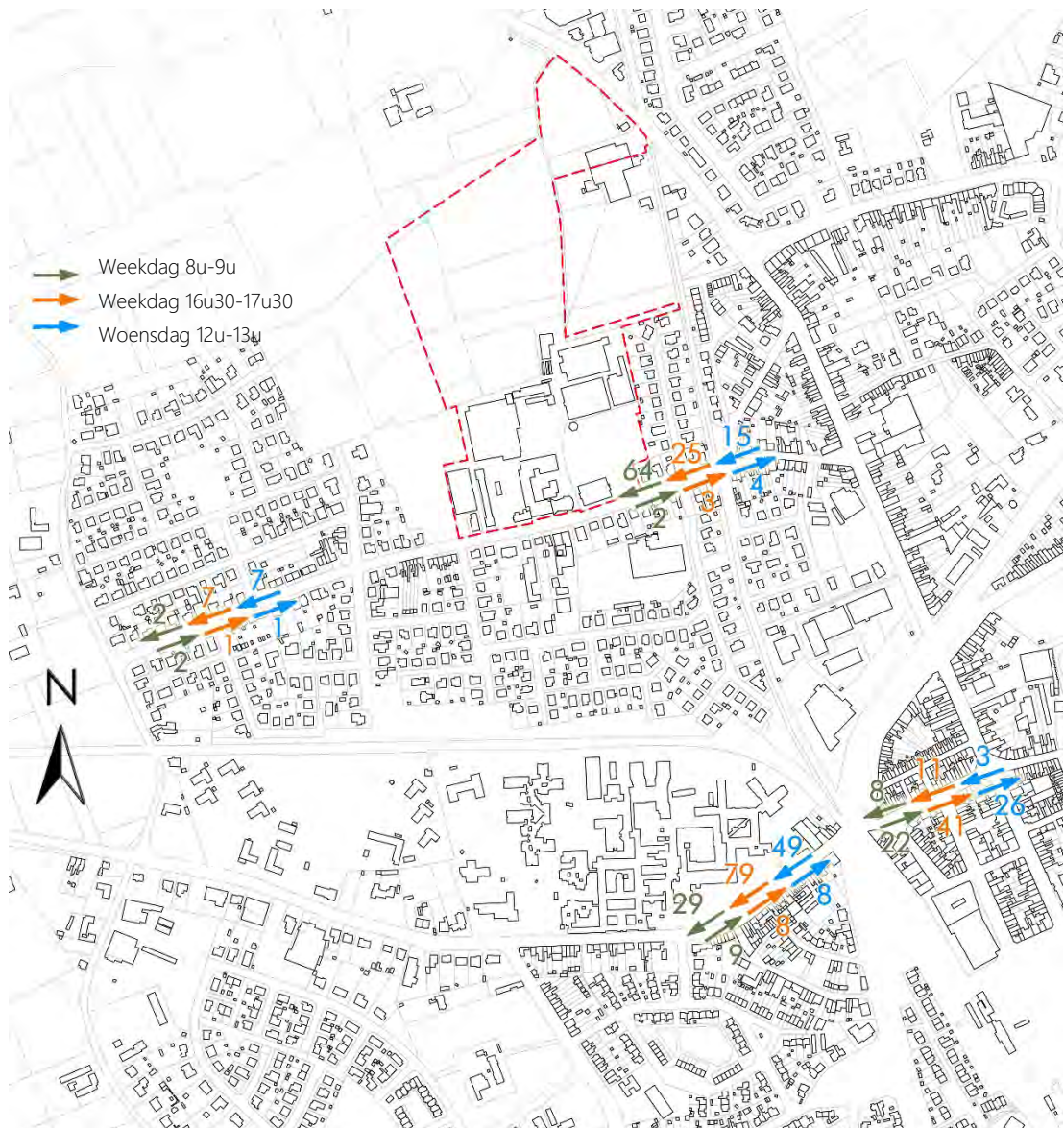
Figuur 71: Observaties van het fietsverkeer tijdens ochtendspits (GRB & Fietsersbond, mei 2018)

Daarnaast hield de Provincie West-Vlaanderen tellingen per uur van het fietsverkeer in beide richtingen van het Scholierenpad (september 2018). Opvallend in deze tellingen is dat het fietsverkeer sterk afhankelijk is van de schooluren (de betrokken lessen beginnen rond 8u35):

- tussen 7u en 8u werden gemiddeld 47 fietsers geteld op weekdays;
- tussen 8u en 9u werden gemiddeld 188 fietsers geteld op weekdays;
- tussen 9u en 10u werden gemiddeld 61 fietsers geteld op weekdays.

Het fietsverkeer in het Scholierenpad is op woensdagmiddag (12u-13u) ongeveer 1/3 groter dan op een andere weekdag: gemiddeld 113 fietsers in vergelijking met op woensdag 182 fietsers. Het fietsverkeer tijdens de avondspits is in het Scholierenpad meer verspreid: gemiddeld 190 fietsers tussen 16u-17u en gemiddeld 126 fietsers tussen 17u-18u.

Naast deze eerste observaties werd door de Stad Ieper verschillende tellingen op een aantal dagen na elkaar gedaan van o.a. het fietsverkeer binnen het betrokken onderzoeksgebied aan de hand van een radar. Van deze tellingen werden gemiddelden gemaakt van het verkeer in de spitsuren en deze bevestigen de hierboven geschreven uitspraken.



Figuur 72: Gemiddelden van tellingen van het fietsverkeer in de Augustijnenstraat en in de N308 (Poperingseweg) (GRB & Stad Ieper, januari-maart-mei 2019)

Eerste zichtbare knelpunten met betrekking tot het fietsverkeer in het onderzoeksgebied zijn de volgende:

- de Augustijnenstraat is met zijn fietsuggestiestroken, tussen de rij- en parkeerstroken voor het gemotoriseerd verkeer, niet aangepast en niet veilig voor het groot aantal fietsers;
- de Augustijnenstraat beschikt niet over veilige oversteekplaatsen voor fietsers;
- een verspreiding van de ontsluiting van het fietsverkeer richting de schoolsite zou de Augustijnenstraat kunnen ontlasten.



Figuur 73: Fietzers in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 74: Fietzers oversteken na het Scholierenpad op de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

4.3.3 Openbaar vervoer

Volgens de mobiliteitsenquête van de scholengemeenschap SMSI (februari 2018) gebruiken 41% van de leerlingen dagelijks het openbaar vervoer om naar school te komen. Langs de belangrijkste ontsluitingsweg van de bestaande schoolsite, met name de Augustijnenstraat, rijden echter een klein aantal bussen tijdens de ochtendspits en nog minder in de avondspits.



Figuur 75: Buslijn nr. 70 rond 8u12 de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)



Figuur 76: Buslijn nr. 60 rond 8u20 de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

Tijdens de terreinverkenning (februari 2019) werden eveneens enkel 2 bussen gezien in de Augustijnenstraat tijdens de ochtendspits. De laatste bus werd wel opnieuw gebruikt door de school om de scholieren naar het zwembad te voeren.



Figuur 77: Gebruik van De Lijnbussen door de VTI om naar het zwembad te rijden (Eigen foto, februari 2019)

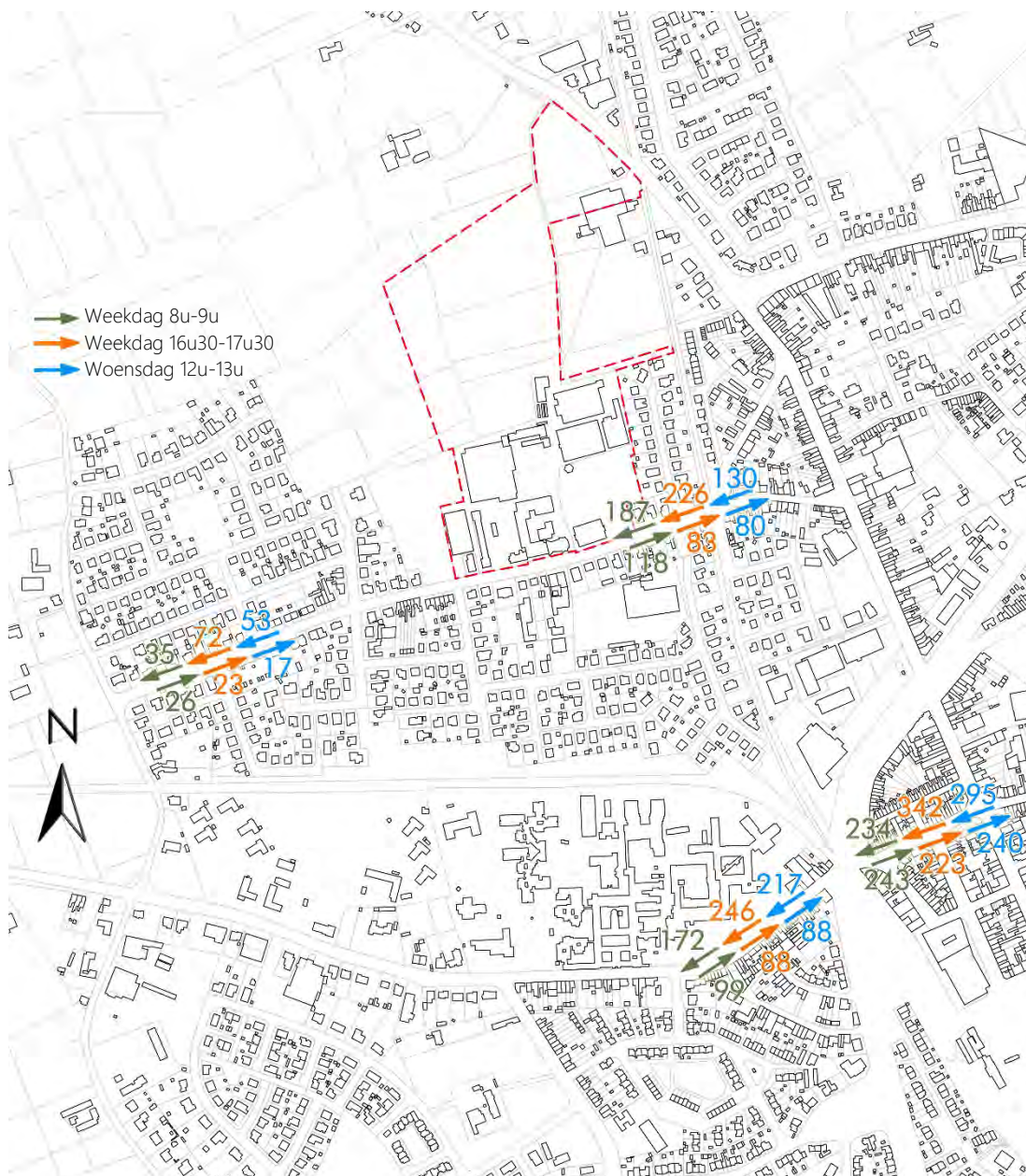
Eerste zichtbare knelpunten met betrekking tot het openbaar vervoer in het onderzoeksgebied zijn de volgende:

- het gebruik van de treininfrastructuur bevindt zich op wandelafstand van de site of is toegankelijk via De Lijnbussen, de betrokken wandelroute tussen de schoolsite en het station is niet overal veilig voor de leerlingen op vlak van ontbrekende oversteekplaatsen in de Augustijnenstraat en op vlak van voldoende breedte in combinatie met het fietsverkeer langs het Scholierenpad;
- de bushalte 'leper VTI' wordt intensief gebruikt door de scholieren, het aantal bussen die in de Augustijnenstraat stoppen is echter beperkt;
- de bushalte 'leper VTI' is langs de beide zijden van de Augustijnenstraat voorzien tussen de fietssuggestiestroken en het voetpad, daarom moeten de betrokken bussen de weg van de fietsers kruisen: dit kan zorgen tot onveilige situaties;
- de bushalte 'leper Hoekje' wordt minder gebruikt door de scholieren door de te grote afstand tot de bestaande inkom van de school, de ontsluiting van de school via de N8 (Veurnseweg) kan daarbij helpen;
- de bushaltes in het onderzoeksgebied 'leper VTI', 'leper Hoekje', 'leper Augustijnenstraat' en 'leper Capucijnenstraat' zijn niet voorzien voor lange bussen en enkel de bushaltes in de N308 (Poperingseweg) zijn voorzien met één overdekte wachtruimte per bushalte (in beide richtingen).

4.3.4 Privaat vervoer (auto- en vrachtverkeer)

Volgens de mobiliteitsenquête van de scholengemeenschap SMSI (februari 2018) worden 11% van de leerlingen naar school gevoerd of rijden met een eigen wagen naar school. Dit veroorzaakt tijdens piekmomenten momenteel veel verkeer en potentieel gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers in de Augustijnenstraat.

Het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat en de N308 (Poperingseweg) van een aantal dagen na elkaar werd door de Stad Ieper geteld aan de hand van een radar. Van deze tellingen werden gemiddelden gemaakt van het verkeer in de spitsuren en deze geven een beeld van de bestaande toestand in de betrokken straten.



Figuur 78: Gemiddelden van tellingen van het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat en in de N308 (Poperingseweg) (GRB & Stad Ieper, januari-maart-mei 2019)

In dit beeld is opvallend dat veel voertuigen komende van de Haiglaan de Augustijnenstraat niet doorrijden tot de Adriaansensweg. Bijgevolg betreft dit een groot aandeel auto's die terugkeren richting de Haiglaan en betreft het deels bestemmingsverkeer voor de woonwijk.



Figuur 79: Gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

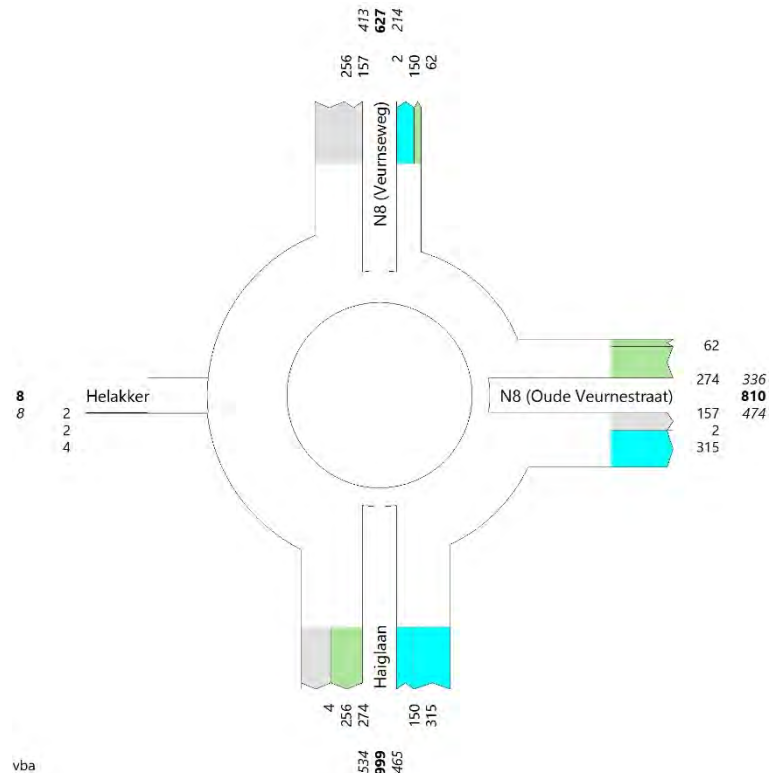


Figuur 80: Traag verkeer over de N308 (Poperingseweg) (Eigen foto, februari 2019)

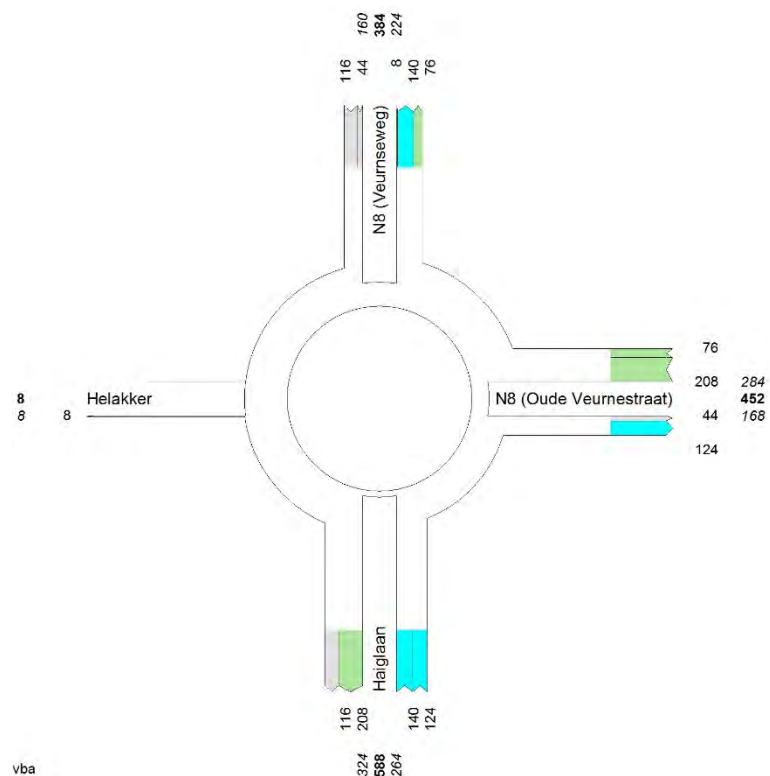


Figuur 81: Kruispunt Poperingseweg met de Tulpenlaan en de spoorweg (Eigen foto, februari 2019)

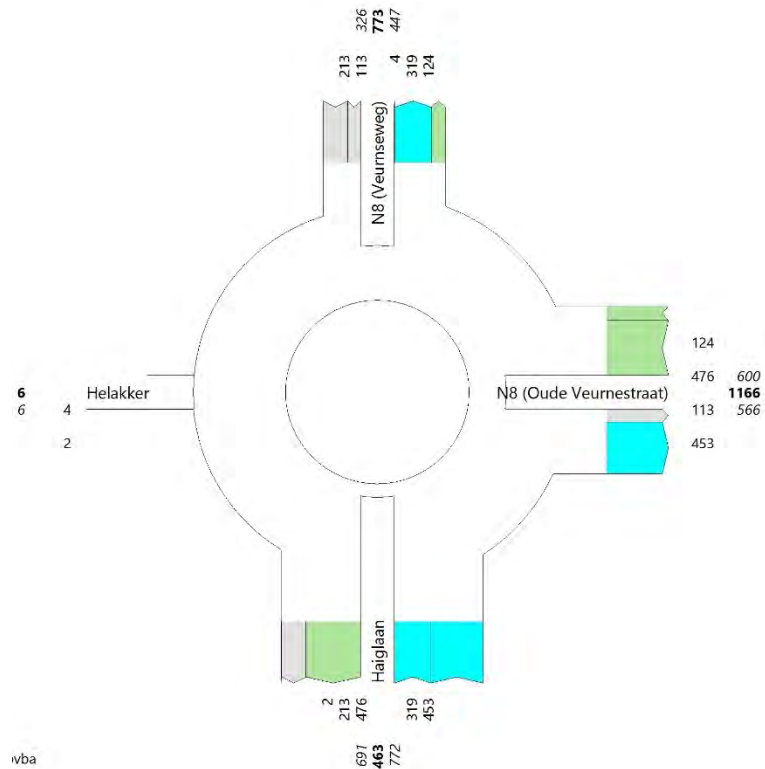
Daarnaast hield de Stad leper tellingen van het gemotoriseerd verkeer op de kruispunten/rotondes binnen het onderzoeksgebied. Deze tellingen werden in de ochtendspits en in de avondspits op weekdays gehouden en tijdens een woensdagmiddag.



Figuur 82: Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 8u-9u (Strodio & Stad leper, 5.04.2019)



Figuur 83: Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 12u-13u (Strodio & Stad leper, 13.03.2019)



Figuur 84: Gemotoriseerd verkeer op rotonde N8 – Haiglaan tussen 16u-17u (Strodio & Stad Ieper, 25.03.2019)

Met deze tellingen kan geconcludeerd worden dat de rotonde N8 – Haiglaan hoofdzakelijk gebruikt wordt als de kleine ring van Ieper, met name van de Haiglaan naar de N8 (Oude Veurnestraat) en omgekeerd. De Helakker wordt amper gebruikt, zelfs tijdens de spitsuren.

Eerste zichtbare knelpunten met betrekking tot het gemotoriseerd vervoer in het onderzoeksgebied zijn de volgende:

- de Augustijnenstraat wordt niet enkel door doorgaand verkeer gebruikt, een deel van het gemotoriseerd verkeer vanuit de Haiglaan keert terug richting de Haiglaan;
- de bushalte 'Ieper VTI' en de parkeerstroken in de Augustijnenstraat worden veel gebruikt als drop off zones om leerlingen voor de schoolpoort af te zetten;
- het kruispunt van de Poperingsweg met de spoorweg en het Scholierenpad.

4.4 INSCHATTING BEREIKBAARHEIDSPROFIEL REFERENTIE-ALTERNATIEF

De uitgevoerde verkeerstellingen vormen de basis voor de referentie situatie waarmee zal vergeleken worden. Bovenop deze verkeerstellingen zal ook de ontwikkeling van de kmo-site Van Isacker en mogelijks de ontwikkeling van de tweede fase van het bedrijventerrein 'Reigersburg' ontsloten worden op de Veurnseweg.

Het PRUP 'Reigersburg' werd door de Raad van State vernietigd (Arrest Raad van State van 30.01.2019). Er is een nieuw locatieonderzoek lopende, deze locatie kan mogelijks opnieuw weerhouden worden. Voor de volledigheid worden de resultaten van het eerder onderzoek hieronder meegegeven.

4.4.1 Kmo-zone Van Isacker

Het bijkomend verkeer op de N8 (Veurnseweg), dat veroorzaakt zal worden door de ontwikkeling van de kmo-zone Van Isacker, wordt berekend aan de hand van de kencijfers uitgegeven door het kennisplatform c.r.o.w., deze kencijfers zijn specifiek opgedeeld naargelang het type activiteit. Er werd gekozen om de kencijfers van een gemengd bedrijventerrein te gebruiken (128 personenautobewegingen/ha en 30 vrachtautobewegingen/ha). Dit leidt tot volgende schattingen in de spitsuren.

	Ochtendspits			Avondspits		
	Auto's	Vrachtauto's	Totaal	Auto's	Vrachtauto's	Totaal
Aankomend	15	3	18	3	1	4
Vertrekkend	4	1	5	13	3	16

Bij het verder gebruik van deze gegevens worden de vrachtauto's verrekend naar personenautoequivalenten (pae).

4.4.2 PRUP Reigersburg

In het deel 3.2.2 'Mobiliteitsscreening voor het PRUP Regionaal bedrijventerrein' van dit document werd de bestaande intensiteit van het gemotoriseerd verkeer tijdens een avondspits op het kruispunt van de N38 (Noorderring) met de N8 (Veurnseweg) weergegeven. Daarbij werd een schatting van het bijkomend verkeer van fase 2 van het bedrijventerrein 'Reigersburg' toegevoegd, omdat deze fase van het bedrijventerrein ontsloten wordt via de N8 (Veurnseweg). Tijdens de spitsuren zal dit naar schatting eiden tot volgende bijkomende verkeersintensiteiten op de N8 (Veurnseweg):

	Ochtendspits			Avondspits		
	Auto's	Vrachtauto's	Totaal	Auto's	Vrachtauto's	Totaal
Aankomend	136	64	200	35	16	51
Vertrekkend	43	20	63	124	58	182

5 MOBILITEITSPROFIEL

In het mobiliteitsprofiel wordt er een raming gemaakt van het aantal vervoersbewegingen die gegenereerd zullen of kunnen worden door het project Campus Veurnseweg, waarvoor deze MOBER opgesteld wordt. Het mobiliteitsprofiel bestaat uit 5 verschillende delen:

- de projectproductie en -attractie is een inschatting van de mogelijke bijkomende verkeersontwikkelingen door de nieuwe schoolcampus,
- de herkomsten en bestemmingen is voor dit project voornamelijk een inschatting van de herkomsten van de leerlingen,
- de vervoerswijzekeuze is een verdeling van de verschillende vervoersmodi van de toekomstige verkeersgeneratie,
- de ritdistributie is een vermoeden van de tijdstippen en gevolgde routes door de toekomstige verkeersgeneratie en
- de parkeervraag maakt een inschatting van de nodige fietsenstallingen en parkeerplaatsen voor persoonswagens.

5.1 PROJECTPRODUCTIE EN -ATTRACTIE

5.1.1 Toekomstige ontwikkelingen

De bestaande verkeersafwikkeling, zoals besproken in het deel 'Bereikbaarheidsprofiel', zal aangevuld worden door de toekomstige ontwikkeling van de scholencampus Veurnseweg. Door deze toekomstige ontwikkeling zal er bijkomend schoolinfrastructuur gecreëerd worden ten noorden van de bestaande VTI-site.

De volledige scholengemeenschap SMSI bestaat momenteel uit 5 schoolsites:

- Bestaande VTI: 18.000m²:
 - o TSO (3 graden): Auto-, bouw-, elektro- en houttechnieken;
 - o BSO (3 graden): Auto, elektrische installaties, houtbewerking en ruwbouw.
- Heilige Familie: 18.000m²:
 - o TSO (3 graden): Handel & IT, creatie & vormgeving en mode;
 - o KSO (2^{de} en 3^{de} graad): Beeldende kunst;
 - o BSO (3 graden): Kantoor en verkoop, mode en decoratie.
- Lyceum: 4.600m²:
 - o ASO (1^{ste} graad): Latijn, moderne en STEM.
- College: 9.200m²:
 - o ASO (2^{de} en 3^{de} graad): Grieks-Latijn, Latijn, economie, humane wetenschappen en wetenschappen.
- Immaculata: 5.600m²
 - o TSO (3 graden): Techniek-wetenschappen, sociale en technische vorming;
 - o BSO (3 graden): Haarzorg, verzorging-voeding en restaurant-keuken.

Het nieuwbouwproject van de Campus Veurnseweg is bedoeld om de VTI-site uit te breiden met bijkomend ongeveer 20.800 m². De VTI-site zal daardoor een 2^{de} en 3^{de} graadcampus kunnen worden. Hiervoor worden twee schoolsites, College en Immaculata, in de binnenstad van Ieper verlaten en herbested.

Bijgevolg zal de verdere ontwikkeling van de Campus Veurnseweg bijkomend verkeer genereren betreffende stappers, trappers, openbaar vervoer en gemotoriseerd vervoer. Dit verkeer zal enerzijds bestaan uit verkeer gegenereerd door leerlingen (woon-schoolverkeer) en anderzijds door verkeer gegenereerd door leerkrachten/personeel (woon-werkverkeer).

5.1.2 Extrapolatie mobiliteitsenquête

Zoals aangegeven in het Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies bestaan er verschillende mogelijkheden om een raming op te stellen van de projectproductie en -attractie. Deze variëren van het gebruik van algemene kencijfers (CROW) tot een extrapolatie van het huidige gebruik. De meest representatieve schatting betreft een extrapolatie van het huidige gebruik, omdat dit het meest rekening houdt met de locatie, de bestaande toestand, enz.

Het huidige gebruik van de VTI-site en van de volledige scholengemeenschap SMSI werd in februari 2018 onderzocht aan de hand van een mobiliteitsenquête, zoals beschreven in het deel 'Verkeerskundige planningscontext'. De resultaten die voortvloeien uit die enquête zitten in deze MOBER verwerkt.

5.1.2.1 Leerlingen

Volgens het analyserapport van de leerlingengegevens van de scholengemeenschap SMSI (mei 2018) zijn op de huidige VTI-site 695 leerlingen gevestigd, waarvan 195 leerlingen naar de eerste graadcampus verplaatst worden en 500 leerlingen op de betrokken site blijven les volgen.

In februari 2018 telde de volledige scholengemeenschap SMSI 3392 leerlingen. Daarvan zijn 1137 eerstegraadsleerlingen. Daarmee kan gesteld worden dat de scholengemeenschap 2255 leerlingen (66,5%) in de overige graden telt, die op de nieuwe Campus Veurnseweg gevestigd worden.

Gezien dit cijfer voortvloeit uit een bestaande situatie kan het als veel representatiever beschouwd worden dan algemene richtcijfers. Bijgevolg wordt gerekend met 2255 leerlingen voor een oppervlakte van ongeveer 38.800 m² (bestaande 18.000 m² + nieuw ongeveer 20.800 m²).

De aanwezigheid van de leerlingen op school is verplicht binnen de schooluren (op weekdays van circa 8u30 – 16u en op woensdag van circa 8u30 – 12u) en buiten de schoolvakanties, met uitzondering van buitenschoolse activiteiten of ziektes. In het kader van de opmaak van een MOBER is het door het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies aangewezen om uit te gaan van een aanwezigheidspercentage van 100% voor leerlingen die schoolplichtig zijn (MOW, 2018). Daarmee kan gesteld worden dat het aanwezigheidspercentage van leerlingen gemiddeld 100% bedraagt.

Campus Veurnseweg	38.800 m ²
Aantal bezoekers	2255 leerlingen
Aanwezigheidspercentage	100%
Gelijktijdig aanwezigheid	2255 leerlingen

5.1.2.2 Leerkrachten/personeel

Volgens de mobiliteitsenquête van de SMSI (februari 2018) werd het aantal personeelsleden van de volledige scholengemeenschap geschat op 581 voltijdse medewerkers. De verdeling van het personeel per graad is moeilijk in te schatten, maar kan wel gebaseerd worden op een gemiddelde van de bestaande situatie.

Samengevat werkt 38% van de personeelsleden voor de eerstegraad en 62% voor de hogere graden, volgens de SMSI. Daarmee kan geconcludeerd worden dat 400 personeelsleden op de nieuwe campus voor hogere graden zullen werken.

Het aanwezigheidspercentage van de leerkrachten of het personeel binnen school is afhankelijk van een aantal factoren. Volgens het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies bestaat een fulltime betrekking van een leerkracht in het secundair onderwijs uit 22u. Een totale schoolweek bedraagt echter 32u. Dit wil zeggen dat een leerkracht slechts 69% van de schooluren lesgeeft. De aanwezigheid ligt vermoedelijk wel hoger aangezien leerkrachten vaak aanwezig blijven op school tijdens springuren (MOW, 2018). De aanwezigheid van het resterend personeel van de school is eveneens afhankelijk van verschillende factoren, zoals deeltijdse personeel, ziekte, verlof, vergaderingen...

Binnen deze MOBER wordt aangenomen dat het aanwezigheidspercentage van het personeel van de school gemiddeld 80% bedraagt. Dit wil zeggen dat in de loop van de dag 80% van het personeel een verplaatsing maken van- en naar de schoolcampus.

Campus Veurnseweg	38.800 m ²
Aantal bezoekers	400 personeelsleden
Aanwezigheidspercentage	80%
Gelijktijdig aanwezigheid	320 personeelsleden

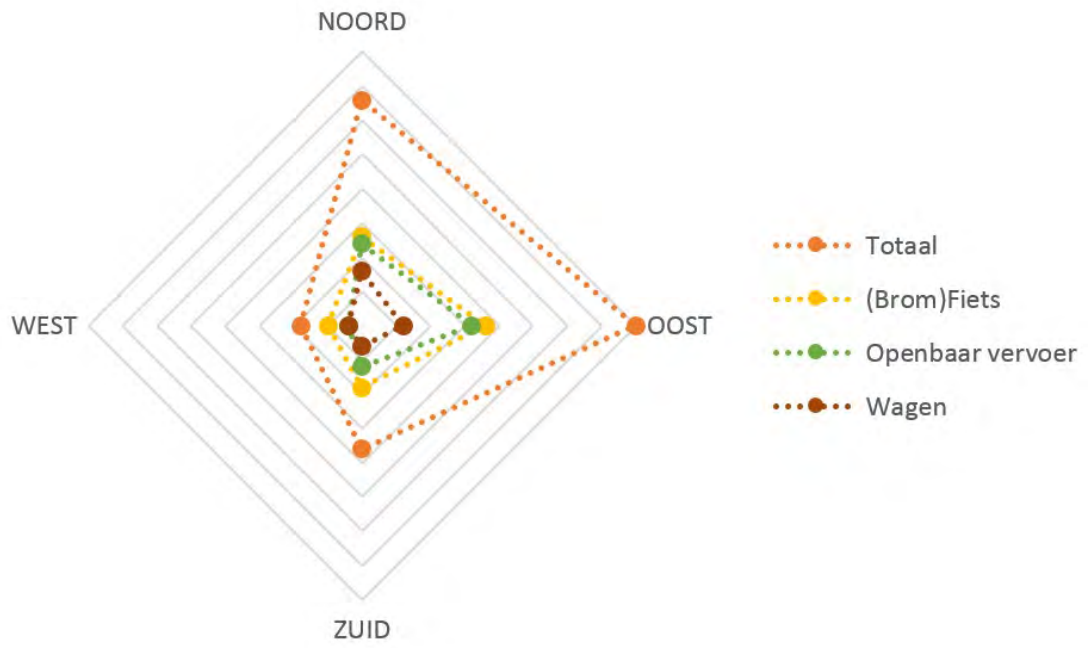
5.2 HERKOMSTEN EN BESTEMMINGEN

De herkomsten en bestemmingen van het project is van belang omdat enerzijds een invloed kan hebben op de vervoerswijzekeuze en anderzijds op de routekeuze. In het analyserapport van de leerlingengegevens van de scholengemeenschap SMSI (februari 2018) werden conclusies gemaakt over de woonplaats en verplaatsingswijze van de leerlingen, zoals uitgeschreven in het deel 'Verkeerskundige planningscontext'.

Volgens deze bovenstaande conclusies kan voor de 2344 leerlingen van de 2^{de} en 3^{de} graad van de scholengemeenschap SMSI vastgesteld worden dat:

- 22% van de leerlingen of 516 leerlingen wonen in het stedelijk gebied van leper, waarvan:
 - o 46% van de leerlingen of 238 leerlingen wonen in het westelijk deel van het stedelijk gebied leper (deelzone 2);
 - o 21% van de leerlingen of 108 leerlingen wonen in het noordelijk deel van het stedelijk gebied van leper (deelzone 1);
 - o 20% van de leerlingen of 103 leerlingen wonen in de binnenstad van leper (deelzone 3 - intramuros);
 - o 13% van de leerlingen of 67 leerlingen wonen in het oostelijk deel van het stedelijk gebied van leper (deelzone 4);

- 78% van de leerlingen of 1828 leerlingen wonen buiten het stedelijk gebied van leper, waarvan:
 - o 33% van de leerlingen of 603 leerlingen wonen ten noorden van leper, waarvan:
 - 13% van deze leerlingen komen met de fiets naar school;
 - 12% van deze leerlingen komen met het openbaar vervoer naar school;
 - 8% van deze leerlingen komen met de wagen naar school.
 - o 40% van de leerlingen of 731 leerlingen wonen ten oosten van leper, waarvan:
 - 18% van deze leerlingen komen met de fiets naar school;
 - 16% van deze leerlingen komen met het openbaar vervoer naar school;
 - 6% van deze leerlingen komen met de wagen naar school.
 - o 18% van de leerlingen of 329 leerlingen wonen ten zuiden van leper, waarvan:
 - 9% van deze leerlingen komen met de fiets naar school;
 - 6% van deze leerlingen komen met het openbaar vervoer naar school;
 - 3% van deze leerlingen komen met de wagen naar school.
 - o 9% van de leerlingen of 165 leerlingen wonen ten westen van leper, waarvan:
 - 5% van deze leerlingen komen met de fiets naar school;
 - 2% van deze leerlingen komen met het openbaar vervoer naar school;
 - 2% van deze leerlingen komen met de wagen naar school.



Figuur 85: Geografische spreiding van leerlingen per vervoersmodi (SMSI, 2018)

5.3 VERVOERSWIJZEKEUZE

5.3.1 Modal split

Het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies' geeft de modal split weer voor werknemers in het onderwijs en voor leerlingen per leeftijdscategorie en opgedeeld tussen verschillende types verplaatsingen (MOW, 2018). Deze werden geplaatst naast de resultaten van de mobiliteitsenquête van de leerlingen en van het personeel van de betrokken scholengemeenschap (SMSI, 2018).

	Enquête SMSI		Onderwijs MOW	
	Leerlingen (2 ^e -3 ^e graden)	Personeel SMSI	Leerlingen (13-17 jaar)	Werknemers in het onderwijs
Te voet	8,71%	4,93%	11%	3%
Als (elektrische) fietser	36,99%	24,86%	37%	13%
Als bromfietser	1,57%	0,27%	0%	1%
Met de lijnbus, tram of (pré)metro	38,25%	1,09%	28%	7%
Per trein		5,46%	4%	10%
Als autopassagier	7,93%	2,73%	20%	2%
Als autobestuurder	6,55%	60,66%	0%	64%

Zoals het richtlijnenboek aangeeft is het aangewezen om de bestaande modal split van de site te extrapoleren bij de berekening van de toekomstige vervoerswijzekeuze. Gezien deze modal split uitgaat van de locatie specifieke factoren van de site zal een extrapolatie resulteren in de meest realistische inschatting.

	Enquête SMSI		Extrapolatie		Totale verkeersgeneratie in de ochtendspits
	Leerlingen (2 ^e -3 ^e graden)	Personeel	2255 leerlingen	320 personeel	
Te voet	8,71%	4,93%	196 leerlingen	16 personeel	212 mensen
Als (elektrische) fietser	36,99%	24,86%	834 leerlingen	80 personeel	914 mensen
Als bromfietser	1,57%	0,27%	35 leerlingen	1 personeel	36 mensen
Met de lijnbus	38,25%	1,09%	863 leerlingen	3 personeel	883 mensen
Per trein		5,46%		17 personeel	
Als autopassagier	7,93%	2,73%	179 leerlingen	9 personeel	188 mensen
Als autobestuurder	6,55%	60,66%	148 leerlingen	194 personeel	342 mensen

5.3.2 Stappers

Leerlingen

Binnen de toekomstige ontwikkeling van de Campus Veurnseweg worden 2255 leerlingen gelijktijdig aanwezig verwacht. De extrapolatie van de cijfers uit de enquête van de SMSI geeft aan dat 196 leerlingen te voet naar school komen. De betrokken leerlingen komen uit de directe stedelijke omgeving van het projectgebied. Daarbij kan het aantal leerlingen die met het openbaar vervoer naar school komen bijgeteld worden voor de laatste kilometer tussen het station, bushaltes en de campus: 863 leerlingen.

Personeel

Om dit groot aantal verwachte leerlingen te zorgen, wordt daarbij 320 personeelsleden gelijktijdig verwacht op de Campus Veurnseweg volgens de gegevens van de SMSI. Daarvan zullen 16 personeelsleden te voet naar de scholencampus. Daarbij kan eveneens het aantal personeelsleden die met het openbaar vervoer naar de campus komen bijgeteld worden: 20 personeelsleden.

Totale generatie voetgangersverkeer

In totaal worden er 1 095 voetgangersbewegingen verwacht richting de campus Veurnseweg in de ochtendspits en evenveel in de avondspits of op een woensdagmiddag. Deze conclusie wordt beaamd gezien de gemeenschapsfunctie die het project heeft en gezien de locatie van het project in de nabijheid van het stadscentrum van Ieper.

5.3.3 Trappers

Leerlingen

Er wordt verwacht dat er 2255 leerlingen gelijktijdig aanwezig zullen zijn op de toekomstige Campus Veurnseweg. Uit de gegevens van de enquête van de SMSI werd berekend dat 834 leerlingen met de fiets naar school komen. De fiets is het tweede meest gekozen vervoersmiddel door leerlingen van de SMSI.

Personeel

Gelijktijdig met de leerlingen wordt verwacht dat 80 personeelsleden van de 320 betrokken personeelsleden met de fiets naar de toekomstig schoolcampus komen werken. Dit is berekend aan de hand van de enquête van de SMSI. De fiets wordt eveneens als het tweede meest gekozen vervoersmiddel door personeelsleden van de SMSI.

Totale generatie fietsverkeer

In totaal zou dit project 914 fietsbewegingen genereren in de ochtendspits en minstens evenveel in de avondspits. Gezien de gemeenschapsfunctie die het project heeft en gezien de locatie van het project in de nabijheid van het stadscentrum van Ieper, kan gesteld worden dat het reële aantal fietsbewegingen realistisch zijn of een hoger kunnen liggen. Daarbij kan de verkeersgeneratie van bromfietzers toegevoegd worden, met name 35 leerlingen en minstens 1 personeelslid. Dus bij de 914 fietsbewegingen worden 36 bromfietsbewegingen opgeteld, daarmee kan gesteld worden dat 950 verkeersbewegingen op 2 wielen naar de schoolsite komen.

5.3.4 Openbaar vervoer

Leerlingen

Van de 2255 verwachte leerlingen, die gelijktijdig aanwezig zullen zijn op de campus Veurnseweg, komen 863 leerlingen met het openbaar vervoer naar school, berekend uit de enquête van de SMSI. Er werd in dit enquête geen onderscheidt gemaakt tussen leerlingen die met de bus of met de trein naar school komen. Noch De Lijn, noch de school hebben concrete cijfers over de opsplitsing tussen bus- en treingebruikers. De school schat dat het overgrote deel met de bus komt (>80%). Dit blijkt ook uit de vergelijking van de spreiding van de woonplaats van de leerlingen en de vervoerswijzekeuze. Het openbaar vervoer in het algemeen is het eerste meest gekozen vervoersmiddel door de leerlingen van de SMSI.

Personeel

Er worden in totaal 320 personeelsleden gelijktijdig verwacht op de toekomstig schoolcampus Veurnseweg. Volgens de gegevens van de enquête van de SMSI komen daarvan 3 personeelsleden met de bus werken en 17 personeelsleden met de trein werken. Daarmee kan gesteld worden dat 20 personeelsleden met het openbaar vervoer naar de schoolsite komen.

Totale generatie openbaar vervoer

In totaal worden er 882 verkeersbewegingen verwacht via het openbaar vervoer, dit is echter opgesplitst tussen het gebruik van de bus met de haltes in de Augustijnenstraat en in de N8 (Veurnseweg) en het gebruik van de trein of andere buslijnen met halte in het station van Ieper.

5.3.5 Personenwagens

Leerlingen

Er wordt verwacht dat er 2255 leerlingen gelijktijdig aanwezig zullen zijn op de nieuwe schoolsite. Uit de gegevens van de enquête van de SMSI werd berekend dat er bijna 15% van de leerlingen met de wagen naar school komen. Daarvan komen 179 leerlingen (6,55%) als autobestuurder naar school en 148 (7,93%) als autopassagier naar school.

Personeel

Samen met de verwachte leerlingen worden 320 gelijktijdig aanwezig personeelsleden verwacht op de schoolsite. De cijfers van de enquête van de SMSI geven aan dat bijna 64% van het personeel met de wagen naar school komen. Het personeel komt hoofdzakelijk als autobestuurder naar school, met name 194 personeelsleden (60,66%). Daarnaast komen 9 personeelsleden (2,73%) als autopassagier naar school. De auto is het meest gekozen vervoersmiddel door het personeel van de SMSI.

Totale generatie autoverkeer

In totaal zou dit project 510 bewegingen genereren betreffende wagens, 188 als autopassagier en 342 als autobestuurder. Daarmee kan gesteld worden dat er stop/drop locaties in de omgeving van de Campus Veurnseweg noodzakelijk zijn om 188 auto's te verwerken in een korte tijdsduur en voldoende parkeerplaats voor 342 autobestuurders.

5.4 RITDISTRIBUTIE

Op basis van de projectproductie en -attractie en op basis van de extrapolatie de berekende modal split kan de ritdistributie bepaald worden.

5.4.1 Tijdstippen

Zoals beschreven in het deel 'Projectproductie en -attractie' is de aanwezigheid van de leerlingen verplicht tijdens de schooluren (op weekdays van circa 8u30 – 16u en op woensdag van circa 8u30 – 12u) en buiten de schoolvakanties en de aanwezigheid van het personeel is hoofdzakelijk afhankelijk van dezelfde schooluren.

Leerlingen komen hoofdzakelijk net voor de start van de lessen naar school. Het personeel, waaronder de leerkrachten, komen hoofdzakelijk wat vroeger naar school. Daarmee kan gesteld worden dat tussen 8u en 8u30 het piekmoment is voor het aankomend verkeer op de schoolcampus Veurnseweg.

Het vertrekmoment van de leerlingen en van het personeel op weekdays is meer verspreid dan het aankomstmoment. Op weekdays worden de lessen rond 16u of rond 17u afgerond en op woensdagen worden de lessen rond 12u afgesloten, dus vanaf dat moment start het vertrekmoment van een deel van de leerlingen en van het personeel. De SMSI (of VTI) voorziet na de lessen ook studie-uren, waardoor een tweede deel van de leerlingen en van het personeel pas 1u (of 2u) later van school vertrekken.

De schoolsite wordt nauwelijks gebruikt tijdens het weekend of de schoolvakanties.

5.4.2 Gevolgde routes

De gevolgde routes om naar het projectgebied te gaan, zijn afhankelijk per gebruikerstype en per herkomst. Daarom worden de mogelijke gevolgde routes naar de toekomstig Campus Veurnseweg per weggebruiker beschreven:

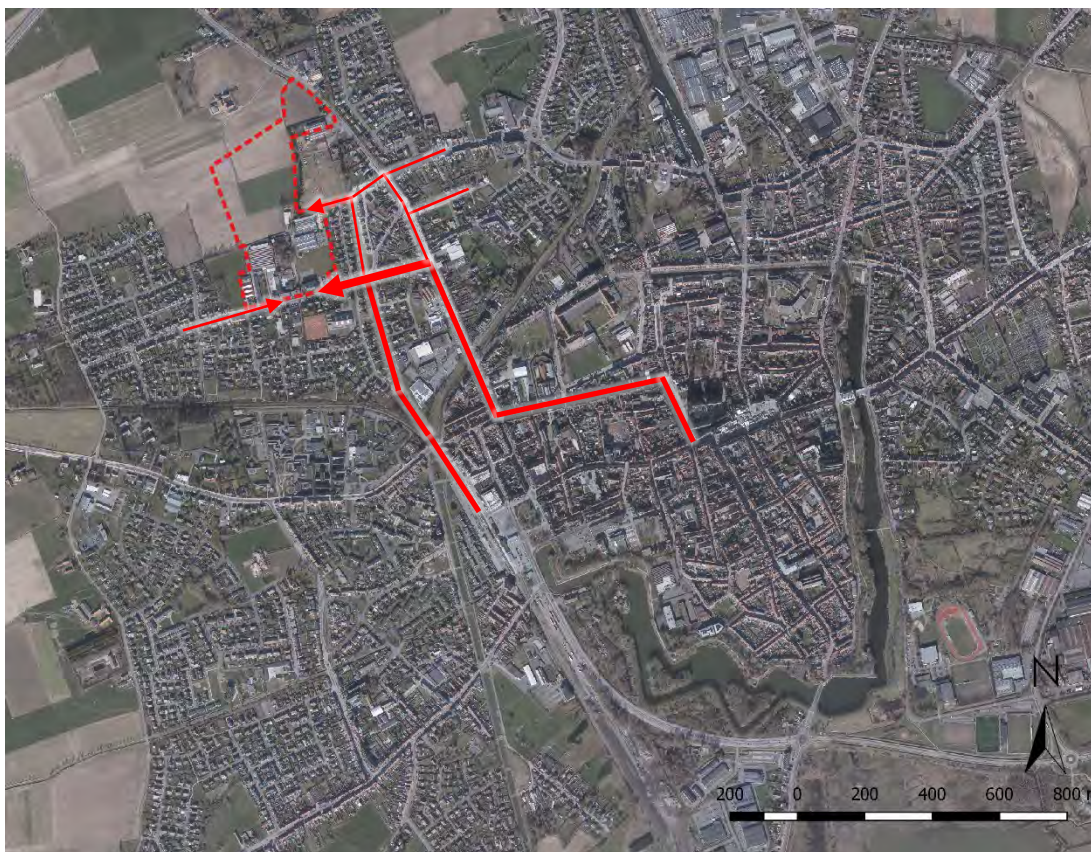
5.4.2.1 Stappers (voetgangers)

Zoals beschreven in het deel 4.2 'Gebruik verkeersnetwerken' van dit document, kan gesteld worden dat leerlingen en personeel wonende in de binnenstad van Ieper (tot maximum de Menenpoort en de Rijselpoort) te voet naar school kunnen komen. Zoals beschreven in het deel 5.2 'Herkomsten en bestemmingen' wonen 103 leerlingen in de binnenstad van Ieper.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat minstens 103 leerlingen vanuit de binnenstad van Ieper te voet naar de Campus Veurnseweg zullen komen. Deze leerlingen zullen hoofdzakelijk via de Haiglaan komen, omdat deze de kortste route is vanuit de Grote Markt van Ieper. Vanuit de Haiglaan zijn dan verschillende opties voor de voetgangers:

- de school zal voor voetgangers toegankelijk blijven via de Augustijnenstraat;
- de ontsluiting voor fietsers via de Vrijbosroute zal een andere optie vormen voor de voetgangers;
- de voetgangers zullen eveneens de Haiglaan verder uitwandelen en via de Helakker de nieuwe schoolsite kunnen bereiken.

Daarnaast werd in het deel 5.3 'Vervoerswijzekeuze' berekend dat 1 095 mensen (212 voetgangers en 863 met openbaar vervoer) te voet naar de nieuwe schoolsite gaan d.w.z. dat naast de 103 leerlingen komend uit de binnenstad eveneens leerlingen en personeel uit de nabijgelegen woonwijken en vanuit het station en bushaltes van Ieper te voet naar school gaan.



Figuur 86: Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door stappers (Orthofoto, februari 2019)

5.4.2.2 Trappers (fietsers)

Eveneens zoals beschreven in het deel 4.2 'Gebruik verkeersnetwerken' van dit document, kan gesteld worden dat leerlingen en personeel wonende op maximaal 10 km van de schoolsite met de fiets naar school komen. Deze afstand rond de campus omvat volledig het stedelijk gebied van Leper en de naastliggende kernen t.e.m. Wijtschate (Heuvelland), Zonnebeke, Reningelst (Poperinge) en Langemark-Poelkapelle.

Zoals beschreven in het deel 5.2 'Herkomsten en bestemmingen' wonen 413 leerlingen in het stedelijk gebied van Leper (buiten de binnenstad van Leper). Er wordt gesteld dat deze leerlingen uit het stedelijk gebied van Leper hoofdzakelijk met de fiets naar school komen:

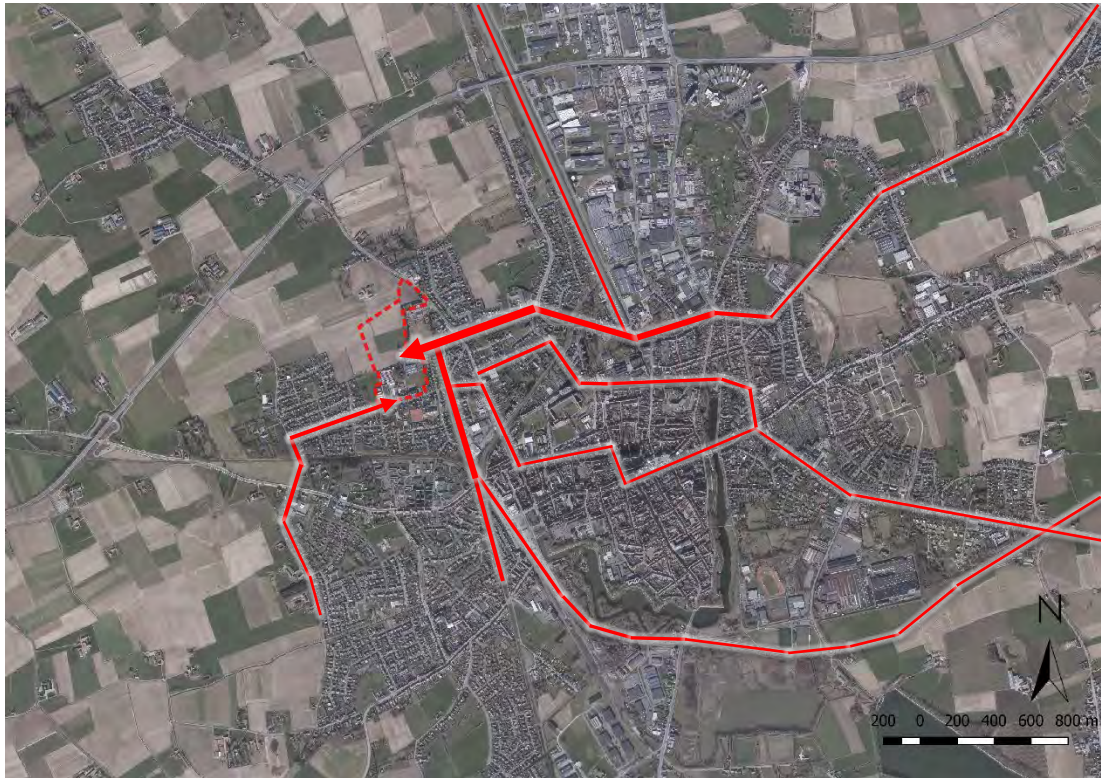
- 201 leerlingen wonen in het stedelijk gebied van Leper en komen met de fiets naar school;
- 206 leerlingen ten noorden van Leper wonen en met de fiets naar school komen;
- 285 leerlingen ten oosten van Leper wonen en met de fiets naar school komen;
- 143 leerlingen ten zuiden van Leper wonen en met de fiets naar school komen;
- 79 leerlingen ten westen van Leper wonen en met de fiets naar school komen.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat ongeveer 914 leerlingen dagelijks met de fiets naar de nieuwe schoolsite gaan komen. Waarvan het grootste aantal vanuit de westelijke en noordelijke woonwijken van het stedelijk gebied van Leper komen en vanuit de noordelijke en oostelijke kernen buiten het stedelijk gebied van Leper. Deze fietsers gaan hoofdzakelijk de volgende routes volgen om naar de Campus Veurnseweg te fietsen:

- vanuit de westelijke woonwijken van het stedelijk gebied van Leper is de schoolsite gemakkelijk toegankelijk via het Scholierenpad-Noyellepad-Bijlanderpad en via de Omloopstraat-Adriaansensweg;
- vanuit de noordelijke woonwijken van het stedelijk gebied van Leper en vanuit de noordelijke kernen Pilkem, Langemark-Poelkapelle en Sint-Juliaan is de schoolsite gemakkelijk toegankelijk

langs het kanaal Ieper-Ijzer of via de N8 (Diksmuidseweg) en vervolgens allebei via de N8 (Oude Veurnestraat)-Helakker;

- vanuit de oostelijke kernen Zonnebeke en Hoge is de schoolsite het kortst bereikbaar via de N37 (Zuiderring)-Scholierenpad, via de Grote Markt van Ieper en de Haiglaan, via de Velodroomstraat of eveneens via de N8 (Diksmuidseweg-Oude Veurnestraat)-Helakker.



Figuur 87: Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door trappers (Orthofoto, februari 2019)

5.4.2.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt, naast het traag verkeer, veel gebruikt door de leerlingen van buiten het stedelijk gebied.

Via extrapolatie kwam naar voor dat ca. 883 leerlingen met de bus naar school zullen komen. De verdeling volgens de verschillende richtingen is als volgt:

- Uit noordelijke richting: 294 leerlingen. Deze nemen vooral buslijnen 50, 51, 20 en 40.
- Uit oostelijke richting: 392 leerlingen. Deze nemen vooral buslijnen 84, 94 en 95.
- Uit zuidelijke richting: 147 leerlingen. Deze nemen vooral buslijnen 70 en 72.
- Uit westelijke richting: 50 leerlingen. Deze nemen vooral buslijn 60.

Dit betekent dat een 300 tal leerlingen (uit noordoostelijke richting) zullen gebruik maken van een halte-infrastructuur ter hoogte van de rotonde in de Haiglaan. De leerlingen uit de andere richtingen zullen hoofdzakelijk afstappen aan het station en te voet richting school gaan.

5.4.2.4 Privaat vervoer

Het gemotoriseerd verkeer wordt algemeen gekozen voor afstanden groter dan 1 km, zoals beschreven in het deel 4.2 'Gebruik verkeersnetwerken' van dit document. Een van de voorstellen van het project Campus Veurnseweg is om het gemotoriseerd verkeer zo maximaal mogelijk te ontsluiten via de N8 (Veurnseweg) en op die manier de verkeersoverlast in de Augustijnenstraat te voorkomen. Daarmee zal de schoolsite voor inwoners van het stedelijk gebied sneller toegankelijk worden te voet, met de fiets of met de bus, dan met de auto.

Vervolgens kan gesteld worden dat het gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk afkomstig zal zijn van buiten het stedelijk gebied van Ieper. Zoals beschreven in het deel 5.3 'Vervoerswijzekeuze' komen 530 mensen met de auto naar school. De herkomsten en bestemmingen worden geschat op basis van de percentages uit deel 5.2 'Herkomsten en bestemmingen':

- 223 mensen wonen ten noorden van Ieper en komen met de auto naar school;
- 167 mensen wonen ten oosten van Ieper en komen met de auto naar school;
- 84 mensen wonen ten zuiden van Ieper en komen met de auto naar school;
- 56 mensen wonen ten westen van Ieper en komen met de auto naar school;

Het grootste deel van de voertuigen richting de nieuwe Campus Veurnseweg gaan dus afkomstig zijn vanuit de kernen ten noordoosten van Ieper en gaan hoofdzakelijk de volgende routes volgen:

- Vanuit het noorden van Ieper zal de schoolsite toegankelijk zijn via de N369 (Diksmuidseweg) – N38 (Noorderring) – N8 (Veurnseweg);
- Vanuit het oosten van Ieper zal de schoolsite het snelst toegankelijk zijn via de A19 – N38 (Noorderring) – N8 (Veurnseweg) en het kortst toegankelijk zijn via de N37 (Zuiderring) – N8 (Meenseweg-Diksmuidseweg-Oude Veurnestraat-Veurnseweg);
- Vanuit het zuiden van Ieper zal de schoolsite het snelst toegankelijk zijn via de N37 (Zuiderring)-Maarschalk Fochlaan-Haiglaan.



Figuur 88: Gevolgde routes naar de Campus Veurnseweg door voertuigen (Orthofoto, februari 2019)

5.5 PARKEERVRAAG

Om de toekomstige parkeerbehoefte betreffende fietsen en auto's te berekenen wordt de parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans wordt telkens op 3 verschillende methodes berekend: met kencijfers, met procentuele cijfers uit de mobiliteitsenquête (bestaande vraag) en met de extrapolatie van de bestaande parkeerplaatsen (bestaande aanbod). Daarmee kan een realistisch gemiddeld gemaakt worden als inschatting van de toekomstige parkeerbehoefte van het scholencampus Veurnseweg.

5.5.1 Trappers

5.5.1.1 Berekening via kencijfers

Het vademecum Fietsvoorzieningen van Mobiliteit en Openbare Werken van Mobiel Vlaanderen (MOW, 2017) gebruikt de kencijfers uitgegeven door het kennisplatform c.r.o.w., deze zijn specifiek opgedeeld naargelang het type activiteit.

In basisscholen wordt een lager percentage voor fietsenstallingen voorzien dan bij middelbare scholen. Aan de schoolingang wordt best ook een aantal stallingen voorzien voor ouders die hun kinderen komen afhalen.

Onderwijsinstelling				
kinderdagverblijf	10 kinderen	1 - 3		grote 'bovenwijkse' functie
basisschool	100 leerlingen	30 - 40		
voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60 - 70		grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
hoger onderwijs	100 studenten	40 - 60		sterke OV-concurrentie

Figuur 89: Parkeerkencijfers van fietsers voor onderwijsinstellingen (Fietsvadecum (c.r.o.w.), 2017)

Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 2255 leerlingen
Kencijfers middelbare school	60 tot 70 fietsenstallingen per 100 leerlingen
Normatieve parkeerbehoefte	1353-1579 fietsenstallingen

Indien de parkeerkencijfers van het vademecum Fietsvoorzieningen (MOW, 2017) gehanteerd worden voor de schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de maximale normatieve parkeerbehoefte 1353 tot 1579 fietsenstallingen.

5.5.1.2 Berekening via enquête

Volgens de mobiliteitsenquête van de SMSI, zie in het deel 'Vervoerswijzekeuze', komt bijna 37% van de leerlingen met de fiets naar school en bijna 25% van het personeel komt met de fiets werken.

Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 2255 leerlingen
Huidig vraag	37%
Werkelijke parkeerbehoefte	835 fietsenstallingen voor leerlingen
Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 320 personeelsleden
Huidig vraag	25%
Werkelijke parkeerbehoefte	80 fietsenstallingen voor het personeel
Totaal project	915 fietsenstallingen

Indien de cijfers van de enquête van de bestaande vraag naar fietsenstallingen gehanteerd worden voor de toekomstige schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de parkeervraag 907 fietsenstallingen voor leerlingen en voor het personeel samen.

5.5.1.3 Berekening via extrapolatie

Gezien de schoolsite op heden reeds gedeeltelijk in gebruik is kan de toekomstige verkeersgeneratie berekend worden aan de hand van de specifieke huidige kenmerken van de schoolsite en zijn gebruikers. Een dergelijke berekende verkeersgeneratie resulteert in veel correctere cijfers dan een inschatting aan de hand van globale kencijfers of een berekening via een formule.

De huidige VTI-site beschikt momenteel over 18.000 m² BVO waarbinnen er ca. 695 leerlingen les volgen, waarvan 195 leerlingen van de 1^e graad en 500 leerlingen van de 2^{de} en 3^{de} graad. De VTI-site beschikt in totaal over een 560 fietsenstallingen voor leerlingen en leerkrachten samen, waarvan 80 fietsenstallingen voor de 1^e graad en 480 fietsenstallingen de 2^{de} en 3^{de} graad. Deze zijn toegankelijk vanaf de Augustijnenstraat (0,96 fietsenstallingen per 100 leerlingen van de 2^{de} en 3^{de} graad).

Uit een opvolging van de dagelijkse werking van de site kan gesteld worden dat het aantal parkeerplaatsen volstaat voor een vlotte werking, maar dat er geen sprake is van een overaanbod. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat via een extrapolatie van deze cijfers zal resulteren in een erg realistische benadering.

Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 2255 leerlingen
Huidig aanbod	0,96 fietsenstallingen per 100 leerlingen
Maximale parkeerbezetting	2165 fietsenstallingen

Indien de extrapolatie van het huidige parkeervoorzieningen wordt gehanteerd voor de schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de toekomstige maximale parkeerbezetting 2165 fietsenstallingen voor leerlingen en personeel samen.

5.5.1.4 Conclusie

De berekening van het aantal fietsstalplaatsen aan de hand van de enquête is het meest realistisch. Hierbij zijn 915 fietsstalplaatsen noodzakelijk. Dit is echter een minimum. In het DBFM-project worden 1250 fietsenstallingen voor leerlingen voorzien en 250 fietsenstallingen voor leerkrachten voorzien. In totaal worden er dus 1500 fietsstalplaatsen voorzien. Dit is voldoende om ook een stijging van het aantal fietsers op te vangen (door verbeterde fietsverbindingen).

5.5.2 Personenwagens

5.5.2.1 Berekening via kencijfers

De kencijfers uitgegeven door het kennisplatform c.r.o.w. zijn specifiek opgedeeld naargelang het type activiteit. Daarenboven wordt er een opdeling gemaakt naar stedelijkheidsgraad van de gemeente of stad waar het projectgebied gelegen is met een onderverdeling naargelang de ligging van het projectgebied ten opzichte van de gemeente of stad.

De stedelijkheidsgraad van de gemeente Ieper kan als 'matig stedelijk' beschouwd worden. Ten opzichte van het centrum van Ieper ligt het projectgebied in de 'schil/overloopgebied', dit is het gebied tussen het 'centrum' en het 'rest bebouwde kom'.

Om de parkeerbehoefte van de toekomstige Campus Veurnseweg te berekenen, worden de volgende parkeerkencijfers voor een middelbare school van het kennisplatform c.r.o.w. gebruikt. (2018)

middelbare school									
	Parkeerkencijfers (per 100 leerlingen)								aandeel laadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buiten gebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2.0	4.0	2.6	4.6	2.9	4.9	3.9	5.9	2.5 - 3%
sterk stedelijk	2.3	4.3	3.0	5.0	3.3	5.3	3.9	5.9	
matig stedelijk	2.7	4.7	3.5	5.5	3.9	5.9	3.9	5.9	
weinig stedelijk	2.7	4.7	3.6	5.6	3.9	5.9	3.9	5.9	
niet stedelijk	2.7	4.7	3.6	5.6	3.9	5.9	3.9	5.9	

Figuur 90: Parkeerkencijfers van auto's voor een middelbare school (CROW, 2018)

Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 2255 leerlingen
Kencijfers middelbare school	3,5 tot 5,5 parkeerplaatsen per 100 leerlingen
Normatieve parkeerbehoefte	79-124 parkeerplaatsen

Indien de parkeerkencijfers van het kennisplatform c.r.o.w. gehanteerd worden voor de schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de maximale normatieve parkeerbehoefte 79 tot 124 parkeerplaatsen.

5.5.2.2 Berekening via enquête

Volgens de mobiliteitsenquête van de SMSI, zie in het deel 'Vervoerswijzekeuze', komt bijna 15% van de leerlingen met de wagen naar school en bijna 64% van het personeel komt met de wagen werken.

Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 2255 leerlingen
Aantal leerlingen met wagen	327 leerlingen
Wagenbezettingsgraad van leerlingen	45%
Autopassagier	179 leerlingen
Werkelijke parkeerbehoefte	148 parkeerplaatsen voor leerlingen
Campus Veurnseweg	38.800 m ² = 320 personeelsleden
Aantal personeel met wagen	203
Wagenbezettingsgraad van personeel	96%
Autopassagier	9 personeelsleden
Werkelijke parkeerbehoefte	194 parkeerplaatsen voor het personeel
Totaal project	342 parkeerplaatsen + 197 leerlingen worden afgezet of opgehaald

Indien de cijfers van de enquête van de bestaande vraag naar parkeerplaatsen voor persoonswagens gehanteerd worden voor de toekomstige schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de parkeervraag 342 parkeerplaatsen, waarvan 148 parkeerplaatsen voor leerlingen en 194 parkeerplaatsen voor het personeel.

Daarnaast moet de toekomstige schoolcampus Veurnseweg over voldoende stop/drop locaties beschikken zodat 197 leerlingen en personeel kunnen afgezet of opgepikt worden.

5.5.2.3 Berekening via extrapolatie

Gezien de schoolsite op heden reeds gedeeltelijk in gebruik is kan de toekomstige verkeersgeneratie berekend worden aan de hand van de specifieke huidige kenmerken van de schoolsite en zijn gebruikers. Een dergelijke berekende verkeersgeneratie resulteert in veel correctere cijfers dan een inschatting aan de hand van globale kencijfers of een berekening via een formule.

De huidige VTI-site beschikt momenteel over 18.000 m² brutovloeroppervlak (BVO) waarbinnen er ca. 695 leerlingen les volgen. Op de VTI-site zijn er een 80tal private bovengrondse parkeerplaatsen aanwezig verdeeld over 2 zones en allebei toegankelijk via de Augustijnenstraat (0,5 pp per 100 m² BVO). Langs de Augustijnenstraat bevinden zich een 30tal publieke bovengrondse parkeerplaatsen (0,2 pp per 100 m² BVO).

Uit een opvolging van de dagelijkse werking van de site kan gesteld worden dat het aantal parkeerplaatsen volstaat voor een vlotte werking, maar dat er geen sprake is van een overaanbod. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat via een extrapolatie van deze cijfers zal resulteren in een erg realistische benadering.

Campus Veurnseweg	38.800 m ²
Huidig private aanbod	0,5 plaatsen per 100 m ² BVO
Aantal private parkeerplaatsen	194 private parkeerplaatsen
Campus Veurnseweg	38.800 m ²
Huidige publieke aanbod	0,2 plaatsen per 100 m ² BVO
Aantal publieke parkeerplaatsen	78 publieke parkeerplaatsen
Totaal project	272 parkeerplaatsen

Indien de extrapolatie van het huidige parkeervoorzieningen wordt gehanteerd voor de schoolcampus Veurnseweg, bedraagt de toekomstige maximale parkeerbezetting 272 parkeerplaatsen.

5.5.2.4 Conclusie

Het voorzien van het aantal parkeerplaatsen volgens het effectief gebruik van de wagen (cfr. enquête) sluit het best aan bij de werkelijke situatie. Dit betekent dat er op de site 342 parkeerplaatsen moeten voorzien worden.

6 BEOORDELING MOBILITEITSEFFECTEN

Een beoordeling van de mobiliteitseffecten is uiteraard de kern van een MOBER. Het volgt logischerwijze uit een confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel en het mobiliteitsprofiel. In deze stap worden het mobiliteitsprofiel en het bereikbaarheidsprofiel met elkaar geconfronteerd. De vervoersvraag gegenereerd door de geplande uitbreiding van de Campus Veurnseweg (mobiliteitsprofiel) wordt toegewezen aan de verschillende verkeerdragers en er wordt onderzocht hoe de mobiliteitsgeneratie van geplande uitbreiding zich verhoudt ten opzichte van het bestaande bereikbaarheidsprofiel. Hierna worden de effecten van deze confrontatie onderzocht, de effecten worden getoetst aan de hoofddoelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen (bereikbaarheid, verkeerveiligheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid en milieu).

6.1 ONTSLUITINGSMOEGELIJKHEIDEN

De campus Veurnseweg kan op verschillende manieren ontsloten worden. Volgende alternatieven zijn mogelijk.

Ontsluiting via Augustijnenstraat	<p>In dit alternatief blijft de bestaande ontsluiting behouden. Alle gemotoriseerd verkeer heeft een toegang via de Augustijnenstraat tot de scholencampus.</p> <p>In de verkeersgeneratie kwam naar voor dat er 510 bewegingen voor personenwagens verwacht worden in een spitsuur (342 als bestuurder en 188 leerlingen die afgezet of opgepikt worden). Deze verkeersgeneratie ligt ongeveer 3x hoger dan de huidige verkeersgeneratie. Dit zal leiden tot een groeiende verkeersonveiligheid (o.a. kruisende fietsers op de vrijbosroute en overstekende voetgangers) en een groeiende verkeersonleefbaarheid.</p> <p>De Augustijnenstraat is in het mobiliteitsplan aangeduid als een lokale weg type III (erftoegangsweg). Een grotere verkeersgeneratie op deze weg is in strijd met mobiliteitsplan.</p> <p>Bijgevolg wordt dit alternatief als minder wenselijk aanzien.</p>
Ontsluiting via N38 (al dan niet via Adriaansensweg)	<p>De ontsluiting via de N38 betekent het open houden en opwaarderen van het kruispunt van de N38 met de Adriaansensweg of de creatie van een nieuw kruispunt op de N38 (in geval geen gebruik gemaakt wordt van de Adriaansensweg). Beide oplossingen worden door de hogere overheid niet aanvaard, gezien de selectie als primaire weg type II. Op dergelijke wegen staat de doorstroming voorop en wordt het aantal kruispunten afgebouwd. Bijgevolg wordt dit alternatief niet weerhouden.</p>

<p>Ontsluiting via N8 (Veurnseweg)</p>	<p>De ontsluiting op de N8 is mogelijk gelet op het feit dat de scholengemeenschap eigenaar is van gronden tot tegen de N8. De N8 is geselecteerd als lokale weg type I (gemeentelijke verbindingsweg) en sluit aan op het kruispunt met de N38. Een ontsluiting voor een scholencampus is bijgevolg mogelijk. Het voorzien van ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de noordelijke zijde biedt volgende voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemotoriseerd verkeer zal voornamelijk de N38 gebruiken om de scholencampus te bereiken. In vergelijking met de bestaande situatie zal gemotoriseerd verkeer in de binnenstad beperkt worden. • Het fiets- en voetgangersverkeer kan hoofdzakelijk gescheiden worden van het wegverkeer en zal hoofdzakelijk vanuit zuidelijke richting de campus bereiken. <p>Dit ontsluitingsalternatief wordt als meest wenselijk aanzien.</p>
<p>Ontsluiting via Augustijnenstraat en via N8 (Veurnseweg)</p>	<p>Er kan geopteerd worden om twee toegangen te voorzien voor gemotoriseerd verkeer zowel via de N8 als via de Augustijnenstraat. Hierbij wordt het gemotoriseerd verkeer gespreid over twee toegangen. Dit alternatief wordt als minder wenselijk aanzien omwille van volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is minder éénduidigheid over de toegang tot de scholencampus. Het gevaar ontstaat dat de Augustijnenstraat toch als belangrijkste toegang zal gebruikt worden. • Er zal een blijvend conflict zijn tussen het groeiend aantal fietsers en voetgangers die vanuit het zuiden de campus bereiken en het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat. <p>De mogelijkheid om een drop-off zone te voorzien in de Augustijnenstraat wordt verder onderzocht.</p>

Er wordt geconcludeerd dat het ontsluitingsscenario zoals voorgesteld in het masterplan het meestrealistische scenario is. Hierbij wordt volgende ontsluiting voorgesteld:

- De bestaande ontsluiting langs de Augustijnenstraat gebruiken als secundaire toegang voornamelijk voor voetgangers.
- Een nieuwe oostelijke ontsluiting voor fietsers ontwikkelen via de Vrijbosroute.
- Een nieuwe noordelijke ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer ontwikkelen langs de N8 (Veurnseweg).

Andere ontsluitingsmogelijkheden zijn er niet en/of zijn niet realistisch, daardoor worden deze ontsluitingen niet verder gebruikt in de beoordeling van de mobiliteitseffecten.

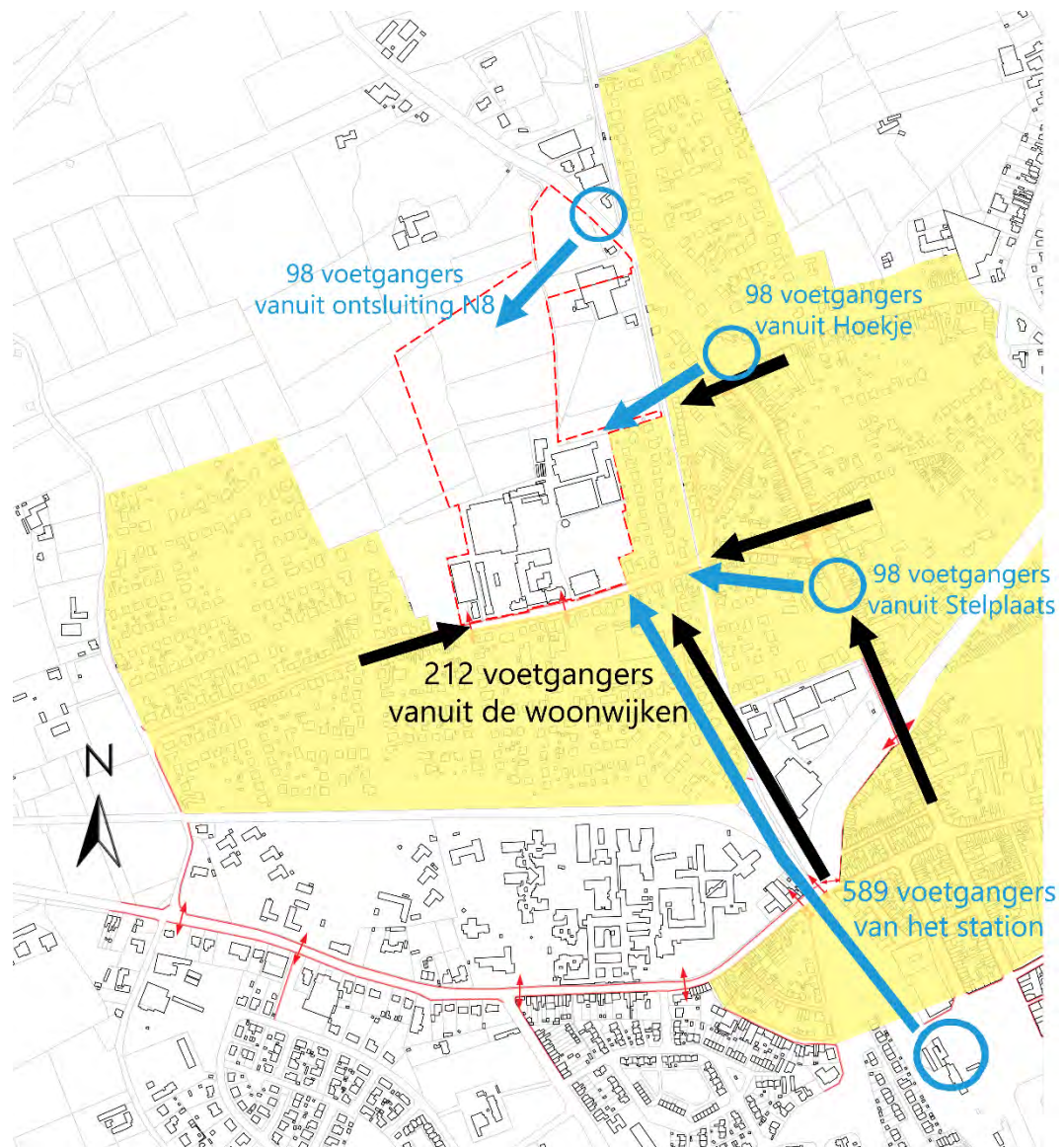
6.2 TOEDELING OP DE VERKEERSSYSTEMEN EN EVALUATIE

In hoofdstuk 5: 'Mobiliteitsprofiel' werd een inschatting gemaakt van het verkeer dat gegenereerd zal worden door het uitbreidingsproject van de VTI-site. Hieronder wordt een inschatting gemaakt van uit welke richting de bijkomende verkeersgeneratie afkomstig zal zijn, gezien dit sterk gerelateerd is aan het type vervoer wordt dit naargelang de verschillende vervoersmodi ingeschat.

6.2.1 Stappers (voetgangers)

Gezien de beperkte afstand die voetgangers voor woon-schoolverkeer afleggen wordt verwacht dat deze afkomstig zijn uit de directe omgeving van het projectgebied. Gezien de stedenbouwkundige context van de schoolsite kan gesteld worden dat voetgangers hoofdzakelijk uit volgende richtingen zullen komen:

- De woonwijk 'Rederijkerswijk' die onmiddellijk aansluit bij de school;
- Het noordelijk deel van de stadskern dat nog binnen wandelafstand ligt (tot 1 km);
- Het noordwestelijk deel van de binnenstad.



Figuur 91: Verkeersgeneratie door stappers (GRB, februari 2019)

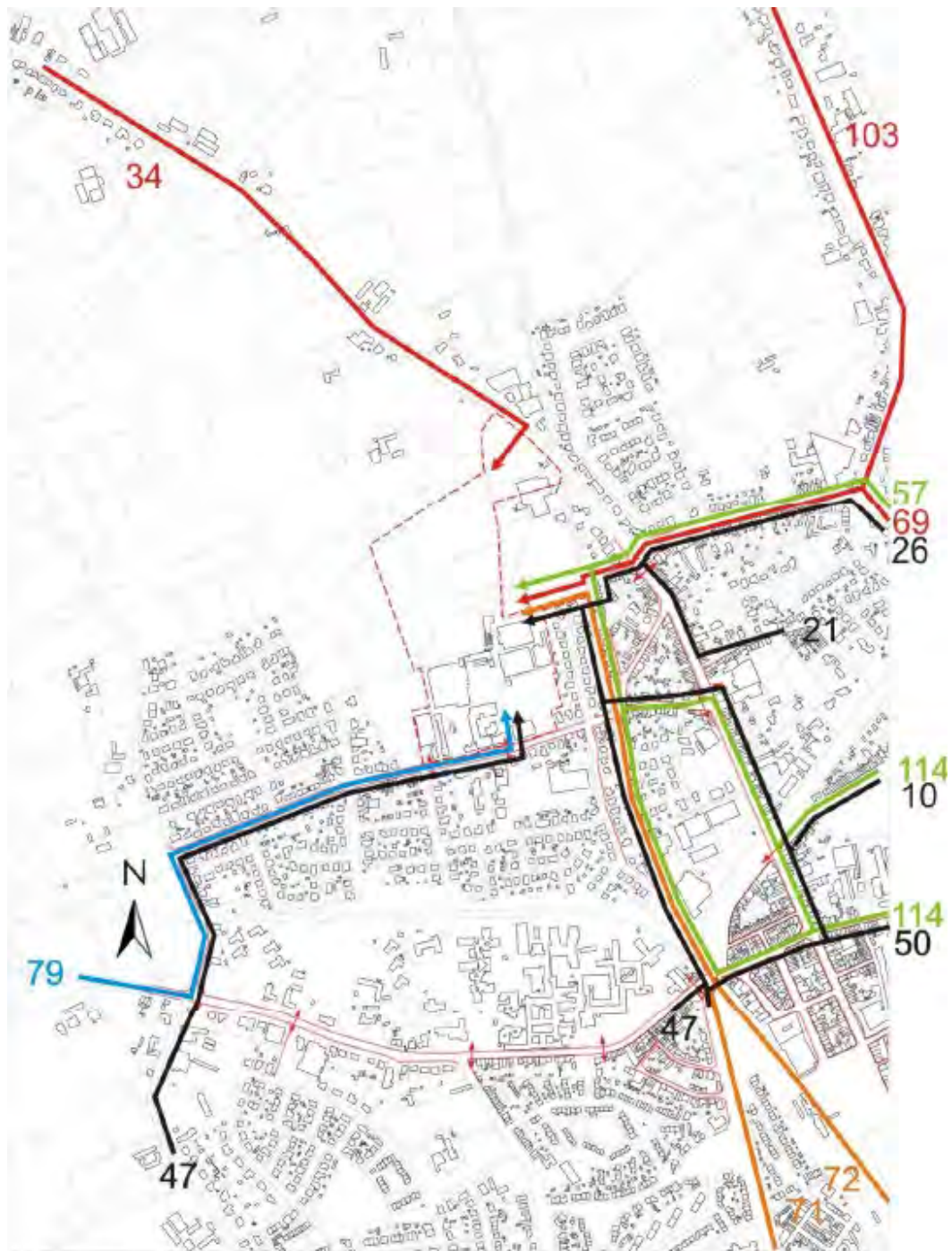
Indien we de verwachte generatie vergelijken met de bestaande infrastructuur komen we tot volgende conclusies:

- De campus ligt aan de rand van de stadskern. De binnenstad en de woonwijken rondom de school zijn op wandelafstand gelegen. Bijgevolg is de locatie goed gelegen t.o.v. het voetgangerspotentieel.
- De voetgangers komen voornamelijk uit zuidoostelijke richting met name van het station en van de stadskern. Vanuit deze richting is de campus goed bereikbaar.
- Vanuit (zuid)oostelijke richting kan de Haiglaan op drie locaties overgestoken worden. Dit wordt als positief beschouwd. De voetpaden in de voornaamste straten (Haiglaan, Augustijnenstraat) richting school zijn breed en kwalitatief. De voetpaden in de Augustijnenstraat (deel tussen Scholierenpad en Haiglaan) en Sportstraat hebben een minimum dwarsprofiel (1,5 m).
- Vanuit zuidelijke richting wordt het Scholierenpad gebruikt om de campus te bereiken. Dit is echter een fietspad die in de toekomst verder uitgebouwd zal worden als fietssnelweg. Het mengen van een groot aantal voetgangers met de functie als fietssnelweg is niet wenselijk.
- Een bijkomend aantal fietsers en voetgangers zullen de Poperingseweg t.h.v. het Scholierenpad oversteken. Dit leidt momenteel reeds tot problemen (o.a. in combinatie met het sluiten van de overweg). Bij toenemende voetgangers en fietsers zal dit probleem versterkt worden.
- De verkeersgeneratie door voetgangers op bovenstaande figuur omvat niet de voetgangers die vanaf een bushalte of vanaf het station de campus zullen bereiken. Bijgevolg zal het Scholierenpad, Griettensstraat en de doorsteek via Helakker de belangrijkste voetgangersassen worden.

6.2.2 Trappers (fietsers)

De fiets wordt als vervoermiddel het meest gebruikt. In onderstaande figuur wordt een inschatting gemaakt van de fietsroutes afhankelijk van de woonplaats. Indien we de verwachte generatie vergelijken met de bestaande infrastructuur komen we tot volgende conclusies:

- De campus ligt aan de rand van de stadskern. De school is per fiets goed bereikbaar vanuit het stedelijk gebied. Bijgevolg is de locatie goed gelegen t.o.v. het fietserspotentieel.
- Fietsers uit westelijke richting kunnen de school vlot bereiken. De spoorwegovergang t.h.v. de Adriaansensweg is te smal. Een duidelijk fietspad langs de Adriaansensweg ontbreekt.
- Het Scholierenpad zal druk gebruikt worden. De combinatie met voetgangers kan tot problemen leiden. Volgende kruisingen vormen knelpunten:
 - o Een bijkomend aantal fietsers zullen de Poperingseweg t.h.v. het Scholierenpad oversteken. Dit leidt momenteel reeds tot problemen (o.a. in combinatie met het sluiten van de overweg). Bij toenemende intensiteiten zal dit probleem versterkt worden.
 - o De fietsoversteek t.h.v. de Augustijnenstraat zal door het doortrekken van het Scholierenpad belangrijk worden. De huidige inrichting is te beperkt.
- Voor fietsers uit oostelijke richting kan de Haiglaan overgestoken worden t.h.v. de Sportstraat en t.h.v. de rotonde. Een rotonde met fietsers in de voorrang is voor wat betreft de verkeersveiligheid minder geschikt.



fietsverkeer afkomstig van binnen het stedelijk gebied

fietsverkeer afkomstig van buiten het stedelijk gebied

— uit noordelijk richting

— uit oostelijke richting

— uit zuidelijke richting

— uit westelijke richting

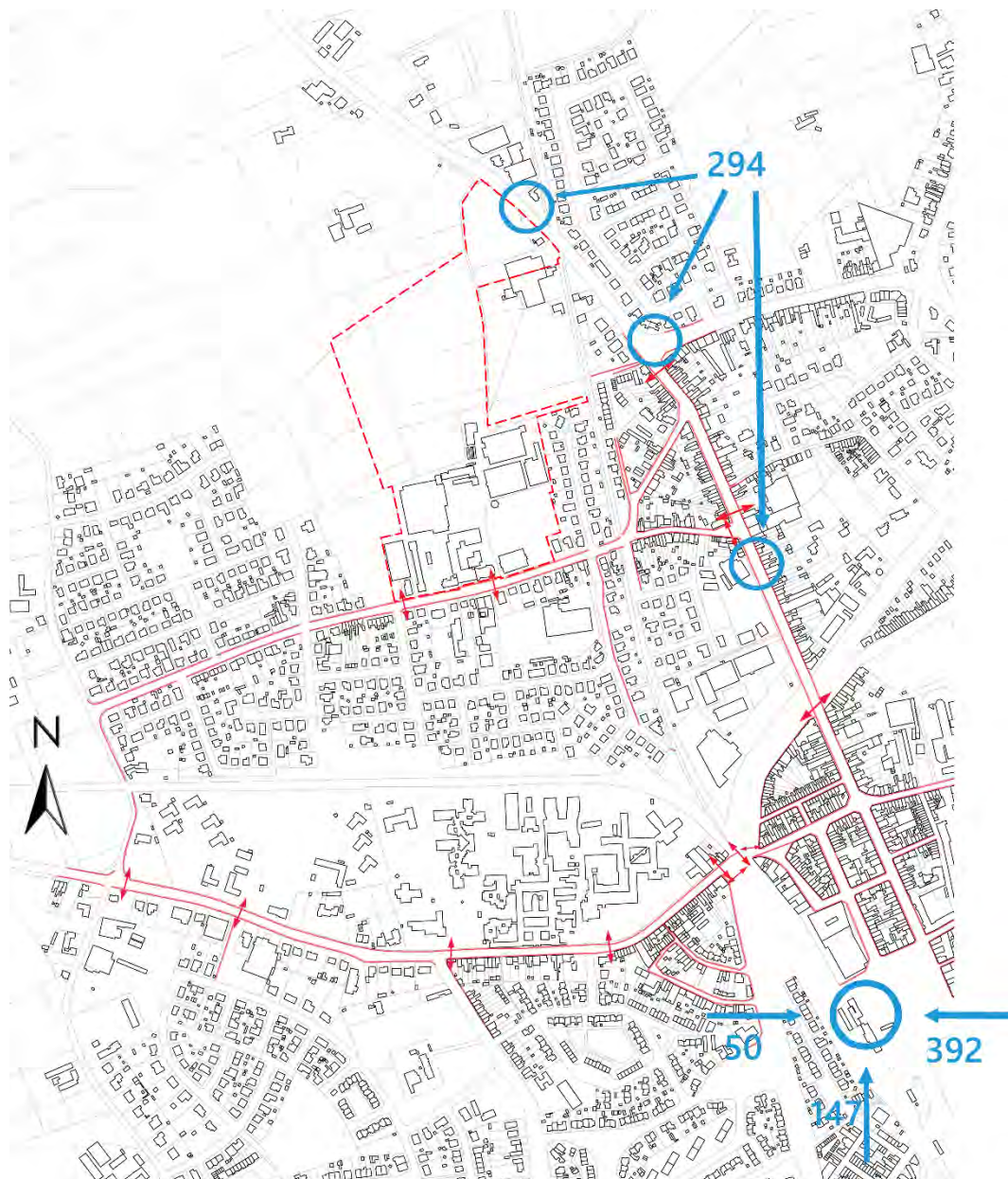
Figuur 92: Geschatte verkeersgeneratie door trappers (GRB, februari 2019)

6.2.3 Openbaar Vervoer

Er wordt gesteld dat het openbaar vervoer bijna evenveel gebruikt zal worden dan de fiets. Daarvan komen het grootste deel met de bus, amper een minderheid komt met de trein naar school.

De grootste stroom van gebruikers van het openbaar vervoer wordt eveneens verwacht vanuit het noorden en oosten van Ieper (buiten het stedelijk gebied van Ieper). Volgende bushaltes zullen vooral gebruikt worden:

- Gebruik van de bushaltes in de nabijheid van de rotonde van de Haiglaan voor scholieren uit noordelijke richting.
- Gebruik van het knooppunt aan het station voor scholieren uit oostelijke, westelijke en zuidelijke richting.



Figuur 93: Geschatte verkeersgeneratie door het openbaar vervoer (Orthofoto, februari 2019)

Indien we de verwachte generatie vergelijken met de bestaande infrastructuur komen we tot volgende conclusies:

- Door het aantal leerlingen dat zal toenemen, zullen de haltes in de omgeving van de school meer leerlingen verwerken.
 - o De bushalte 'Hoekje' zal beter bereikbaar zijn door de ontsluiting via Helakker. Deze halte zal vooral gebruikt worden voor leerlingen afkomstig uit het noorden. De halte-accommodatie en wachtruimte is beperkt (bvb. geen schuilhuisjes).
 - o Een groot aantal scholieren zal de bus nemen t.h.v. station. Vanaf het station kan het Scholierenpad gebruikt worden om de school te bereiken. Hierbij gelden dezelfde opmerkingen als voor de voetgangers.
 - o Vanaf de bushalte Stelplaats kan de school ook te voet bereikt worden. Deze bushalte zal ook gebruikt worden voor leerlingen die uit het noorden komen. De huidige halte-accommodatie is te beperkt. De voetgangersvoorzieningen in de Sportstraat is minimaal (minimum dwarsprofiel van 1,5 m). Conform het vademecum voetgangersvoorzieningen kunnen ze 50 tot 70 voetgangers per minuut verwerken.
 - o In het kader van de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid en de invoering van vervoerregio's zal de bushalte in de Augustijnenstraat verdwijnen.

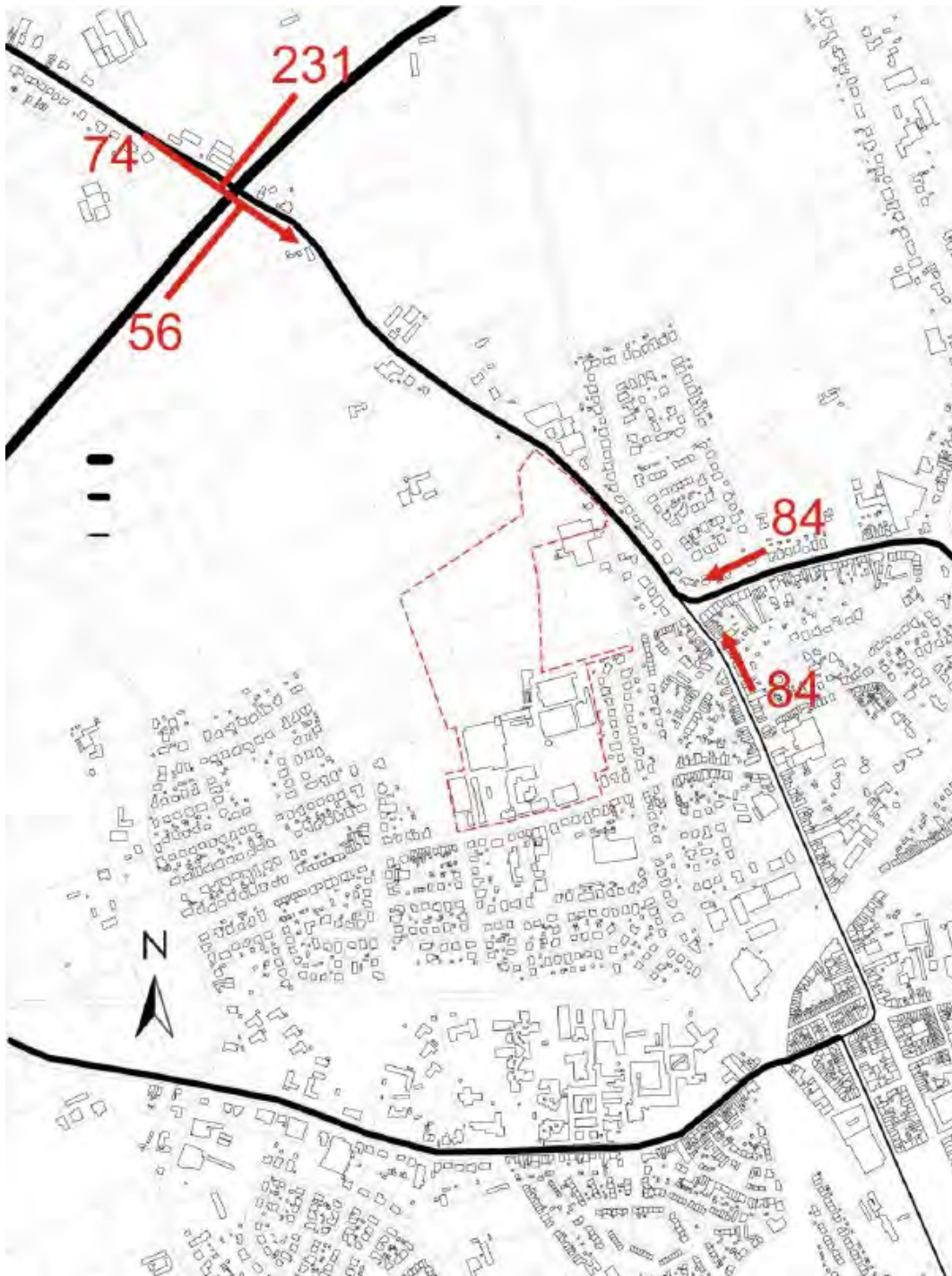
6.2.4 Privaat vervoer

Het privaat vervoer wordt hoofdzakelijk door leerkrachten gebruikt en door ouders die hun kinderen aan school afzetten. Hierbij worden volgende stromen verwacht:

- Leerlingen en personeel uit het noorden zullen hoofdzakelijk via de N38 en de Veurnseweg de campus bereiken.
- Leerlingen en personeel uit het westen zullen, gelet op de gewijzigde ingang van de scholencampus, ook via de N38 en de Veurnseweg de campus bereiken.
- Leerlingen en personeel uit het oosten zullen vermoedelijk niet door het stadscentrum rijden maar ook de A19 en de N38 volgen om de campus te bereiken.
- Leerlingen en personeel uit het zuiden zullen via de Haiglaan richting de campus rijden.
- Er wordt rekening gehouden dat ook een minderheid via de Oude Veurnestraat richting de campus zal rijden. Het gaat bvb. om leerlingen en leerkrachten uit het noorden (via Diksmuidseweg) of uit het oosten (een beperkt aandeel die toch door het stadscentrum rijdt).

Indien we de verwachte generatie evalueren komen we tot volgende conclusies:

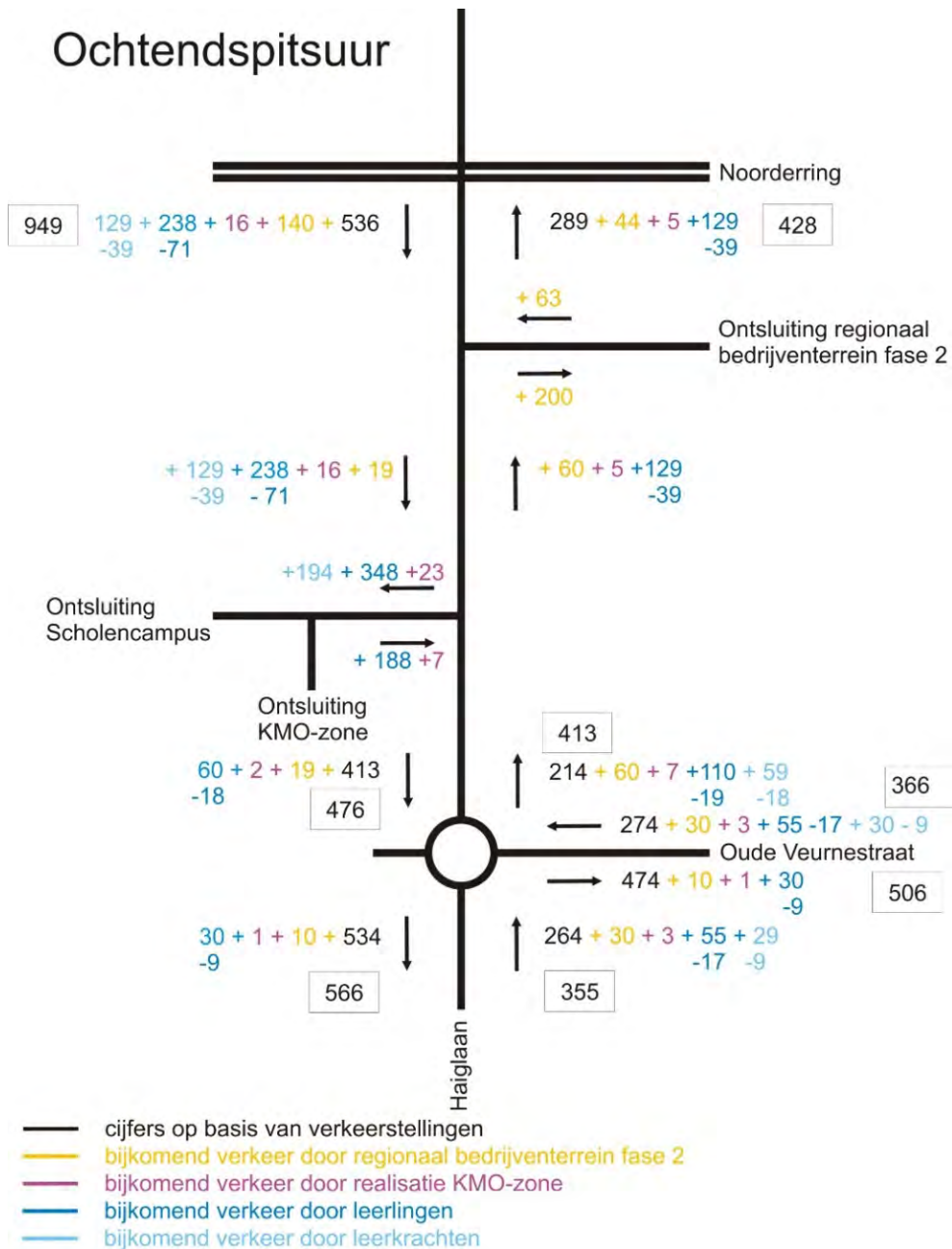
- Er is geen toename van het gemotoriseerd verkeer (de school groeit immers niet maar herstructureert). Er is wel een verschuiving van de mobiliteit. In het stadscentrum zal het autoverkeer dalen (door het wegtrekken van scholen). Er zal een grotere verkeersvolume afgewikkeld worden via de N38.
- De as Veurnseweg-Haiglaan zal meer verkeer te verwerken krijgen;
- Door geen primaire ingang te voorzien in de Augustijnenstraat zal deze weg verkeersluwer worden dan momenteel het geval is.



Figuur 94: Geschatte verkeersgeneratie door het privaat vervoer (GRB, februari 2019)

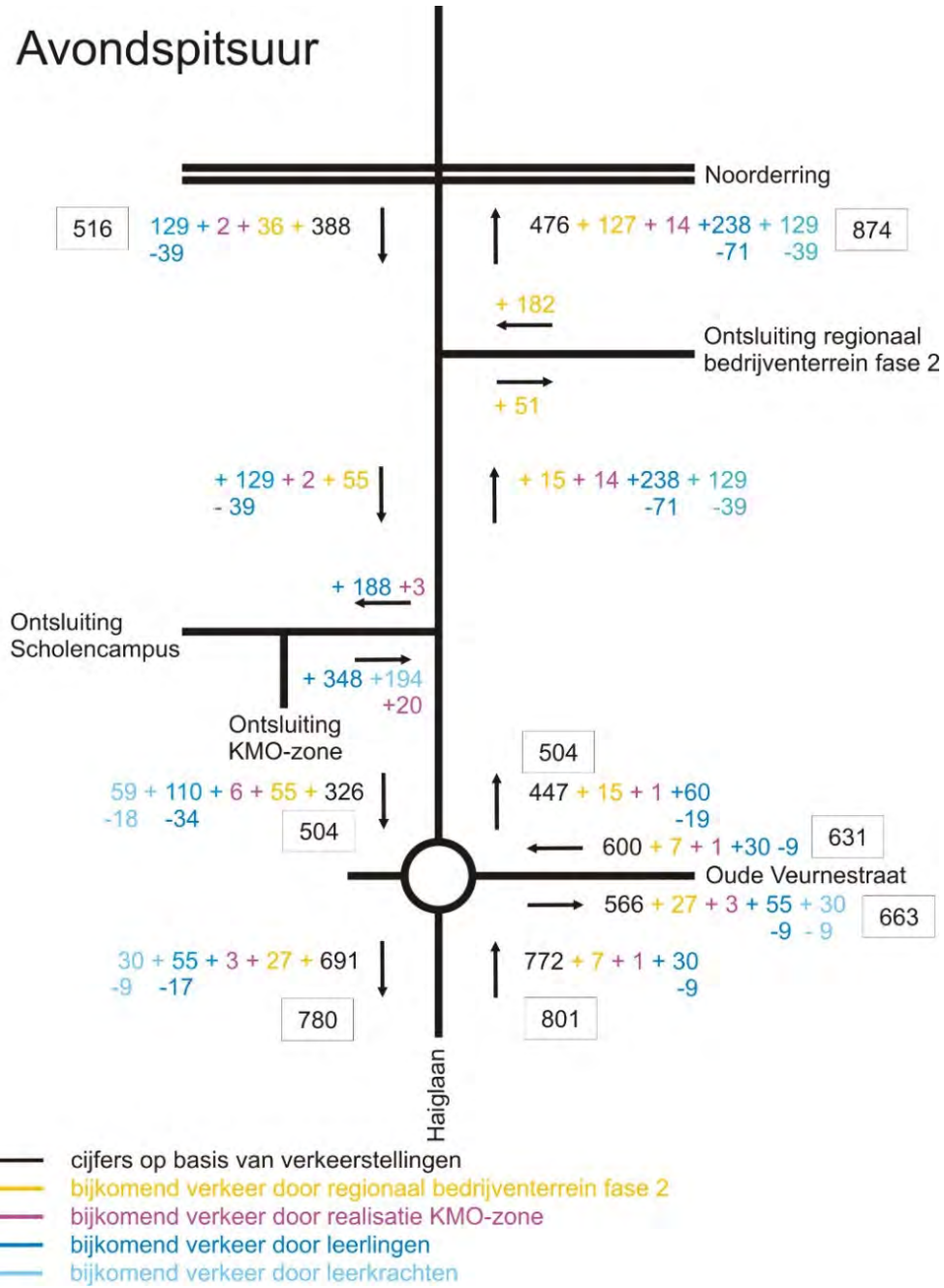
6.2.5 Impact op de Haiglaan – Veurnseweg

In onderstaand schema worden de totale verkeersintensiteiten uitgezet op de Veurnseweg en de Haiglaan. Hierbij wordt niet enkel rekening gehouden met de komst van de campus maar ook met de eventuele realisatie van het regionaal bedrijventerrein Reigersburg en de ontwikkeling van de KMO-zone palend aan de campus.



Figuur 95: Gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) in de ochtendspits

Avondspitsuur



Figuur 96: Gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) in de avondspits

6.2.5.1 Rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) - Haiglaan

In onderstaande tabellen werd de capaciteit van de rotonde van de N8-Haiglaan onderzocht. Indien de verhouding volume/capaciteit meer dan 90% bedraagt kan verzadiging optreden. Een wachttijd van meer dan 20 sec. voor een rotonde wordt ook als lang beschouwd.

Bestaande toestand rotonde: Ochtendspits

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	1%	35%	49%	49%
gem. wachttijd (sec)	7 s	8 s	10 s	11 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	0	2	3	3

Nieuwe toestand rotonde: Ochtendspits

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	2%	50%	61%	57%
gem. wachttijd (sec)	7 s	11 s	13 s	13 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	0	3	4	4

Bestaande toestand rotonde: Avondspits

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	1%	75%	79%	48%
gem. wachttijd (sec)	8 s	21 s	20 s	12 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	0	7	8	3

Nieuwe toestand rotonde: Avondspits

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	1%	81%	88%	70%
gem. wachttijd (sec)	9 s	26 s	29 s	20 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	0	9	12	6

Er kan geconcludeerd worden dat de verhouding volume/capaciteit nergens de 90% overschrijdt maar dat de avondspits hier dichtbij aanleunt voor wat betreft de tak van de Haiglaan. Ook de wachttijden worden behoorlijk lang.

Daarom wordt een voorstel gemaakt om een lichtgeregeld kruispunt te voorzien i.p.v. rotonde N8-Haiglaan. Indien het fiets- en voetgangersverkeer hierbij wordt meegerekend, worden de volgende waarden in de avondspits (drukste moment op de dag) bekomen.

Nieuwe toestand rotonde: Avondspits (incl. fiets- en voetgangersverkeer)

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	21%	81%	97%	70%
gem. wachttijd (sec)	12 sec	26 sec	46 sec	21 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	1	9	16	6

Uit bovenstaande berekening blijkt dat de tak van de Haiglaan verzadigd zal zijn door het autoverkeer. Hier zal congestie optreden. Bovendien is de rotonde niet veilig voor wat betreft fietsers en voetgangers. Gelet op de capaciteitsproblemen en het bijkomende fiets- en voetgangersverkeer wordt een onderzocht of een andere kruispunttype ook mogelijk is.

Een kruispunttype wordt afgewogen op basis van onderstaande elementen.

Verkeersplanologische context

Het kruispunt betreft een kruispunt van een lokale weg type I (Veurnseweg) en een lokale weg type II (Oude Veurnestraat en Haiglaan). De locatie bevindt zich binnen de bebouwde kom.

In het vademecum 'Veilige wegen en kruispunten' werd op basis van de ervaring inzake het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (TV3V) een tabel opgemaakt met kruispunttypes afhankelijk van de categorisering van de wegen, de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en hun snelheidsregime. Op basis van deze tabel kan het kruispunt ingericht worden als een voorrangskruispunt of een lichtengeregeld kruispunt.

Verkeerskundige inpasbaarheid - capaciteitsbeoordeling

De keuze tussen een voorrangskruispunt en een verkeerslichtengeregeld kruispunt gebeurt in eerste instantie op basis van de capaciteit. Vanaf bepaalde intensiteiten is het wenselijk gebruik te maken van een lichtengeregeld kruispunt. Voor het bepalen van die 'ondergrens' volgen we de richtlijn van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (bijlage bij dienstorder A266 van 01.10.1991).

Toepassing ondergrens lichtengeregeld kruispunt, dienstorder A266 op het nieuwe kruispunt. Hierbij wordt een intensiteitscriterium berekend om te beoordelen of het plaatsen van verkeerslichten al dan niet wenselijk of aangewezen is.

Binnen de bebouwde kom:

- Als voor een willekeurig spitsuur van vier opeenvolgende kwartieren geldt dat $i \geq 120 \times e^{800/l}$, dan zijn verkeerslichten wenselijk.
- Als bovendien voor elk van de vier drukste uren van de dag geldt dat $i \geq 100 \times e^{800/l}$, dan zijn verkeerslichten gewoonlijk aangewezen.

Bij het intensiteitscriterium spelen de volgende waarden een rol:

- l = toekomend aantal personenwageneenheden op de twee hoofdtakken van het kruispunt.
- i = toekomend aantal personenwageneenheden op de dwarstak(ken) van het kruispunt. Als het aantal voetgangers dat per uur de hoofdweg oversteekt (V) groter is dan de helft van het aantal wagens uit de zijweg(en), dan geldt $i = pwe/2 + V$ en anders geldt $i = pwe$. Als de hoofdweg een voldoende brede middenberm heeft om deze hoofdweg in twee keer te kruisen, dan wordt het aantal eenheden van de betreffende dwarsende weggebruikers vermenigvuldigd met 0,8. Indien zich op een afstand van minder dan 750 meter al een lichtengeregeld kruispunt bevindt, dan wordt de waarde van i ten slotte verdubbeld.
- $e = 2.718$ (grondtal van het natuurlijk logaritme).

Bij toepassing van het dienstorder A266 op de geschatte toekomstige intensiteiten van het kruispunt blijkt dat zowel bij de berekening van de ochtendspits als voor de avondspits het voorzien van verkeerslichten wenselijk is.

Onderzoek capaciteit lichtengeregeld kruispunt a.d.h.v. simulatie met PTV Vistro.

Hierna wordt berekend of de capaciteit van een **lichtengeregeld kruispunt** voldoende is voor de toekomstige intensiteiten. Hierbij worden volgende parameters aangenomen:

- Er wordt een totale cyclustijd van de verkeerslichten vastgelegd tussen 60 s en 120 s;
- Er wordt in de Haiglaan richting Oude Veurnestraat een opstelstrook voorzien voor het rechts afslaande verkeer;
- Er wordt in de Oude Veurnestraat richting Haiglaan een opstelstrook voorzien voor het links afslaande verkeer.
- Er wordt in de Veurnseweg richting Oude Veurnestraat een opstelstrook voorzien voor het links afslaande verkeer.
- Het bijkomend fietsverkeer en de bijkomende overstekende voetgangers worden mee in rekening gebracht.

Ochtendspits met lichtgeregeld kruispunt

Cyclus (SG1 = Oude Veurnestraat/Helakker; SG2 = Veurnseweg/Haiglaan):



	Veurnseweg		Oude Veurnestraat		Haiglaan	
	Rechtdoor	Links	Links	Rechts	Rechtdoor	Rechts
volume/capaciteit	33%	40%	50%	28%	27%	50%
gem. wachttijd (sec)	13 sec	20 sec	24 sec	18 sec	12 sec	16 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	3	3	4	2	2	4

Avondspits met lichtgeregeld kruispunt

Cyclus (SG1 = Oude Veurnestraat/Helakker; SG2 = Veurnseweg/Haiglaan):



	Veurnseweg		Oude Veurnestraat		Haiglaan	
	Rechtdoor	Links	Links	Rechts	Rechtdoor	Rechts
volume/capaciteit	43%	69%	80%	22%	52%	79%
gem. wachttijd (sec)	28 sec	58 sec	39 sec	16 sec	30 sec	43 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	6	6	14	2	8	13

Bij een lichtengeregeld kruispunt is er geen capaciteitsprobleem. De verhouding V/C voor de links afslaande in de Oude Veurnestraat kan nog zakken indien er een groene ontruimingspijl voorzien wordt (groen in Helakker wordt vroeger afgeblokt). De verhouding V/C voor de rechts afslaande beweging in de Haiglaan kan nog zakken indien deze beweging buiten de verkeerslichtenregeling valt en via een aparte afslagstrook kan geregeld worden (de ruimtelijke inpasbaarheid dient hiervan verder onderzocht te worden).

Ruimtelijke inpasbaarheid

Het voorzien van een lichtengeregeld kruispunt is geen probleem. De rooilijnbreedtes zijn voldoende groot. In de Veurnseweg is een breedte beschikbaar van 27 m, in de Haiglaan van 20 m en in de Oude Veurnestraat van 32 m.

Gezien de hoge waarden van de te verwachtte volume/capaciteit en gemiddelde wachttijd voor de rotonde N8 – Haiglaan, is het voorzien van een lichtgeregeld kruispunt wenselijk voor een gemotoriseerd verkeer en veiliger voor het traag verkeer.

Ovonde als alternatief voor de rotonde

Tijdens het eerste participatiemoment werd voorgesteld om i.p.v. een lichtengeregeld kruispunt een ovonde te voorzien de bestaande rotonde van de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat)-Haiglaan uit te breiden naar een ovonde met zijliggende bushaltes tot de Augustijnenstraat.

De rijrichtingen van Helakker en de Augustijnenstraat zouden omgewisseld kunnen worden. Dit zou het sluipverkeer door Helakker kunnen verminderen, een veiligere verkeerssituatie vormen voor fietsers in Helakker en het kruispunt van de Sportstraat met de Haiglaan ontlasten.



Figuur 97: Alternatief ovonde Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

Dit alternatief wordt niet weerhouden omwille van volgende redenen:

- De rooilijnbreedte bedraagt 18 m in de Haiglaan. Om een voetpad, fietspad, bushalte, rijweg en beperkte middenberm (1 m) te voorzien is een minimale breedte van 21 m noodzakelijk. Bijgevolg is dit alternatief onmogelijk zonder onteigeningen.
- Er worden meer fietsers verwacht in de Oude Veurnestraat en Helakker dan de bestaande toestand. Een rotonde is voor de fietsers minder verkeersveilig dan een lichtengeregeld kruispunt. Bovendien zouden fietsers vanuit Helakker de volledige rotonde moeten afrijden om de Oude Veurnestraat te bereiken. Een oversteekplaats halfweg is mogelijk maar is ook vanuit verkeersveiligheid minder wenselijk.
- In de spitsuren rijden respectievelijk 157 en 113 wagens vanuit de Veurnseweg richting Oude Veurnestraat. Deze auto's dienen bijgevolg de volledige ovonde af te rijden. Gelet op de niet geringe verkeersstroom zal dit leiden tot een verdere belasting van het kruispunt.

Om bovenvermelde redenen wordt dit alternatief niet weerhouden.

6.2.5.2 Nieuwe kruispunt ontsluitingsweg op de N8 (Veurnseweg)

Een kruispunttype wordt afgewogen op basis van 3 elementen: verkeersplanologische context, verkeerskundige inpasbaarheid – capaciteitsbeoordeling en ruimtelijke inpasbaarheid.

Verkeersplanologische context

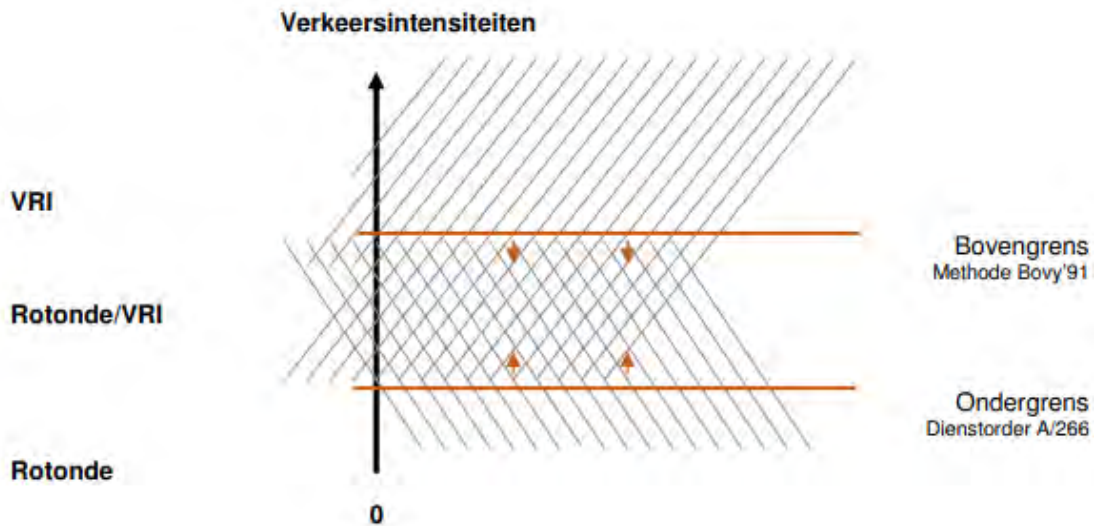
Het kruispunt betreft een kruispunt van een lokale weg type I (N8 Veurnseweg) en een erftoegangsweg. De locatie bevindt zich net buiten de bebouwde kom. In het vademecum 'Veilige wegen en kruispunten' werd op basis van de ervaring inzake het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (TV3V) een tabel opgemaakt met kruispunttypes afhankelijk van de categorisering van de wegen, de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en hun snelheidsregime.

Op basis van deze tabel kan het betrokken kruispunt ingericht worden als een **voorrangskruispunt**. Indien de ontsluiting van de scholencampus en de KMO-zone niet beschouwd wordt als een erftoegangsweg maar als een gebiedsontsluitingsweg, dan kan naast een voorrangskruispunt ook een **lichtengeregeld kruispunt** voorzien worden.

Gezien het kruispunt gevormd wordt door wegen met verschillende categorieën, is het op basis van de verkeersplanologische context niet wenselijk om een **rotonde** te voorzien. Een rotonde is alleen wenselijk indien de wegen van een gelijke orde zijn en een gelijkaardige hoeveelheid verkeer (zowel in als uit) dienen te verwerken.

Verkeerskundige inpasbaarheid - capaciteitsbeoordeling

De keuze van kruispunttype gebeurt in eerste instantie op basis van de capaciteit. Vanaf bepaalde intensiteiten is het wenselijk gebruik te maken van een rotonde of een lichtengeregeld kruispunt (ondergrens). Vanaf grotere intensiteiten is het wenselijk gebruik te maken van een lichtengeregeld kruispunt (bovengrens).



Figuur 98: Schematische voorstelling van boven- en ondergrens intensiteit bij kruispuntkeuze (Vademecum Veilig Wegen en Kruispunten, 2009)

Aan de hand van de verkeerskundige software van PTV Vistro wordt berekend of de capaciteit van een **voorrangskruispunt** voldoende is voor de toekomstige intensiteiten. Voor de Veurnseweg richting Veurne wordt een opstelstrook voorzien voor het linksafslaand verkeer. Bij de nieuwe ontsluitingsweg worden 2 opstelstroken voorzien (voor linksafslaand en rechtsafslaand verkeer). Vermits de Veurnseweg richting Ieper op geen enkele manier voorrang moet verlenen is de berekening van de volume/capaciteit niet relevant.

Ochtendspits voorrangskruispunt

	Veurnseweg richting Ieper	Veurnseweg richting Veurne		Ontsluiting scholencampus	
		Links	Rechtdoor	Links	Rechts
volume/capaciteit	/	22%	/	86%	13%
gem. wachttijd (sec)	/	11 s	/	95 s	14 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	/	1	/	6	3

Avondspits voorrangskruispunt

	Veurnseweg richting Ieper	Veurnseweg richting Veurne		Ontsluiting scholencampus	
		Links	Rechtdoor	Links	Rechts
volume/capaciteit	/	6%	/	152%	28%
gem. wachttijd (sec)	/	9 s	/	290 s	13 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	/	0	/	22	1

- ➔ Conclusie: Bij een voorrangskruispunt ontstaat een probleem voor het verkeer komende van de scholencampus die de Veurnseweg richting Veurne wil oprijden. In de ochtend- en avondspits worden lange wachttijden geregistreerd. In de avondspits overstijgt het aantal motorvoertuigen de capaciteit van het kruispunt. Bijgevolg is een voorrangskruispunt niet mogelijk voor de ontsluiting van de scholencampus.

Ondergrens verkeerslichten:

Voor het bepalen van die 'ondergrens' wordt de richtlijn van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen gevolgd (bijlage bij dienstorder A266 van 01.10.1991): Toepassing ondergrens **lichtengeregeld kruispunt**, dienstorder A266 op het nieuwe kruispunt. Hierbij wordt een intensiteitscriterium berekend om te beoordelen of het plaatsen van verkeerslichten al dan niet wenselijk of aangewezen is.

Buiten de bebouwde kom:

- Als voor een willekeurig spitsuur van vier opeenvolgende kwartieren geldt dat $i \geq 100 \times e^{800/i}$, dan zijn verkeerslichten wenselijk.
- Als bovendien voor elk van de vier drukste uren van de dag geldt dat $i \geq 80 \times e^{800/i}$, dan zijn verkeerslichten gewoonlijk aangewezen.

Bij het intensiteitscriterium spelen de volgende waarden een rol:

- I = toekomend aantal personenwageneenheden op de twee hoofdtakken van het kruispunt.
- i = toekomend aantal personenwageneenheden op de dwarstak(ken) van het kruispunt. Als het aantal voetgangers dat per uur de hoofdweg oversteekt (V) groter is dan de helft van het aantal wagens uit de zijweg(en), dan geldt $i = pwe/2 + V$ en anders geldt $i = pwe$. Als de hoofdweg een voldoende brede middenberm heeft om deze hoofdweg in twee keer te kruisen, dan wordt het aantal eenheden van de betreffende dwarsende weggebruikers vermenigvuldigd met 0,8. Indien zich op een afstand van minder dan 750 meter al een lichtengeregeld kruispunt bevindt, dan wordt de waarde van i ten slotte verdubbeld.
- $e = 2.718$ (grondtal van het natuurlijk logaritme).

Bij toepassing van het dienstorder A266 op de geschatte toekomstige intensiteiten van het kruispunt blijkt dat zowel bij de berekening van de ochtendspits als voor de avondspits het voorzien van verkeerslichten wenselijk is.

Hierna wordt berekend of de capaciteit van een lichtgeregeld kruispunt voldoende is voor de toekomstige intensiteiten. Hierbij worden volgende parameters aangenomen:

- Er wordt een totale cyclustijd van de verkeerslichten vastgelegd tussen 60 s en 120 s;
- Er wordt in de Veurnseweg richting Veurne een opstelstrook voorzien voor het links afslaande verkeer;

Voor de N8 (Veurnseweg) richting Veurne wordt een opstelstrook voorzien voor het linksafslaand verkeer. Bij de nieuwe ontsluitingsweg worden 2 opstelstroken voorzien (voor linksafslaand en rechtsafslaand verkeer). Vermits de Veurnseweg richting Ieper op geen enkele manier voorrang moet verlenen is de berekening van de volume/capaciteit niet relevant.

Ochtendspits lichtgeregeld kruispunt: Cyclus (SG1 = ontsluitingsweg; SG2 = Veurnseweg):



	N8 richting Ieper	N8 richting Veurne		Ontsluiting scholencampus
		Links	Recht door	
volume/capaciteit	78%	63%	21%	64%
gem. wachttijd (sec)	13	33 s	4	32 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	10	6	2	6

Avondspits lichtgeregeld kruispunt: Cyclus (SG1 = ontsluitingsweg; SG2 = Veurnseweg):



	N8 richting Ieper	N8 richting Veurne		Ontsluiting scholencampus
		Links	Recht door	
volume/capaciteit	72%	24%	58%	89%
gem. wachttijd (sec)	14 s	21 s	11 s	23 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	8	1	6	10

- ➔ Conclusie: Bij een lichtgeregeld kruispunt is er geen capaciteitsprobleem. Het voordeel van een kruispunt met lichten is dat de verkeerslichten automatisch aangepast kunnen worden voor de ochtend- en de avondspits.

Bovengrens rotonde:

Aan de hand van de verkeerskundige software van PTV Vistro wordt eveneens die 'bovengrens' berekend, met name of een **rotonde** een voldoende capaciteit kan bieden voor de toekomstige intensiteiten. Een analyse wordt gemaakt met 1 rijstrook en zonder opstelstroken, wel met voetpaden:

Ochtendspits rotonde

	N8 richting Ieper	N8 richting Veurne	Ontsluiting scholencampus
volume/capaciteit	88%	43%	28%
gem. wachttijd (sec)	29 s	9 s	8 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	12	2	1

Avondspits rotonde

	N8 richting Ieper	N8 richting Veurne	Ontsluiting scholencampus
volume/capaciteit	51%	66%	73%
gem. wachttijd (sec)	10 s	17 s	21 s
Max. lengte wachtrij (mvt)	3	5	6

- ➔ Conclusie: Een rotonde zonder opstelstroken heeft eveneens geen capaciteitsproblemen. Het voordeel van een rotonde is dat er een bijkomende lus voor bushaltes en/of drop-off zone toegevoegd worden.

Ruimtelijke inpasbaarheid

Er is voldoende plaats om een lichtgeregeld kruispunt of een rotonde te voorzien. Het gebied ten zuidwesten van de Veurnseweg is onbebouwd en recent aangekocht door de scholengemeenschap. Doordat het kruispunt of rotonde ingericht wordt ten behoeve van de school, zou een eventuele inname van grond voor het kruispunt geen probleem mogen vormen.

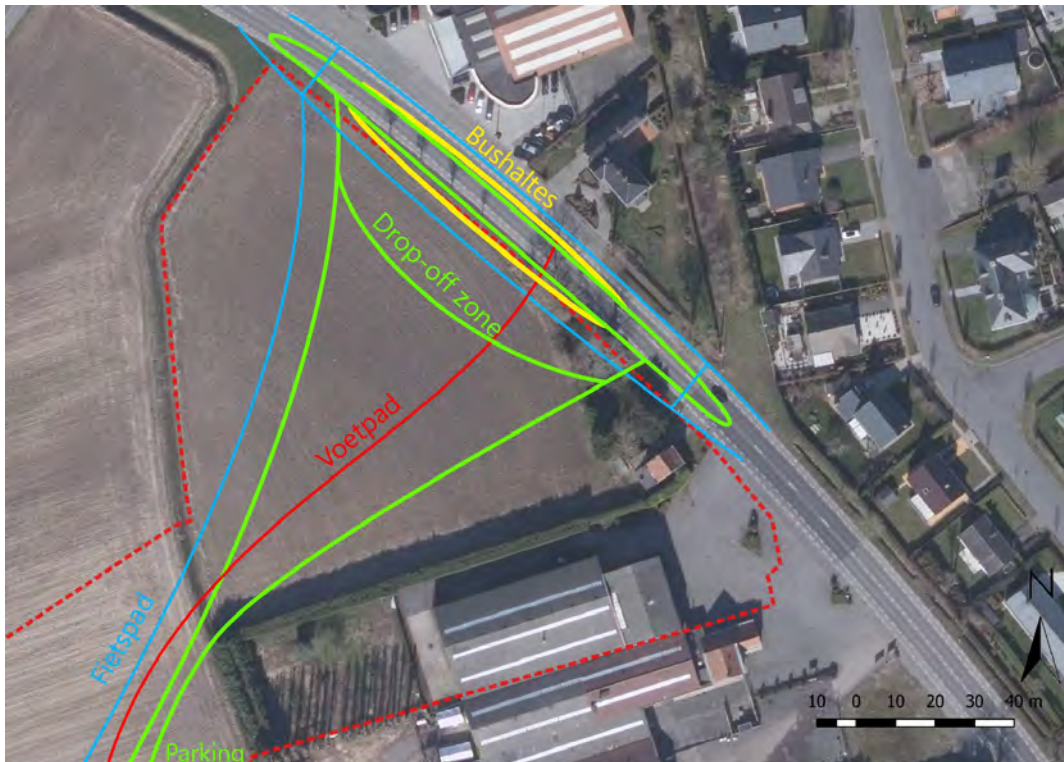
Ovonde als alternatief voor de rotonde

Tijdens het eerste participatiemoment werd hier eveneens voorgesteld om i.p.v. een lichtgeregeld kruispunt een ovonde te voorzien met zijliggende bushaltes. Op deze manier zou het gemotoriseerd verkeer naar en van de stadskern vlotter kunnen doorrijden dan met een lichtgeregeld kruispunt. Er kunnen dan eventueel verkeersveilige bushaltes voorzien worden langs de betrokken ovonde.

Dit alternatief heeft volgende voor- en nadelen:

- De aanleg van een ovonde vraagt grotere infrastructuurwerken dan de aanleg van een lichtgeregeld kruispunt, nochtans zijn de gemiddelde wachttijden en maximale lengte van wachtrijen ongeveer gelijk.
- Een rotonde of ovonde kan niet geregeld worden in functie van actuele verkeersintensiteiten zoals het met een lichtgeregeld kruispunt wel kan. Nochtans zullen de verkeersintensiteiten tijdens de spitsuren anders zijn dan tijdens de daluren.
- Indien de fietsoversteekplaats voor de Vrijbosroute verbonden wordt met de ovonde, zal private gronden omgevormd moeten worden naar private gronden.
- Indien er langs beiden zijden van de ovonde een tweetal bushaltes worden voorzien, dan zal de breedte van de gronden in eigendom van de scholengemeenschap niet voldoende zijn. Er zullen dan bijkomend private gronden moeten aangekocht worden.

Om bovenvermelde redenen wordt dit alternatief niet weerhouden.



Figuur 99: Alternatief ovonde N8 (Orthofoto, februari 2019)

Conclusie

Op basis van ruimtelijke inpasbaarheid en op basis van capaciteit kunnen zowel een rotonde als een lichtengeregeld kruispunt. Bijgevolg zijn beide kruispunttypes mogelijk. Op basis van een verkeersplanologische context is een lichtengeregeld kruispunt meer aangewezen. Bovendien omvat een lichtengeregeld kruispunt nog een aantal bijkomende voordelen:

- Verkeersveiligheid voor fietsers die vanuit of richting school rijden en de Veurnseweg moeten kruisen.
- De mogelijkheid om de lichtenregeling flexibel in te stellen. Buiten de spitsuren kan de Veurnseweg een permanent groen licht krijgen en kan de ontsluitingsweg enkel vraaggestuurd een groen licht krijgen. Op deze manier zal gedurende 90% van de tijd de Veurnseweg een hoofdzakelijk groen licht kennen.

Gelet op bovenstaande afweging geniet een lichtengeregeld kruispunt de voorkeur.

6.2.5.3 Kruispunt N38 (Noorderring) - N8 (Veurnseweg)

Het kruispunt van de N38 (Noorderring) met de N8 (Veurnseweg) zal eveneens zwaarder belast worden door de uitbreiding van de Campus Veurnseweg. Het bestaand lichtgeregeld kruispunt kan eventueel verbeterd worden met de aanleg van 2 bypassen (afslag voor het rood licht) ten zuiden van het kruispunt met name N38 (uit richting Poperinge) naar N8 (richting Ieper) en vanuit N8 (komende uit Ieper) richting N38 (richting A19).

Gezien de lopende studieopdracht om de N8 tussen Ieper en Veurne aan te passen, is het niet wenselijk om op korte termijn te investeren in de heraanleg van het kruispunt met de N38 (Noorderring). Het is echter wel wenselijk om het bijkomend verkeer naar de Campus Veurnseweg op te nemen in de studie voor de aanpassing van de N8 en te komen tot een geschikte inrichting van het kruispunt.

6.2.6 Verkeersveiligheid en -leefbaarheid

De impact op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid is moeilijk kwantitatief te vatten. Het verwachte aantal ongevallen neemt toe bij toenemende verkeersintensiteiten. De herinrichting van de kruispunten doelt echter niet enkel de functionaliteit te optimaliseren maar ook de veiligheid ervan.

Met de uitbreiding van de schoolcampus wordt de aanleg van 3 ontsluitingen mogelijk: langsheen de Augustijnenstraat, langsheen de Vrijbosroute en langsheen de N8 (Veurnseweg). De inkom langs de Augustijnenstraat zal hoofdzakelijk toegankelijk zijn voor de voetgangers. De inkom langs de Vrijbosroute zal hoofdzakelijk toegankelijk zijn voor het fietsverkeer en eventueel voetgangers. De noordelijke inkom langs de N8 (Veurnseweg) zal hoofdzakelijk toegankelijk zijn voor het gemotoriseerd verkeer en eventueel voor voetgangers vanuit de bushalte. Op deze manier worden de verschillende weggebruikers gesplitst waardoor verkeersveiligheid en -leefbaarheid zal stijgen in de betrokken schoolomgeving.

Zoals vermeld in het vorig deel: het is wenselijk om een lichtgeregeld kruispunt te voorzien langsheen de N8 (Veurnseweg) t.h.v. de ontsluiting en t.h.v. de bestaande rotonde van de N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) met de Haiglaan. Door het gegeven cijfermateriaal worden de simulatie van beide kruispunten aan elkaar gekoppeld.

Langsheen de N8 (Veurnseweg) bedraagt de langste max. lengte wachtrij 6 m V/T richting de Haiglaan en 5 m V/T richting de ontsluiting van de scholencampus. Gezien de reële afstand tussen beide kruispunten ongeveer 300 m bedraagt, wordt er geen wederzijdse hinder verwacht.

6.2.7 Toegankelijkheid

Met de heraanleg van de schoolomgeving wordt o.a. de school beter toegankelijkheid voor alle weggebruikers.

7 MILDERENDE EN VERBETERENDE MAATREGELLEN

In volgend hoofdstuk worden milderende en verbeterende maatregelen voorgesteld. Milderende maatregelen zijn vooral gericht op het voorkomen of beperken van negatieve effecten. Verbeterende maatregelen zijn gericht op de positieve effecten verder te versterken. In de samenvattende tabel onder hoofdstuk 7.6 wordt hierbij een onderscheid gemaakt. Milderende maatregelen dienen uitgevoerd te worden bij de opening van de school. De verbeteringsmaatregelen zijn lange termijn maatregelen die niet noodzakelijk zijn, maar op lange termijn en afhankelijk van andere studies wenselijk zijn.

7.1 MAATREGELLEN VOOR HET VOETGANGERSVERKEER

De ontwikkeling van het project Campus Veurnseweg zal een toename van de intensiteit van het voetgangersverkeer veroorzaken. Zoals beschreven in 5.4.2 'Gevolgde routes' van dit document, loopt het voetgangersverkeer hoofdzakelijk langs de Vrijbosroute-Scholierenpad en de Haiglaan-Sportstraat richting de Augustijnenstraat.

De bestaande toestand van de Haiglaan-Sportstraat is behoorlijk geschikt om voetgangers veilig naar de betrokken schoolsite te leiden. Zoals in het deel 4.1 'Ontsluitingsstructuur' van het voorliggend document is geschreven: beschikt de Haiglaan en de Sportstraat over verharde voetpaden en 4 oversteekplaatsen voor voetgangers. De voetpaden in de Sportstraat bestaan uit het minimum dwarsprofiel (1,5 m).

2 van de oversteekplaatsen in de Haiglaan bevinden zich langs de gevolgde routes door stappers vanuit de binnenstad van Ieper. Daarmee zijn voldoende oversteekplaatsen in de Haiglaan en in de Sportstraat voorzien en deze zijn voldoende veilig opgesteld.

De bestaande toestand van het Scholierenpad is daarentegen niet geschikt om grote aantallen voetgangers veilig naar de betrokken schoolsite te leiden. De toekomstige Vrijbosroute-Scholierenpad is bedoeld als een deel van de fietssnelweg F352 Diksmuide – Ieper, zoals beschreven in het deel 4.1 'Ontsluitingsstructuur' van dit document.

Nochtans bevindt het Scholierenpad zich op de gevolgde routes door stappers vanuit het station van Ieper. Daarnaast begint en eindigt het Scholierenpad met 2 gevaarlijke kruispunten voor voetgangers. Om deze route voor stappers veilig te maken, dienen volgende maatregelen uitgevoerd te worden:

1. Het Scholierenpad dient voldoende uitgerust te worden voor voetgangers en voor fietsers naast elkaar tussen de N308 (Poperingseweg) en de Augustijnenstraat.
2. Het kruispunt van het Scholierenpad met de N308 (Poperingseweg) dient te worden uitgerust zodat de kruising zo veilig mogelijk is voor voetgangers en fietsers.
3. Het kruispunt de Grietensstraat met de Augustijnenstraat dient voorzien te worden met een veilig oversteekplaats voor voetgangers.



Figuur 100: Maatregelen voor stappers (Orthofoto, februari 2019)

7.1.1 Scholierenpad gedeeltelijk voor voetgangers

Het Scholierenpad betreft het eerst deel van een bovenlokaal fietssnelweg tussen Ieper en Diksmuide. Een deel van het Scholierenpad tussen de N308 (Poperingseweg) en de Augustijnenstraat wordt echter gebruikt door de scholieren die te voet naar school gaan vanaf het station of het centrum van Ieper. Daarom dient dit deel van de fietssnelweg uitgerust te zijn voor voetgangers als voor fietsers.



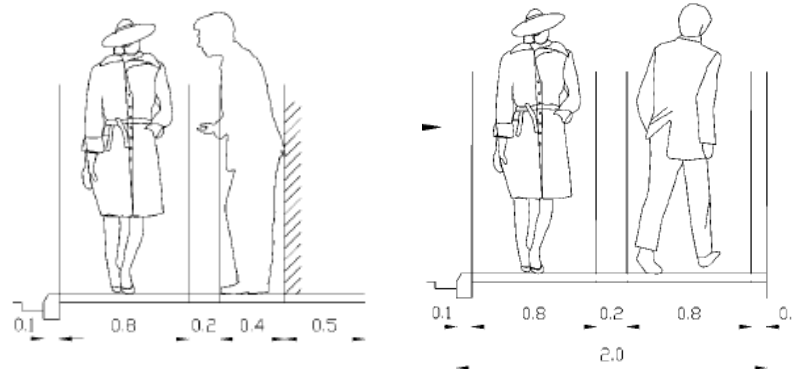
Figuur 101: Bestaande toestand van het Scholierenpad (Eigen foto, februari 2019)

Momenteel heeft het fietspad een breedte van hoofdzakelijk 3,50 m tussen de N308 (Poperingseweg) en de Augustijnenstraat, dit is onvoldoende om ongeveer 200 voetgangers en ongeveer 400 fietsers in beide richting veilig te laten wandelen en fietsen.

Het is aangewezen om naast de fietssnelweg een apart voetpad aan te leggen zodat het fiets- en voetgangersverkeer van elkaar gescheiden wordt. Dit wordt aangelegd tot aan de Augustijnenstraat waar het verkeer gescheiden wordt.

In het vademecum Voetgangervoorzieningen (MOW, 2014) wordt verder de minimale breedte van een voet-/wandelpad beschreven:

- Voor een voetpad, dat slechts een beperkt aantal voetgangers moet verwerken, wordt een minimumbreedte vooropgesteld van 1,60 m. De netto breedte bedraagt op die manier 1,40 m, waardoor het voetpad maximaal 50 tot 70 voetgangers per minuut kan verwerken.
- Indien een iets groter aantal voetgangers verwerkt moet worden, kan een totale breedte worden vooropgesteld van ten minste 2,0 m. De netto breedte bedraagt algemeen 1,60 m. Dit profiel kan dan ook 56 tot 80 voetgangers per minuut verwerken.



Figuur 102: Beperkte dwarsprofiel van voetpaden (Vademecum Voetgangervoorzieningen, 2014)

Gelet op de grootte van de voetgangersstromen is het aangewezen een voetpad te voorzien van min. 2,0 m breedte. De scheiding tussen fiets- en voetpad kan vormgegeven worden door:

- Een tint- of textuurverschil in het bestratingsmateriaal of de keuze van een ander legverband;
- Een goot of ander lineair element tussen de verschillende weggebruikers;
- Een beperkt hoogteverschil tussen de wegdelen;
- Verticale elementen zoals verlichtingselementen of straatmeubilair op voorwaarde dat het niet ten koste gaat van het functioneel gebruik van de beide paden.

7.1.2 Kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers dankzij brug of tunnel

Het kruispunt van de N308 (Poperingseweg) met het Scholierenpad-Noyellepad langs het spoorweg leper-Poperinge en in de omgeving van de Tulpenlaan is momenteel een knelpunt op de gevolgde route door voetgangers en fietsers tussen het station van leper en de nieuwe scholencampus.

Het is een knelpunt omdat de N308 (Poperingseweg) een groot aantal gemotoriseerd verkeer naar het centrum van leper leidt, het Scholierenpad-Noyellepad zal een groot aantal traag verkeer naar de scholencampus leiden en 2-3 treinen onderbreken dit verkeer in de ochtendspits.



Figuur 103: Kruispunt N308 (Poperingseweg) met spoorweg (Eigen foto, februari 2019)

Het bestaande kruispunt beschikt over 1 oversteekplaats voor voetgangers en 2 oversteekplaatsen voor fietsers in twee richtingen (aan beide zijden van de spooroverweg). De bestaande oversteekplaatsen over de N308 (Poperingseweg) zijn uitgevoerd in grijze beton. Deze situatie zorgt voor verwarring, zeker tijdens een gesloten spooroverweg. Volgende oplossingen werden onderzocht:

1. Voorrang geven aan fietsers en voetgangers

Om dit kruispunt veilig te maken voor trage weggebruikers zou hen voorrang verlenen een oplossing kunnen zijn. Het Fietsberaad Vlaanderen heeft in 2017 een algemeen afwegingskader uitgeschreven, zodat er op een systematische manier kan nagegaan worden of de kruising geschikt is voor het toepassen van fietsers in de voorrang. Eenzelfde afwegingskader kan toegepast worden voor het verlenen van voorrang aan trage weggebruikers in het algemeen. In het globaal afwegingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen harde en zachte voorwaarden. Harde voorwaarden zijn beoordelingen van een kruisingslocatie die meteen uitsluitend zijn voor het toepassen van fietsers in de voorrang. Zachte randvoorwaarden zijn voorwaardelijk. De harde voorwaarden voor het verlenen van voorrang aan het traag verkeer zijn de volgende:

- Kruising van fietswegen met lokale wegen. Bij kruisingen met wegen met een hogere categorie dient de kruising idealiter ongelijkvloers of met verkeerslichten met fietsdetectie uitgevoerd te worden.
- Voorrang voor fietsers kan enkel indien de kruisende weg maximaal één rijstrook per rijrichting heeft. Ook busstroken, busbanen, overrijdbare beddingen worden bij het aantal rijstroken gerekend.
- Voldoende opstelruimte bij spooroverwegen: Fietswegen lopen vaak parallel aan spoorwegen. Bij kruisingen met gemotoriseerd verkeer zijn er dan overwegen. Bij overwegen zal het kruisende gemotoriseerd verkeer niet mee door kunnen. Fietsers kunnen in die situatie wel nog steeds doorrijden. Als het gemotoriseerd verkeer niet kan doorrijden omdat zij voorrang moeten geven aan fietsers ontstaan er problemen bij het sluiten van de overweg. Als er voldoende opstelruimte (maatgevend: de opstelruimte van een personenwagen) is bij de overweg, is dit geen probleem. Als de opstelruimte onvoldoende is, kan de voorrang voor fietsers niet worden toegepast.

Het betrokken kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad beschikt niet over voldoende opstelruimte bij de spooroverweg, daarom kan hier het traag verkeer geen voorrang verkrijgen op het gemotoriseerd verkeer. Om het traag verkeer toch veilig te laten oversteken kunnen de bestaande oversteekplaatsen blijven staan, maar de wachttijd voor het gemotoriseerd verkeer zal wel stijgen door het groter aantal scholieren die deze schoolroute gaan gebruiken.

2. Plaatsen verkeerslichten om fietsers en voetgangers over te laten.

Met deze maatregel worden verkeerslichten geplaatst voor het Noyellepad (westelijk zijde spoorweg) en voor het Scholierenpad. Tijdens de spitsuren kunnen de verkeerslichten een vaste lichtenregeling hebben. Buiten de spitsuren kan eventueel gewerkt worden met een vraaggestuurde regeling. Deze maatregel heeft voor- en nadelen.

Voordelen:

- Een striktere scheiding tussen de verkeersstromen komt de verkeersveiligheid ten goede.

Nadelen:

- De wachttijden voor de verkeersstromen nemen toe:
 - o Voetgangers hebben momenteel voorrang maar zullen door de invoering van verkeerslichten een wachttijd hebben.

- o Buiten de spitsuren zullen fietsers en voetgangers een wachttijd hebben (evt. vraaggestuurd) op een moment dat er mogelijks minder verkeer is.
 - o Autoverkeer zal naast de spoorwegovergang een tweede rood licht hebben waarmee rekening moet gehouden worden.
- Het voorzien van rode lichten net voor een spoorwegovergang kan mogelijks leiden tot verwarring voor de autobestuurder.

Er kan geconcludeerd worden dat bij dergelijk systeem ook heel wat nadelen en bijgevolg niet leidt tot een betere situatie. Langere wachttijden voor voetgangers en fietsers moeten vermeden worden.

3. Ongelijkvloerse kruising

Infrabel is momenteel bezig met een studie omtrent de spoorwegovergangen in Ieper. Infrabel wil de spoorwegovergangen zoveel mogelijk beperken. Ook de spoorwegovergang in de Poperingsweg komt hiervoor in aanmerking. Infrabel wenst deze spoorwegovergang te sluiten voor het verkeer. Het onderzoekt momenteel of de Poperingsweg d.m.v. een tunnel onder de spoorwegovergang kan gelegd worden.

Voorgestelde oplossing biedt ook voor het traag verkeer mogelijkheden. Hierdoor zou het Scholierenpad op maaiveldniveau kunnen doorlopen langs de spoorweg zonder dat het gemotoriseerd verkeer (ondergronds) moet gekruist worden.

Het Noyellepad dat zich aan de andere zijde bevindt moet echter wel aangesloten worden op het Scholierenpad. Dit kan gebeuren via een fietstunnel onder de sporen (zie schets).

Op korte termijn: Op korte termijn wordt gekozen om de bestaande oversteekplaatsen leesbaarder te maken door gebruik te maken van okergele markeringen i.p.v. grijze beton. Dit maakt de autobestuurder attent op de aanwezigheid van fietsers. Gezien de ligging van het Scholierenpad ten noordoosten van de spoorweg en de ligging van het Noyellepad ten zuidwesten van de spoorweg, blijven beide fietsoversteekplaatsen noodzakelijk. De voetgangers hebben altijd voorrang. Gelet op het groot aantal voetgangers kunnen de fietsers gebruik maken van de voorrang van voetgangers om over te steken.

Op lange termijn: Op lange termijn is een ongelijkvloerse kruising met het auto- en spoorverkeer de meest geschikte oplossing. Er is dan geen conflict met het autoverkeer en de voetgangers en fietsers hebben een vlotte doorstroming. Het is noodzakelijk de resultaten van de studie van Infrabel af te wachten. Indien een ondertunneling van de weg onder de spoorweg niet mogelijk blijkt, kan een fietstunnel of fietsbrug over de Poperingsweg onderzocht worden. In kader van een de evaluatie van de stationsomgeving zal dit kruispunt ook nog geëvalueerd worden.



Figuur 104: Ongelijkvloerse kruising van de N308 met spoorweg en fietspad (Orthofoto, februari 2019)

7.1.3 Kruispunt Augustijnenstraat - Scholierenpad veilige oversteeekplaats voor voetgangers

De Augustijnenstraat is de huidige toegangsweg van de VTI-site, nochtans is deze voorzien door enkel 2 voetgangersoversteekplaatsen. Ter hoogte van het kruispunt van de Augustijnenstraat en de Griettensstraat bevindt zich momenteel geen oversteeekplaatsen.

De toekomstig scholencampus blijft toegankelijk voor voetgangers via de Augustijnenstraat. De gevolgde routes door voetgangers, komende van hoofdzakelijk de binnenstad en het station van Ieper, lopen langs de Sportstraat en langs het Scholierenpad richting de Augustijnenstraat. Daarmee wordt gesteld dat het kruispunt van de Augustijnenstraat met het Scholierenpad voldoende veilig voor voetgangers dient te zijn. Fietsen door de Augustijnenstraat blijft eveneens mogelijk.

Gelet op de normale breedte van de Augustijnenstraat en gelet op het feit dat het autoverkeer vermoedelijk zal dalen in de Augustijnenstraat (door de gewijzigde toegang), volstaat het om over de Augustijnenstraat een zebra-pad te voorzien als veilig oversteeekplaats voor voetgangers. Dit gebeurt bij voorkeur aan de oostelijke zijde van het Scholierenpad. Bij de aanleg is ook de visibiliteit van de voetganger van belang. Wagens mogen bijgevolg niet te dicht bij de oversteeekplaats parkeren. Om het gemotoriseerd verkeer tijdig te laten remmen kan een verlengd verkeersplateau met een oversteeekplaats voor voetgangers en fietsers t.h.v. het Scholierenpad/Vrijbosroute aangelegd worden.



Figuur 105: Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat met veilige oversteeekplaats (Orthofoto, februari 2019)

7.2 MAATREGELEN VOOR HET FIETSVERKEER

De ontwikkeling van het project Campus Veurnseweg zal eveneens een toename van de intensiteit van het fietsverkeer veroorzaken. Om te vermijden dat de verkeersdruk in de Augustijnenstraat stijgt, krijgt het fietsverkeer naar de nieuwe schoolsite een eigen ontsluiting. Het Scholierenpad wordt op korte termijn verlengd tot de Helakker dankzij de uitvoering van de Vrijbosroute. Zoals beschreven in 5.4.2 'Gevolgte routes' van dit document, zal het toekomstig fietsverkeer hoofdzakelijk vanuit de Vrijbosroute-Scholierenpad en vanuit Helakker-N8 (Oude Veurnestraat) komen. Daarnaast wordt de Adriaansensweg-Omloopstraat eveneens druk gebruikt door scholieren met de fiets.

De grootste knelpunten van het bestaande Scholierenpad zijn de kruispunten met de N308 (Poperingseweg) en met de Augustijnenstraat. Op deze plaatsen kan eventueel het voorbijgaand fietsverkeer voorgang krijgen op het gemotoriseerd verkeer. De uitvoering van de Vrijbosroute dient voornamelijk voor fietsers te zijn, voetgangers dienen daar het fietsverkeer niet te storen. Met verkeerstechnische maatregelen kunnen de voetgangers gescheiden worden van voetgangers.

De bestaande toestand van de Helakker en van de N8 (Oude Veurnseweg) is niet volledig geschikt om grote aantallen fietsers veilig naar de betrokken schoolsite te leiden. Helakker zou voorzien kunnen worden met een fietspad of fietsstrook, maar aangezien de smalle straatbreedte en beperkt gemotoriseerd verkeer is dit niet noodzakelijk.

De Omloopstraat is momenteel goed uitgerust met een oostelijk fietspad voor beide richtingen. De Adriaansensweg is daarentegen enkel voorzien met 2 fietssuggestiestroken. Het is wenselijk dat het fietspad van de Omloopstraat verder doorloopt in de Adriaansensweg tot de Augustijnenstraat. Daarmee dienen de kruispunten van de N308 (Poperingseweg) met de Adriaansensweg-Omloopstraat en van de Adriaansensweg met de Augustijnenstraat uitgerust te worden met een veilige oversteekplaatsen voor fietsers. Om de gevolgte routes naar de toekomstig schoolsite door fietsers veilig te maken, worden de volgende maatregelen geconcludeerd:

1. Vrijbosroute als fietssnelweg.
2. De schoolsite voorziet een veilig fietsontsluiting t.h.v. de Vrijbosroute en fietsenstallingen op eigen terrein.
3. Het kruispunt van de Vrijbosroute met de N8 (Veurnseweg) dient ontworpen te worden met alle veiligheid voor fietsers.
4. Het kruispunt van het Scholierenpad-Vrijbosroute met de Augustijnenstraat dient voorgang te verlenen aan het doorgaand fietsverkeer.
5. Vanuit de Helakker dient de Vrijbosroute toegankelijk te zijn voor fietsers.
6. De rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) - Haiglaan dient veilig te zijn voor het fietsverkeer.
7. De N8 (Oude Veurnestraat) en de Haiglaan dienen voldoende uitgerust te zijn voor een veilig fietsverkeer.
8. De Adriaansensweg kan voorzien worden met een veilig fietspaden i.p.v. de bestaande fietssuggestiestroken. De aanleg van fietspaden is enkel zinvol indien de spoorwegovergang kan verbreed worden.



Figuur 106: Maatregelen voor fietsers (deel 1) (Orthofoto, februari 2019)



Figuur 107: Maatregelen voor fietsers (deel 2) (Orthofoto, februari 2019)

7.2.1 Vrijbosroute als fietssnelweg

Op lange termijn heeft de Stad Ieper en de Provincie West-Vlaanderen de bedoeling om de Vrijbosroute te verlengen tot minstens de N38 (Noorderring), om zo de fietssnelweg F352 Diksmuide – Ieper te vervolledigen. Deze fietssnelweg wordt hoofdzakelijk voor fietsers voorzien en niet voor voetgangers. De campus blijft voor voetgangers toegankelijk via de Augustijnenstraat.

Volgens het vademecum Fietsvoorzieningen (MOW, 2017) dient een fietspad met tweerichtingsverkeer en een spitsuurintensiteit in 1 richting tussen 150-750 fietsers minstens 2,50 m breed zijn. Voor non-stop hoofd fietsroutes wordt in principe een minimumbreedte vooropgesteld van 3 m bij tweerichtingsfietspaden.

Door de uitvoering van de Vrijbosroute wordt de ontsluiting van de bedrijven langs de N8 (Veurnseweg) nr. 21 A-D onderbroken. De betrokken bedrijven en de volledige kmo-zone Van Isacker worden in de toekomst ontsloten langs de oostzijde van de Augustinusbeek en vervolgens via dezelfde ontsluitingsweg als de scholencampus.



Figuur 108: Vrijbosroute langs kmo-zone Van Isacker (Orthofoto, februari 2019)

7.2.2 Fietsontsluiting via Vrijbosroute en fietsenstalling op eigen terrein

Ten noorden van de Oliedamstraat wordt een fietsontsluiting voorzien tussen de bestaande VTI-site en de Vrijbosroute. Daarnaast blijft de Augustijnenstraat toegankelijk voor het doorgaand fietsverkeer en het voetgangersverkeer.

Aansluitend op deze fietsontsluiting langs de Vrijbosroute dient een fietsenstalling voorzien te worden. Op deze manier wordt het logisch voor fietsers, vanuit het station/centrum van Ieper, om via de Vrijbosroute de nieuwe schoolsite te betreden. Er kan eventueel langsheen de Augustijnenstraat een ondergeschikte fietsenstalling voorzien worden voor scholieren komende vanuit de richting Dikkebus, Vlamertinge, enz.



Figuur 109: Fietsontsluiting via de Vrijbosroute en fietsenstalling (Orthofoto, februari 2019)

7.2.3 Kruispunt Vrijbosroute - N8 (Veurnseweg) veilig voor fietsers dankzij verkeerslichten of tunnel/brug (lange termijn)

Door de uitvoering van de Vrijbosroute als fietssnelweg dient het kruispunt van de N8 (Veurnseweg) met de Vrijbosroute ontworpen te worden met alle veiligheid voor fietsers. Hierbij werden verschillende oplossingen onderzocht. De aanleg en inrichting van de kruising van de Vrijbosroute met de N8 staat los van de aanleg van de campus Veurnseweg. De aanleg van een veilige kruising is pas noodzakelijk indien de Vrijbosroute doorgetrokken wordt tot N38. Bijgevolg zijn voorgestelde oplossing op korte termijn in kader van de realisatie van de scholencampus niet noodzakelijk.

1. Voorrang fietsers op fietssnelweg

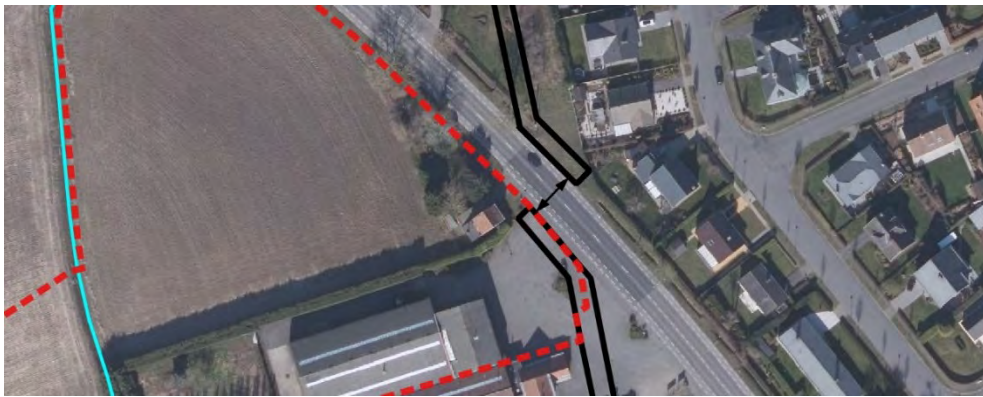
Zoals geschreven in het voorbije deel 7.1.3 'Kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers' van dit document werd een globaal afwegingskader voor het verlenen van voorrang aan fietsers uitgeschreven door het Fietsberaad Vlaanderen in 2017.

Een van de harde voorwaarden van het betrokken afwegingskader is een kruising van fietswegen met lokale wegen. Bij kruisingen met wegen met een hogere categorie dient de kruising idealiter ongelijkvloers of met verkeerslichten met fietsdetectie uitgevoerd te worden.

De gewestweg N8 (Veurnseweg) is een lokale weg type I, namelijk een lokale verbindingsweg richting het centrum van Ieper waar 70 km/u toegelaten is. Daarmee heeft deze weg een te hoge snelheid en gebruikintensiteit om voor de kruisende Vrijbosroute een gelijkvloers fietsersoversteekplaats zonder aangepaste veiligheidsvoorzieningen te ontwerpen.

2. Gelijkvloerse fietsoversteekplaats t.h.v. fietssnelweg

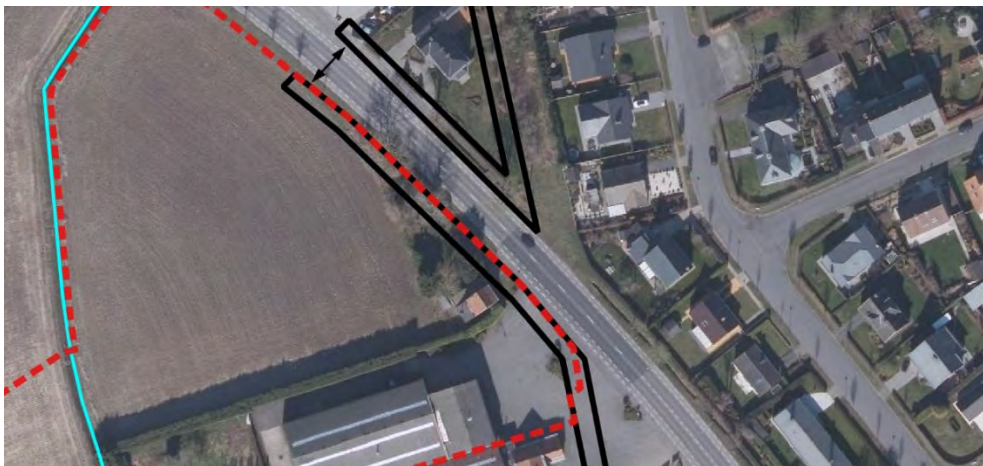
Het doorgaand fietsverkeer krijgt een gelijkvloerse fietsoversteekplaats. Het oversteken dient haaks op de weg te gebeuren. Een voldoende duidelijke markering is noodzakelijk.



Figuur 110: Gelijkvloers kruispunt Vrijbosroute-N8 (Veurnseweg) met verkeerslichten (Orthofoto, februari 2019)

3. Het kruispunt N8 (Veurnseweg)-Vrijbosroute omleiden

De betrokken fietsoversteekplaats kan omgeleid worden naar de ontsluiting van de parking van de schoolsite op de N8 (Veurnseweg). Doordat dit een lichtengeregeld kruispunt betreft, kan een veilige oversteek gerealiseerd worden. Het nadeel hierbij is dat tussen het betrokken kruispunt en de Vrijbosroute aan beide kanten van de N8 (Veurnseweg) een tweerichtingsfietspad aangelegd moet worden.



Figuur 111: Gelijkvloers kruispunt Vrijbosroute - Ontsluiting Campus – N8 (Orthofoto, februari 2019)

4. Ongelijkvloerse kruising

Het doorgaand fietsverkeer kan ook ongelijkvloers voorzien worden. Dit kan ondergronds dankzij een fietstunnel of bovengronds dankzij een fietsbrug. Een aantal afwegingsfactoren zijn bepalend bij de keuze van een fietstunnel of fietsbrug volgens het vademecum Fietsvoorzieningen (MOW, 2017):

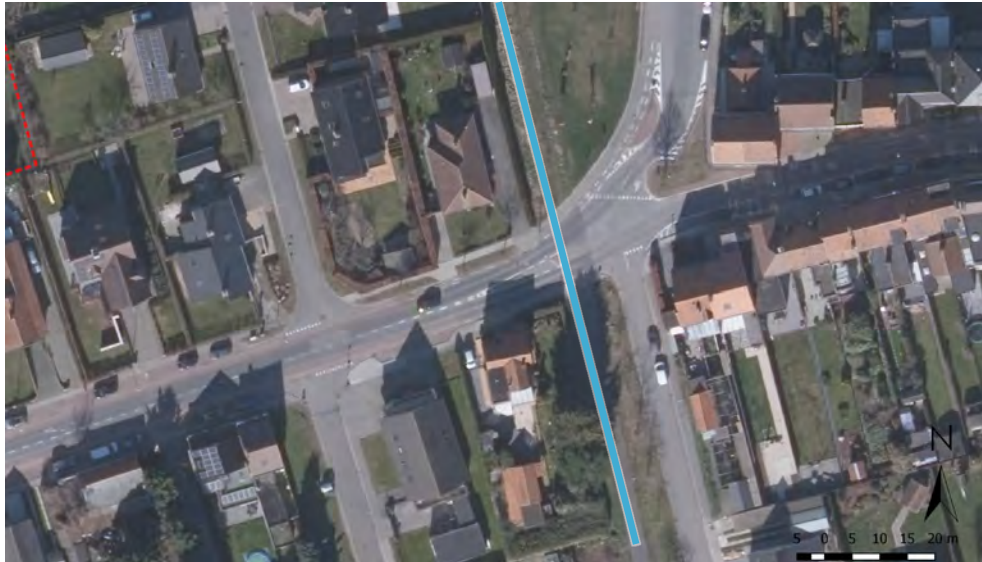
- Bij het inrijden van de tunnel neemt de fietser snelheid, die nuttig kan gebruikt worden bij het omhoog rijden; bij een brug werkt dit omgekeerd.
- Bij een tunnel onder een verkeersweg is het te overbruggen hoogteverschil kleiner dan bij een brug. Bij een brug boven een verkeersweg dient een vrije hoogte behouden te blijven van 4,50 m (vermeerderd met de constructiehoogte van de brug). Bij een fietstunnel volstaat een hoogteverschil van 2.50 m.
- In een tunnel hebben fietsers minder last van wind dan op een brug, en ze kunnen er zo nodig schuilen.
- Landschappelijk heeft een tunnel een minder ingrijpend effect op de omgeving dan een brug. Daar tegenover staat dan weer dat een zorgvuldig ontworpen fietsbrug ook een positief baken kan zijn dat fietsers zichtbaar maakt in het landschap.
- Op het vlak van sociale veiligheid kan een lange smalle tunnel nadelen hebben en zelfs claustrofobisch werken. Om een gevoel van benauwdheid of sociale onveiligheid te vermijden zijn smalle duistere tunnels te vermijden. Daarbij spelen volgende elementen een rol:
 - o Een minimum vrije doorrijhoogte voor fietsers: 2,90 m.
 - o De breedte dient minstens gelijk te zijn aan 1,5 maal de hoogte.
 - o De overzichtelijkheid van de tunnelingang: bij het inrijden een zo open mogelijk zicht bieden op de overzijde: een recht tracé verdient dan ook voorkeur boven een bochtige tunnel.
 - o Het vermijden van steile taluds bij tunnelingenangen (maximum 1:1).



Figuur 112: Fietstunnel onder kruispunt Vrijbosroute - N8 (Orthofoto, februari 2019)

7.2.4 Kruispunt Augustijnenstraat - Scholierenpad-Vrijbosroute met voorgang voor het doorgaand fietsverkeer

Zoals hiervoor beschreven wordt het Scholierenpad met de Vrijbosroute verbonden en deze fietsverbinding wordt de hoofdonsluiting voor fietsers vanuit het station en centrum van Ieper richting de nieuwe scholencampus. Het laatste knelpunt van deze fietssnelweg is het kruispunt van de Augustijnenstraat met het Scholierenpad-Vrijbosroute. Het bestaande kruispunt beschikt niet over veilig oversteekplaatsen voor voetgangers noch voor fietsers.



Figuur 113: Kruispunt Augustijnenstraat – Scholierenpad – Vrijbosroute (Orthofoto, februari 2019)

Het betrokken kruispunt voldoet aan de harde voorwaarden van het algemeen afwegingskader om fietsers voorrang te geven op het gemotoriseerd verkeer (Fietsberaad Vlaanderen, 2017), met name een kruising van een fietsweg met een lokale weg van maximaal 1 rijstrook per rijrichting en zonder aanwezigheid van een tram, spooroverweg of beweegbare brug.

Daarnaast bevat het toepasselijke afwegingskader ook zachte randvoorwaarden, deze laatste zijn voorwaardelijk. In tegenstelling tot de harde voorwaarden zijn er hier nog remediërende maatregelen mogelijk om fietsers in de voorrang toch mogelijk te maken. De zachte randvoorwaarden zijn de volgende:

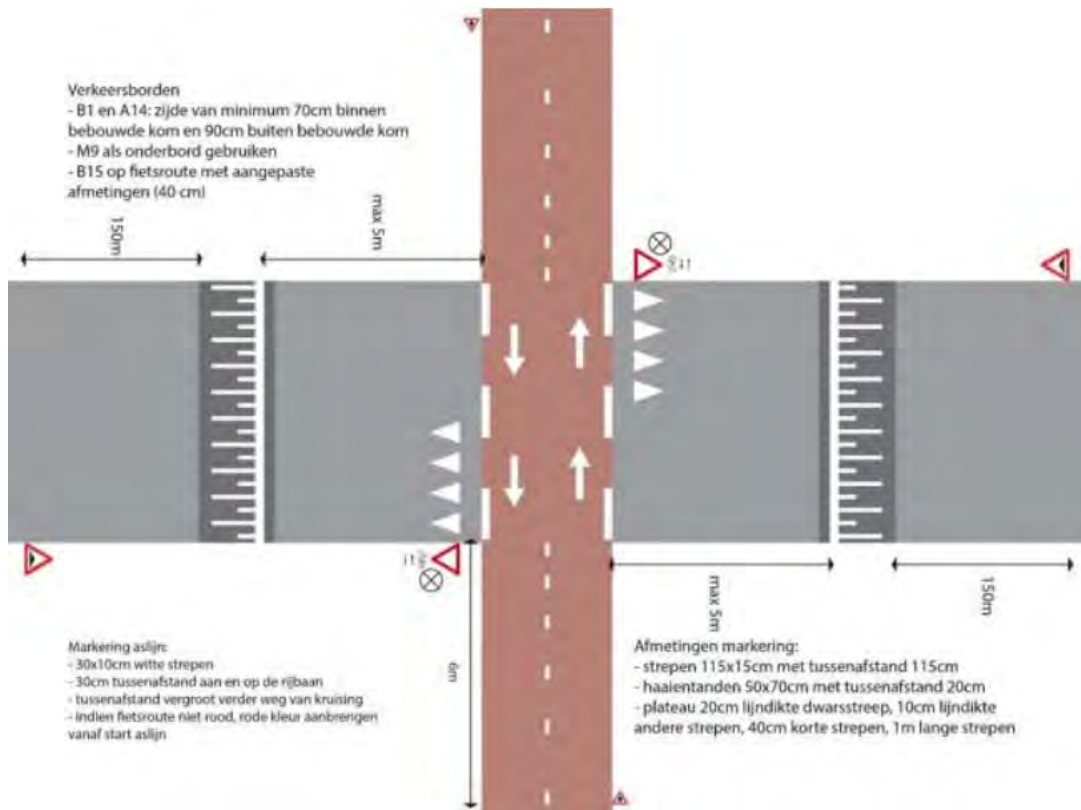
- **Intensiteit van gemotoriseerd verkeer:** De gemiddelde intensiteit van het gemotoriseerd verkeer bedraagt gemiddeld niet meer dan 8.000 auto's per etmaal.
- **Continuïteit van het fietsverkeer:** De veiligheid van fietsers in de voorrang wordt o.a. bepaald door het aantal fietsers, aandachtspunt: hoe meer continuïteit in de stroom, des te veiliger de oversteek in de voorrang kan verlopen. De voorkeur gaat dus uit naar locaties met veel fietsers en een continue stroom van fietsers. Remediëring voor deze voorwaarde bestaat uit het verhogen van het aantal fietsers door fietsstimuli.
Snelheid van het gemotoriseerd verkeer: De maximaal aanvaardbare snelheid ter hoogte van de kruising is 50 km/h. Het werken met bijkomende snelheidsremmers kan deze voorwaarde remediëren.
- **Zichtbaarheid en zichtafstanden:** Zichtbaarheid op de kruising is van groot belang. Om voorrang te kunnen verlenen moet er zicht zijn op het aankomende verkeer. Het stopzicht bij een snelheid van 30km/h bedraagt 20 m. Bij 20 m of meer is sprake van een goede zichtbaarheid. Indien de zichtbaarheid lager is dan 20 m zijn zichtondersteunende maatregelen noodzakelijk. Mogelijkheden hiervan zijn verkeersspiegels, lage obstakels, een versmalling van de rijbaan, ... Als de zichtbaarheid niet gegarandeerd kan worden, worden fietsers beter niet in de voorrang gezet.

- **Kruisende voetgangers- of fietsersstroom:** In sommige gevallen kan de dwarse of kruisende voetgangers- of fietsersstroom belangrijker zijn dan de fietsstroom op de fietsweg. In de afweging dient meegenomen te worden of voorrang voor de fietsweg in dit geval aangewezen is of niet.

De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op het betrokken kruispunt bedraagt minder dan 1.000 auto's per etmaal. Gezien de 2255 verwachte leerlingen op de nieuwe campus, waarvan bijna 37% met de fiets naar school komen, is de continuïteit van het fietsverkeer in de spitsuren verzekerd. In de schoolomgeving is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt tot 30 km/u.

Het betrokken kruispunt is voor het gemotoriseerd verkeer zichtbaar van meer dan 20 m op voorwaarde dat de hagen van de aanpalende percelen (Sportstraat nr. 35 en Augustijnenstraat nrs. 25 en 44) beperkt blijven. Het kruisende voetgangers- of fietsersstroom blijft beperkt, omdat voetgangers hoofdzakelijk vanuit de Grietensstraat gaan komen en het fietsverkeer komend van de Sportstraat zouden hoofdzakelijk moeten draaien richting de Vrijbosroute.

Daarmee kan gesteld worden dat op het betrokken kruispunt het gemotoriseerd verkeer voorrang kan verlenen aan het doorgaand fietsverkeer. De inrichting daarvan dient eenduidig en veilig te zijn voor de betrokken verkeersdeelnemers, dat kan a.d.h.v. een snelheidsremming (vb. verkeersplateau) voor het gemotoriseerd verkeer, een voorrangsaanduiding (met voorrangsbord en haaiantanden) voor het fietsverkeer, fietspadmarkeringen, ander materiaal- en kleurgebruik voor het fietspad en accentverlichting t.h.v. de fietsoversteek. Aanvullend kan een middeneiland de rijbaan versmallen.



Figuur 114: Basisinrichting voor een kruising van een fietsroute en een lokale weg met voorrang voor fietsers (Fietsberaad Vlaanderen, 2017)

Bijkomend kan de bovenstaande oversteekplaats voor fietsers aangelegd worden op een verlengd verkeersplateau samen met de oversteekplaats voor voetgangers t.h.v. de Grietensstraat. Op deze manier dient het gemotoriseerd verkeer tijdig te vertragen.

De aanleg van een veilige voetgangers- en fietsoversteek dient in een ruimer kader te worden aangepakt, meer bepaald samen met het naastgelegen kruispunt. Voertuigen komende vanuit de Haiglaan-Augustijnenstraat dienen voldoende te worden afgeremd, ook het kruispunt met de Belletstraat dient hierin te worden opgenomen.

7.2.5 Vrijbosroute toegankelijk voor fietsers vanuit de Helakker

Zoals in het deel 5.4.2.2 'Gevolgde routes door trappers' wordt ingeschat dat het fietsverkeer richting de nieuwe schoolcampus niet enkel afkomstig van de Vrijbosroute-Scholierenpad zal zijn, maar ook gedeeltelijk vanuit de rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) – Haiglaan. Er worden tijdens de spitsuren ongeveer 275 fietsers verwacht langsheen de Helakker (tussen de rotonde en de Vrijbosroute). Voor deze reden dient een fietsverbinding gemaakt te worden tussen de betrokken rotonde en de schoolsite langsheen de Helakker en de Vrijbosroute. Ondertussen werd een rode slemlaag aangebracht op gedeelten van het fietspad op de rotonde.



Figuur 115: Fietsverbinding rotonde-Helakker-Vrijbosroute (Orthofoto, februari 2019)

De bestaande ontsluiting van Helakker is een éénrichtingsstraat vanuit de Augustijnenstraat richting de rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) – Haiglaan. De wegbreedte van de Helakker t.h.v. de rotonde bedraagt ongeveer 5 m, die ingericht is met een fietspad/voetpad en een rijstrook. Gezien het beperkt aantal uitrijdend verkeer (8 voertuigen in de ochtendspits en 6 in de avondspits) uit de Helakker, worden geen grote knelpunten verwacht en kan de bestaande toestand van de Helakker behouden blijven.

Indien er op lang termijn te veel knelpunten komen tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer in de Helakker, kan eventueel de Helakker omgevormd worden in een doodlopende straat. Tijdens het eerste participatiemoment werd met de bewoners van Helakker besproken om deze af te sluiten (doodlopend maken). Er is hieromtrent geen draagvlak. Er kan echter wel onderzocht worden om de wegenis plaatselijk te kunnen verbreden.

7.2.6 Rtonde N8 – Haiglaan veilig voor fietsers

De bestaande verkeersintensiteit langsheen de Augustijnenstraat wordt beperkt, waardoor de intensiteit op de rotonde N8 (Veurnseweg-Oude Veurnestraat) – Haiglaan zal stijgen. Momenteel gebruiken de fietsers, die naar de huidige schoolsite gaan, voornamelijk de Velodroomstraat en de fietsoversteekplaats over de Haiglaan richting de Sportstraat – Augustijnenstraat. Daardoor wordt de betrokken rotonde in de huidige situatie weinig gebruikt door fietsende scholieren. Ondertussen werd een rode slemlaag aangebracht op gedeelten van het fietspad op de rotonde.

Door het voorzien van een schoolgang voor fietsers langsheen de Vrijbosroute is het de bedoeling om via de Oude Veurnseweg en een aangepast kruispunt de scholencampus veilig te bereiken.

De bestaande rotonde beschikt over een fietspad tussen twee evenwijdige witte streeplijnen langs een rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer. De bestaande situatie van de betrokken rotonde is niet de veiligste manier voor fietsers, deze zou met hogere verkeersintensiteiten nog onveiliger kunnen worden. Een betere oplossing is afhankelijk van het kruispunttype dat voorgesteld wordt (zie maatregelen privaat vervoer).



Figuur 116: Bestaande situatie van rotonde N8 – Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

7.2.7 N8 en Haiglaan met veilig fietspaden

Eveneens zoals beschreven in het deel 5.4.2.2 'Gevolgde routes door trappers' van het voorliggend document, zal een deel van het fietsverkeer richting de nieuwe schoolcampus afkomstig zijn van de N8 (Oude Veurnestraat) en de Haiglaan. De betrokken straten beschikken momenteel enkel over zijliggende fietsstroken (van ongeveer 1 m breed) die aangeduid zijn met evenwijdige witte streeplijnen langs de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer.

De bestaande fietsvoorzieningen zijn op korte termijn behouden blijven maar indien op termijn een heraanleg gebeurt van de N8 (Veurnseweg en Oude Veurnestraat) of de Haiglaan is het wenselijk rekening te houden met onderstaande aanbevelingen.

Volgens het vademecum Fietsvoorzieningen dienen de fietsvoorzieningen van aanliggende eenrichtingsfietspaden naast een autoverkeer met een rijdsnelheid van 50 km/uur te voldoen aan enkele minimumeisen (MOW, 2017). De fietsvoorzieningen langs de N8 (Oude Veurnestraat) en de Haiglaan dienen minstens te voldoen aan de volgende minimumeisen voor fietsvoorzieningen met hoge fietsintensiteiten (spitsuurintensiteit van 150-750 fietsers in 1 richting):

- De minimale fietspadbreedte is 1,50 -1,75 m, voor fietsvoorzieningen met spitsuurintensiteiten van 150-750 fietsers in 1 richting is een fietspadbreedte van 2,50 m aanbevolen.
- Aanliggende verhoogde fietspaden zijn aangewezen in verblijfsgebieden (50 km/uur).
- Tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer is wenselijk om een tussenstrook van 25-50 cm als afscherming van de fietspaden te voorzien.

7.2.8 Fietspaden langsheen de Adriaansensweg

Zoals aangegeven in het deel 5.4.2.2 'Gevolgte routes door trappers' van het voorliggend document komen een deel van de scholieren met de fiets naar school langsheen de Omloopstraat-Adriaansensweg-Augustijnenstraat en deze gevolgde route zal met de uitbreiding van de campus niet veranderen. De Adriaansensweg beschikt over fietssuggestiestroken langsheen elke zijde van de weg. Dit is voldoende gelet op het lokale karakter van de weg waarbij fietsers in principe in de bebouwde kom op de rijweg fietsen.

De aanleg van fietspaden is niet noodzakelijk maar zou een verbetering betekenen voor de verkeersveiligheid. De aanleg van fietspaden is enkel zinvol indien de spoorwegovergang kan verbreed worden. Deze is momenteel smal en vormt een knelpunt. Het heeft geen zin op fietspaden aan te leggen indien die niet kunnen doorgetrokken worden over de spoorweg.

De NMBS voert momenteel een studie uit rond de overwegen in leper. Dit dient mee opgenomen worden in deze studie.



Figuur 117: Fietspaden langs Adriaansensweg – spoorweg leper-Poperinge (Orthofoto, februari 2019)

Op lange termijn onderzoekt de stad om een fietsverbinding te maken tussen Adriaansensweg en de kern van Brielen (via een ondertunneling van de N38 en als alternatief op de N8). Indien dit gerealiseerd wordt (inclusief een verbreding van de overweg) kan een fietspad aangelegd worden aan weerszijden van de Adriaansensweg.

7.3 MAATREGELEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER

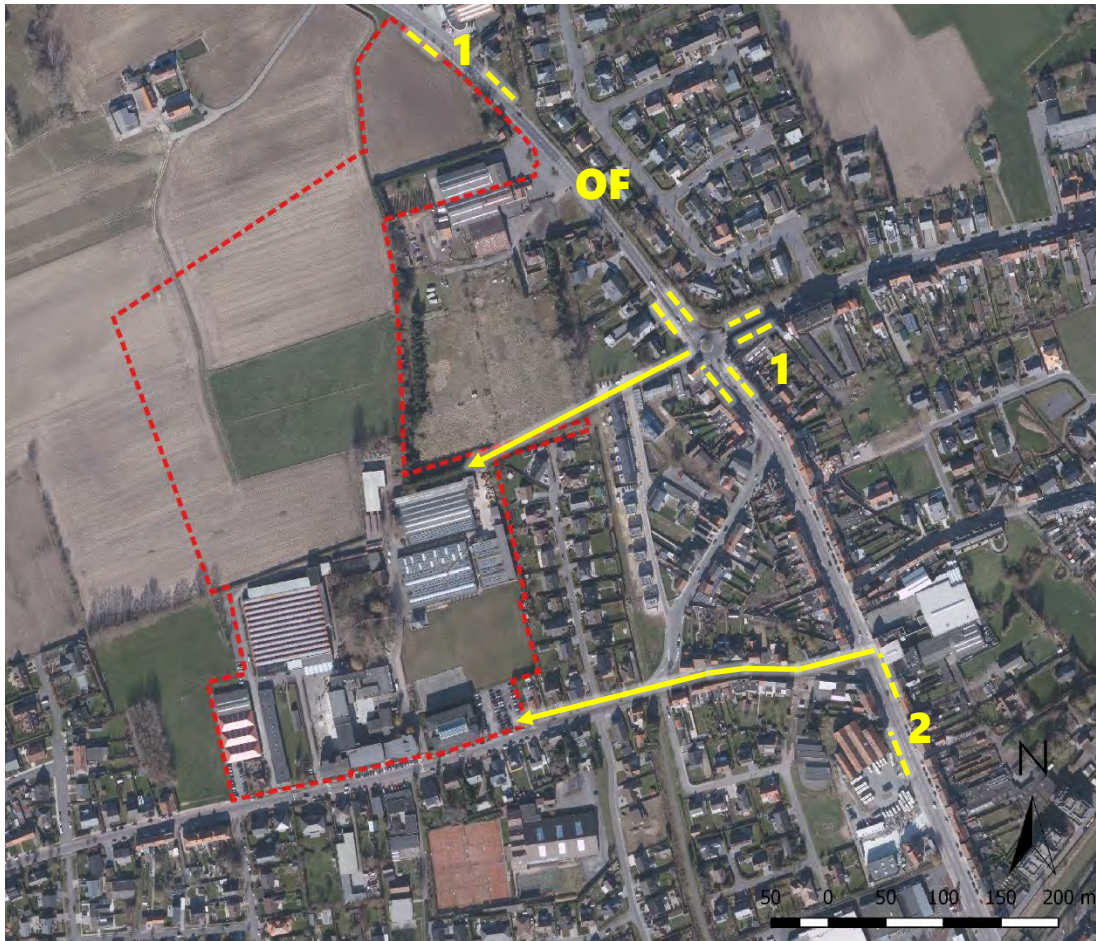
Op vandaag kunnen de leerlingen voor het VTI gebruik maken van de halte VTI (gelegen in de Augustijnenstraat net voor ingang VTI) en van de halte Stelplaats (gelegen in de Haiglaan op 550m van het VTI). De halte Stelplaats richting het VTI ligt echter op 750m van het VTI. De halte Hoekje, gelegen in de Haiglaan nabij kruispunt met de N8, komt op vandaag niet in aanmerking als schoolhalte voor het VTI omwille van de iets verdere wandelafstand.

De Augustijnenstraat kent op vandaag een grote parkeerdruk en is eigenlijk niet geschikt voor busverkeer. Met de uitbreiding van de site van het VTI en de bundeling van alle leerlingen van de 2^{de} en 3^{de} graad van het secundair onderwijs te leper op de nieuwe site, kan een grote toename verwacht worden van het aantal leerlingen naar en van de site. Ook de toegang via Helakker kan leiden tot een frequenter gebruik van de bushalte leper Hoekje.

De school is vragende partij om de bus te laten halteren op de campus zelf. Dit werd besproken met De Lijn. Dit werd door De Lijn negatief geadviseerd omwille van volgende redenen:

- Een aparte buslijn zoals die nu bestaat en stopt voor het VTI is niet langer mogelijk. Door de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid wordt het busnet grondig hervormd. Het voorlopig voorstel van het netwerk met basisbereikbaarheid in regio 'Roeselare – Westhoek' bevat voor leper o.a. een kernlijn vanuit Veurne-Brielen, langsheen de N8 (Veurnseweg) en richting het station van leper, een kernlijn vanuit Poperinge, langsheen de N308 (Poperingseweg) en richting het station van leper en een aanvullende lijn vanuit Diksmuide-Boezinge, langsheen het kanaal leper-Ijzer – N8 (Oude Veurnestraat) – Haiglaan en richting het station van leper. Daardoor zal de bushalte 'leper VTI' in de Augustijnenstraat niet meer bediend worden. Bijgevolg is ook het verleggen van de bushalte naar de nieuwe parking (via de ingang van de Veurnseweg) geen mogelijkheid.
- Het afbuigen van de kernlijn leper-Veurne op de campus wordt door De Lijn eveneens negatief geadviseerd. Tijdens de spitsuren kan verwacht worden dat er een grote verkeerstroom (autoverkeer) zal zijn naar en van de parkeerzone. Hierdoor zal het busverkeer grote hinder ondervinden op vlak van doorstroming op de parking en bij het verlaten van de parking naar de N8. In het nieuwe netwerk is het tevens de bedoeling om geen afwijkende reismogelijkheden te voorzien op een verbinding, dit voor de duidelijkheid en leesbaarheid van het netwerk voor de reizigers. Indien we de site oprijden, dan moet dit met alle ritten, dus ook tijdens de daluren en de schoolverlofperiodes. De wandelafstand naar/van de site voor leerlingen van de 2^{de} en 3^{de} graad is ook vrij beperkt. Om deze redenen geeft De Lijn een negatief advies.

Bijgevolg wordt ingezet op een betere uitbouw van de bushalte Hoekje en bushalte Stelplaats. De bushalte Hoekje langs de N8 (Veurnseweg) kan eventueel voorzien worden t.h.v. van de ontsluiting van de campus. Door 2 haltes uit te bouwen worden de leerlingen gespreid over beide haltes.



Figuur 118: Maatregelen voor openbaar vervoer (Orthofoto, februari 2019)

7.3.1 Aanpassing bushalte 'leper Hoekje'

Door de nieuwe toegang tot de schoolcampus via het Scholierenpad en de verbinding die kan gemaakt worden met Helakker, komt de bushalte 'leper Hoekje' in aanmerking om leerlingen te laten op- en afstappen. De afstand tot school bedraagt 250-300 m.

Door een betere positionering van de haltes kunnen de haltes ook gebruikt worden door meerdere lijnen. Het is wenselijk dat de scholieren naast de lijn leper-Veurne ook gebruik kunnen maken van de andere lijnen met name de buslijn nr. 20 'leper-Merkem-Diksmuide', buslijn nr. 40 'leper-Langemark-Staden-Kortemark-Torhout' en buslijn nr. 94 'leper-Zonnebeke-Moorslede-Roeselare'.

De bussen van deze buslijnen richting leper stoppen momenteel niet in de buurt van de rotonde N8 (Veurnseweg)-Haiglaan, omdat geen bushalte voorzien is tussen de N369 (Diksmuidseweg) en de bushalte 'leper stelplaats' in de Haiglaan (ten zuiden van de Sportstraat).

Er zijn verschillende opties om de bushalte 'leper Hoekje' te verbeteren:

- De bushalte van de N8 (Veurnseweg) richting het station kan verplaatst worden tot voorbij de rotonde langsheen de Haiglaan. Op deze manier krijgt de buslijn vanuit Boezinge-Diksmuide eveneens een bushalte 'leper Hoekje'. De betrokken bushaltes dienen echter wel voldoende lang te zijn om 2 bussen tegelijk te kunnen ontvangen. De bushaltes kunnen door alle lijnen bediend worden.



Figuur 119: Dubbel bushalte 'leper Hoekje' in de Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

- De bushalte 'leper Hoekje' kan ook ontdubbeld worden. De 2 betrokken buslijnen vanuit het station van Ieper kunnen voorzien worden met een bushalte langsheen de Haiglaan. De buslijn vanuit Brielen-Veurne kan een bushalte langsheen de N8 (Veurneweg) hebben en de buslijn vanuit Boezinge-Diksmuide kan een bushalte langsheen de N8 (Oude Veurnestraat) hebben. Op deze manier wordt de aankomst van de leerlingen gespreid over de verschillende straten. De wachtende leerlingen blijven echter in de Haiglaan, waar een voldoende lange bushalte dient voorzien te worden om 2 bussen tegelijk te kunnen ontvangen.



Figuur 120: 1 dubbel bushalte in de Haiglaan en 2 bushaltes in de Veurneweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

- De bushalte 'leper Hoekje' kan eveneens op een andere manier ontdubbeld worden. De buslijn richting Boezinge-Diksmuide krijgt een bushalte in de Oude Veurnestraat. De buslijn richting Brielen-Veurne krijgt een bushalte in de Veurneweg of in de Haiglaan of een combinatie van beide. Door de verschillende lijnen van een aparte halte te voorzien biedt het voordeel dat de wachtende leerlingen over 2 haltes kunnen gespreid worden en hierdoor minder hinder veroorzaken. De bushaltes dienen op voldoende afstand van het kruispunt voorzien te worden. Deze oplossing geniet de voorkeur.



Figuur 121: 2 x dubbel bushalte 'leper Hoekje' in de Veurnseweg en de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

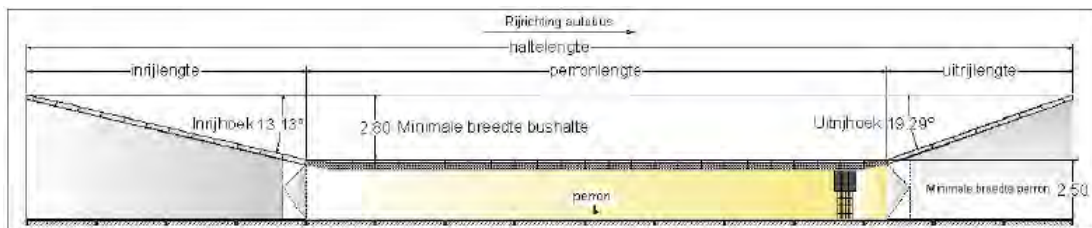
- Bijkomend werd tijdens het eerste participatiemoment voorgesteld om de bushalte 'leper Hoekje' voor de buslijn Brielen-Veurne in de N8 (Veurnseweg) te verschuiven naar het kruispunt met de ontsluitingsweg van de nieuwe campus. Het voordeel van deze situatie is dat er minder scholieren via Helakker zouden wandelen, maar via de parking richting de noordelijke bushalte.



Figuur 122: Dubbel bushalte 'leper Hoekje' t.h.v. de ontsluitingsweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

Het inrichten van de haltes maakt deel uit van verder onderzoek en is afhankelijk van de kruispuntinrichting. Voor de inrichting worden volgende principes vastgelegd:

- Gelet op de nabijheid van het kruispunt worden bij voorkeur haltehavens (cfr. de bushaltegids De Lijn, 2011) gecreëerd zodat het verkeer niet gehinderd wordt op het kruispunt. Een haltehaven dient te beschikken over voldoende in- en uitrijruimte om de halte goed toegankelijk te maken, anders wordt deze onbruikbaar. Bij het bepalen van de haltelengte van een haltehaven dient rekening gehouden worden met een perronlengte van 25 m, een inrijhoek van maximaal 13° over een inrijlengte van minimaal 12 m en een uitrijhoek van maximaal 19° over een uitrijlengte van minimaal 8 m. Bij haltehavens waarbij meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, wordt de totale perronlengte verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen van de bustypes die er stoppen (De Lijn, 2011).



Figuur 123: Grote van haltehaven (De Lijn, 2011)

- Het openbaar domein in de Veurnseweg en in de Oude Veurnestraat is respectievelijk 20 m tot 27 m breed en 27 m tot 32 m. Binnen deze rooilijn is het mogelijk om voor de opstappende leerlingen voldoende wachruimte aan te leggen. Dit dient samen bekeken te worden met de kruispuntinrichting van de Veurnseweg met de Oude Veurnestraat.
- Voor de opstappende leerlingen is het wenselijk een voldoende groot schuilhuisje te voorzien.

7.3.2 Vernieuwing bushalte 'Stelplaats'

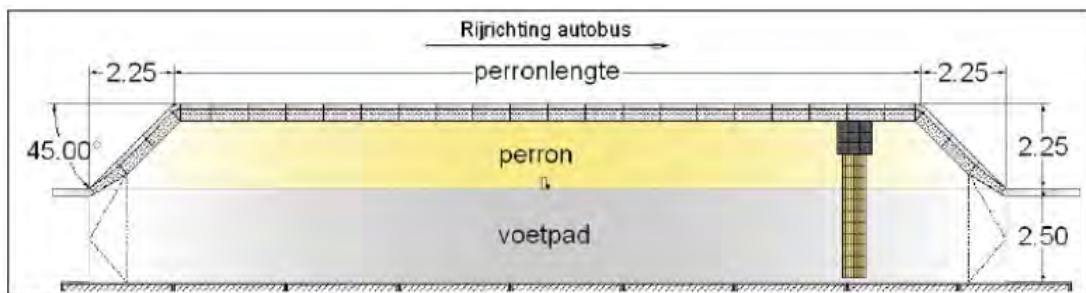
Om de leerlingen zoveel mogelijk te spreiden is het wenselijk om de bushalte 'leper Stelplaats' eveneens beter aan te leggen. De bushalte 'leper Stelplaats', gelegen in de Haiglaan op 550 m van de campus, is de tweede dichtstbijzijnde bushalte voor de leerlingen.



Figuur 124: Bestaande toestand van de bushalte 'Stelplaats' in de Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

De bestaande bushalte 'leper Stelplaats' richting Veurne kan ook noordelijker, dicht bij de Sportstraat, voorzien worden. De bestaande bushaltes 'leper Stelplaats' bevinden zich in de parkeerstrook, waardoor de fietspaden door de bussen gekruist moeten worden. De fietspaden dienen achter de bushaltes, langs de voetpaden voorzien worden. De bushalte 'leper Stelplaats' bevindt zich niet in de directe omgeving van een kruispunt of rotonde en langs een lokale weg (≤ 50 km/u in de bebouwde kom), waardoor de aanleg van een uitstulpende-voetpadhalte van toepassing is.

Een uitstulpende-voetpadhalte dient voldoende ruimte te hebben. Bij dit type halte hoeft de buschauffeur geen in- of uitrijhoek te nemen. Doch, om geheel parallel met de bus aan het perron uit te komen, moet de chauffeur tijdig tegen de boordsteen aan kunnen rijden. Daarom dient aan de perronlengte (18,50 m voor gelede bussen) voor- en achter de bus 1 extra meter perronlengte voorzien worden. Met 20,50 m perronlengte kunnen alle bustypes halteren (De Lijn, 2011).



Figuur 125: Grote van uitstulpende-voetpadhalte (De Lijn, 2011)

Een uitstulpende bushalte biedt het voordeel dat binnen het profiel van de Haiglaan (20 m breedte binnen de rooilijnen) voldoende brede wachtplaatsen kunnen aangelegd worden voor de wachtende leerlingen.

7.4 MAATREGELEN VOOR HET AUTOVERKEER

De uitbreiding van de campus Veurnseweg zal voor een grotere verkeersgeneratie zorgen in de omgeving dan de bestaande VTI-site. Zoals in voorgaande delen beschreven is, wordt het privaat vervoer hoofdzakelijk door leerkrachten gebruikt. De grootste stroom van privaat vervoer wordt eveneens uit het noordoosten van de campus, via de N8 (Veurnseweg) verwacht.

Met de uitbreiding van de campus wordt een primaire ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer langs de N8 (Veurnseweg) voorzien. Op deze plaats wordt dan ook een nieuwe parkeerzone voorzien. Daardoor dient een bijkomend kruispunt op de N8 (Veurnseweg) voorzien worden en kan de Augustijnenstraat een pak verkeersluwer aangelegd worden.

In het verlengde van de N8 (Veurnseweg) wordt eveneens een hogere gebruiksintensiteit van de rotonde N8 – Haiglaan verwacht. Het geschatte volume/capaciteit van de betrokken rotonde zal in de toekomst meer dan 80% bedragen. Bovendien zal Helakker een belangrijke fietsontsluiting vormen die uitkomt op de rotonde en zal het kruispunt ook gebruikt worden door leerlingen die te voet naar de bushalte stappen. Daarom dient de bestaande toestand van de rotonde N8 – Haiglaan opnieuw bekeken worden.

Daarnaast ondervindt het kruispunt van de N308 (Poperingseweg) met het Noyellepad-Scholierenpad en de spooroverweg momenteel ook een grote verkeersintensiteit. Vooral bij 2 sluitingen van de spooroverweg in een half uur tijd in de spits, veroorzaakt chaos in het fietsverkeer en lange wachtrijen voor het gemotoriseerd verkeer. Dit kruispunt dient eveneens beter aangepakt worden. Om de bestaande en toekomstige toestand van het gemotoriseerd verkeer in de schoolomgeving te verbeteren, worden de volgende maatregelen voorzien:

1. De Augustijnenstraat zo optimaal mogelijk verkeersluw aanleggen en de parkeerdruk verlichten.
2. Ontsluiting campus met lichtgeregeld kruispunt op de N8 (Veurnseweg).
3. Onderzoek lichtengeregeld kruispunt i.p.v. rotonde N8 – Haiglaan.



Figuur 126: Maatregelen voor autoverkeer vervoer (Orthofoto, februari 2019)

7.4.1 Parkeerdruk in de Augustijnenstraat en Rederijkerswijk verlichten

Huidige situatie en knelpunten

In de huidige situatie is er in de ochtend- en avondspits veel verkeer in de Augustijnenstraat. Dit wordt grotendeels gegenereerd door de school. Alle gemotoriseerd verkeer naar de school loopt via de Augustijnenstraat zowel voor het parkeren van voertuigen als voor het afzetten en ophalen van leerlingen. Het op- en afzetten gaat gepaard met keerbewegingen. Daarnaast wordt de Augustijnenstraat gebruikt als sluipteg als alternatief van de N308 (Poperingseweg) om in het centrum van Ieper te raken.

Bij de uitbreiding van de campus is het niet wenselijk de Augustijnenstraat verder te belasten. Om deze reden wordt de primaire toegang van de campus voorzien via de Veurnseweg. Indien er in de Augustijnenstraat geen maatregelen genomen kan het gevaar ontstaan dat deze toch nog frequent gebruikt zal worden om leerlingen af te zetten of op te halen en om te parkeren in de omliggende wijken en te voet naar school te gaan.

Draagvlak bij bewoners

Tijdens het eerste participatiemoment werden een aantal mogelijkheden voorgesteld om de Augustijnenstraat een verkeersluwe straat te maken en om het parkeerdruk te verlichten. Eén mogelijkheid of een combinatie van deze mogelijkheden tijdens de spitsuren zou de verkeers- en parkeerdruk in de Augustijnenstraat en omliggende woonwijken kunnen voorkomen. De keuze van welke mogelijkheden toegepast wordt, werd eerst afgetoetst met de omwonenden. Maatregelen zijn enkel wenselijk indien deze gedragen worden door de bewoners van de wijk.

Voorgestelde mogelijkheden

1. Beperken mogelijkheden tot parkeren en drop-off locaties in de Augustijnenstraat

Het is van belang om geen aanzuigeffect naar de Augustijnenstraat te creëren. Daarom is het van belang om de bestaande parkeerplaatsen op de scholencampus aan de zijde van de Augustijnenstraat niet vrij toegankelijk te maken. Indien dit niet gebeurt zullen leerlingen en leerkrachten toch proberen deze parkeerplaatsen te bereiken. Dit leidt bovendien ook tot zoekverkeer. De parkeerplaatsen moeten afgesloten worden; bvb. door middel van een slagboom en enkel toegankelijk zijn voor bevoegden of enkel toegankelijk buiten de spitsuren.

Er bestaat ook de mogelijkheid dat leerlingen en leerkrachten zullen parkeren in de omliggende straten rond Augustijnenstraat en dan te voet verder richting school stappen. Dit leidt opnieuw tot bijkomend verkeer in de Augustijnenstraat. Om dit te vermijden is wenselijk om lang parkeren te ontmoedigen. Dit kan bvb. door het invoeren van een blauwe zone waarbij enkel parkeren met een duur van 2u is toegestaan.

2. Invoeren van een Schoolstraat

Om het gemotoriseerd verkeer tijdelijk uit de Augustijnenstraat te weren, kan een deel ervan afgesloten worden als een schoolstraat. De trage weggebruikers krijgen dankzij een schoolstraat meer ruimte en kunnen dan veiliger naar school gaan. Een schoolstraat wordt 2x per dag afgesloten voor ongeveer 30 min. Met uitzondering voor prioritaire voertuigen (als de aard van opdracht het rechtvaardigt) en voertuigen die in het bezit zijn van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, wordt het gemotoriseerd verkeer in een schoolstraat verboden.

Dit kan eventueel aangevuld worden door een vergunningensysteem voor de bewoners en gebruikers van de kleuterschool en kinderdagverblijf, gecombineerd met een geautomatiseerd controlesysteem op basis van nummerplaten. Dit betreft een parkeerdruk die beperkt blijft in de tijd en in aantal.



Figuur 127: Voorbeeld schoolstraat (Moorsele, bron HLN)

3. Éénrichtingstraat

Om het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat te beperken, kan deze gedeeltelijk aangelegd worden als een éénrichtingsstraat richting de Adriaansensweg, met name tussen de Immelootstraat en de Griettensstraat-Oliedamstraat.

Dit biedt het voordeel dat het afzetten of ophalen van leerlingen in de Augustijnenlaan gaat beperkt worden. Bij het afzetten of ophalen dient immers een grote lus gereden te worden (Augustijnenstraat – Adriaansensweg – Poperingsweg – Haiglaan). Dit heeft een afradend effect waardoor de nieuwe toegang gemakkelijker als drop off locatie zal gebruikt worden. Ook een deel van de woonwijk zal dit traject moeten volgen bij het uitrijden van de wijk. Dit kan als nadeel voor de woonwijk beschouwd worden.



Figuur 128: Augustijnenstraat gedeeltelijk éénrichtingsstraat (Orthofoto, februari 2019)

4. Halve knip langs Scholierenpad

Een ander alternatief om het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat te beperken is om een halve knip van gemotoriseerd verkeer ter hoogte van het Scholierenpad te voorzien. Het gemotoriseerd verkeer vanuit de Haiglaan zou in de Augustijnenstraat verplicht zijn om richting de Sportstraat terug naar de Haiglaan te rijden.

Daarnaast zou het verkeer komende uit de Adriaansensweg-Augustijnenstraat wel kunnen door rijden tot de Haiglaan langs de Sportstraat. Met deze maatregelen wordt vermeden dat autobestuurders vanuit de Haiglaan tot de schoolingang rijden om hun kinderen af te zetten, waardoor de schoolomgeving veiliger kan gesteld worden. Ook hier geldt het nadeel voor de woonwijk dat inrijdend verkeer vanaf de Haiglaan niet langer mogelijk is.



Figuur 129: Halve knip in de Augustijnenstraat (Orthofoto, februari 2019)

5. Knip langs Scholierenpad

Een laatste alternatief om de Augustijnenstraat bijna volledig verkeersvrij te hebben, is om een volledige knip te voorzien ter hoogte van het Scholierenpad. Op deze manier zou het doorgaand verkeer tussen de Haiglaan en de Augustijnenstraat niet meer mogelijk zijn. Hierdoor wordt sluijperverkeer maximaal vermeden. Alle verkeer van en naar de woonwijk moet via de Adriaansensweg en Poperingseweg verlopen.



Figuur 130: Volledige knip van de Augustijnenstraat (Orthofoto, februari 2019)

Conclusie van eerste participatiemoment

Tijdens het eerste participatiemoment was er amper draagvlak om de rijrichtingen van de Augustijnenstraat te beperken, met name de 3 laatste voorgestelde maatregelen. Dit geeft te weinig voordelen voor de omwonenden in vergelijking met de nadelen. De maatregel van een schoolstraat had enkele voorstanders, maar geeft te weinig duidelijkheid over wanneer wel/niet door te straat gereden kan worden en door wie.

De enige voorgestelde maatregel die een redelijk draagvlak van de omwonenden kreeg, was de eerste maatregelen omtrent de parkeerdruk in de Augustijnenstraat. Met de bouw van de nieuwe campus kan het niet de bedoeling zijn om de Augustijnenstraat en de Rederijkerswijk nog meer te belasten met parkeermogelijkheden voor lang parkeren. Er dient een parkeerbeleid uitgevoerd worden om enkel kort parkeren en bewoners parkeren toe te laten in de Augustijnenstraat en in de omliggende straten van de Rederijkerswijk.

7.4.2 Ontsluiting campus met lichtgeregeld kruispunt op N8

Op basis van de verkeersplanologische context, verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid van de ontsluiting van de campus via de N8 (Veurnseweg) werd, in het deel 6.3.4.2 'Nieuwe kruispunt ontsluitingweg op de N8' van het voorliggend document, bepaald dat een lichtgeregeld kruispunt daarvoor de beste maatregelen zou zijn. Dankzij een lichtengeregeld kruispunt is er geen capaciteitsprobleem en kan de campus op een redelijk veilige manier ontsloten worden.

7.4.3 Lichtgeregeld kruispunt i.p.v. rotonde N8-Haiglaan

In hoofdstuk 6 kwam naar voor dat op de rotonde N8-Haiglaan mogelijks capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Bovendien werd hierbij nog geen fiets- en voetgangersverkeer meegerekend. Indien we dit meerekenen komen we tot volgende waarde in de avondspits (drukste moment op de dag).

Nieuwe toestand: Avondspits (incl. fiets- en voetgangersverkeer)

	Helakker	Oude Veurnestraat	Haiglaan	Veurnseweg
volume/capaciteit	21%	81%	97%	70%
gem. wachttijd (sec)	12 sec	26 sec	46 sec	21 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	1	9	16	6

Uit bovenstaande berekening blijkt dat de tak van de Haiglaan verzadigd zal zijn door het autoverkeer. Hier zal congestie optreden. Bovendien is de rotonde niet veilig voor wat betreft fietsers en voetgangers. Gelet op de capaciteitsproblemen en het bijkomende fiets- en voetgangersverkeer wordt een onderzoek of een andere kruispunttype ook mogelijk is.

Een kruispunttype wordt afgewogen op basis van onderstaande elementen.

Verkeersplanologische context

Het kruispunt betreft een kruispunt van een lokale weg type I (Veurnseweg) en een lokale weg type II (Oude Veurnestraat en Haiglaan). De locatie bevindt zich binnen de bebouwde kom.

In het vademecum 'Veilige wegen en kruispunten' werd op basis van de ervaring inzake het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (TV3V) een tabel opgemaakt met kruispunttypes afhankelijk van de categorisering van de wegen, de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en hun snelheidsregime. Op basis van deze tabel kan het kruispunt ingericht worden als een voorrangskruispunt of een lichtengeregeld kruispunt.

Verkeerskundige inpasbaarheid - capaciteitsbeoordeling

De keuze tussen een voorrangskruispunt en een verkeerslichtengeregeld kruispunt gebeurt in eerste instantie op basis van de capaciteit. Vanaf bepaalde intensiteiten is het wenselijk gebruik te maken van een lichtengeregeld kruispunt. Voor het bepalen van die 'ondergrens' volgen we de richtlijn van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (bijlage bij dienstorder A266 van 01.10.1991).

Toepassing ondergrens lichtengeregeld kruispunt, dienstorder A266 op het nieuwe kruispunt.

Hierbij wordt een intensiteitscriterium berekend om te beoordelen of het plaatsen van verkeerslichten al dan niet wenselijk of aangewezen is.

Binnen de bebouwde kom:

- Als voor een willekeurig spitsuur van vier opeenvolgende kwartieren geldt dat $i \geq 120 \times e800/l$, dan zijn verkeerslichten wenselijk.
- Als bovendien voor elk van de vier drukste uren van de dag geldt dat $i \geq 100 \times e800/l$, dan zijn verkeerslichten gewoonlijk aangewezen.

Bij het intensiteitscriterium spelen de volgende waarden een rol:

- l = toekomend aantal personenwageneenheden op de twee hoofdtakken van het kruispunt.
- i = toekomend aantal personenwageneenheden op de dwarsstak(ken) van het kruispunt. Als het aantal voetgangers dat per uur de hoofdweg oversteekt (V) groter is dan de helft van het aantal wagens uit de zijweg(en), dan geldt $i = pwe/2 + V$ en anders geldt $i = pwe$. Als de hoofdweg een voldoende brede middenberm heeft om deze hoofdweg in twee keer te kruisen, dan wordt het aantal eenheden van de betreffende dwarsende weggebruikers vermenigvuldigd met 0,8. Indien zich op een afstand van minder dan 750 meter al een lichtengeregeld kruispunt bevindt, dan wordt de waarde van i ten slotte verdubbeld.
- $e = 2.718$ (grondtal van het natuurlijk logaritme).

Bij toepassing van het dienstorder A266 op de geschatte toekomstige intensiteiten van het kruispunt blijkt dat zowel bij de berekening van de ochtendspits als voor de avondspits het voorzien van verkeerslichten wenselijk is.


Onderzoek capaciteit lichtengeregeld kruispunt a.d.h.v. simulatie met PTV Vistro.

Hierna wordt berekend of de capaciteit van een lichtengeregeld kruispunt voldoende is voor de toekomstige intensiteiten. Hierbij worden volgende parameters aangenomen:

- Er wordt een totale cyclustijd van de verkeerslichten vastgelegd tussen 60 s en 120 s;
- Er wordt in de Haiglaan richting Oude Veurnestraat een opstelstrook voorzien voor het rechts afslaande verkeer;
- Er wordt in de Oude Veurnestraat richting Haiglaan een opstelstrook voorzien voor het links afslaande verkeer.
- Er wordt in de Veurnesweg richting Oude Veurnestraat een opstelstrook voorzien voor het links afslaande verkeer.
- Het bijkomend fietsverkeer en de bijkomende overstekende voetgangers worden mee in rekening gebracht.

Ochtendspits


Cyclus (SG1 = Oude Veurnestraat/Helakker; SG2 = Veurnseweg/Haiglaan):



	Veurnseweg		Oude Veurnestraat		Haiglaan	
	Rechtdoor	Links	Links	Rechts	Rechtdoor	Rechts
volume/capaciteit	33%	40%	50%	28%	27%	50%
gem. wachttijd (sec)	13 sec	20 sec	24 sec	18 sec	12 sec	16 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	3	3	4	2	2	4

Avondspits

Cyclus (SG1 = Oude Veurnestraat/Helakker; SG2 = Veurnseweg/Haiglaan):



	Veurnseweg		Oude Veurnestraat		Haiglaan	
	Rechtdoor	Links	Links	Rechts	Rechtdoor	Rechts
volume/capaciteit	43%	69%	80%	22%	52%	79%
gem. wachttijd (sec)	28 sec	58 sec	39 sec	16 sec	30 sec	43 sec
Max. lengte wachtrij (mvt)	6	6	14	2	8	13

Bij een lichtengeregeld kruispunt is er geen capaciteitsprobleem. De verhouding V/C voor de links afslaande in de Oude Veurnestraat kan nog zakken indien er een groene ontruimingspijl voorzien wordt (groen in Helakker wordt vroeger afgeblok). De verhouding V/C voor de rechts afslaande beweging in de Haiglaan kan nog zakken indien deze beweging buiten de verkeerslichtenregeling valt en via een aparte afslagstrook kan geregeld worden (de ruimtelijke inpasbaarheid dient hiervan verder onderzocht te worden).

Ruimtelijke inpasbaarheid

Het voorzien van een lichtengeregeld kruispunt is geen probleem. De rooilijnbreedtes zijn voldoende groot. In de Veurnseweg is een breedte beschikbaar van 27 m, in de Haiglaan van 20 m en in de Oude Veurnestraat van 32 m.

Gezien de hoge waarden van de te verwachte volume/capaciteit en gemiddelde wachttijd voor de rotonde N8 – Haiglaan, is het voorzien van een lichtgeregeld kruispunt wenselijk voor een gemotoriseerd verkeer en veiliger voor het traag verkeer.

7.5 MAATREGELEN TEGEN DE PARKEERDRUK

De bestaande VTI-site beschikt over een 80 tal parkeerplaatsen, die toegankelijk zijn via de Augustijnenstraat (zie deel 4.1.4.5 'Bestaande parkeerplaatsen' van het voorliggend document). Met de uitbreiding van de campus wordt een achterliggende parkeerzone voorzien. Deze laatste wordt ontsloten via de N8 (Veurnseweg).

Daarnaast beschikt de bestaande VTI-site niet over drop off locaties. De bestaande parkeerstroken in de Augustijnenstraat worden momenteel echter wel in de spitsuren gebruikt als drop off locaties. Gezien de nabijheid van de fietssuggestiestroken veroorzaakt dit onveilige situaties voor de fietsers.

De volgende maatregelen omtrent parkeerdruk worden aangeraden:

1. Nieuw parkeerzone op eigen terrein voorzien.
2. Bestaande parkeerzones langs Augustijnenstraat beperken.
3. Verschillende drop-off locaties voorzien.



Figuur 131: Maatregelen voor parkeren (Orthofoto, februari 2019)

7.5.1 Nieuw parkeerzone op eigen terrein

De nieuwe schoolcampus dient te beschikken over een parkeerzone voor ongeveer 300 parkeerplaatsen. De betrokken parkeerzone dient ten noorden van het betrokken projectgebied aangelegd worden, zodat deze ontsloten kan worden via de N8 (Veurnseweg). Uit de berekeningen blijkt een parkeerzone van ca. 345 plaatsen noodzakelijk.

7.5.2 Bestaande parkeerzone langs Augustijnenstraat beperken

Als de bestaande private parkeerzones van de VTI-site en parkeerplaatsen (evenwijdig en haaks op de openbare weg) langs de Augustijnenstraat blijven bestaan naast de nieuwe achterliggende parkeerzone, kunnen deze voor enige verwarring zorgen voor de automobilisten. De bestaande parkeerzones zullen kleiner zijn dan de achterliggende nieuwe zone waardoor deze snel volledig gebruikt kan zijn voor lang parkeren of als drop off zone. Dit genereert veel manoeuvres voor de schoolpoorten.

Om te voorkomen dat automobilisten eerst langs de Augustijnenstraat een parkeerplaats zoeken en vervolgens toch naar de achterliggende parkeerzone langs de N8 (Veurnseweg) rijden, dient een duidelijk parkeerbeleid voor de Augustijnenstraat gehanteerd worden. De private parkeerzones langs Augustijnenstraat kunnen enkel voor schoolbezoekers of leveringen buiten de spitsuren toegankelijk zijn. Deze afbakening wordt het best uitgevoerd door het plaatsen van slagbomen (enkel toegang voor gereserveerde plaatsen).

Gezien het verwachte bijkomend schoolverkeer is het wenselijk om de bestaande openbare parkeerplaatsen (evenwijdig en haaks op de openbare weg) te optimaliseren. Op deze manier wordt het gemotoriseerd verkeer in de Augustijnenstraat zo optimaal mogelijk geweed.



Figuur 132: Private parkeerzone van VTI langs Augustijnenstraat (Eigen foto, februari 2019)

7.5.3 Voldoende drop-off locaties op eigen terrein voorzien

Volgens de inschatting van het toekomstig verkeer, zie deel 5.5.2 'Personenwagens' van het voorliggend document, gaan 197 mensen als autopassagier naar de campus komen. Het ophalen en afzetten van leerlingen gebeurt het best volledig op de parking van de campus. Op deze manier wordt het minst het gewone verkeer gehinderd. De Augustijnenstraat wordt bij voorkeur zo autoluw mogelijk ingericht.

Op de nieuwe achterliggende parkeerzone van de campus moet een drop-off locatie worden voorzien. Het voordeel om op eigen terrein een drop-off locatie te voorzien, is dat de veiligheid van de leerlingen gegarandeerd kan worden.

7.6 MILDERENDE OF VERBETERENDE MAATREGELLEN

Vervolgens worden alle hiervoor besproken maatregelen gerangschikt als milderende of verbeterende maatregelen. Milderende maatregelen zijn gericht op het voorkomen of beperken van negatieve effecten. Verbeterende maatregelen zijn gericht op de positieve effecten verder te versterken. Daarbij wordt eveneens vermeld welk organisatie deze maatregelen zal moeten uitvoeren.

Er wordt eveneens een opsplitsing gemaakt tussen korte termijn maatregelen en lange termijn maatregelen. Met korte termijn maatregelen (KT) worden maatregelen bedoeld die bij de opening van de school moeten uitgevoerd zijn. Lange termijn maatregelen (LT) zijn verbeteringsmaatregelen die niet noodzakelijk zijn, maar op lange termijn en afhankelijk van andere studies wenselijk zijn.

Milderende maatregelen	Verbeterende maatregelen	Partners
Maatregelen voor het voetgangersverkeer		
Scholierenpad ook voor voetgangers tussen N308 en Augustijnenstraat (KT)		Provincie West-Vlaanderen
Leesbaarheid kruispunt N308 (Poperingseweg) - Scholierenpad verbeteren door aangepaste markeringen (KT)	Kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers via ongelijkvloerse kruising (LT)	Stad Ieper / Infrabel
Kruispunt Augustijnenstraat – Grietensstraat met veilig oversteekplaats voor voetgangers (KT)		Stad Ieper
Maatregelen voor het fietsverkeer		
Vrijbosroute als fietssnelweg (deel Station – Helakker) (KT)	Vrijbosroute als fietssnelweg (deel Helakker - N38) (LT)	Provincie West-Vlaanderen
Fietsontsluiting via Vrijbosroute en fietsenstalling op eigen terrein (KT)		SMSI
	Kruispunt Vrijbosroute-N8 veilig voor fietsers (LT)	AWV / Provincie West-Vlaanderen
Kruispunt Augustijnenstraat-Scholierenpad-Vrijbosroute met voorrang voor het doorgaand fietsverkeer (KT)		Stad Ieper
Vrijbosroute toegankelijk voor fietsers vanuit de Helakker (KT)		Provincie West-Vlaanderen / Stad Ieper
Rotonde/Kruispunt N8 – Haiglaan veilig voor fietsers (KT)		AWV
Vrijliggende fietspaden langs N8 tussen ontsluitingsweg en N38 (KT)		AWV
	Haiglaan met veilige fietspaden (LT bij heraanleg)	Stad Ieper
	Fietspaden in de Adriaansensweg en overweg verbreden (LT)	Stad Ieper / Infrabel

Milderende maatregelen	Verbeterende maatregelen	Uitvoeringsorgaan
Maatregelen voor het openbaar vervoer		
Vernieuwing bushalte 'leper Hoekje' (KT)		Stad leper
Vernieuwing bushalte 'leper Stelplaats' (KT)		Stad leper
Maatregelen voor het autoverkeer		
Parkeerdruk in Augustijnenstraat en Rederijkerswijk verlichten (KT)		Stad leper
Ontsluiting campus met lichtgeregeld kruispunt op N8 (KT)		AWV / SMSI
Lichtgeregeld kruispunt i.p.v. rotonde N8-Haiglaan (KT)		AWV
Maatregelen tegen de parkeerdruk		
Voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein (KT)		SMSI
Gebruik van de bestaande parkeerzone van school in de Augustijnenstraat beperken (KT)		SMSI
Voldoende drop-off locaties op eigen terrein voorzien (KT)		SMSI

8 SENSITIVITEITSTOETS

Binnen deze MOBER worden er door de verschillende hoofdstukken heen een aantal veronderstellingen gemaakt die een zekere invloed uitoefenen op de resultaten. Via de sensitiviteitstoets wordt er nagegaan wat de gevolgen kunnen zijn van variaties binnen deze veronderstellingen. Het is de bedoeling om na te gaan of de variaties die mogelijk zijn binnen deze veronderstellingen mogelijk kunnen leiden tot andere resultaten.

8.1 ALTERNATIEVE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S

De bouw van de Campus Veurnseweg wordt uitgevoerd binnen het kader van een DBFM-procedure. Gezien de inschrijver zo snel mogelijk huur wenst te innen, zal de uitvoering van de nieuwe campus zo snel mogelijk gebeuren na het verkrijgen van een vergunning. Daarmee wordt gesteld dat de voorziene campus in één fase wordt gebouwd en in één fase in gebruik zal worden.

De uitvoering van de maatregelen van het openbaar domein in de schoolomgeving zal gebeuren door de diverse partners. Deze worden wel in verschillende fases uitgevoerd, maar dienen functioneel te zijn voor de ingebruikname van de nieuwe campus.

De verkeersintensiteiten op de N8 (Veurnseweg) zijn berekend met het eventueel bijkomend verkeer door de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein en met het bijkomend verkeer door de ontwikkeling van de kmo-zone Van Isacker. Als dit op korte termijn of geheel niet gerealiseerd wordt, gaan de verwachte verkeersintensiteiten minder hoog zijn dan in het voorliggend document geschat zijn.

8.2 ALTERNATIEVE MOBILITEITSSCENARIO'S

Er kan nooit met zekerheid voorspeld worden hoeveel mobiliteit een project zal genereren, dit is eveneens het geval met de uitbreiding van de schoolcampus. Er wordt aangenomen dat 2255 leerlingen en 320 personeelsleden tegelijk op de campus aanwezig zullen zijn. Deze cijfers zijn afhankelijk van hoeveel leerlingen effectief daar les gaan volgen.

Het aantal leerlingen op de campus kan elk schooljaar veranderen: misschien gaat in het eerste schooljaar na de ingebruikname het aantal leerlingen op de campus lager zijn dan 2255 en na 5-10 jaar kan dit aantal hoger zijn dan 2255.

De verwachte modal split is in het voorliggend document berekend op basis van een extrapolatie van de bestaande leerlingen in 2e-3e graad. De bestaande situatie daarvan kan in de toekomst veranderen. De verwachte modal split is eveneens afhankelijk van hoeveel leerlingen effectief les gaan volgen op de campus, maar is daarbij ook afhankelijk van andere elementen:

1. De uitgevoerde maatregelen in de schoolomgeving: bijvoorbeeld als de school veiliger en sneller bereikbaar is met de fiets dan met de auto, zal het autogebruik dalen, of bijvoorbeeld als de drop-off zones beter bereikbaar zijn dan de parking, kan het zijn dat de parking misschien niet zo groot dient te zijn, ...
2. Het fietsgebruik door leerlingen en personeel kan aangemoedigd worden de school, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer en de auto kan dalen.

Om al deze voorspellingen beter te kunnen inschatten wordt het verwachte mobiliteitsprofiel met een marge van 25-50% minder en 25-50% meer leerlingen en personeel op de campus.

	Enquête SMSI		Totale verkeers- generatie in de ochtend- spits	Sensitiviteitstoets			
	Leerlingen (2 ^e -3 ^e graden)	Personeel		-25%	-10%	+10%	+25%
Te voet	8,71%	4,93%	212 mensen	159 mensen	191 mensen	233 mensen	265 mensen
Als (elektrische) fietser	36,99%	24,86%	914 mensen	686 mensen	823 mensen	1005 mensen	1142 mensen
Als bromfietser	1,57%	0,27%	36 mensen	27 mensen	32 mensen	40 mensen	45 mensen
Met de lijnbus	38,25%	1,09%	883 mensen	662 mensen	795 mensen	971 mensen	1104 mensen
Per trein		5,46%					
Als autopassagier	7,93%	2,73%	188 mensen	141 mensen	169 mensen	207 mensen	235 mensen
Als autobestuurder	6,55%	60,66%	342 mensen	256 mensen	308 mensen	376 mensen	428 mensen
Totaal	100%	100%	530 mensen	1931 mensen	2318 mensen	2832 mensen	3219 mensen

9 BESLUIT EN NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Binnen het voorliggend MOBER werd de verkeersgeneratie van de uitbreiding van de VTI-site als een nieuwe 2e-3e graadscampus voor de scholengemeenschap Sint-Maarten te Ieper (SMSI) onderzocht. De bestaande VTI-site telt momenteel ongeveer 695 leerlingen. Er wordt geschat dat de nieuwe campus 2255 leerlingen zal tellen. Daarvan komt bijna 37% van de leerlingen met de fiets naar school en ongeveer 38% van de leerlingen komen met het openbaar vervoer naar school.

Vervolgens werd onderzocht wat de effecten zijn van deze bijkomende verkeersgeneratie op de bestaande toestand. De bestaande toestand wordt ook gewijzigd: de uitgebreide campus wordt niet enkel toegankelijk via de Augustijnenstraat, maar wordt eveneens toegankelijk via een fietsontsluiting ter hoogte van de Helakker-Vrijbosroute en via een ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de N8 (Veurnseweg).

Ten slotte werden milderende en verbeteringsmaatregelen per vervoersmodi voorgeschreven, deze zijn terug te vinden in het hoofdstuk '7. Milderende en verbeteringsmaatregelen' van het voorliggend document.

10 BIJLAGES

10.1 OBSERVATIES VAN FIETSERSBOND (05.2018)

Observatie Fietsverkeer van en naar het VTI door de Fietsersbond Ieper – mei 2018

Versie 18052018

Aanpak

De observatie gebeurde op 3 dagen. Op 27.04 waren we met 4 waarnemers: Filip Boury, Rudi Claeys, Geert Schotte, Johan Vanhaverbeke. Bijkomend werd op 4 en 7 mei door Filip Boury en Geert Schotte op 2 punten geobserveerd om cijfers te verifiëren en een bijkomend punt toe te voegen. Uiteindelijk waren er 7 observatiepunten

1. Kruispunt Poperingseweg-Omloopstraat-Adriaansensweg
2. Kruispunt Augustijnenstraat -Adriaansensweg
3. Inrijpoort fietsers VTI
4. Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat-Sportstraat
5. Kruispunt Griettensstraat-De Clerckstraat
6. Scholierenpad (afslag Griettensstraat)
7. Kruispunt Haiglaan-Oude Vaarstraat-Plumerlaan

De observatie gebeurde tussen 8 uur en 8 uur 30, bij mooi weer. We focusten ons op het traag verkeer.

Conclusies

- We stelden geen chaotische situaties vast , vooral dankzij de attentvolle autobestuurders. Arrogante, roekeloze fietsers zijn een uitzondering.
- Op de Augustijnenstraat is er erg druk autoverkeer. (zie tabel van observatiepunt 3) Veel auto's hebben niet het VTI als bestemming. Vanaf 7.45 is er reeds druk autoverkeer. De fietsers en voetgangers komt pas na 8 uur op gang. Er werden ook 72 doorgaande fietsers geteld. Het aantal brommers (10) is beperkt. In die korte periode doen ook vier bussen de Augustijnenstraat aan. Aan de school stoppen veel ouders op de fietssuggestiestrook , wat de fietsers belemmert. De situatie in de Augustijnenstraat wordt nog bemoeilijkt door de aanwezigheid van het bedrijf Tanghe en de crèche "Augustijntje" die net tussen 8 uur en 8 uur 30 ook veel in en uit (achteruitrijdend) verkeer veroorzaakt.

Observatiepunt 3 Johan Vanhaverbeke

	Fietsers doorgaand	Fietsers ingang VTI	Auto's beide richtingen
7.45-8	27	5	87
8-8.10	17	37	62
810	15	90	70

8.20	10	116	61
8.30-8.40	3	1	29
	72	249	309

. Observatiepunt 1

Inrijden augustijnenstraat vanuit Haiglaan	145 wagens	2 bussen
Inrijden Adriaansenweg vanaf poperingseweg	85	
Uitrijden Adriaansensweg naar Poperingseweg	80	
Ingang VTI-dubbele richting	222	

- De belangrijkste stroom traag verkeer naar het VTI komt vanaf de oostelijke zijde.(zie tabel hieronder) Alle voetgangers komen van die kant, eveneens het overgrote deel van de fietsers (197 van de 223 fietsers, geteld op de invalswegen). (zie tabel voetgangers en fietsers) 33 % (249 getelde fietsers aan de ingang van het VTI) van de 722 leerlingen komt met de fiets. Omdat we het aantal leerkrachten niet kennen, werd het percentage berekend enkel op het totaal aantal leerlingen. Van 26 fietsers, geteld aan de ingang VTI, ontglipten ons bij de telling aan de invalswegen.

Fietsers richting VTI

Waar?	HOEVEEL	
Sportstraat (kruispunt met Augustijnenstraat)	60	
Augustijnenstraat (kruispunt met sportstraat)	41	
Adriaansensweg (kruispunt Poperingseweg)	26	
Griettenstraat (kruispunt Augustijnenstraat)	74	
Scholierenpad(kruispunt Augustijnenstraay)	22	
Helakker (kruispunt Augustijnenstrat)	0	

Adriaansznsweg (kruispunt Augustijnenstraat)	0	
Totaal deeltellingen	223	
Fietsingang VTI	249	
	34%(249/7.22)	
Niet geteld in deeltellingen	26	

Voetgangers richting VTI

Waar?	HOEVEEL	
Sportstraat (kruispunt met Augustijnenstraat)	16	
Augustijnenstraat (kruispunt met sportstraat)	5	
Adriaansensweg (kruispunt Poperingseweg)	0	
Griettenstraat (kruispunt Augustijnenstraat)	60	
Scholierenpad(kruispunt Augustijnenstraay)	73	
Helakker (kruispunt Augustijnenstrat)	0	
Adriaansensweg (kruispunt Augustijnenstraat)	0	
Totaal deeltellingen	154	
Fietsingang VTI	Geen gegevens	

- Algemeen vonden we het aantal fietsers lager dan gehoopt en gedacht. Vooral vanuit de richting Vlamertinge waren er bedroevend weinig fietsers:

- 26 fietsers gingen er richting VTI
- 5 richting Vlamertinge,
- 42 richting Ieper.

De Haiglaan is veel drukker :

- 130 richting richting stad,
- 80 richting Brielen.
- Verrassend druk is ook de fietsverbinding Vaartstraat en Plumerlaan : 53 richting station , 65 richting atheneum.

- Het Scholierenpad en de Haiglaan lopen tegen hun limiet aan op het vlak van drukte en meteen ook de veiligheid.

Op het Scholierenpad (zie tabel hieronder) gaat het om het gezamenlijk gebruik van voetgangers en wandelaars op het stuk tussen de Poperingse weg en de afslag naar de Grietensstraat. Vanaf de afslag is er een ontubbeling waarbij het overgrote deel van de fietsers de Grietensstraat neemt.

Observatiepunt 6 Filip Boury

	voetgangers	fietsers	Auto's
Scholierenpad			
-richting VTI	122	82	
-richting station	5	22	
-vanuit Grietensstraat	4	26	
Pad Delhaize			
-Naar scholierenpad	1	1	
-Naar Haiglaan	8	3	
Pad Groene kans			
-naar Scholierenpad	5	2	
-naar Haiglaan	2	1	

De Haiglaan is een erg drukke invalsweg voor fietsers en auto's. Lokaal voetgangersverkeer stelt de verweving verder op proef

- Verder zijn er drie kruispunten die onder druk staan :
 1. Kruispunt Poperingseweg-Omloopstraat-Adriaansensweg
Tot onze verbazing was het aantal in en uitrijdende auto's in de omloopstraat hoog. (zie tabel hieronder)

Observatiepunt 1

Filip Boury– fietsers 8-8.30

Inrijden Adriaansensweg			
Vanuit Vlamertinge	Vanuit Ieper	Vanuit omloopstraat	totaal
26	5	17	48
uitrijden Adriaansensweg			
Richting Vlamertinge	Richting Ieper	Richting omloopstraat	
0	4	0	4
Doorgaand verkeer			
Vlamertinge- Ieper	Ieper-Vlamertinge		
42	5		

Geert Schotte-auto's 8-8.30

Auto's		
Adriaansensweg in	85	
Adriaansensweg uit	80	2x bus
Omloopstraat uit	78	

2. Kruispunt Augustijnenstraat-Griettensstraat-Sportstraat (zie tabel hieronder)

Observatiepunt 4 Rudi CLaeyts

	voetgangers	fietsen	Auto's
Sportstraat komende van Haiglaan	15	60	/
Augustijnenstraat komende van Haiglaan	5	41	145 wagens/2 bussen
Vanuit Scholierenpad	73	22	
Vanuit Griettensstraat	45	12	

3. Kruispunt Haiglaan-Oude Vaarstraat-Plumerlaan (zie tabel hieronder)
Observatiepunt 7 Geert Schotte

	fietsers	voetgangers
Richting stad	130	
Richting VTI	80	39
Richting VTI via delhaize	12	
Vaartstraat---) Plumerlaan	65	
Plumerlaan----) vaartstraat	53	

- Wat het autoverkeer betreft viel ons op dat op het kruispunt Adriaansensweg en Augustijnenstraat veel auto's (45) richting N 38 rijden om daar de ring op te rijden.

Suggesties

- Als de nieuwe campus van 2500 leerlingen er komt, gaan we er voorzichtig vanuit dat het aantal fietsers verdrievoudigd naar tussen de 800 à 900 fietsers . Wij hopen bovendien dat de scholengroep een inspanning doet om meer scholieren te overtuigen de fiets te nemen. De stad wacht ook nog de uitdaging om steeds meer Ieperlingen te overtuigen de fiets te nemen, zeker in deze buurt waar de laatste 50 jaar heel veel werd gebouwd. Dit vraagt vooral een comfortbel en veilig fietsinfrastructuur.
 - Buurtbewoners wezen ons erop dat 's avonds de uittocht gebald verloopt, meteen meer problemen op kortere tijd. In de toekomst kan dit opgelost worden door niet met zijn allen op hetzelfde moment te stoppen.
 - De aanleg van de campus biedt de kans om op het terrein vanaf het begin een fietsnetwerk aan te leggen die aansluit met het gemeentelijk te ontwikkelen netwerk. Zo is de locatiekeuze van de fietsstalling essentieel. De huidige locatie biedt de kans om een fietsverbinding te leggen naar de Helakker met aansluiting op het rondpunt op de Haiglaan en het provinciale fietspad Vrijbosroute met verbindingsmogelijkheden naar de stad (Scholierenpad) en de sector Boezinge. Het is essentieel dat er een goede oplossing gevonden wordt voor het oversteken van de N33
 - De komende jaren staat de stad zelf voor de uitdaging om de bovengenoemde knelpuntstraten en- kruispunten te optimaliseren door herinrichting met scheiding van vervoerswijzen of het aanbieden van alternatieven.
-
- Een maatregel die op korte termijn kan, is de twee bestaande dicht bij elkaar gelegen zebrapaden te beperken tot 1. Dit maakt de verkeerssituatie overzichtelijker. Voor school betekent dit 1 in-en uitgang en het beperken van het aantal in-en uitgangen voor de toekomst.

Bijlage 1 De basiscijfers per observatiepunt. Data : 27 april,4 mei 2018,7 mei 2018**Observatiepunt 1**

Filip Boury- fietsers 8-8.30

Inrijden Adriaansensweg			
Vanuit Vlamertinge	Vanuit Ieper	Vanuit omloopstraat	totaal
26	5	17	48
uitrijden Adriaanseweg			
Richting Vlamertinge	Richting Ieper	Richting omloopstraat	
0	4	0	4
Doorgaand verkeer			
Vlamertinge- Ieper	Ieper-Vlamertinge		
42	5		

Geert Schotte-auto's 8-8.30

Auto's		
Adriaanseweg in	85	
Adriaanseweg uit	80	2xbus
Omloopstraat uit	78	

Observatiepunt 2 Adriaanseweg-Augustijnenstraat

	fietsers	voetgangers	auto
Brielen-)Poperinge	2	0	10
Poperinge--) VTI	31	0	90
VTI-Poperinge	10	0	70
VTI--)Brielen	0	0	45
Brielen--) VTI	0	0	8

Observatiepunt 3 Johan Vanhaverbeke

	Fietsers doorgaand	Fietsers ingang VTI	Auto's beide richtingen
7.45-8	27	5	87
8-8.10	17	37	62
810	15	90	70
8.20	10	116	61
8.30-8.40	3	1	29
	72	249	309

Observatiepunt 4 Rudi CLaey

	voetgangers	fietsen	Auto's
Sportstraat komende van Haiglaan	15	60	/
Augustijnenstraat komende van Haiglaan	5	41	145 wagens/2 bussen
Vanuit Scholierenpad	73	22	
Vanuit Grietensstraat	45	12	

Observatiepunt 5 Grietenstraat, afslag Grietensstraat-De Clerckstraat

fietsers	74	
voetgangers	80	

Observatiepunt 6 Filip Boury

	voetgangers	fietsers	Auto's
Scholierenpad			
-richting VTI	122	82	
-richting station	5	22	
-vanuit Grietensstraat	4	26	
Pad Delhaize			
-Naar scholierenpad	1	1	
-Naar Haiglaan	8	3	
Pad Groene kans			
-naar Scholierenpad	5	2	
-naar Haiglaan	2	1	

Observatiepunt 7 Geert Schotte

	fietsers	voetgangers
Richting stad	130	
Richting VTI	80	39
Richting VTI via delhaize	12	
Vaartstraat---) Plumerlaan	65	
Plumerlaan----) vaartstraat	53	

Bijlage 2 traag verkeer richting VTI

fietsers

Waar?	HOEVEEL	
Sportstraat (kruispunt met Augustijnenstraat)	60	
Augustijnenstraat (kruispunt met sportstraat)	41	
Adriaansensweg (kruispunt Poperingseweg)	26	
Griettenstraat (kruispunt Augustijnenstraat)	74	
Scholierenpad(kruispunt Augustijnenstraay)	22	
Helakker (kruispunt Augustijnenstrat)	0	
Adriaansznsweg (kruispunt Augustijnenstraat)	0	
Totaal deeltellingen	223	
Fietsingang VTI	249	
	34% (249/7.22)	
Niet geteld in deeltellingen	26	

Voetgangers richting VTI

Waar?	HOEVEEL	
Sportstraat (kruispunt met Augustijnenstraat)	16	
Augustijnenstraat (kruispunt met sportstraat)	5	
Adriaansensweg (kruispunt Poperingseweg)	0	
Griettenstraat (kruispunt Augustijnenstraat)	60	
Scholierenpad(kruispunt Augustijnenstraay)	73	
Helakker (kruispunt Augustijnenstraat)	0	
Adriaansensweg (kruispunt Augustijnenstraat)	0	
Totaal deeltellingen	154	
Fietsingang VTI	Geen gegevens	

Bijlage 3 Voertuigen in de Augustijnenstraat

Observatiepunt 3

	Fietsers doorgaand	Fietsers ingang VTI	Auto's beide richtingen
7.45-8	27	5	87
8-8.10	17	37	62
8.10	15	90	70
8.20	10	116	61
8.30-8.40	3	1	29

Observatiepunt 1

Inrijden augustijnenstraat vanuit Haiglaan	145 wagens	2 bussen
Inrijden Adriaansenweg vanaf poperingseweg	85	
Uitrijden Adriaansenweg naar Poperingseweg	80	
Ingang VTI-dubbele richting	222	

Studio Thys Vermeulen
i.s.m. Mint Mobiliteit

Studieopdracht voor een haalbaarheidsonderzoek
Sint-Maartensscholen vzw Ieper - Campus
16/10/2018

Deze bundel werd opgemaakt in naam van Studio Thys Vermeulen.

Studio Thys Vermeulen
Contactpersoon: Tom Thys

Leopold II laan 53
1080 Brussel
België

T +32 (0)219 07 63
E info@studiothysvermeulen.be

Inhoud

1. Opgave, Visie en Methodiek	5	8. Verslagen	197
1.1 Opgave	6	8.1 Startoverleg	198
1.2 Een strategische visie voor de school	8	8.2 Inspiratievergadering	200
1.3 Een strategische visie voor de stad	10	8.3 Werkoverleg 2	204
1.4 Methodiek	12	8.4 Werkoverleg 3	208
2. Analyse; de sites, het programma, de typologie	17	8.5 Werkoverleg 4	212
2.1 Analyse van de 5 bestaande schoolsites	18	9. Bijlagen	229
2.2 Belang van het opstellen van een goed schoolprogramma	42	9.1 Volumestudies	230
2.3 Verband tussen het programma en typologisch interessante schoolgebouwen	56	9.2 Mobiliteitsstudie MINT	248
3. Masterplan	67	9.3 Hervorming SO	290
3.1 Analyse van de site	68		
3.2 Stand van zaken; opgave volgens SMSI	76		
4. Ontwikkelingsscenario's	79		
4.1 Scenario 1	80		
4.2 Scenario 2	86		
4.3 Scenario 3	92		
4.4 Wervend karakter van het nijverheidsonderwijs	98		
4.5 Scenario 4	106		
4.6 Scenario 5	112		
4.7 Scenario 6	118		
4.8 Samenvatting	124		
5. Evaluatie	129		
5.1 Inplanting en Typologie	130		
5.2 Mobiliteit en Visibiliteit	142		
5.3 School en Stad	156		
6. Budget en Oppervlakte	167		
6.1 Budget en oppervlakte	168		
6.2 Vergelijking basiskosten en extra kosten	180		
6.3 Alternatieven om de extra kosten te drukken	182		
6.4 Budget en oppervlakte: conclusie	184		
7. Conclusie haalbaarheidsstudie	187		

1 Opgave, Visie en Methodiek

1.1 Opgave

Sint-Maartensscholen vzw plant in Ieper een belangrijk nieuwbouwproject met een vloeroppervlakte van ca. 20.800m². Het bouwproject bestaat uit een nieuwbouw waarbij de 2de en de 3de graad van het COLLEGE, LYCEUM, IMMACULATA en HEILIGE FAMILIE worden samengebracht naast de bestaande school van het VTI, Augustijnenstraat 58, 8900 IEPEER. Op die manier komt het volledig onderwijsaanbod van de 2de en de 3de graad van de Sint-Maartensscholen op een goed bereikbare plaats aan de rand van de binnenstad. De nieuwe school moet ruimte bieden aan ongeveer 1850 leerlingen. In het aangrenzende VTI volgen momenteel 500 leerlingen van de 2de en de 3de graad les. Het project dient zich dus te ontwikkelen als een globale campus met diverse units en met een totale capaciteit voor ongeveer 2350 scholieren. De nieuwe school zal gerealiseerd worden binnen het projectspecifieke DBFM-programma van AGION – Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs. Van zodra het nieuwbouwproject voor de bovenbouw gerealiseerd is, kan één autonome eerste graad aangeboden worden op de bestaande locaties van het LYCEUM (nu een eerste graadsschool) en de HEILIGE FAMILIE (momenteel een school voor 1 tot en met 6). Deze scholen worden enkel gescheiden van elkaar door de Eigenheerstraat en kunnen als één schoolsite fungeren. Aansluitend bij de nieuwe schoolsite plant de stad Ieper de realisatie van een aantal stedelijke openlucht sportactiviteiten. Voor indoor sportactiviteiten rekent men op een wisselwerking met de nieuwe scholencampus. Voor outdoor activiteiten kan dit omgekeerd zijn. Eenmaal het nieuwbouwproject is gerealiseerd zal de scholengroep een andere bestemming zoeken (al dan niet voor het onderwijs) voor de gebouwen van IMMACULATA en het COLLEGE. Deze gebouwen bevinden zich intra muros de binnenstad met een historisch karakter. Het doel van deze studieopdracht is om de schoolgemeenschap maximaal te “wapenen”, te informeren en voor te bereiden op het bouwproces. Deze taak mag breed geïnterpreteerd worden: het onderzoek speelt zowel op het ruimtelijke als het financiële niveau. De haalbaarheidsstudie zal een aantal deelaspecten bestuderen;

Rechts:

1.Beeld van site VTI, de centrale as

Inplanting en Typologie

- Het ruimtelijk aftasten van de projectruimte; wat is de noodzakelijke footprint van de bebouwde en onbebouwde schoolomgeving, zowel met het oog op het zuinig ruimtegebruik als in functie van de nog te voeren onderhandeling tot aankoop.
- Welke verdichtingsmogelijkheden zijn er op de bestaande campus VTI en zijn deze haalbaar zonder de randvoorwaarden van DBFM in het gedrang te brengen.
- De creatie van een groene ruggengraat die de site mee vorm kan geven, maar die tegelijkertijd het ruimtebeslag in de open ruimte afbakent en bijdraagt tot de landschappelijke inpassing van de school - en sport-functie.
- Relatie met het publiek domein en onderzoek naar de gradiënt van publiek, semi-publiek en privaat domein in functie van het meervoudig ruimtegebruik.
- Hoe takt de sportinfrastructuur van de school optimaal aan bij de geplande buitensport-faciliteiten van de stad.

Mobiliteit en Visibiliteit

- De leesbaarheid en bereikbaarheid van de campus met alle vervoersmodi; bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het creëren van een veilige toegang aan de zijde van Veurnseweg in combinatie met de ingebruikname van de fietsostrade.
- De visibiliteit van de nieuwe campus ten opzichte van de omgeving.
- De realisatie van voldoende parkeervoorzieningen gekoppeld aan een verstandig ruimtebeslag en flexibele toekomstige invulling.

School en Stad

- De gebouwen van IMMACULATA en het COLLEGE bevinden zich in de historische binnenstad. Wat is de impact van het verlaten van deze sites op de levendigheid van de stad? Welke gebouwen hebben een (meer)waarde en welke herbestemming kunnen ze krijgen? Wat is het interessantst; een nieuwbouwproject of een renovatie? Ontwerpend onderzoek van de typologische mogelijkheden en de financiële consequentie.
- Hoe kan een project gerealiseerd worden binnen een correct juridisch kader? Dit om procedures voor de Raad van State uit te sluiten. De project site valt deels in agrarisch gebied.

Budget en Oppervlakte

- Wat zijn budgettaire consequenties van de voorgestelde scenario's.

Hervorming SO

- Hoe kan de inplanting van de gebouwen het pedagogisch project ondersteunen en kan de integratie van ASO, TSO en BSO ruimtelijk vertaald worden.
- Deze studie moet het de opdrachtgever mogelijk maken de sites te valoriseren en mogelijke opbrengsten te bevragen (steeds in overeenstemming met de inzichten van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan).

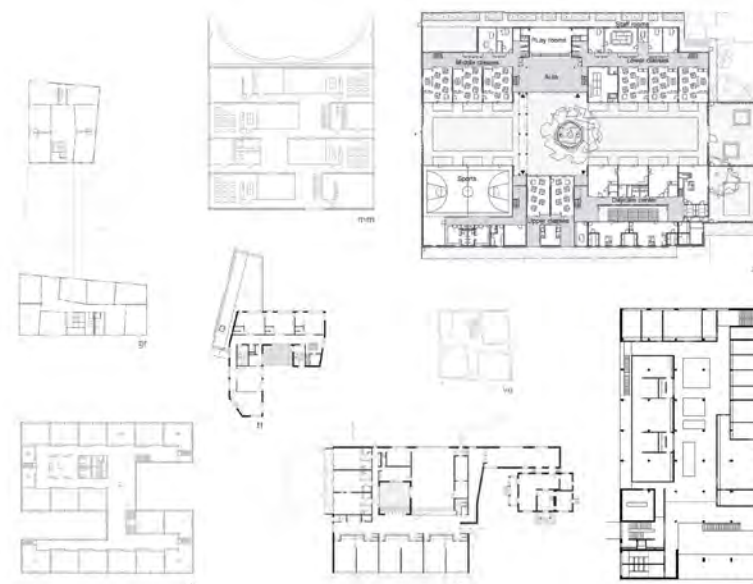


1.2 Een strategische visie voor de school

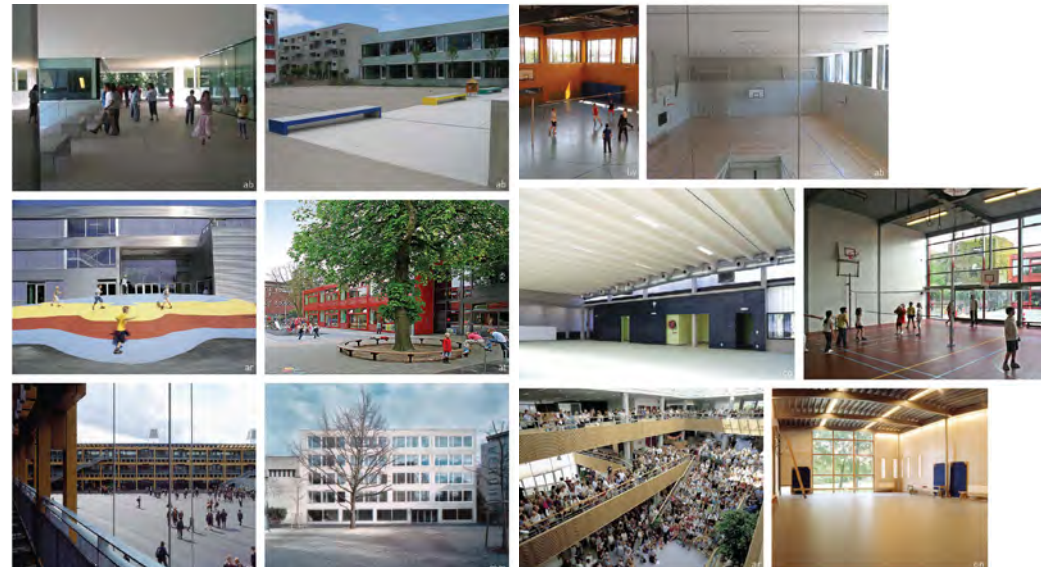
Er is reeds heel wat denkwerk verzet door de scholengroep. Wij willen geen stappen terug zetten, maar het is wel belangrijk om tot een synthese te komen. Elk deelaspect van deze ambitieuze en complexe opgave moet bewust scherpgesteld worden.

We definiëren we een aantal verschillende sporen van onderzoek; een inspirerende school binnen een groter stadsontwikkelingsproject. Elk spoor is een even belangrijk deel van de puzzel. Elk spoor heeft zijn kansen en valkuilen. Een sterke strategische visie is een geïntegreerd verhaal dat elk van deze deelaspecten behandelt. Deze bundel gaat inhoudelijk verder in op deze deelaspecten. We stellen ook enkele belangrijke bijkomende vragen, waar de studie een antwoord op probeert te vinden...

Onze aanpak steunt op zowel de jarenlange expertise in scholenbouw als onze ervaring om ook op stedenbouwkundige schaal na denken.



1.



2.

1. Typologische variatie van schoolgebouwen

2. Beelden van interessantebinnen- en buitenruimtes van scholen

De identiteit van de scholencampus

De complexe en ambitieuze ontwerpopdracht kan in zijn essentie herleid worden tot de volgende vraag; wat zijn onze kernwaarden die we willen vorm geven? Welke pedagogische ideeën wil men uitdragen met de bouw van deze nieuwe infrastructuur? En welk beelden passen hierbij? Bouwen we bijvoorbeeld één grote school of een campus met verschillende schoolafdelingen?

Methodologie;

- Gesprek met de 'werkgroep school' over de verwachtingen hieromtrent. Het is hier interessant om vooral ook vanuit de pedagogische visie na te kunnen denken over welk beeld men wil creëren.
- Het gaat hier zowel over het totaalbeeld, als over de plaats van de delen t.o.v. het geheel.
- Schaalvergroting kan leiden tot efficiëntie. Maar wat is de grens hiervan? Waar ligt het optimum. Er is ook een ander aspect. Sommige delen van de opleidingen genieten van een beschermd statuut. Niet alle leerlingen zijn gebaat met een grote exposure naar een grote en transparante omgeving. Het is belangrijk om dat in deze fase ook te onderkennen en mee te nemen in de studie. We willen geen mastodontschool bouwen.
- We willen in ons onderzoek ook kijken naar de oude schoolsite's in het centrum. Wat nemen we mee om hier uit te leren? Welke plekken waren succesvol en welke niet? Welke aspecten vormden een deel van de identiteit? Kunnen sommige sites nog een rol vervullen in het toekomstige verhaal?

Het programma van de school.

Het opstellen van het programma vinden we een belangrijke deel van het proces. De school heeft reeds flink wat werk verzet bij het samenstellen hiervan. Een uitgekiend programma is niet enkel een som van oppervlaktes, maar dient ook een sterke visie te bevatten hoe de scholen willen samenwerken. Niettegenstaande de focus op een ruimtelijke masterplan ligt, willen we via een korte oefening scherpstellen wat de ambities voor samenwerken zijn. Deze oefening zal ongetwijfeld boeiende en essentiële informatie opleveren voor het vervolg.

Methodologie;

- Weergeven van de oppervlaktes op een grafische manier om de onderlinge groottes te begrijpen en de verbanden te zien tussen de delen
- Definiëren welke delen intens samenwerken. In het voorliggend programma worden hierover geen uitspraken gedaan. Dit zijn bv de administratieve zones van de verschillende scholen. Vormt dit één administratie?
- De collectieve ruimtes; welke ruimtes bieden we aan voor ontmoeting? Is er een collectieve agora, een foyer, een tentoonstellingsruimte en/of een auditorium?
- De normen scholenbouw zijn krap. Een bruto-netto factor van 1.35 levert enkel gangen tussen de klassen. Dus de collectieve overgangsruidtes worden best ook voorzien in de tabel. Momenteel is er in de tabel weinig ruimte hiervoor voorzien.

De typologie van de schoolgebouwen

De keuze voor de schooltypologie is essentieel om een uitdrukking te geven aan de visie. Op de linkerpagina geven we verschillende planvormen weer van erg uiteenlopende scholen. Sommige scholen zijn compact en focussen op interne verbanden tussen de programmadelen leggen. Andere scholen leggen meer contact met de buitenruimte. Sommige scholen hebben een rigide planopbouw, andere zijn meer grillig. De bedoeling is niet om hier tot een planopbouw te komen, maar een basiskeuze is interessant om de globale dimensies van de school te bepalen; diepte en hoogte van de volumes. Op basis hiervan kan men extrapoleren naar een groter verhaal en naar een stedenbouwkundige compositie.

Methodologie;

- Tonen van verschillende voorbeeldscholen. Het kennen van interessante voorbeelden is erg zinvol om tot een interessante visie te komen. Doordat het bureau reeds voorheen bij ontwerpend onderzoek naar scholenbouw betrokken was, beschikt het over een ruime bibliotheek aan voorbeeldprojecten. Binnen Europa is er de laatste 20 jaar heel wat interessant werk verricht, waar wat uit valt te leren...
- Discussie over welke aspecten interessant zijn voor welke programmaonderdelen...

1.3 Een strategische visie voor de stad

De school in de stad

De ontwerpogave voor het samenbrengen van de Sint-Maartensscholen Ieper is ambitieus. Het gaat hier over een belangrijk nieuwbouwproject van 20.8000m². Het wordt een plek waar dagelijks 2350 scholieren worden onderwezen.

Het realiseren van een project van deze grootte is een belangrijk moment in de ontwikkeling van de stad Ieper. Men kan hier terecht spreken van een 'stadsontwikkelingsproject'. Om het momentum hiervan voor 100% te benutten moeten we alle aspecten van deze ontwikkeling in kaart brengen. Het gaat hier over zowel over morfologie en ecologie als over mobiliteit.

Het is belangrijk om het grotere structuurplan van de stad Ieper te begrijpen. Hierin worden een aantal uitspraken gedaan over heel de gebiedszone tot aan de Noorderring. Er worden sterke uitspraken gedaan over de uitbreidingszone van het stedelijk gebied met bedrijvigheid, sport, onderwijs en/of andere gemeenschapsvoorzieningen. Het is belangrijk om de programma-eisen en footprints van de onderwijsfaciliteiten en de buitensportvelden te illustreren en testen binnen deze grotere gedragen visie.

Projectsite

In de onmiddellijke omgeving van de projectsite bevinden zich verschillende actoren; woonverkevelingen en een nog te ontwikkelen KMO-zone. Ontwerpend onderzoek zal uitwijzen hoe deze randen kunnen reageren met de projectsite. Vooral de KMO-zone is hierin cruciaal. Deze lijkt in eerste instantie een grote obstructie te vormen over de toegankelijkheid van de site.

Zelfs binnen een stedenbouwkundige opgave van deze schaal vinden we het belangrijk om de eigenheid van de school mee te kunnen nemen. Wat zijn de typologische keuzes en wat kunnen ze betekenen voor de ontwikkeling van het grotere gebied. Zowel naar volumes toe als naar het creëren van assen en verbindingen. De bestaande VTI-campus en het open landschap dienen samen met de nieuwe volumes een sterk geïntegreerd geheel te vormen. Het is de nabijheid van deze delen onderling die interactie en verwevenheid moeten genereren. Verwevenheid vormt een basisthema's van het beleid van de stad.



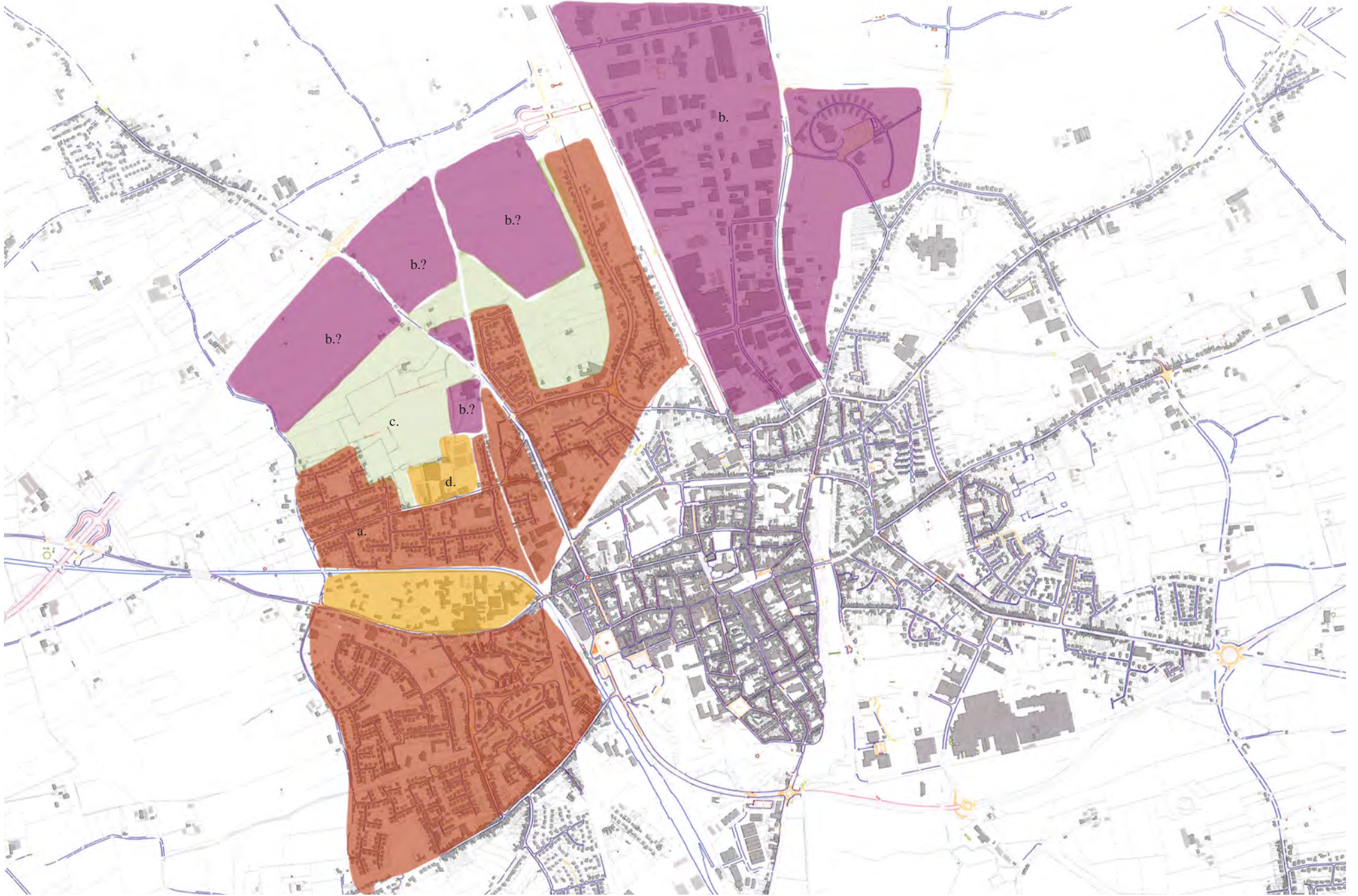
1.

Links:

1. Luchtfoto Site VTI Ieper, Google

Rechts:

2. Simulatie GRS; woonweefsel (a), industrie (b), open landschap/park (c), schoolsite (d)



1.4 Methodiek

Aanpak van het onderzoeksproces;

Gezien de grote complexiteit maar tevens de korte tijdspanne van het onderzoek willen we het proces gestructureerd aanpakken.

We maken bijvoorbeeld onderscheid tussen de werkgroep 'school' die de onderwerpen behandelt specifiek voor de school, en de uitgebreidere werkgroep 'stad', die het bredere verhaal op stedelijk niveau volgt.

Onderzoek en Evaluatie

Dit document bevat de neerslag van het gevolgde traject. Het traject is niet geëindigd in een consensus waar de partners zich in kunnen vinden. De bundel moet dan ook eerder gelezen worden als een verzameling van ontwerpend onderzoek, die als basis kan dienen voor een duurzaam vervolgetraject.

- Ontwerpend onderzoek: dit is het geheel van plannen, simulaties en berekeningen die een inzicht geven in diverse aspecten. Deze documenten komen meestal op de rechterpagina van de bundel.
- Toelichting en Evaluatie: op de linkerpagina vindt men toelichtingen en evaluaties bij het ontwerp materiaal.

Merk op

Dit onderzoek is een poging om via ontwerpend onderzoek de parameters van het project in kaart te brengen. Het voorstel van 6 scenario's kan geenszins opgevat worden als 6 voorstellen voor een goed masterplan. De scenario's 1-3 bezitten volgens het ontwerp team (zie daarvoor de evaluaties) onvoldoende kwaliteiten om als basis te dienen voor een masterplan. Zie ook het schrijven van Vlaams Bouwmeester op de volgende pagina.

Aanbevelingen;

Voor een kwalitatieve opvolging van het vervolgetraject geven we aanbevelingen mee. Deze zijn telkens weergegeven in een kader. In hoofdstuk 7 conclusie haalbaarheidsstudie verzamelen we alle aanbevelingen.

Stap 1 - inventarisatiefase

- Inspiratievergadering school 28 mei 2018, 9u30
- Inspiratievergadering stad 28 mei 2018, 11u30

Stap 2a/b strategisch plan

- Werkoverleg 2a; de school 15 juni 2018, 9u30
- Werkoverleg 2b; de stad 15 juni 2018, 11u30

Stap 3 - Ontwikkelingsfase

- Werkoverleg 3 5 juli 2018, 13u30

Stap 4 - Conclusiefase

Ontwerpteam

Studio Thys Vermeulen

Tom Thys – tom.thys@studiothysvermeulen.be

Andriy Bruyninckx - andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be

Adviserende overheid

Team Vlaams Bouwmeester

Hedwig Truys - hedwig.truys@vlaanderen.be

Leden stuurgroep:

Belangrijk is om te werken met een vaste stuurgroep, waarbij de leden heel het verhaal kunnen volgen, en dan ook uiteindelijk zelf de verantwoordelijkheid kunnen nemen voor het kiezen van een toekomstvisie. Gedurende het traject is deze groep uitgebreid. Zie hieronder;

Sint-Maartensscholen;

Guido Soufflet - guido.soufflet@smsi.be (SMSI)

Kjell Patteeuw – kjell.patteeuw@smsi.be (SMSI)

Jan Vannobel - immaculata@smsi.be – jan.vannobel@smsi.be (Immaculata)

Frank Hosten – frank.hosten@smsi.be (College)

Hilde Uytterschaut – hilde.uytterschaut@smsi.be (Lyceum)

Matthias Archie – matthias.archie@smsi.be (Heilige Familie)

Pieter Roets – pieter.roets@smsi.be (VTI)

Bjorn Lefevere – bjorn.lefevere@smsi.be (VTI)

Stad Ieper:

Sandra Debuf – sandra.debuf@ieper.be

uitbreiding:

Raad van bestuur:

Dominique Maes – dominique.maes@smsi (SMSI)

Dirk Debuysere – dirk.debuysere@kuleuven-kulak.be

Jan Hermans – jan.hermans1@telenet.be (SMSI)

Stad Ieper:

Burgemeester Jan Durnez – burgemeester@ieper.be

Schepen Ryde – schepen.ryde@ieper.be

Schepen Desomer – schepen.desomer@ieper.be

Provincie:

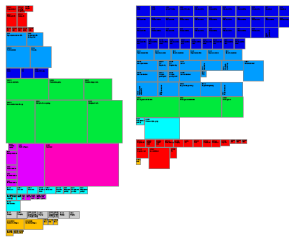
Wouter Billiet – wouter.billiet@west-vlaanderen.be

Rechts:

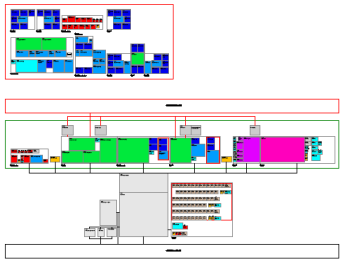
Schema Plan van Aanpak

Stap 1 - inventarisatiefase

Stap 2a - strategisch plan;
de school
het schoolprogramma, synergieën tussen de scholen



projectie van de programmas op de site, wat hoort waar.



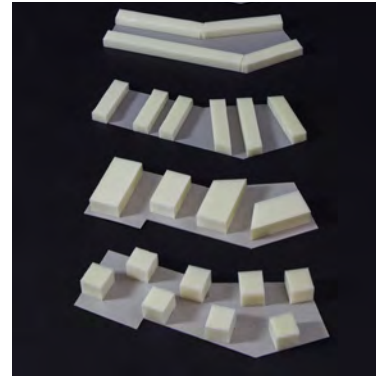
de stad
de onmiddellijke nabijheid van de projectsite



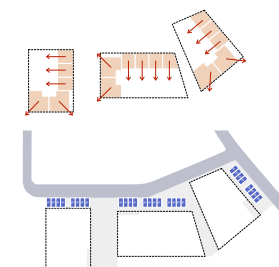
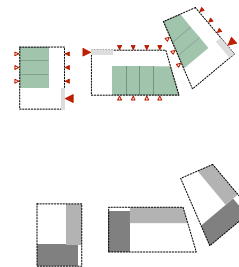
de bredere omgeving van de projectsite.



Stap 3 - ontwikkelingsfase



Stap 4 - conclusiefase



Besten,

Op 5 juli 2018 werd het haalbaarheidsonderzoek Sint-Maartensscholen – campus Veurnseweg gepresenteerd door opdrachthouder studio Thys-Vermeulen. Op basis hiervan wil de school na het zomerreces een beslissing nemen over het verder te lopen traject. Ter voorbereiding hiervan geef ik graag mijn opmerkingen omtrent de voorliggende scenario's.

Het opzet van de studie was om een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte te onderzoeken en om de school maximaal voor te bereiden op het bouwproces. Tegelijk moet het de bedoeling blijven om binnen correcte budgettaire klijntijnen toch ook het ambitieniveau, de ruimtelijke architecturale en stedenbouwkundige kwaliteiten en de relatie met de publieke ruimte te bewaken. De uitgangspunten van dit onderzoek worden uitgebreid gedefinieerd in het bestek. Een van de doelstellingen was onder meer het ruimtelijk aftasten van de projectzone en een onderzoek naar de footprint van de bebouwde en de onbebouwde omgeving, evenals een onderzoek naar verdichtingsmogelijkheden op de bestaande site van het VTI.

In het haalbaarheidsonderzoek werden 6 scenario's ontwerpend onderzocht.

- Scenario's 1 tot en met 3 werden gebaseerd op het masterplan dat de school liet uitwerken in functie van haar aanvraag tot project specifieke DBFM-overeenkomst. Ze worden in se door de ontwerper aangereikt als bewijs ex absurdo, om aan te tonen hoe het NIET moet. Het is duidelijk dat zij weliswaar kwantiteit kunnen toevoegen aan de schoolsite, maar dat zij zeer slecht scoren in zake toegevoegde kwaliteit: de bijkomende ruimte inname is groot, de ontsluiting tot de site vraagt veel bijkomende infrastructuur. De zichtbaarheid en leesbaarheid van de site blijft beperkt. Er is een duidelijke discrepantie merkbaar tussen de gefragmenteerde te behouden bebouwing van het VTI en de geplande nieuwe school. Deze keuze kan niet beschouwd worden als een ruimtelijke vertaling van het pedagogisch uitgangspunt om de leerlingen in alle domeinen te laten uitblinken. De grootste ruimtegebruiker van de school blijft gehuisvest in een verouderde structuur die allerminst verbeeldend noch voorbeeld-stellend is voor het wervende imago dat men het nijverheidsonderwijs zou willen toedichten. Bovendien bevindt het VTI zich aan de straatzijde en blijft het hoe dan ook het gezicht van SMSI. De school plant weliswaar instandhoudingswerken aan het VTI, maar deze zouden uitgevoerd worden buiten het DBFM traject en met andere middelen. Gelet op de staat van de bebouwing zal op middellange termijn een vervanging zich toch opdringen. Het is dan ook nodig deze operatie nu al mee te nemen in het ontwerpproces. Alleen met een geïntegreerde aanpak kan immers een samenhangend beeld gecreëerd worden, kan er winst geboekt worden op meerdere terreinen tegelijk en kan er de nodige synergie worden bereikt. Een school bouwen met een wervend karakter kan alleen vanuit een integrale benadering en met een evenredige aandacht voor alle deelstructuren. Een integrale aanpak van de schoolsite, waarbij ook de lange termijn onderhoudskosten van het bestaande VTI in rekening wordt gebracht, zal op termijn sowieso een betere oplossing zijn, niet alleen ruimtelijk en organisatorisch, maar ook financieel. Ik wil er dan ook voor pleiten deze aspecten mee onder de loep te nemen alvorens een definitieve beslissing te nemen. Indien hiervoor een eventuele herziening van het bouwprogramma nodig zou zijn, moet dit zeker ter advisering voorgelegd worden bij het DBFM-projectbureau.

- De voorliggende scenario's 4 tot 6 vertrekken vanuit de idee om te werken met een netwerkstructuur. Deze piste wordt gemotiveerd door de overmaat aan collectieve lokalen die het college rijk is, de differentiatie van de buitenruimtes en de centrale ligging in de stad. Daarnaast wordt de recht evenredige relatie tussen schaalvergroting en efficiëntie in vraag gesteld. Het is aan het schoolbestuur om hierover een definitief standpunt in te nemen. In ieder geval toont het ontwerpend onderzoek aan dat een integratie van het VTI in de vernieuwingsoperatie veel meer garantie biedt op een ruimtelijk samenhangend verhaal waarin ook het nijverheidsonderwijs een voldoende wervend karakter krijgt. Bovendien bieden de scenario's 4 tot en met 6 de mogelijkheid om voldoende groen te voorzien aansluitend bij de schoolsite en bij de geplande openlucht recreatie van de stad. Op die manier kan een aangename verblijfsruimte voor leerlingen én omwonenden toegevoegd worden aan dit project en kan er echt werk gemaakt worden van een groene as die de school- en sportfunctie landschappelijk kan inbedden en die meervoudig gebruik toelaat. Een oriëntatie naar de Augustijnerstraat biedt bovendien veel meer kansen om de school een duidelijk gezicht te geven. Daar waar in de scenario's 1 tot en met 3 bijkomende infrastructuur ter ontsluiting moet worden aangelegd, is dit in de scenario's 4 tot en met 6 veel minder nodig. Dit reduceert niet alleen de bouwkost maar zal ook de onderhoudskosten op langere termijn doen dalen.

Daarnaast blijkt uit de opgemaakte mobiliteitsstudie dat de uitbouw van de school aan de Veurnseweg de nodige flankerende mobiliteitsmaatregelen vereist. Naar aanleiding van de bereikbaarheidsanalyse en de simulatie van te verwachten verkeersgeneratie – opgemaakt door MINT – worden volgende maatregelen naar voor geschoven: aanpassing van het snelheidsregime op N8 of de aanleg van een vrijliggend fietspad, de aanleg van een kiss&ride zone in de omgeving van de schooltoegang, de versnelde aanleg van de fietsstrade met voorrangregeling, het voorzien van de nodige sturende maatregelen aan de zijde van Augustijnerstraat en de noodzaak tot aanpassing van de overgedimensioneerde infrastructuur van deze straat. Het is nodig dat hiervoor snel de nodige engagementen worden aangegaan met stad, wegbeheerder, provincie en De Lijn.

Ik wil u in het licht van het voorgaande graag uitnodigen om toch een keuze binnen scenario's 4 tot 6 te overwegen om de hoger geformuleerde bedenkingen verder te bespreken, samen met de ontwerper, en te bekijken op welke wijze mijn team u verder zou kunnen ondersteunen om te komen tot een projectdossier met voldoende kwaliteit.

Leo Van Broeck
Vlaams Bouwmeester
DEPARTEMENT KANSELARIJ EN BESTUUR
Team Vlaams Bouwmeester

2 Analyses ; de sites, het programma, typologie

2.1 Analyse van de 5 bestaande schoolsites

Inventarisatie van de sites;

Het onderzoek start met een analyse van de 5 bestaande schoolsites. Dit hoofdstuk focust specifiek op de ruimtelijke kwaliteiten. Het volgende hoofdstuk focust op het ruimtegebruik en het programma.

Als we vernieuwend willen nadenken, moeten we het bestaande kennen. Enerzijds om van te leren en deze kennis mee te nemen naar een nieuw project. Anderzijds om een mogelijke herbestemming in de discussie mee te nemen.

1. VTI
2. Heilige Familie
3. Lyceum
4. College
5. Immaculata

Links:
Schoolsites gerangschikt volgens grootte
Rechts:
Schoolsites gelocaliseerd in Ieper

