

## 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 110: 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 gelijkvloerse 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 111: 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 112: 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 tunnelingangen (maximum 1:1).



Figuur 113: 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 114: 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:

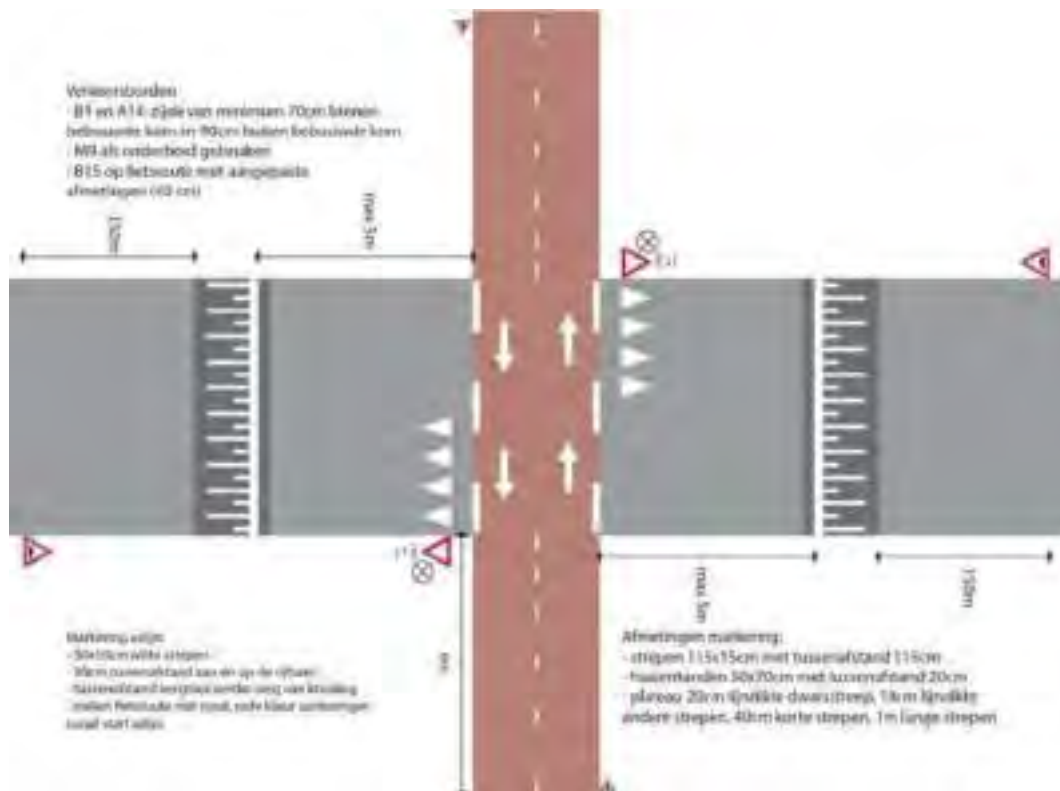
- **Intensiteit van gemotoriseerd verkeer:** De gemiddelde intensiteit van het gemotoriseerd verkeer bedraagt gemiddeld niet meer dan 8.000 auto's per etmaal.
- **Continuïteit van het fietsverkeer:** De veiligheid van fietsers in de voorrang wordt o.a. bepaald door het aantal fietsers, aandachtspunt: 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. De 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 het op lange termijn wenselijk is dat het gemotoriseerd verkeer op het betrokken kruispunt 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 115: 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. Dit wordt best op korte termijn al aangelegd. 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.



Figuur 116: 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. Er kan echter wel verder onderzocht worden om de wegbreedte van Helakker uit te breiden a.d.h.v. een onteigening, om plaats te maken voor een volwaardig fietspad.



Figuur 117: Bestaande toestand van het Helakker vanuit rotonde N8-Haiglaan (Eigen foto, juni 2020)

Indien er op lange 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 Rotonde 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. Door het voorzien van een schoolingang voor fietsers langsheen de Vrijbosroute is het de bedoeling om via de Oude Veurnestraat 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. Ondertussen werd een rode slemlaag aangebracht op gedeelten van het fietspad op de rotonde. 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 118: Bestaande situatie van rotonde N8 – Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

## 7.2.7 N8 en de Haiglaan met veilige 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 en de Haiglaan. De betrokken straten beschikken momenteel echter 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 kunnen 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 Ieper. Dit dient mee opgenomen worden in deze studie.



Figuur 119: Fietspaden langs Adriaansensweg – spoorweg Ieper-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 van het VTI gebruik maken van de bushalte 'leper VTI' (gelegen in de Augustijnenstraat net voor ingang VTI) en van de bushalte 'leper Stelplaats' (gelegen in de Haiglaan op 550m van het VTI). De bushalte 'leper Stelplaats' richting het VTI ligt echter op 750m van het VTI.

Daarnaast bevindt zich de bushalte 'leper Hoekje' in de Haiglaan nabij kruispunt met de N8. De bushalte 'leper Stelplaats' komt momenteel 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<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> graad van het secundair onderwijs te leper op de nieuwe site, wordt een grote toename aan leerlingen verwacht op en in de omgeving van de betrokken site.

Zoals vermeld in de voorgaande maatregelen wordt een toegang naar de nieuwe scholencampus aangelegd vanuit Helakker. Dit 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<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> graad is ook vrij beperkt. Om deze redenen geeft De Lijn een negatief advies.

Bijgevolg wordt er meer ingezet op een betere uitbouw van de bestaande bushalte en eventueel een bijkomende bushalte:

1. De bushalte 'leper Stelplaats' vernieuwen.
2. De bushalte 'leper Hoekje' vernieuwen.
3. Een nieuwe bushalte t.h.v. de ontsluiting van de scholencampus aanleggen.



Figuur 120: Maatregelen voor openbaar vervoer (Orthofoto, februari 2019)

### 7.3.1 Vernieuwing bushalte 'leper Stelplaats'

De bestaande bushalte 'leper Stelplaats' bevindt zich op ongeveer 550 m van de VTI en is voorzien met enkel een halte-accommodatie langs de westzijde van de Haiglaan. Zoals vermeld in het deel '5.4.2 Gevolgde routes' wordt geschat dat ongeveer 589 leerlingen met het openbaar vervoer naar school komen en via het station van leper komen.

Volgens de schattingen uit het deel '6.2.3 Openbaar vervoer' zou 1/4 van deze leerlingen (147 leerlingen) de bus nemen tot de campus. De dichtstbijzijnde bushalte daarvoor is de bushalte 'leper Stelplaats'. Om de leerlingen die met het openbaar vervoer naar school komen zoveel mogelijk te spreiden over de verschillende bushaltes, is het niet wenselijk om deze eerste groep leerlingen te laten afstappen aan de volgende bushalte. Daarom dient de betrokken bushalte aangelegd worden met een halte-accommodatie aan beide zijden van de Haiglaan. De bestaande bushalte 'leper Stelplaats' richting Veurne kan ook noordelijker, dicht bij de Sportstraat, ingeplant 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 ( $\leq 50$  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 121: 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.

### 7.3.2 Verbetering bushalte 'leper Hoekje'

Door de nieuwe toegang tot de schoolcampus via de Vrijbosroute-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 de scholencampus 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 Ieper-Veurne ook gebruik kunnen maken van de andere lijnen met name de buslijn nr. 20 'Ieper-Merkem-Diksmuide', buslijn nr. 40 'Ieper-Langemark-Staden-Kortemark-Torhout' en buslijn nr. 94 'Ieper-Zonnebeke-Moorslede-Roeselare'.

De bussen van deze buslijnen richting Ieper stoppen momenteel niet in de buurt van de rotonde N8 (Veurnseweg)-Haiglaan, omdat geen bushalte-accommodatie voorzien is tussen de N369 (Diksmuidseweg) en de bushalte 'Ieper stelplaats' in de Haiglaan (ten zuiden van de Sportstraat).

Er zijn verschillende opties om de bushalte 'Ieper Hoekje' te verbeteren:

- De bushalte van de N8 (Veurnseweg) richting het station kan verplaatst worden tot voorbij de rotonde langs de Haiglaan. Op deze manier krijgt de buslijn vanuit Boezinge-Diksmuide eveneens een bushalte 'Ieper 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 122: Dubbel bushalte 'Ieper Hoekje' in de Haiglaan (Orthofoto, februari 2019)

- De bushalte 'leper Hoekje' kan ook ontubbeld 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 123: 1 dubbel bushalte in de Haiglaan en 2 bushaltes in de Veurnseweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

- De bushalte 'leper Hoekje' kan eveneens op een andere manier ontubbeld worden. De buslijn richting Boezinge-Diksmuide krijgt een bushalte in de Oude Veurnestraat. De buslijn richting Brielen-Veurne krijgt een bushalte in de Veurnseweg of in de Haiglaan of een combinatie van beide. Door de verschillende lijnen van een aparte halte te voorzien biedt dit 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 124: 2 x dubbel bushalte 'leper Hoekje' in de Veurnseweg en de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

### 7.3.3 Bijkomend bushalte t.h.v. ontsluiting van de campus

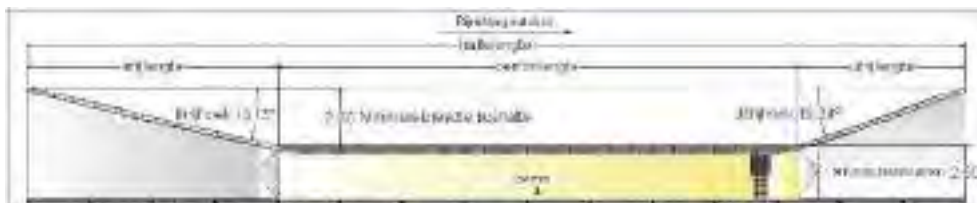
Bijkomend werd tijdens het eerste participatiemoment voorgesteld om de bushalte 'leper Hoekje' voor de buslijn Brielen-Veurne in de N8 (Veurneweg) te verschuiven naar het nieuw kruispunt met de ontsluitingsweg van de nieuwe campus. Het voordeel van deze situatie is dat er minder scholieren via Helakker zouden wandelen, maar via de parking richting de noordelijke bushalte.



Figuur 125: Dubbel bushalte 'leper Hoekje' t.h.v. de ontsluitingsweg en in de Oude Veurnestraat (Orthofoto, februari 2019)

Het inrichten van de bushaltes maakt deel uit van verder onderzoek en is afhankelijk van de kruispuntinrichting. Voor de inrichting van de bushalte 'leper Hoekje' en de nieuwe bushalte t.h.v. de ontsluiting 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 te worden met een perronlengte van 25 m, een inrijhoek van maximaal  $13^\circ$  over een inrijlengte van minimaal 12 m en een uitrijhoek van maximaal  $19^\circ$  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 126: Grote van haltehaven (De Lijn, 2011)

- Het openbaar domein in de Veurneweg 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 wachtruimte aan te leggen. Dit dient samen bekeken te worden met de kruispuntinrichting van de Veurneweg met de Oude Veurnestraat.
- Voor de opstappende leerlingen is het wenselijk een voldoende groot schuilhuisje te voorzien.

## 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 en gedeeltelijk door de leerlingen uit de laatste jaren. 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.

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 127: 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 N8 (Veurnseweg). Indien er in de Augustijnenstraat geen maatregelen genomen kan worden het gevaar ontstaat 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 de 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. 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 en voertuigen die in het bezit zijn van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, wordt het gemotoriseerd verkeer in een schoolstraat verboden.

Dit kan 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 128: 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 129: 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 130: 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 sluipverkeer maximaal vermeden. Alle verkeer van en naar de woonwijk moet via de Adriaansensweg en Poperingseweg verlopen.



Figuur 131: 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 dat de Augustijnenstraat en de Rederijkerswijk nog meer belast wordt met parkeermogelijkheden voor lang parkeren.

Daarmee wordt het uitvoeren van een parkeerbeleid om enkel kort parkeren en bewoners parkeren toe te laten in de Augustijnenstraat en in de omliggende straten van de Rederijkerswijk als een mogelijke maatregelen beschouwd.

## 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 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  $i \geq 120 \times e800/l$ , 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:

- $I$  = 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.

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

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 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 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 132: 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 voor minstens 300 wagens noodzakelijk is.

## 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 geweerd.



Figuur 133: 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
<b>Maatregelen voor het voetgangersverkeer</b>		
Leesbaarheid kruispunt N308 (Poperingseweg) - Scholierenpad verbeteren door aangepaste markeringen en lichten voor de oversteekbeweging (KT)	Kruispunt N308 (Poperingseweg) – Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers via ongelijkvloerse kruising (LT)	Stad Ieper / Infrabel
Kruispunt Augustijnenstraat – Griettensstraat met veilig oversteekplaats voor voetgangers (KT)		Stad Ieper
<b>Maatregelen voor het fietsverkeer</b>		
Scholierenpad-Vrijbosroute uitbreiden en verbreden, ook voor voetgangers (deel Station – Helakker KT)	Vrijbosroute als fietssnelweg aanleggen (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 veilig oversteekplaats op verkeersplateau aanleggen (KT)	Kruispunt Augustijnenstraat-Scholierenpad-Vrijbosroute met voorrang voor het fietsverkeer (LT)	Stad Ieper
Vrijbosroute toegankelijk voor fietsers vanuit de Helakker (KT)		Stad Ieper
Rotonde/Kruispunt N8 – Haiglaan veilig voor fietsers (KT)		AWV / Stad Ieper
	Vrijliggende fietspaden langs N8 tussen Haiglaan en N38 (LT)	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
<b>Maatregelen voor het openbaar vervoer</b>		
Vernieuwing bushalte 'leper Stelplaats' (KT)		Stad leper / De Lijn
Verbetering bushalte 'leper Hoekje' (KT)		Stad leper / De Lijn
Bushalte ontsluiting campus langs N8 voorzien (KT)		Stad leper / De Lijn
<b>Maatregelen voor het autoverkeer</b>		
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 / Stad leper
<b>Maatregelen tegen de parkeerdruk</b>		
Parkeergelegenheid voor 300 wagens en 1.500 fietsen 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 <sup>e</sup> -3 <sup>e</sup> 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 Fietzersbond 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
	<b>72</b>	<b>249</b>	<b>309</b>

. 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	

Adriaanszsweg (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

<b>Inrijden Adriaansensweg</b>			
Vanuit Vlamertinge	Vanuit Ieper	Vanuit omloopstraat	totaal
26	5	17	48
<b>uitrijden Adriaansensweg</b>			
Richting Vlamertinge	Richting Ieper	Richting omloopstraat	
0	4	0	4
<b>Doorgaand verkeer</b>			
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

<b>Inrijden Adriaansensweg</b>			
Vanuit Vlamertinge	Vanuit Ieper	Vanuit omloopstraat	totaal
26	5	17	48
<b>uitrijden Adriaanseweg</b>			
Richting Vlamertinge	Richting Ieper	Richting omloopstraat	
0	4	0	4
<b>Doorgaand verkeer</b>			
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
	<b>72</b>	<b>249</b>	<b>309</b>

**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	

## 12.3 MASTERPLAN STUDIO THYS VERMEULEN (19/10/2018) (ZIE APARTE BIJLAGE)



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](mailto:info@studiothysvermeulen.be)

# Inhoud

<b>1. Opgave, Visie en Methodiek</b>	<b>5</b>	<b>8. Verslagen</b>	<b>197</b>
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
<b>2. Analyse; de sites, het programma, de typologie</b>	<b>17</b>	8.5 Werkoverleg 4	212
2.1 Analyse van de 5 bestaande schoolsites	18	<b>9. Bijlagen</b>	<b>229</b>
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
<b>3. Masterplan</b>	<b>67</b>	9.3 Hervorming SO	290
3.1 Analyse van de site	68		
3.2 Stand van zaken; opgave volgens SMSI	76		
<b>4. Ontwikkelingsscenario's</b>	<b>79</b>		
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		
<b>5. Evaluatie</b>	<b>129</b>		
5.1 Inplanting en Typologie	130		
5.2 Mobiliteit en Visibiliteit	142		
5.3 School en Stad	156		
<b>6. Budget en Oppervlakte</b>	<b>167</b>		
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		
<b>7. Conclusie haalbaarheidsstudie</b>	<b>187</b>		

# 1 Opgave, Visie en Methodiek

# 1.1 Opgave

Sint-Maartensscholen vzw plant in Ieper een belangrijk nieuwbouwproject met een vloeroppervlakte van ca. 20.800m<sup>2</sup>. 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 IEPEL. 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).

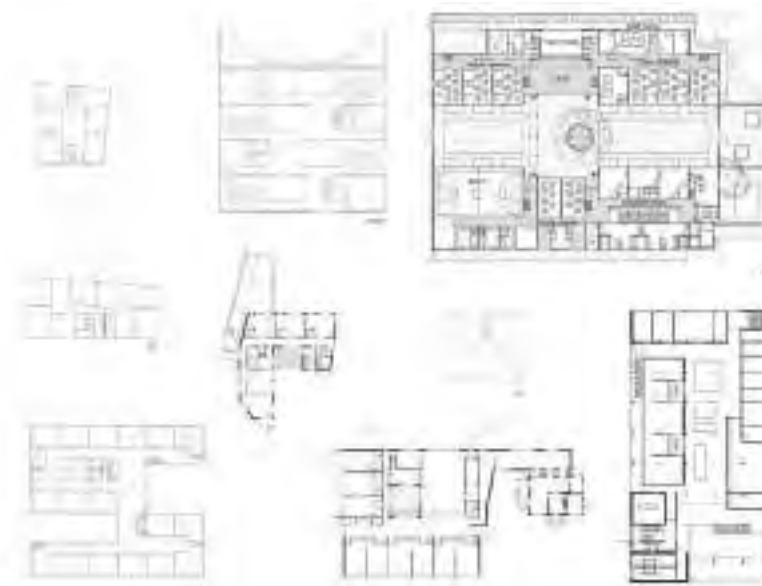


## 1.2 Een strategische visie voor de school

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 20.8000m<sup>2</sup>. 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; woonverkavelingen 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.



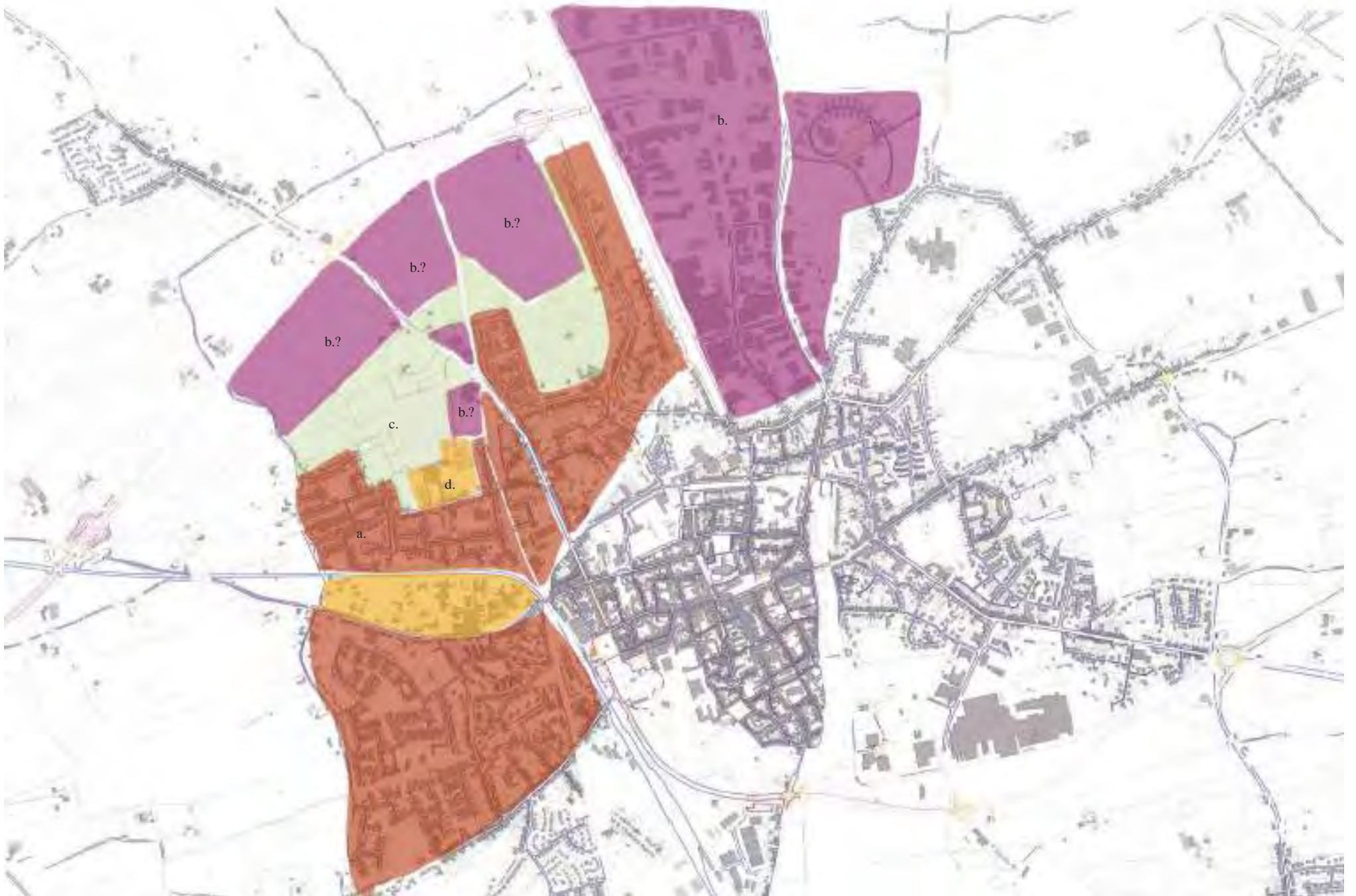
1.

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 ontwerpteam (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:

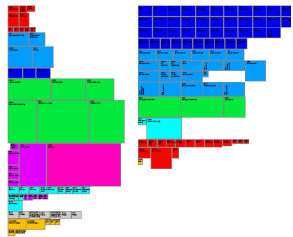
Wouter Billiet – wouter.billiet@west-vlaanderen.be

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



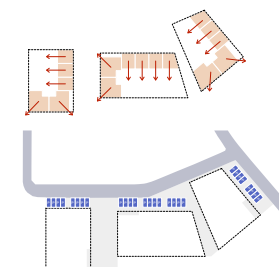
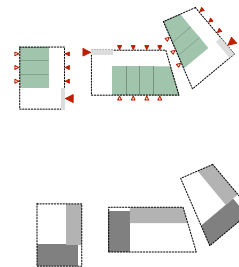
de bredere omgeving van de projectsite.



### 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

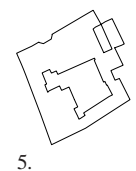
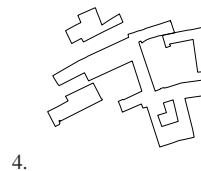
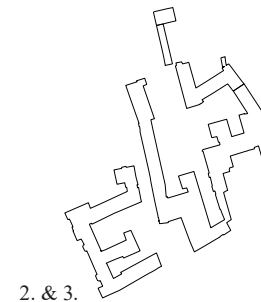
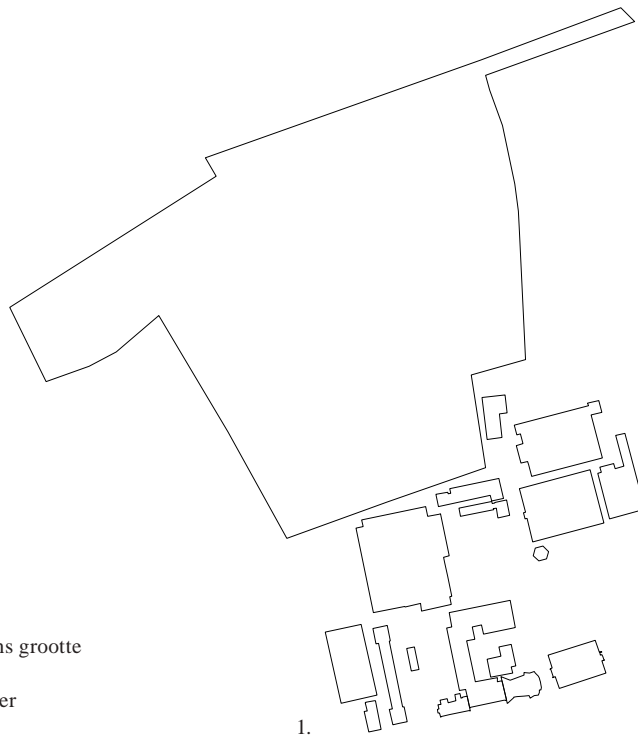
### Inventarisatie van de sites;

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







## 2.1.1 Site Heilige Familie

### Gegevens

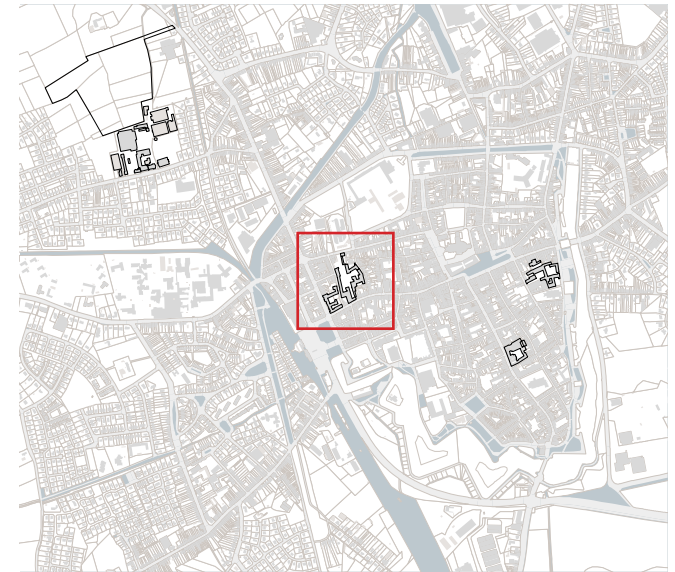
Ligging; Eigenheerdstraat 8

Benaderende oppervlakte schoolgebouw; 18 000 m<sup>2</sup>

Aanbod; TSO (drie graden): Handel & IT, creatie & vormgeving, mode

KSO (tweede en derde graad): Beeldende kunst

BSO (drie graden): Kantoor en verkoop, mode, decoratie



1.



2.

Links:

1. De schoolsite gesitueerd in Ieper

2. De schoolsite gesitueerd in het nabije stadsweefsel

Rechts:

3. Historisch beeld

4. Beeld aanleg speelplaats

5. Beeld De Stuersstraat

6. Beeld nieuwe inkom Eigenheerdstraat

7. Speelplaats met op achtergrond op de torens van Ieper



3.



4.



5.



6.



7.

**Evaluatie;** + + + + + +

+

**Locatie;**

De school ligt op een toplocatie in stad, in het historische stadsweefsel, en langsheen de drukke De Stuersstraat

+

**Buitenruimte;**

de school beschikt over een ruime en groene speelplaats. De aanleg is zeer verzorgd.

+

**Circulatie;**

De circulatie vormt een boeiend en samenhangend geheel. Mooie trappartijen in de oude delen, ruimtelijk boeiende gangruimtes in de nieuwe delen. Onderling goed verbonden. Een nieuwe mooi ontworpen hoofdinkom geeft allure aan het geheel.

+

**Collectieve ruimtes;**

De school beschikt over een ruime hoeveelheid kwalitatieve collectieve ruimtes. Een hedendaagse kapelruimte beschikt over een mooie dakstructuur en polyvalente schuifwanden. Een mooi en goed uitgerust auditorium eveneens in het nieuwe gedeelte. De sportzaal en theaterzaal liggen in het oudere deel.

+

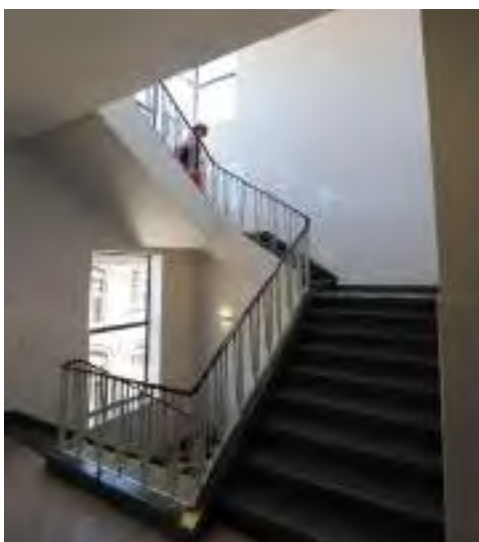
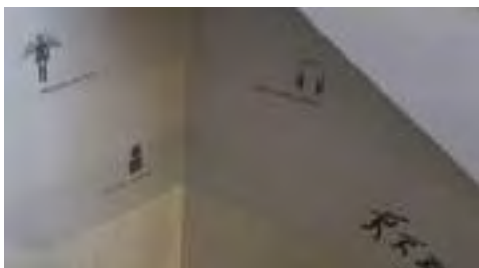
**Klassen en ateliers;**

Diverse inrichtingen klassen en ateliers afgestemd op een divers leerprogramma

+

**Staat van de gebouwen;**

De campus toont erg verzorgd. Er is veel creativiteit in inrichting. Dit is een stimulerende leeromgeving.



Circulatie

Collectieve ruimtes

Klassen en ateliers

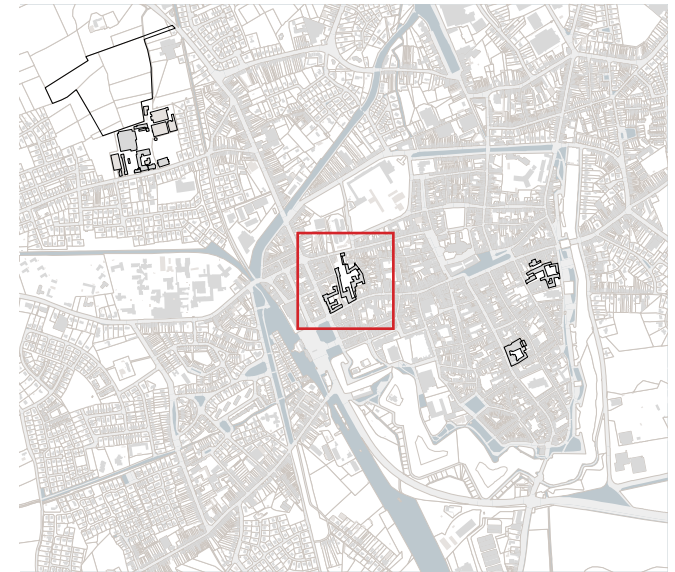
## 2.1.2 Site Lyceum

### Gegevens

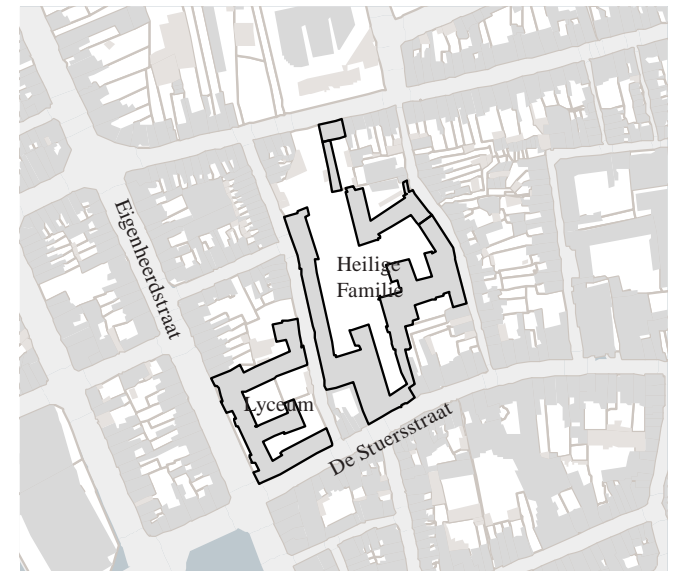
Ligging; Maloulaan 2

Benaderende oppervlakte schoolgebouw; 4600 m<sup>2</sup>

Huidig aanbod; ASO (eerste graad): Latijn, moderne, STEM



1.



2.

### Links:

1. De schoolsite gesitueerd in Ieper
2. De schoolsite gesitueerd in het onmiddellijke stadsweefsel

### Rechts:

3. Beeld speelplaats
4. Beeld speelplaats en omliggend schoolgebouw
5. Zicht vanuit een klaslokaal op de torens van Ieper
6. Beeld vanuit site Lyceum naar site Heilige Familie



3.



4.



5.



6.

**Evaluatie;** + + + + + +

+

**Locatie;**

De school ligt op een toplocatie in stad, in het historische stadswefsel, en langsheen de drukke Stuersstraat.

+

**Buitenruimte;**

de school beschikt over een ruime speelplaats. De aanleg is zeer verzorgd. Ze is recentelijk ingericht met een sportplein.

+

**Circulatie;**

De circulatie vormt een boeiend en samenhangend geheel. Mooie trappartijen in de oude delen. De circulatie heeft een duidelijke U-vorm. Op de zolderruimte is er vaak geen doorlopende circulatie, maar heeft men mooie lokalen over de volledige breedte van de schoolvleugel.

+

**Collectieve ruimtes;**

De school beschikt over een ruime hoeveelheid kwalitatieve collectieve ruimtes. Er zijn geen echt grote ruimtes. maar de grotere ruimtes zijn aangenaam, ze hebben licht langs twee gevels.

+

**Klassen en ateliers;**

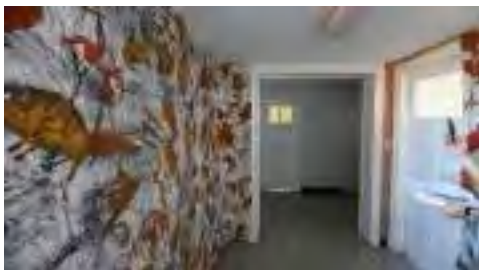
De klassen zijn vaak erg groot en hebben daardoor een grote verblijfskwaliteit. Overvloedige lichtinval.

+

**Staat van de gebouwen;**

De campus toont erg verzorgd. Er is veel creativiteit in inrichting. Dit is een stimulerende leeromgeving.





Collectieve ruimtes

Klassen en ateliers



Circulatie

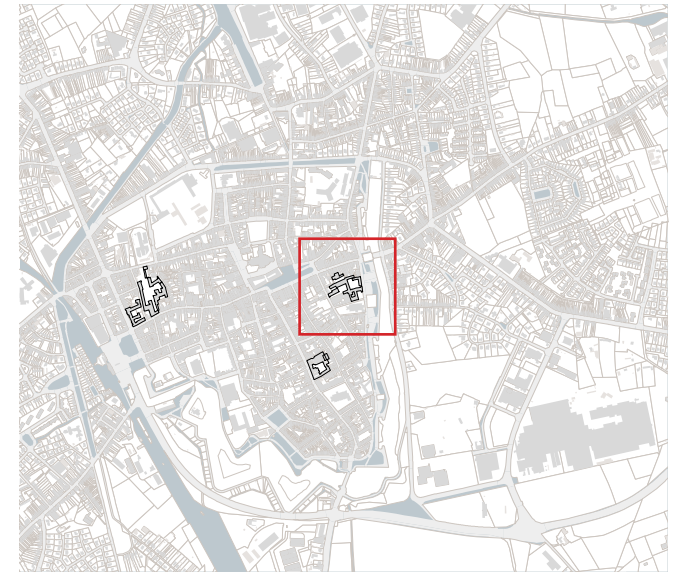
## 2.1.3 Site College

### Gegevens

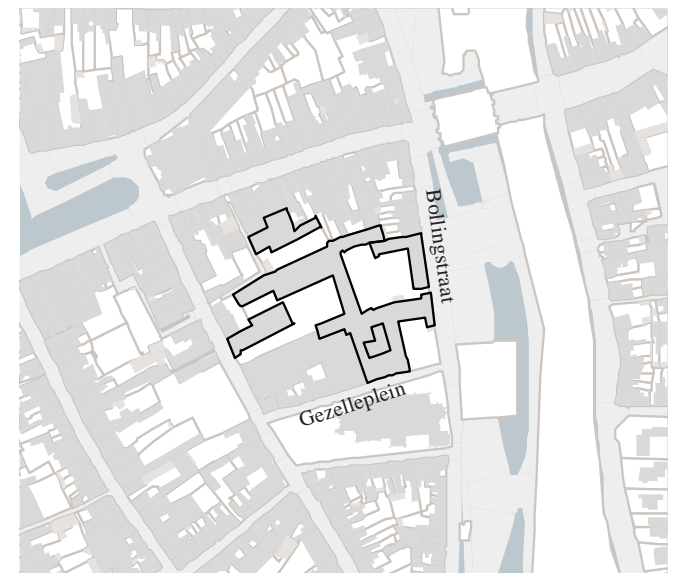
Ligging: Gezelleplein 11

Benaderende oppervlakte schoolgebouw; 9200 m<sup>2</sup>

Huidig aanbod; ASO (tweede en derde graad): Grieks-Latijn, Latijn, economie, humane wetenschappen, wetenschappen



1.



2.

### Links:

1. De schoolsite gesitueerd in Ieper
2. De schoolsite gesitueerd in het onmiddellijke stadswefsel

### Rechts:

3. Beeld op de schoolsite vanaf de groene gordel
4. Beeld hoofdkom Gezelleplein
5. Beeld Bollingstraat
6. Doorkijken naar het binnengebied
7. Speelplaats met zicht op de torens van de binnenstad



3.



4.



5.



6.



7.



8.

**Evaluatie;** ++++/---

+

**Locatie;**

De school ligt op een toplocatie in stad. In het historische stadsweefsel vlakbij de Menenpoort, tussen de belangrijke Menenstraat en het Gezelleplein.

+ / -

**Buitenruimte;**

De school beschikt over een netwerk van speelplaatsen. Het is een mooi geheel van buitenkamers met verscheiden schaal en sfeer. De aanleg is eerder wisselvallig van kwaliteit. Er is weinig groen, en de functionele inrichting (fietsenstalling, zitgelegenheden, sport,...) is onduidelijk. Hier ligt een kans voor verbetering

+

**Circulatie;**

De circulatie vormt een boeiend en samenhangend geheel. Mooie grote trappartijen in de oude delen.

+

**Collectieve ruimtes;**

De school beschikt over een zeer ruime hoeveelheid kwalitatieve collectieve ruimtes. Enkele hebben erg veel potentie; de kapelruimte aan de tuin, de theaterzaal op zolder, de sportzaal aan de binnenkoer,... . Deze gevarieerde binnenruimtes vormen samen met de buitenruimtes een levendig geheel.

+

**Klassen en ateliers;**

De klassen beschikken over diverse uitrustingen; zowel standaard klassen, wetenschapslokalen, als lokalen voor artistieke vorming zijn aanwezig.

+ / -

**Staat van de gebouwen;**

Er is reeds geïnvesteerd in de gebouwen. Een groot deel van de ramen zijn vernieuwd. Maar er staan ook nog werken open. Zo moeten de dakgoten nog worden aangepakt. Het zijn eerder kleinere werken. De verschillende koeren zijn op zich aantrekkelijk, maar de inrichting ervan kan groener en interessanter. Ook hier kan de kwaliteit verhoogd worden.



Circulatie

Collectieve ruimtes

Klassen en ateliers

Inrichting speelplaats



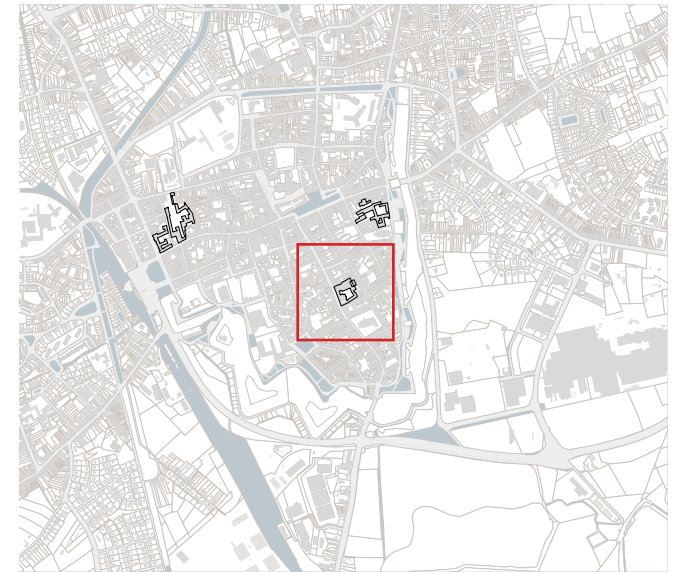
## 2.1.4 Site Immaculata

### Gegevens

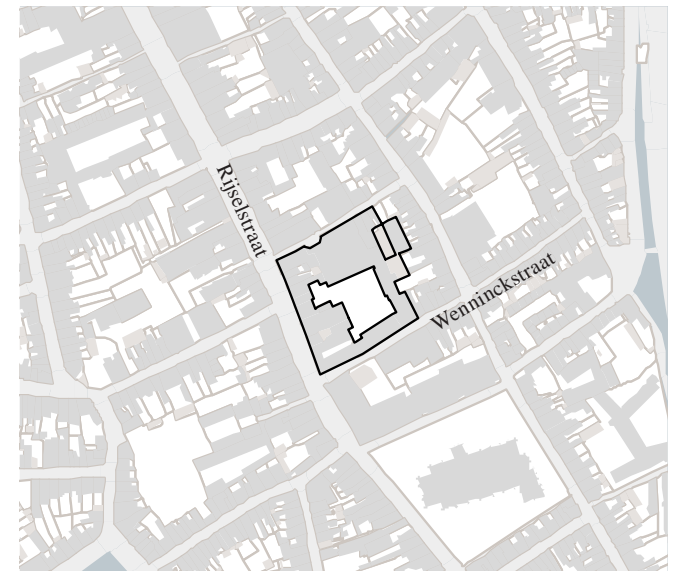
Ligging; Rijselstraat 83

Benaderende oppervlakte schoolgebouw; 5600 m<sup>2</sup>

Huidig aanbod; TSO (drie graden): Techniek-wetenschappen, Sociale en technische vorming  
BSO (drie graden): Haarzorg, verzorging-voeding, restaurant-keuken



1.



2.

Links:

1. De schoolsite gesitueerd in Ieper
2. De schoolsite gesitueerd in het onmiddellijke stadswefsel

Rechts:

3. Beeld van de historische panden aan de Rijselstraat, vitrines van kapsalon en bistro
4. Beeld aanleg speelplaats
5. Beeld van de drukte tijdens de pauze
6. 'Onze school, Droomschool, Waarom?'



3.



4.



5.



6.

Evaluatie; ++++ / -----

+

**Locatie;**

De school ligt op een toplocatie in stad, in het historische stadsweefsel, en langsheen de drukke Rijselstraat. De historische panden aan de Rijselstraat tonen de vitrines van het kapsalon en de bistro.

-

**Buitenruimte;**

De school beschikt over een te krappe speelplaats voor teveel leerlingen. Er zijn slechts weinig groene elementen.

-

**Circulatie;**

De circulatie is erg verbrokkeld en weinig leesbaar. De school bestaat uit een aaneenschakeling van diverse typologieën. Oude woonhuizen en klassieke schoolvleugels. Recentelijk werden het oude klooster en het naastliggende hospitaal in gebruik genomen. Dit door een chronisch ruimtegebrek.

+ / -

**Collectieve ruimtes;**

De school beschikt over een ruime hoeveelheid collectieve ruimtes. Ze zijn echter wisselend van kwaliteit. Er is een sportzaal, een refter met goed uitgeruste keuken. Bijzonder zijn de functies die worden opengesteld naar de stad, zoals het kapsalon en de bistro.

+ / -

**Klassen en ateliers;**

Er is een grote diversiteit aan vaklokalen. Door de specificiteit van de opleiding, zijn er veel klassen met een specifieke uitrusting.

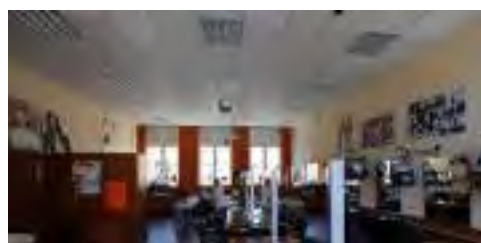
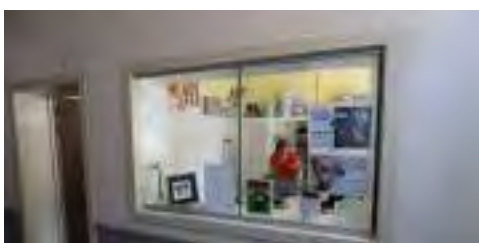
+ / -

**Staat van de gebouwen;**

De gebouwen hebben een wisselende kwaliteit. Ingrepen zijn niet op de meest consequente manier gebeurd. Er is weinig creativiteit in de inrichting. Enkele delen zijn halvelings in gebruik genomen (klooster, ziekenhuis). Hier dienen aanpassingen zich op.

De menging van grote en kleine gebouwen zorgt enerzijds voor versnippering. Anderzijds brengt dit specifieke aspect ook veel sfeer in de ruimtelijke omgeving. Niettegenstaande de overbevolking van de school, is dit een potentieel interessante leeromgeving.





Circulatie

Collectieve ruimtes

Klassen en ateliers

## 2.1.5 Site VTI

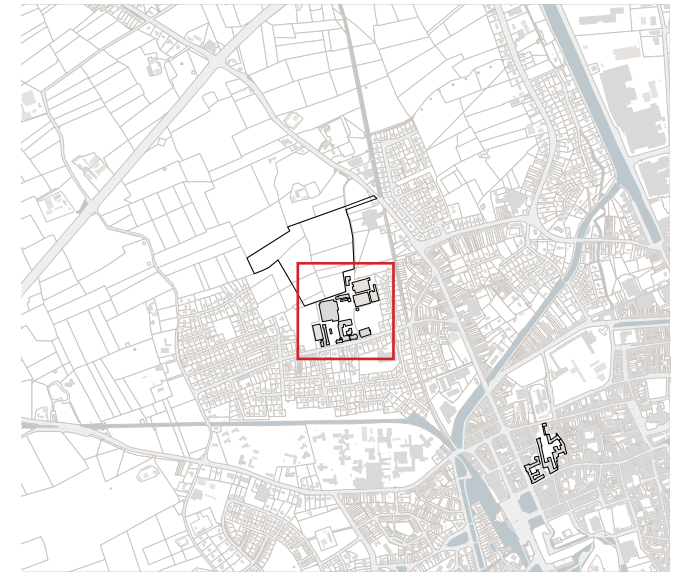
### Gegevens

Ligging; Augustijnenstraat 58

Benaderende oppervlakte schoolgebouw; 18 000 m<sup>2</sup>

Huidig aanbod; TSO (drie graden): Auto-, bouw-, elektro- en houttechnieken

BSO (drie graden): Auto, cv, elektrische installaties, houtbewerking, ruwbouw



1.



2.

### Links:

1. De schoolsite gesitueerd in Ieper

2. De schoolsite gesitueerd in het onmiddellijke stadsweefsel

### Rechts:

3. Beeld vanaf de Augustijnenstraat

4. Beeld aanleg speelplaats west

5. Beeld doorsteek langsheen de ateliers

6. Beeld doorsteek ter hoogte van de sportterreinen



3.



4.



5.



6.

Evaluatie; ++ / -----

—

**Locatie;**

De school ligt buiten het historische centrum, tussen een verkavelingswijk en een akker. Ze is momenteel slecht bereikbaar met openbaar vervoer. De fietsinfrastructuur is momenteel ondermaats en niet veilig.

+

**Buitenruimte;**

De school beschikt over veel en groene ruimte; het is een groene campus. De grote hoeveelheid ruimte geeft een open en vrij gevoel. Dit compenseert het erg wisselvallig gebouwenpatrimonium, bestaande uit een grote variatie in schalen van gebouwen en architecturale oplossingen.

—

**Circulatie;**

De circulatie is erg verbrokkeld en weinig leesbaar. Essentiële verbindingen tussen de gehelen ontbreken. De school is geen samenhangend functionerend geheel. De toegangen zijn onduidelijk en moeilijk te vinden.

Dit manifesteert zich vooral aan de Augustijnenstraat, waar de bebouwing bestaat uit 3 aparte gebouwen; de kapel, de sportzaal en de administratieve vleugel. Ingangen aan de kapel en de sportzaal zijn moeilijk te vinden. De sportzaal is enkel toegankelijk via de kleedkamers en een technisch lokaal. Het administratieve vleugel is afgesneden van de rest door de dwarse vleugel van de refect. Binnen de administratieve vleugel is er geen hiërarchie tussen hoofdtrap en vluchtrap, tussen gang en lokaal. De sanitairen en dienende ruimtes zijn erg ongelukkig ingepland.

—

**Collectieve ruimtes;**

De school beschikt over een ruime hoeveelheid collectieve ruimtes. Ze zijn echter wisselend van verblijfskwaliteit. De afwerkingen zijn verouderd. Bepaalde ruimtes zitten half ondergronds. De ruimtes missen een positieve uitstraling, ze zijn niet uitnodigend.

+ / -

**Klassen en ateliers;**

Er is een grote diversiteit aan ateliers. Door de specificiteit van de opleiding, zijn er veel klassen met een specifieke uitrusting. De ateliers zijn groot en hebben veel sfeer.

Daartegenover staat dat de kwaliteit van de gebouwen zelf erg pover is. Dikwijls zijn het goedkope industriële gebouwen die aan vernieuwing toe zijn. De toegepaste bouwsystemen zijn niet aangepast aan de hedendaagse comforteisen (ventilatie, temperatuur, licht, ...). Nieuwe investeringen dringen zich op.

—

**Staat van de gebouwen;**

Het geheel geeft een verbrokkelde en mistroostige aanblik. Dit door een samenspel van factoren;

De staat van de gebouwen is vaak erbarmelijk. Enkele gebouwen zijn industriële ad hoc oplossingen die ondertussen zijn versleten. De school heeft een lange lijst met nodige herstellings- en/of renoveringswerken opgesomd. Het is echter niet zinvol om relatief dure investeringen te doen die niet meer in verhouding staat tot de waarde van de infrastructuur.

Doorheen de tijd zijn er telkens nieuwe delen bijgebouwd die geen rekening hielden met het bestaande of met hoe de oorspronkelijke site was ontworpen. Dit is nefast zowel voor het functioneren van de school als voor de ruimtelijke ervaring op de site. (klooster, ziekenhuis). Hier dienen aanpassingen zich op.



Kleine gebouwen

Ateliers



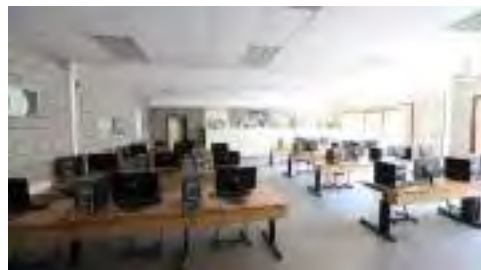
Grote gebouwen





Circulatie

Collectieve delen



Lokalen

Lokalen

## 2.2 Belang van het opstellen van een goed schoolprogramma

### **De sleutel tot een goede projectdefinitie is het opstellen van een gebalanceerd programma.**

- Het programma van de school bestaat niet enkel uit een lijst met oppervlaktes van lokalen.
- Een goed programma doet ook uitspraken over verschillende schaalniveaus; de school en de aansluitingen met de stad en het sportpark, de relaties tussen afdelingen onderling, de relaties tussen de klassen in klasclusters, de inrichtingen in de ruimte zelf,... . De school is een complexe machine. Wat is de basis opdat deze machine zal werken?
- In die zin is het belangrijk een goed onderbouwde pedagogische visie te hebben. Hoe wordt er onderwezen in de verschillende afdelingen? Wat is het onderscheid tussen deze afdelingen? Werkt men meer in clusters en met open leercentra? Of is de basismodule de klas.
- Eenmaal de DBFM en zijn team werkt met de projectdefinitie, is het quasi onmogelijk om nog eisen toe te voegen.
- De kwaliteit van het schoolgebouw is dus rechtstreeks gerelateerd aan de kwaliteit van het programma. In het volgende hoofdstuk wordt er ingegaan op typologisch interessante schoolmodellen als vertaling van interessante schoolprogramma's.

### **Analyse van het programma van de bestaande scholen;**

- We analyseren de bestaande scholen op een grafische manier. Door het programma uit te tekenen kan men in één oogopslag bepaalde karakteristieken afleiden.
- De ruimtes zijn uitgezet in ware grootte. Ze zijn geordend per categorie, weergegeven in een andere kleur. De ruimtes zijn gestapeld in een staafdiagramma om ook de totale oppervlakte te kunnen afleiden. Ook zijn de leerlingenaantallen gerepresenteerd in een oppervlakte. Dit met een vaste oppervlaktebehoefte per leerling. Zo kunnen we de oppervlakte van de school vergelijken met het aantal leerlingen.

### **Analyse van het programma van de DBFM opdracht**

- We tekenen het nieuwe programma en vergelijken het met programma van de bestaande scholen. Hieruit leidt men per aspect af of men wint of verliest.

Rechts:

1. Insula College te Dordrecht (2003-2008),  
AHH (Herman Hertzberger)





1.

### **VTI**

- Het VTI beschikt over erg veel en grote ateliers.
- Er is relatief veel ruimte voor de collectieve delen.

### **College**

- Het College beschikt over royaal veel collectieve ruimtes.
- Het is ook een zeer interessante mengeling van grote en kleine collectieve ruimtes.







### **Immaculata**

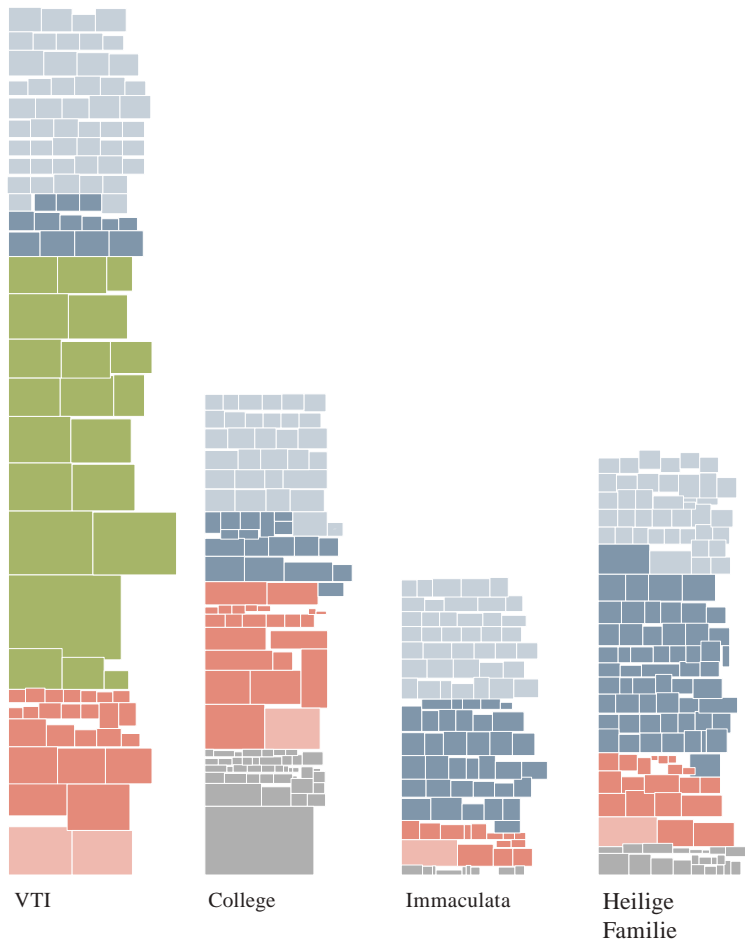
- Immaculata beschikt over veel vaklokalen
- De collectieve delen zijn ondermaats begroot t.o.v. het geheel.

### **Heilige Familie**

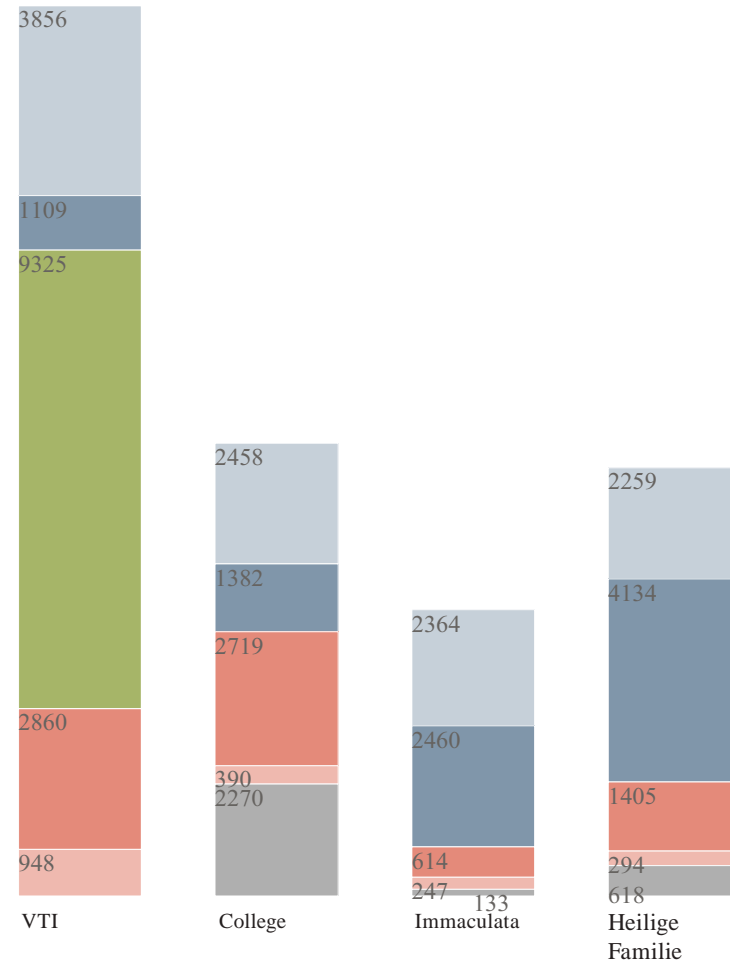
- Heilige familie beschikt over een gezonde mix van lokalen, vaklokalen en collectieve ruimtes.
- Er zijn relatief veel vaklokalen, maar dit zijn niet per se technisch ingewikkelde uitrustingen, vaak zijn het gewone klassen die voor een specifiek vak zoals mode worden gebruikt.

#### **Legende ruimten**

	Lokalen
	Vaklokalen
	Ateliers
	Collectieve ruimtes en administratie
	Sport
	Bergingen



Huidig patrimonium



Huidig patrimonium oppervlakte in m²

### **Oppervlakte gemiddeld per leerling**

Niettegenstaande de erg uiteenlopende groottes van de scholen, bevat elke school een ongeveer even groot aantal leerlingen.

### **Oppervlakte gemiddeld per leerling**

#### **VTI**

- Het VTI beschikt over ontzette veel oppervlakte per student. Enerzijds is dit een luxe. Anderzijds kan men zeggen dat de kwaliteit van de ruimtes veel minder is dan bij de andere scholen. De grootte van de infrastructuur drijft daarenboven de onderhoudsfactuur op.

#### **College**

- Men kan zeggen dat het College en Heilige Familie een goede ratio van bezetting heeft.







#### **Immaculata**

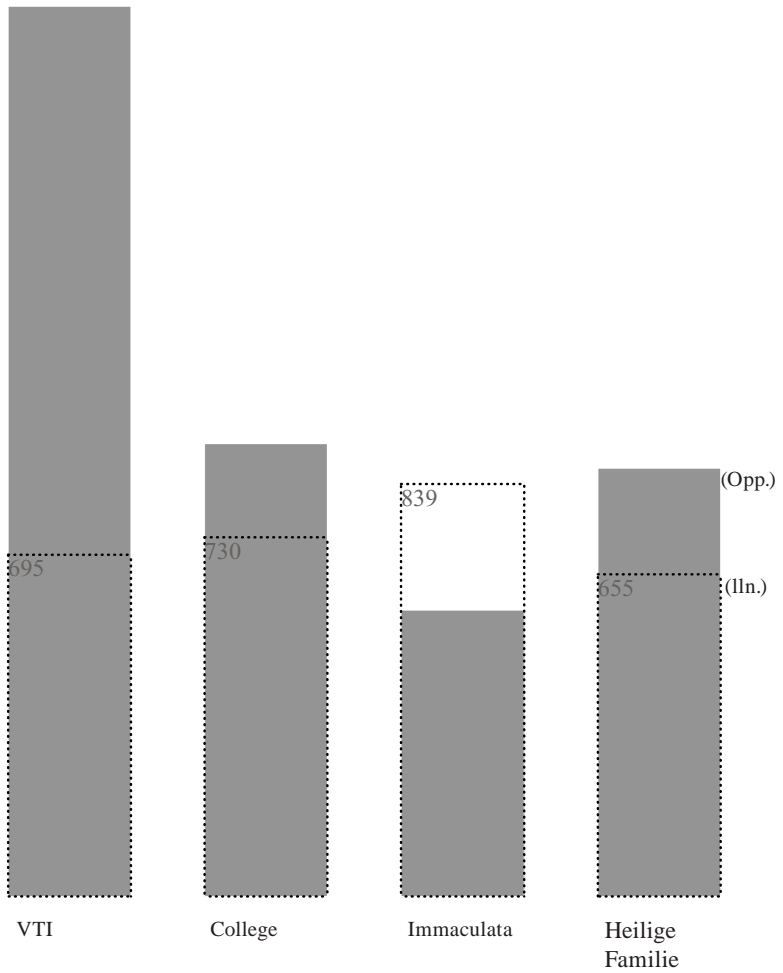
- Dit maakt dat vooral Immaculata overbevolkt is. Hier zijn veel te veel leerlingen per oppervlakte.
- Men kan hier wel uit afleiden, dat indien de eerste graad verhuist naar site heilige Familie, er helemaal geen oppervlakteprobleem is voor Immaculata. Dus de site Immaculata kan perfect de leerlingen tweede en derde graad aan op de huidige site.

#### **Heilige Familie**

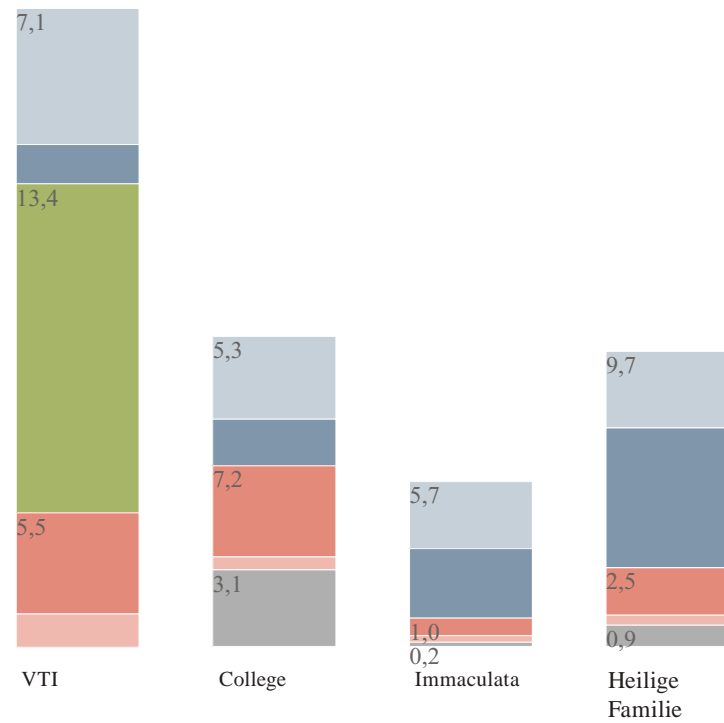
- Men kan zeggen dat Heilige Familie een goede ratio van bezetting heeft.

#### **Legende ruimten**

	Lokalen
	Vaklokalen
	Ateliers
	Collectieve ruimtes en administratie
	Sport
	Bergingen



Leerlingen aantal  
per school, oppervlakte in m²



Oppervlakte gemiddeld per leerling

## NIEUWE SITUATIE: DBFM-PROGRAMMA - VTI - 1e GRAAD LYC-HFI

### PROGRAMMA VAN EISEN COLLECTIEF 2de en 3de graad DBFM-programma

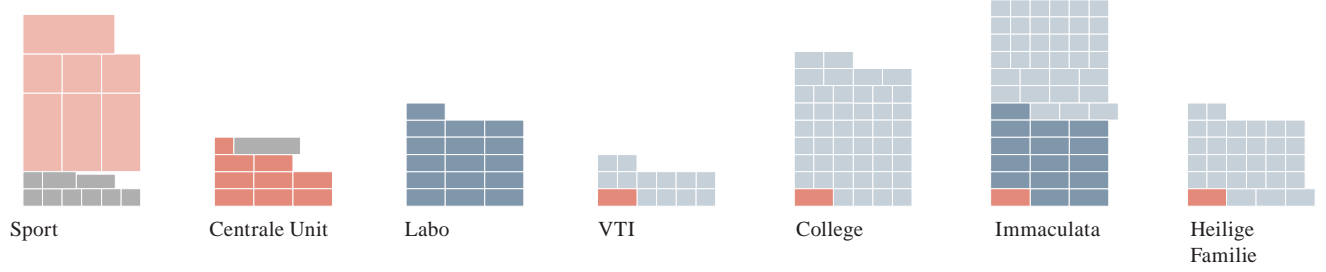
#### Analyse van het nieuwe door SMSI opgestelde programma versus het oude programma

- De uitdaging is om één nieuwe bovenbouwschool te bedenken.
- De totale oefening is ingewikkeld. Temeer omdat er geen overzicht totale behoefte in een tabel is samengevat.
- Niet alle ruimtes van de bovenbouwschool zijn opgelijst. Enkele collectieve ruimtes en de technische lokalen VTI ontbreken. Deze ruimtes vallen buiten de DBFM opdracht, en worden voorzien in de bestaande gebouwen van het VTI. Het niet over een volledig overzicht beschikken bemoeilijkt het krijgen van een correct meetbaar geheel. Om gestructureerd te werken zou het goed zijn om te kunnen beschikken over een volledige lijst van behoeftes. Dit naast een volledige plannenset van het patrimonium op de site VTI.
- De behoefte voor de ruimtes eerste graad ontbreken. Dit is niet wezenlijk voor deze studieopdracht. Maar het is wel aan te raden om deze behoeftes verder uit te werken en reeds te testen op de site Heilige Familie / Lyceum. Uit deze oefening kan men reeds eventuele overschotten of defecten detecteren.

SPORTHAL				3576	1,23	4398
onthaal & administratie				32		
sportveld 16m x 32				512		
sportveld 16m x 32				512		
sportveld 16m x 32				512		
turnzaal 16m x 16 m				256		
turnzaal 16m x 16 m				256		
turnzaal 16m x 16 m				256		
Kleine tribune				96		
polyvalente zaal				600		
kleedkamers en douches				384		
kleedkamer scheidsrechter						
overdekte verzamelplaats buiten				64		
<b>Sanitair</b>						
Toiletten						
<b>Bergingen en archiefruimtes</b>						96
Opbergruimte sportmateriaal						
<b>Technische lokalen</b>						
<b>HOOFDGEBOUW</b>						<b>16411</b>
<b>Type lokalen</b>						
Type 1	8	7		56		
Type 2	12	7		84		
Type 3	16	7		112		
<b>PROGRAMMA VAN EISEN CENTRALE EENHEID</b>				<b>950</b>	<b>1,20</b>	<b>1140</b>
onthaal & administratie						
didactische schoolwinkel						
<b>PvE HFI 2de en 3de graad (zonder KUNST &amp; CREATIE)</b>				<b>Type</b>	<b>aantal</b>	<b>1820</b>
onthaal & administratie	3	1		112		
leslokaal Type 1	1	26		1456		
leslokaal Type 2	2	3		252		
<b>PvE COL (en LYC) 2de en 3de graad</b>				<b>Type</b>	<b>aantal</b>	<b>2856</b>
onthaal & administratie	3	1		112		
leslokaal Type 1	1	40		2240		
leslokaal Type 2	2	6		504		
<b>PvE VTI 2de en 3de graad</b>				<b>Type</b>	<b>aantal</b>	<b>784</b>
onthaal & administratie	3	1		112		
leslokaal Type 1	1	12		672		
<b>PvE IMMA 2de en 3de graad</b>				<b>Type</b>	<b>aantal</b>	<b>4060</b>
onthaal & administratie	3	1		112		
leslokaal Type 1	1	24		1344		
leslokaal Type 2	2	11		924		
kapsalon	3	6		672		
keuken	3	3		336		
verzorging	3	3		336		
huishoudkunde	3	3		336		
<b>PvE LABO-lokalen</b>				<b>Type</b>	<b>aantal</b>	<b>1792</b>
leslokaal Type 3	3	16		1792		
<b>TOTAAL DBFM</b>						<b>15838</b>
						<b>20810</b>

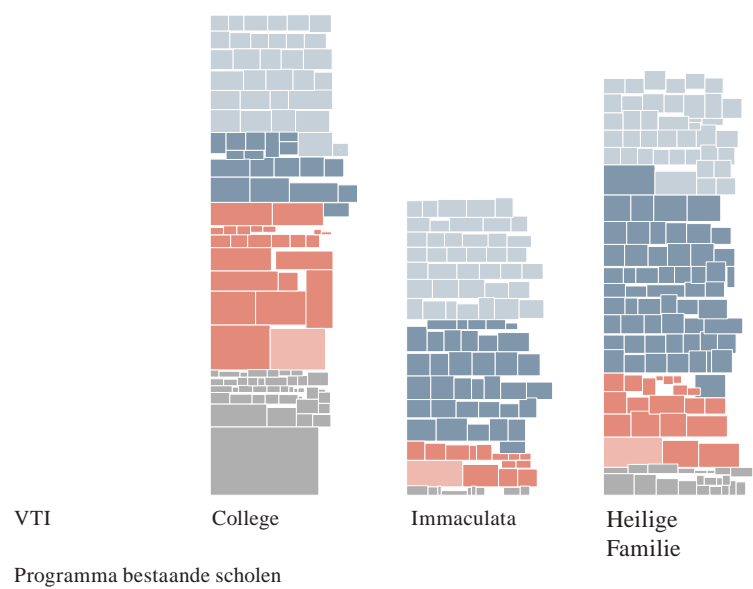
Links:

1. SMSI Aangeleverd programma 2de en 3de graad, DBFM Programma



Nieuw programma

- Legende ruimten**
- Lokalen
  - Vaklokalen
  - Ateliers
  - Collectieve ruimtes en administratie
  - Sport
  - Bergingen



### Nieuw programma versus oud programma

Om de vergelijking te kunnen maken tellen we alles op. In de linkerkolom ziet men de oppervlakte van het bestaande patrimonium dat wordt vervangen. In de rechterkolom ziet men enerzijds de oppervlakte van de Nieuwbouw DBFM en de oppervlakte van de bestaande gebouwen van het VTI. We kunnen het volgende concluderen;

De nieuwe school zal om en beide een kwart kleiner worden dan de bestaande scholen. De nieuwe school bevat ontzettend veel lokalen van dezelfde afmeting, en erg weinig kleinere lokalen. Ook bergruimtes ontbreken.







Men boet in aan oppervlakte. In eerste instantie is dit verontrustend. Maar wij hebben onvoldoende zicht op de efficiëntie van het bestaande patrimonium. Wij denken dat het noodzakelijk is te verifiëren welke ruimtes men verliest en of dat de werkbaarheid van de school daadwerkelijk in gevaar brengt.

De nieuwe school bevat erg weinig collectieve ruimtes.

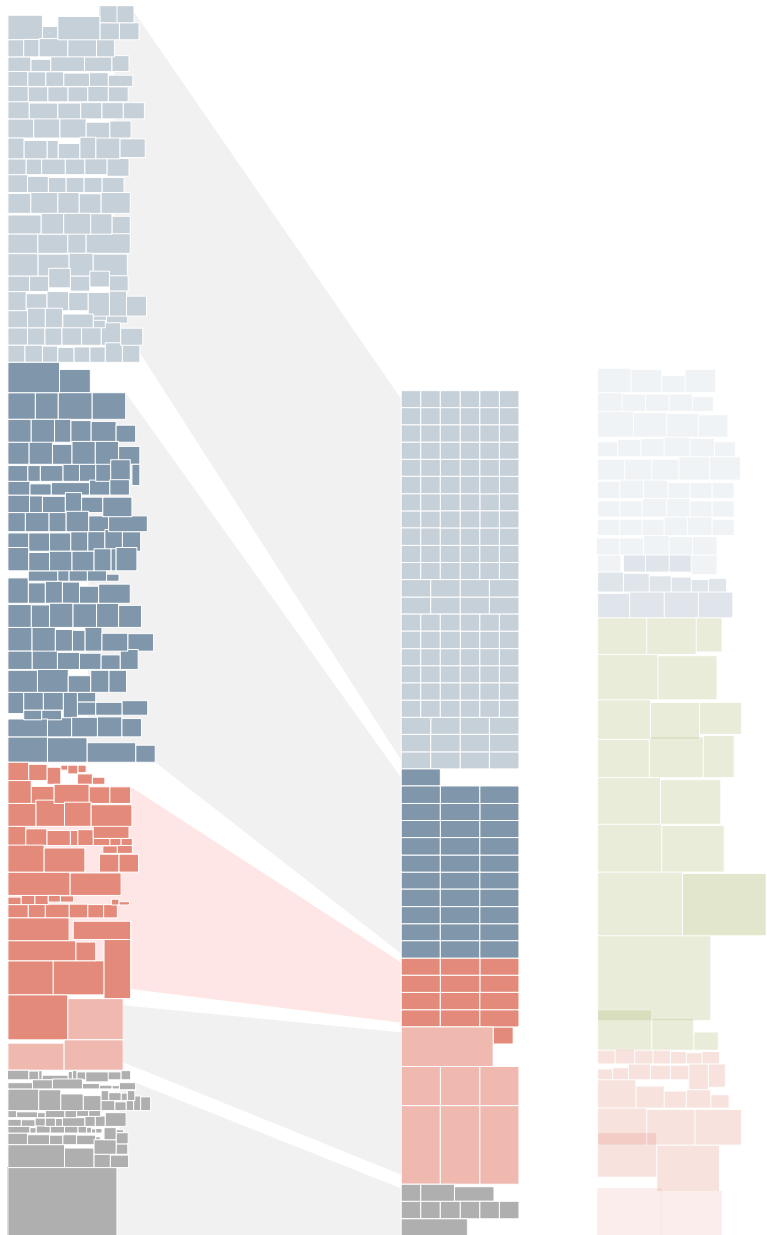
Voor het creëren van een levendige schoolomgeving zijn de aanwezigheid van de collectieve ruimtes cruciaal. Hier ontstaat er ruimte voor kruisbestuiving en speciale pedagogische activiteiten.

Men rekent op een aantal collectieve ruimtes in de bestaande gebouwen van het VTI. Wij denken dat de afwezigheid van 'lucht' in het nieuwbouwprogramma het ontzettend moeilijk maakt voor de ontwerpteams om een boeiende schoolomgeving te ontwerpen. Dit programma kan leiden tot een zeer groot gebouw met enkel identieke klassen met gangen ertussen.

#### Legende ruimten

	Lokalen
	Vaklokalen
	Ateliers
	Collectieve ruimtes en administratie
	Sport
	Bergingen





Bestaand patrimonium

Nieuw bouw  
DBFM

VTI (renovatie)

Nieuw programma versus oud programma

### Matrix hervorming SO

- Deze figuur toont de matrix hervorming Secundair Onderwijs. De leerlingenaantallen zijn gerepresenteerd in een oppervlakte. Dit met een vaste oppervlaktebehoefte per leerling. Zo kunnen we in één oogopslag de grootte van de richtingen aflezen.
- De basisvraag is hoe de nieuwe bovenbouwschool te organiseren. Organiseren we het onderwijs verticaal of horizontaal. Via de klassieke opdeling ASO, TSO, KSO, of via de nieuwe domeinen?
- Deze matrix is niet absoluut en houdt al zekere interpretaties in. Bepaalde afdelingen kunnen verschillende kleuren krijgen. Vooral de richtingen in het ASO kunnen ook anders gegroepeerd worden, gezien ze domeinoverschrijdend zijn. Hier is er dus nog een zekere flexibiliteit in te vinden...

#### Legende domeinen

- Economie en organisatie
- Taal en cultuur
- STEM
- Maatschappij en zorg
- Kunst en creatie

Totaal	Doorstroom			Arbeidsmarkt
	Domeinoverschrijdend	Domeingebonden	Doorstroom/arbeids	
Economie en organisatie	Econ. wetensch. / 2 / DO / 96 / COLL Econ.-wisk. / 3 / DO / 21 / COLL Econ.-moderne talen / 3 / DO / 80 / COLL	Bedrijfswetensch. / 2 / DG / 79 / HFI	Inter. handel en logistiek / 3 / DO-AR / 27 / HFI	Org. en logistiek / 2 / AR / 15 / HFI Distributie en logistiek / 3 / AR / 40 / HFI Org. en onthaal / 3 / AR / 31 / HFI
Taal en cultuur	Latijn / 2 / DO / 113 / COLL Latijn-moderne talen / 3 / DO / 19 / COLL Moderne-talen wetensch. / 3 / DO / 30 / COLL Grieks-Latijn / 2 / DO / 15 / COLL		Taal & com / 2 / DO-AR / 37 / HFI Taal en comm. / 3 / DO-AR / 12 / HFI Toerisme / 3 / DO-AR / 31 / HFI	
STEM	Natuurwetensch. / 2 / DO / 99 / COLL Wetensch.-wisk. / 3 / DO / 104 / COLL Latijn-wisk. / 3 / DO / 29 / COLL Grieks-wisk. / 3 / DO / 12 / COLL Info-wetensch. / 2 / DO / 8 / COLL	Tech. wetensch. / 2 / DG / 30 / HFI Biotech. wetensch. / 2 / DG / 36 / IMMA Tech. weten. / 3 / DG / 23 / VTI Inform. & com tech. / 3 / DG / 25 / HFI Mechatronica / 3 / DG / 23 / VTI Biotech. en chem wetensch. / 3 / DG / 32 / IMMA	Aggreg. / 2 / DO-AR / 8 / VTI Elektromech. tech. / 2 / DO-AR / 28 / VTI Elektrotech. / 2 / DO-AR / 14 / VTI Houttech. / 2 / DO-AR / 18 / VTI / 2 Voertuigtech. / 2 / DO-AR / 25 / VTI Autotech. / 3 / DO-AR / 19 / VTI Ruimte-tech. / 3 / DO-AR / 11 / VTI Elektromech. tech. / 3 / DO-AR / 41 / VTI Elektro. tech. / 3 / DO-AR / 28 / VTI Hout. tech. / 3 / DO-AR / 21 / VTI	Bouw / 2 / AR / 20 / VTI Elektrisch / 2 / AR / 10 / VTI Hout / 2 / AR / 34 / VTI Mechanica / 2 / AR / 26 / VTI Elek. inst. / 3 / AR / 15 / VTI Hout / 3 / AR / 36 / VTI Ruwbouw / 3 / AR / 32 / VTI Onderhoudsmech. auto / 3 / AR / 32 / VTI Verwarmingst. / 3 / AR / 9 / VTI
Maatschappij en welzijn	Hum. wetensch. / DO / 45 / COLL Hum. wetensch. / 3 / DO / 68 / COLL	Zorg- en welzijnsweten. / 2 / DG / 168 / IMMA	Creatie en mode / 2 / DO-AR / 10 / HFI Gezondheidszorg / 3 / DO-AR / 136 / IMMA Mode / 3 / DO-AR / 14 / HFI	Haar- en schoonheidsverz. / 2 / AR / 41 / IMMA Zorg en welzijn / 2 / AR / 49 / IMMA Haarverz. / 3 / AR / 50 / IMMA Verzorging / 3 / AR / 78 / IMMA Medische assistentie / 2 / AR / 8 / HFI Restaurant-keuken / 2 / AR / 15 / HFI Grootkeuken en catering / 3 / AR / 15 / IMMA
Kunst en creatie		Arch. en beeldende vorming / 2 / DG / 31 / HFI	Beeldende kunst / 3 / DO-AR / 31 / HFI	Art.-creatieve bewerk. / 2 / AR / 22 / HFI Decor. etalage en pub. / 3 / AR / 17 / HFI

Matrix hervorming SO






### **Domeinen versus huidig patrimonium**

- We zetten de huidige verdeling van de richtingen uit en vergelijken het met het bestaande patrimonium.
- We kunnen dezelfde conclusies trekken dan op de pagina waar we de oppervlakte van de scholen in verband brachten met de leerlingenaantallen.
- Binnen de bestaande werking van de school zijn de domeinen reeds vrij gemengd over de verschillende schoolsites heen.

### **Opgave DBFM één bovenbouwschool**

- Deze tekening toont de opgave van de totale bovenbouwschool. Om dit programma te bouwen, hebben we een visie nodig om dit zeer grote programma te ordenen. Wij gebruiken deze tekening als basis om in de verschillende scenario's de ideeën van ordening te testen.

#### **Legende domeinen**

-  Economie en organisatie
-  Taal en cultuur
-  STEM
-  Maatschappij en zorg
-  Kunst en creatie



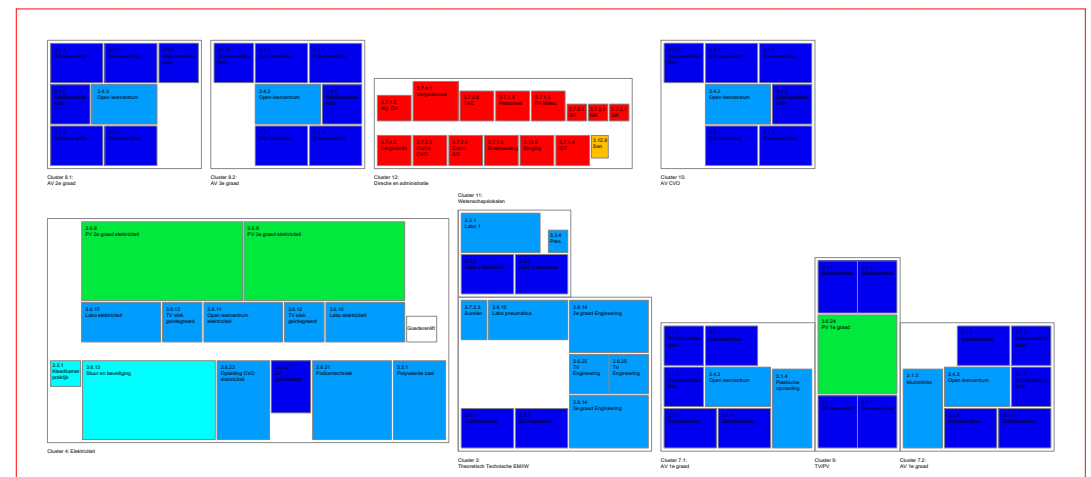
## 2.3 Verband tussen het programma en typologisch interessante schoolgebouwen

### Typologische variantes

- Dit hoofdstuk bespreekt een aantal interessante cases.
- Deze cases worden letterlijk toegepast in de ontwerpscenario's van het volgende hoofdstuk. We doen dit zo, om de discussie voor het schoolbestuur inzichtelijk te maken en te voeden. Op basis van deze testen krijgt men een gevoel van schaal op de site. Typologische variantes bepalen de maten van een gebouw; breedte, diepte, hoogte...
- Het spreekt voor zich dat dit een oefening is, en dat deze voorbeelden niet één op één transposeerbaar zijn.
- We behandelen de volgende aspecten; inplanting in de stad en typologie

### Organigram en Plan

- Op de rechterpagina tonen we een organigram opgesteld door het VTI in Brugge ter gelegenheid van het DBFM-project voor de bouw van hun school. Op de linkerpagina tonen we het organigram door de architect geïnterpreteerd in een plan. De architect ordent en geeft de gepaste 'maat' aan een gebouw. Het is de verantwoordelijkheid van de architect om een gepast flexibel gebouw te ontwerpen, die toch de boeiende werking van de school kan omvatten...



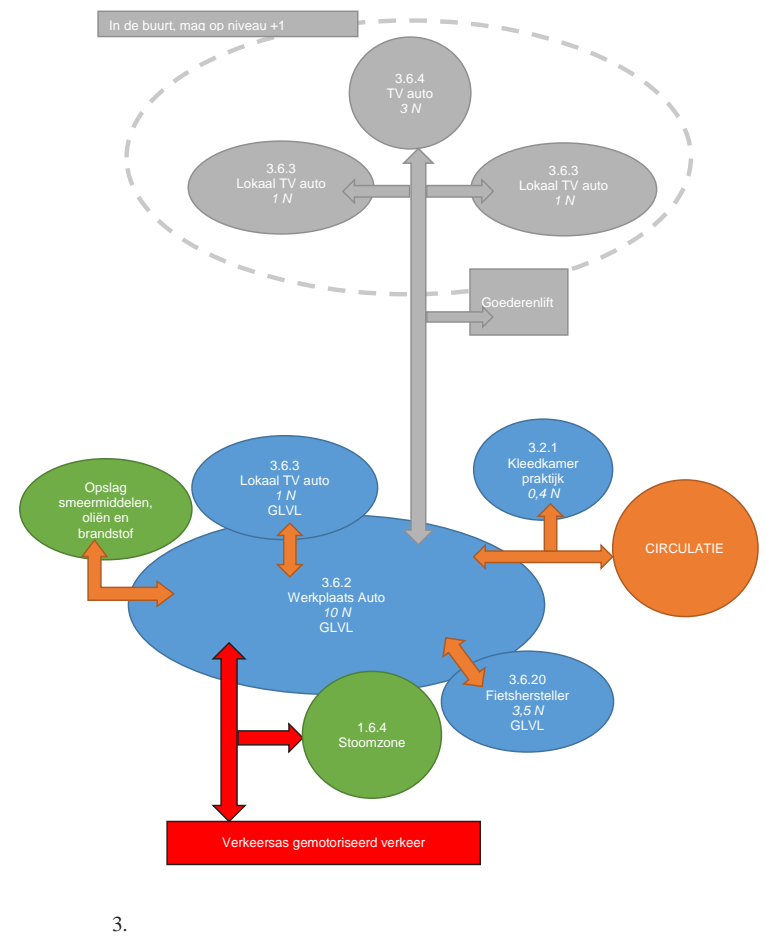
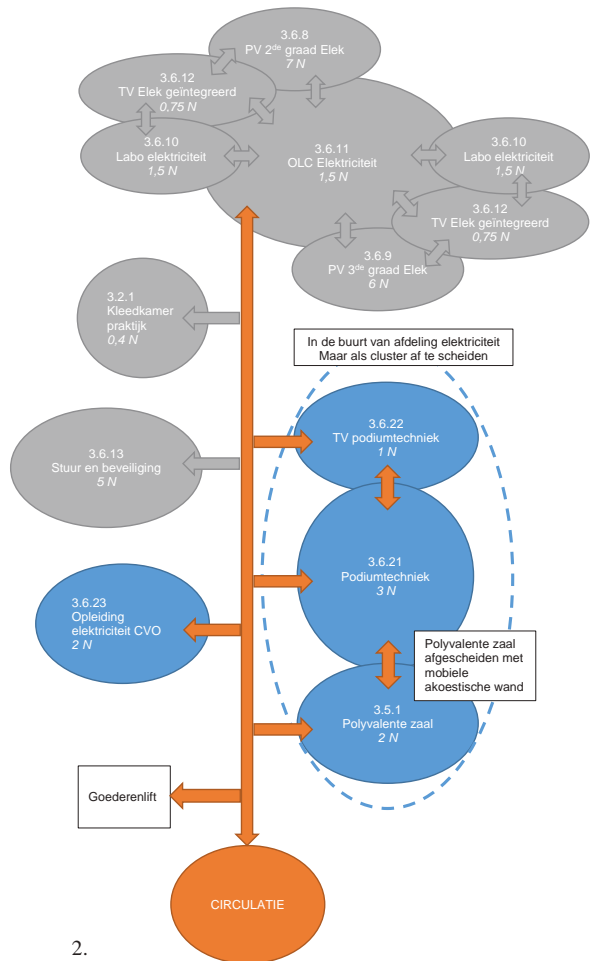
Links:

1. Eerste typologische vertaling van het programma 'DBFM VTI Brugge'. Werken met clusters en open leercentra...

Rechts:

2. & 3. Programma 'DBFM VTI Brugge', per afdeling uitgewerkt.

1.



## 2.3.1 Interessante planorganisaties, boeiende relaties met de omgeving

### 2.3.1.1 Case #1: Schulanlage Blumenfeld, Huggenbergerfries Architekten, Zürich, Zwitserland (2011)

#### Inplanting

De parkachtige ruimte tussen de grote volumes gaan naadloos over in de omgeving eveneens bestaande uit grotere volumes. Tussen de volumes liggen op een vrije manier sportvelden, speelplaatsen en groenzones

#### Type

Volumes van verschillende groottes tonen telkens verschillende planfiguren. Gewone lokalen, vaklokalen, kleinere overleglokalen en open centrale plekken worden per afdeling op een andere manier geconfigureerd.



Langsgevel west



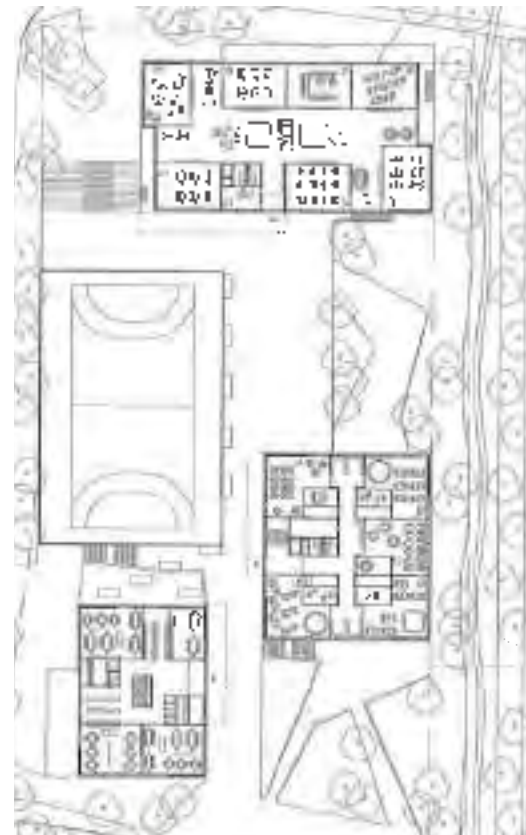
Langssnede



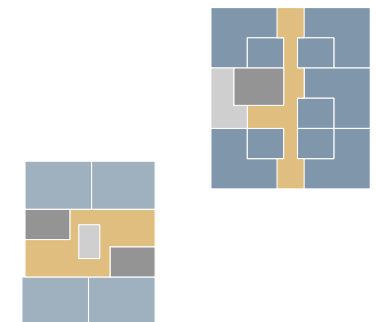
Inplantingsplan



Sokkelverdieping



Plan



Schema plan



### 2.3.1.2 Case #2: Schule im Birch, Peter Märkli, Zürich, Zwitserland (2004)

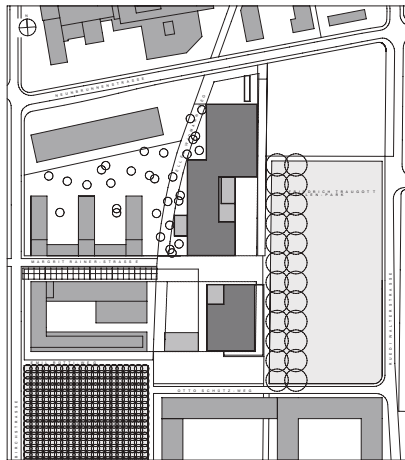
#### Inplanting

De geschrante volumes creëren interessante halfopen buitenruimtes. De open overgang met de omliggende stad wordt op een speelse manier georganiseerd door de buitenaanleg; een fietsstalling, een loop-piste, een speelveldje,...

#### Type

Dit volume toont een interessante cluster. Twee clusters per gebouw. Elke cluster bevat 3 klaslokalen (a) en in het midden een open leercentrum (b). De twee klaslokalen delen samen een reeks vaklokalen (c).

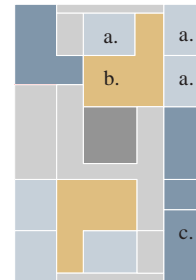
- 1+2. Speelplaats
- 3. Lokalen met collectieve ruimten (werf)



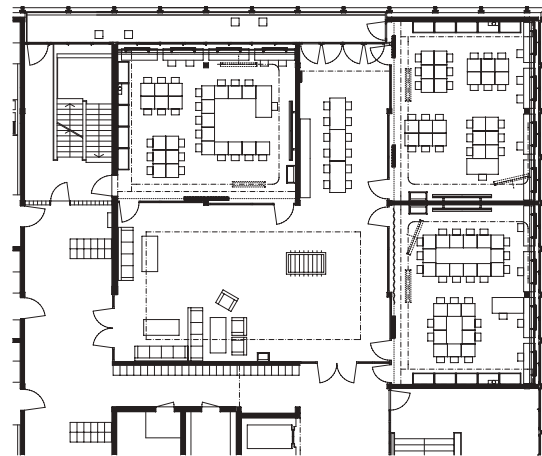
Inplantingsplan



Typeplan



Schema typeplan



Compositie klaslokalen



1.



2.



3.

## 2.3.2 Architectuur als verbeelding van vernieuwende nijverheid

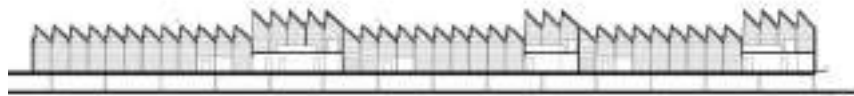
### 2..3.2.1 Case #3: SSIC, Durisch & Nolli, Gordola, Zwitserland (2010)

#### Dakvorm en materiaalgebruik

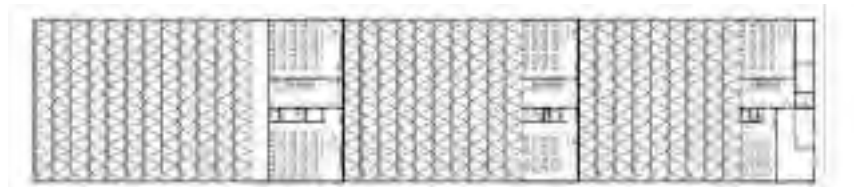
De gekende industriële typologie van het sheddak wordt geherinterpreteerd in een eigentijdse architectuur. De ontwerper kiest voor industriële materialen. Niet enkel om economische redenen. Het geheel geeft ook een verrassend fris resultaat.



Gevelaanzicht



Langsdoorsnede



Plan verdieping +1



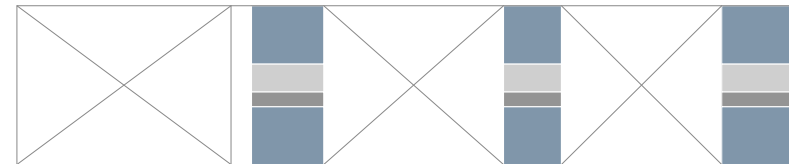
Plan gelijkvloers



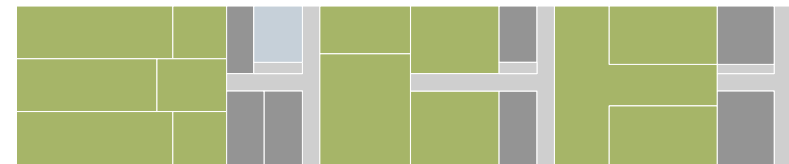
Zicht gevel



Vaklokalen



Schema verdieping +1



Schema gelijkvloers

## 2..3.2.2 Case #4: AIM, Durisch & Nolli, Mendrisio, Zwitserland (2015)

### Een groot dak en de overdekte buitenruimte

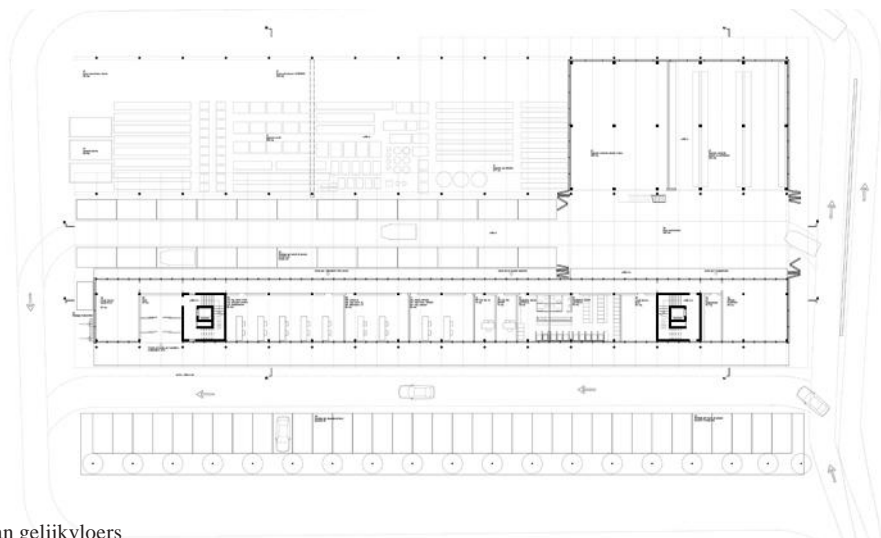
De architect ontwerpt een groot dak op industriële schaal. Dit creëert op een goedkope manier veel beschermde buitenruimte. Is het ook niet interessant, bijvoorbeeld voor de afdeling bouw, om dit soort ruimtes, afgeschermd van weer en wind, maar toch in een benaderend buitenklimaat, te gebruiken voor bouwopdrachten?



Gevelaanzicht



Langsdoorsnede



Plan gelijkvloers



Overdekte logistieke zone



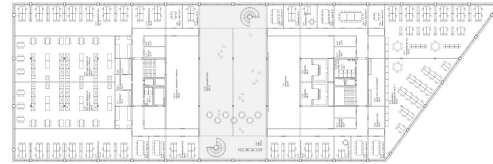
Logistieke as

## 2.3.3 Boeiende stapelingen

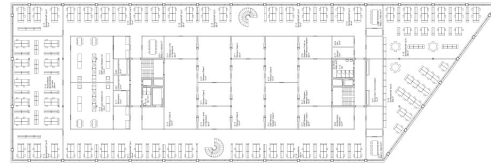
### 2.3.3.1 Case #5: FLOW Innovationspark, Rodriguez - Waldrap, Biel/Bienne, Zwitserland (2017)

#### Compact en boeiend bouwen; een grote machine

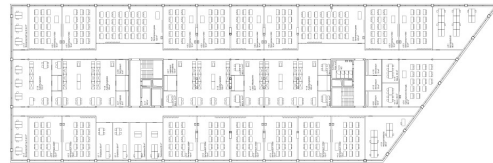
Dit ontwerp toont een groot gebouw. Per verdieping wordt de ruimte anders georganiseerd. Grote ateliers wisselen af met reeksen van kleinere lokalen. Het opwindende van dit soort gebouwen ligt in het feit dat ze ontworpen zijn als één grote moderne machine, waar toch heel veel verschillende gebruiken in zijn geïntegreerd.



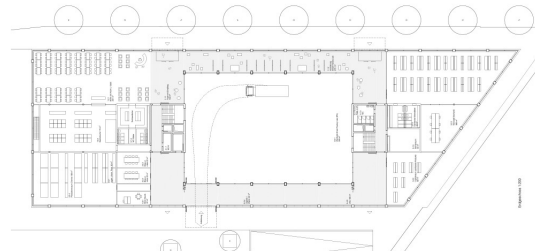
Plan verdieping +4



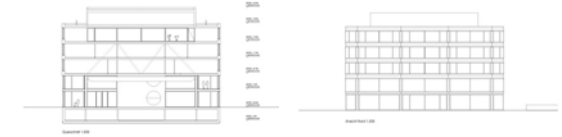
Plan verdieping +3



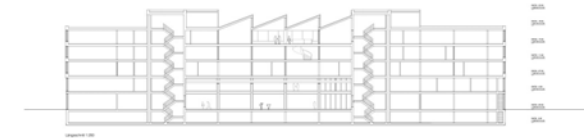
Plan verdieping +2



Plan gelijkvloers



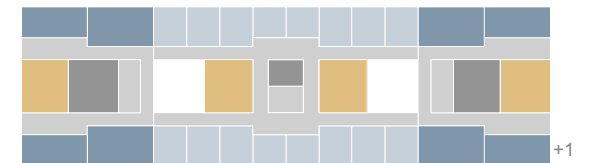
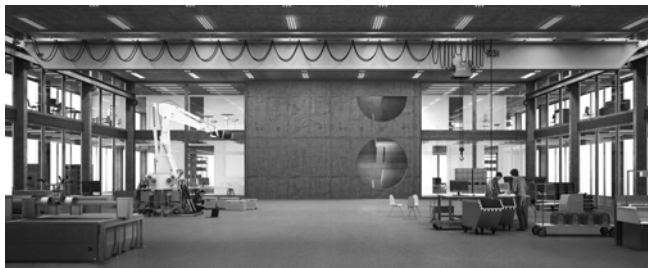
Dwarsdoorsneden



Langsdoorsnede



Gevelaanzicht



Inspiratieschema verdieping +2



Inspiratieschema gelijkvloers

### 2.3.3.2 Case #6: Lieu de vie, Studio Muoto, Paris-Saclay, Frankrijk (2016)

#### Speelse stapeling

Dit ontwerp bevat een sportzaal op hoogte. Van hieruit geniet je van het zicht op de omgeving. Meer nog, op het dak ligt een buitensportveld. Ook vanuit de omgeving kan dit een leuk baken zijn om de campus een zekere zichtbaarheid te verlenen.



Dwarsdoorsnede



Langsdoorsnede



Compact en transparant gebouw



Plan verdieping +3



Plan verdieping +1



Plan gelijkvloers



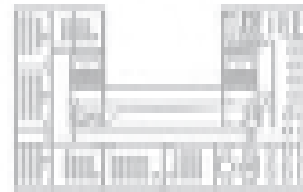
Wijde zichten op de omgeving

## 2.3.4 Nieuwe grote campussen in Vlaanderen

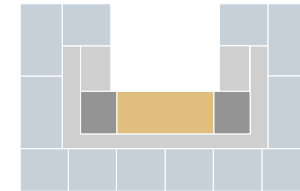
### 2.3.4.1 Case #7: Scholencampus, Osar Architects, Beringen, België (2016)

#### Masterplan

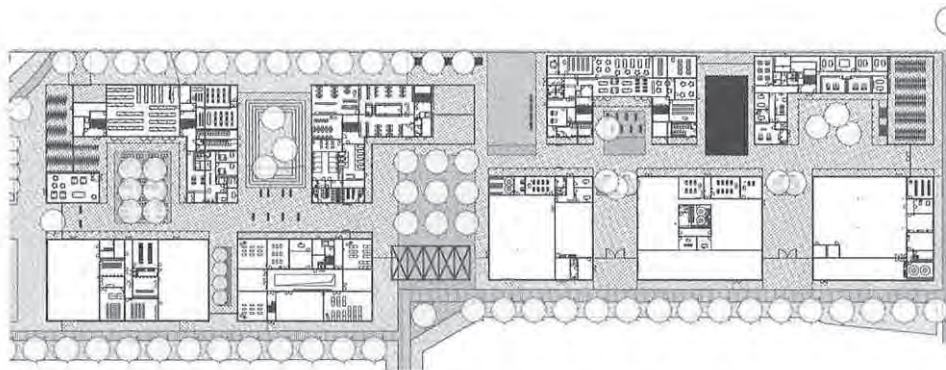
Het project in Beringen is de grootste scholencampus momenteel in Vlaanderen door DBFM gerealiseerd. Dit kwalitatieve project is ontworpen door OSAR architecten. Het project komt het dichtst in de buurt met de ambities van SMSI Ieper, die zelfs nog een grotere campus ambiëren. Door de verwantschap wordt het project een aantal keren naar voren gebracht, ook voor enkele aspecten waar we waakzaam over moeten te zijn.



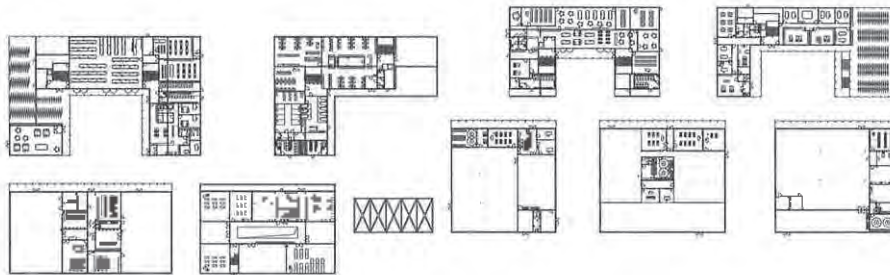
Typeplan



Inspiratieschema typeplan



Plan gelijkvloers



Plan verdieping +1



Langssnedes



Schakeling van volumes





# 3 Masterplan



# 3.1 Analyse van de site

## Situering

Deze pagina toont de site, enerzijds t.o.v. de onmiddellijke omgeving, anderzijds zijn positie binnen de grotere omgeving van stad Ieper.



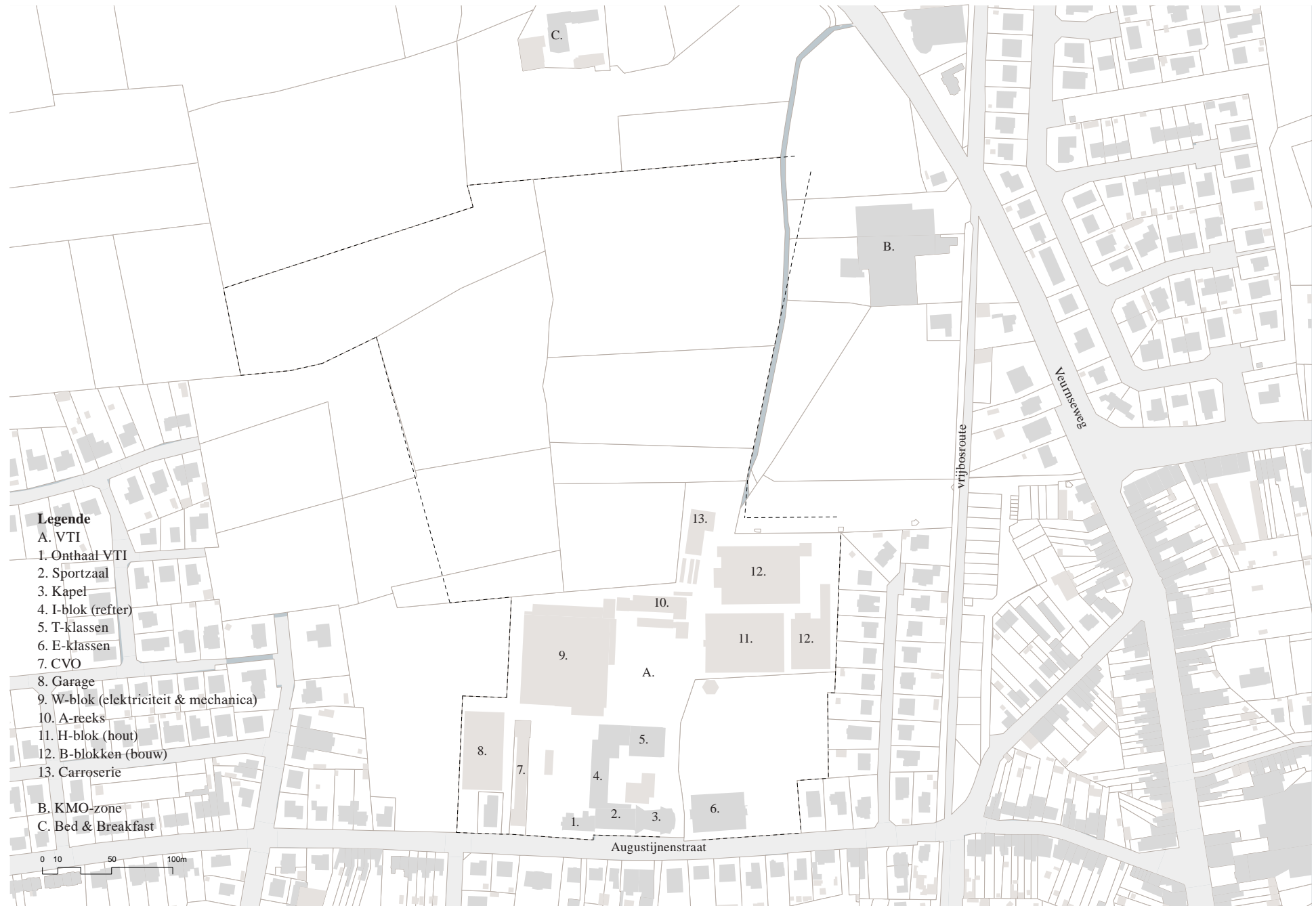
1.

Links:

1. Site VTI binnen Ieper

Rechts:

2. Site VTI en omliggende omgeving

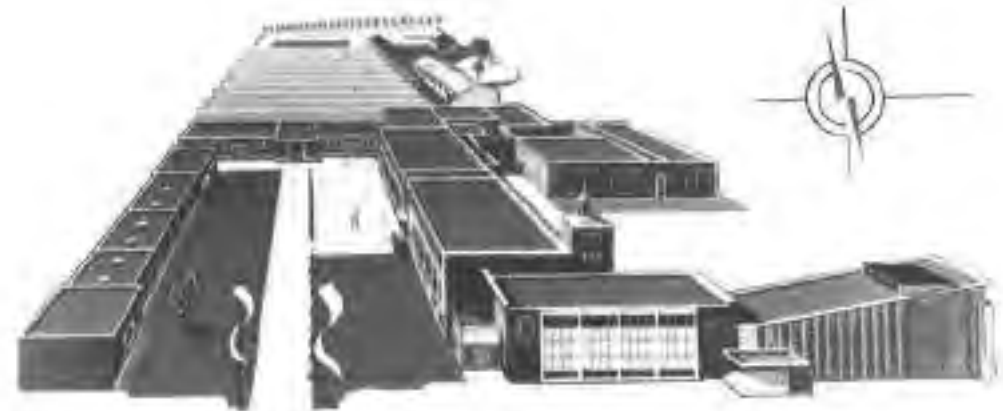


### Huidige toestand

Het maquettebeeld toont het initiële concept van de campus. Het geheel is strak geordend en werkt met zichtassen en perspectieflijnen. Het beeld dat wordt opgehangen is dat van een moderne, heldere en groene campus.

Sindsdien is er heel wat gebeurd. De campus is uitgebreid. De ingrepen zijn van een wisselende kwaliteit. Doorheen de tijd zijn er telkens nieuwe delen bijgebouwd die geen rekening hielden met het bestaande of met hoe de oorspronkelijke site was ontworpen. Dit is nefast zowel voor het functioneren van de school als voor de ruimtelijke ervaring op de site. Voor een uitgebreidere analyse, zie ook hoofdstuk 2.

De staat van de gebouwen is vaak slecht. Enkele gebouwen zijn industriële ad hoc oplossingen die ondertussen zijn versleten. De school heeft een lange lijst met nodige herstellings- en/of verbouwingswerken opgesomd (zie rechterpagina). Het is echter niet zinvol om relatief dure investeringen te doen die niet meer in verhouding staat tot de waarde van de infrastructuur.



1.

Links:

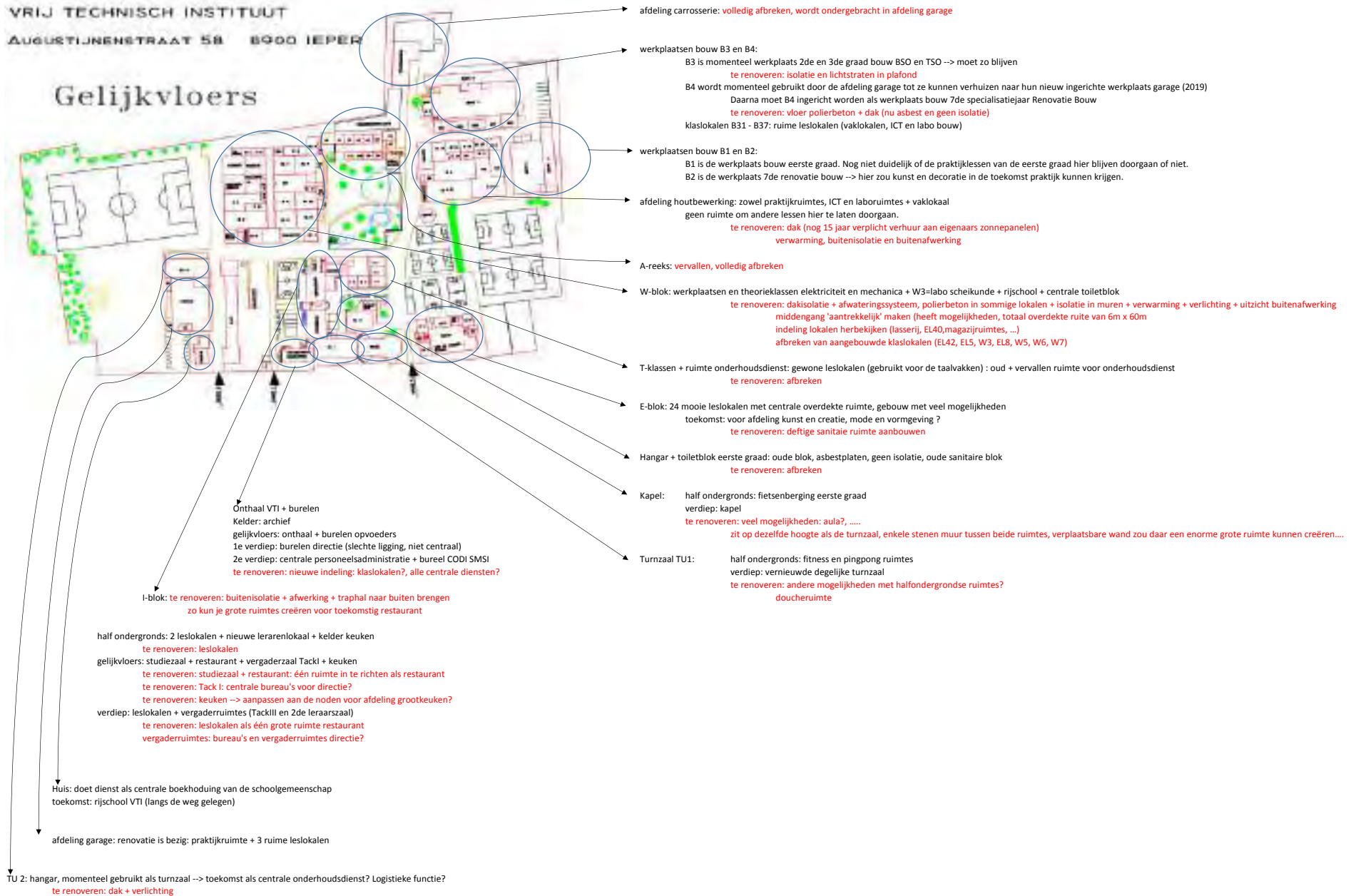
1. Beeld van de school in 1961

Rechts:

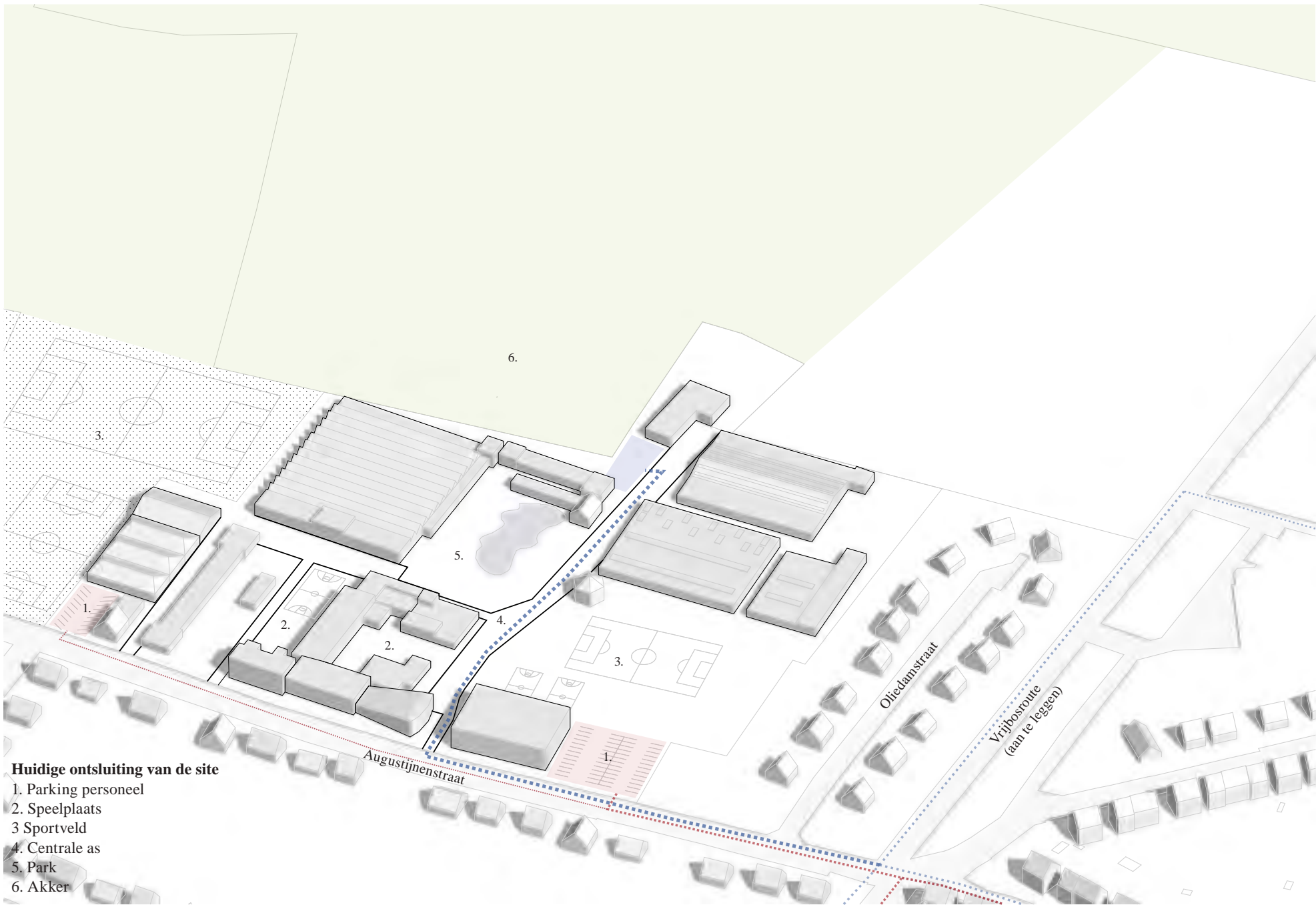
2. Document opgemaakt door VTI aangaande toekomstige investeringen

VRIJ TECHNISCH INSTITUUT  
AUGUSTIJNENSTRAAT 5B 8900 IEPER

## Gelijkvloers

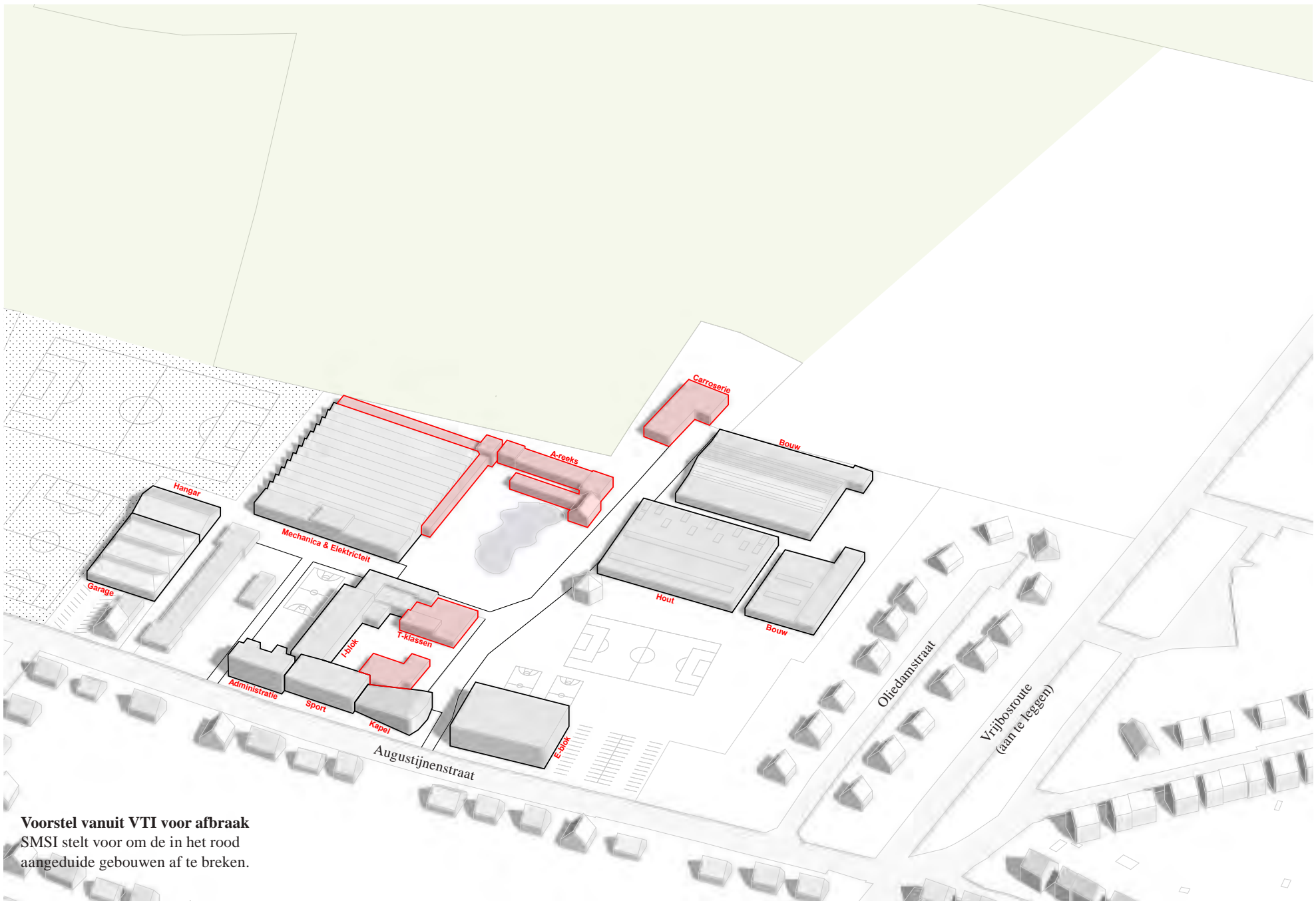






**Huidige ontsluiting van de site**

- 1. Parking personeel
- 2. Speelplaats
- 3. Sportveld
- 4. Centrale as
- 5. Park
- 6. Akker



Voorstel vanuit VTI voor afbraak  
SMSI stelt voor om de in het rood  
aangeduide gebouwen af te breken.



- Zoning**
- 1. Woongebied
  - 2. Agrarisch gebied
  - 3. Zone voor bedrijvigheid



## 3.2 Stand van zaken; opgave volgens SMSI

### **Toegang Campus via Veurnseweg**

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.

### **Toegang Campus via Vrijbosroute**

De Vrijbosroute wordt in de toekomst ontwikkeld als belangrijke fiestverbinding. De hoofdtoegang van de campus voor fietsverkeer zal rechtstreeks aantakken op deze Vrijbosroute.

### **Toegang Campus via Augustijnenstraat**

De bestaande Toegang aan de Augustijnenstraat blijft behouden, maar wordt eerder secundair. Dit om de wijk niet teveel te belasten.

### **Parking**

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. We kiezen ervoor om de parking in zijn lengte-as op te spannen langsheen de toegangsweg. De parking kan een landschappelijk element worden door bijvoorbeeld een inrichting met halfverharding en het integreren van een bomengrid tussen de staanplaatsen. Ze vormt zo de overgang tussen bebouwde en onbebouwde zone.

### **Fiestenstalling**

Analoog 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.

### **Centrale as**

Op de site is momenteel op een natuurlijke wijze een as aanwezig. Het masterplan voorziet in het versterken van deze as.

### **Plein Zuid**

Door de afbraak van enkele minder kwalitatieve gebouwen ontstaat er hier een mooie buitenruimte. We noemen het een plein, vermits er rondom deze ruimte enkele belangrijke publieke functies worden verzameld. Langsheen het plein komt bv de grote refter in de bestaande vleugel.

### **Plein Noord**

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.

### **Vijverpark**

Het bestaande karakteristieke vijverpark heeft een bijzondere verblijfskwaliteit. Men kiest er voor om dit park in zijn geheel te behouden.

### **Ontwikkelingsveld 1**

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**

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 hoofdonthutningen en parking.

### **Sportterreinen**

Dieper op de site is er plaats voor de uitbreiding met sportterreinen. Zij vormen een overgang met het open landschap.

### **Uitbreiding KMO-zone**

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. We tekenen ter inspiratie ateliergebouwen in loodrecht op deze weg.

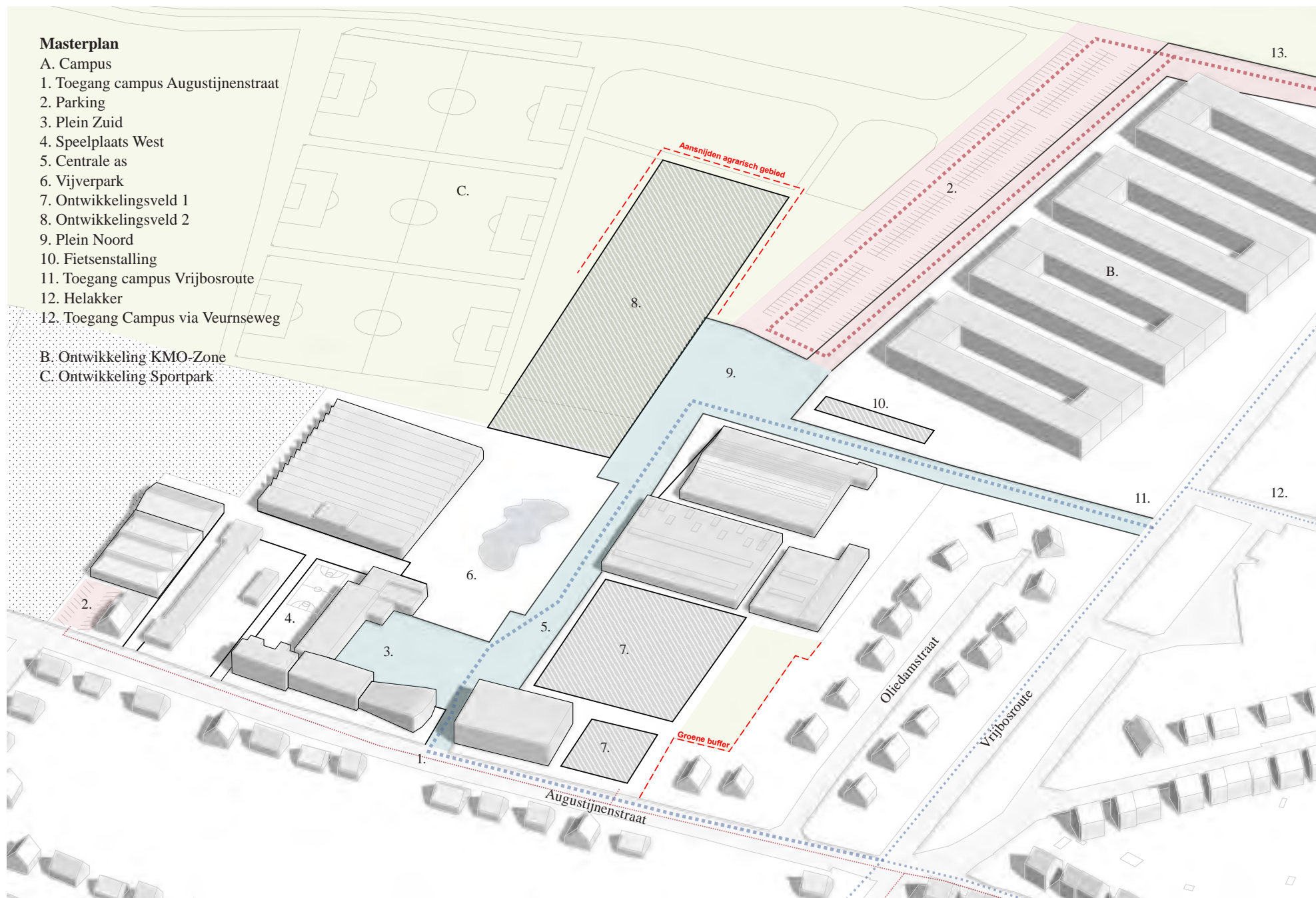
### Masterplan

#### A. Campus

1. Toegang campus Augustijnenstraat
2. Parking
3. Plein Zuid
4. Speelplaats West
5. Centrale as
6. Vijverpark
7. Ontwikkelingsveld 1
8. Ontwikkelingsveld 2
9. Plein Noord
10. Fietsenstalling
11. Toegang campus Vrijbosroute
12. Helakker
12. Toegang Campus via Veurnseweg

#### B. Ontwikkeling KMO-Zone

#### C. Ontwikkeling Sportpark



# 4 Ontwikkelingsscenario's

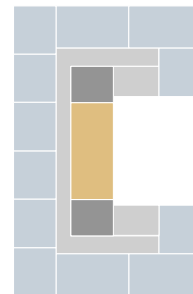
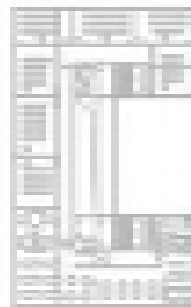
# 4.1. Scenario 1







## Volgens programma-opgave SMSI

Dit scenario vertaalt op een directe manier de opgave zoals gedefinieerd door SMSI. Ze neemt het verkavelingsvoorstel over, waarbij er een onderscheid gemaakt wordt tussen de bestaande gebouwen van het VTI en de DBFM-opdracht. De bestaande gebouwen van het VTI nemen een deel van het schoolprogramma op zich. Hiervoor zal een aparte bouwopdracht gelanceerd worden die buiten de DBFM valt. Die opdracht bestaat voornamelijk uit de renovatie van de bestaande gebouwen. Dit scenario bekijkt verder hoe het DBFM programma zijn plaats kan vinden tussen de bestaande gebouwen van het VTI.






## Ordering bouwvolumes per type lokalen

Deze oefening is een directe vertaling van het schoolprogramma. De bouwvolumes worden ingedeeld per type lokalen. Om de volumes een maat te geven, baseren we ons 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.



Legende ruimten	
	Lokalen
	Vaklokalen
	Ateliers
	Collectieve ruimtes en administratie
	Sport
	Bergingen

Legende domeinen	
	Economie en organisatie
	Taal en cultuur
	STEM
	Maatschappij en zorg
	Kunst en creatie

Zie hfdst. 2.3.7 Case #7: Scholencampus, Osar Architects, Beringen, België (2016)



## **Schikking van de volumes**

### **Centrale eenheid**

Zichtbaar vanaf de Augustijnenstraat.

### **Algemene lokalen**

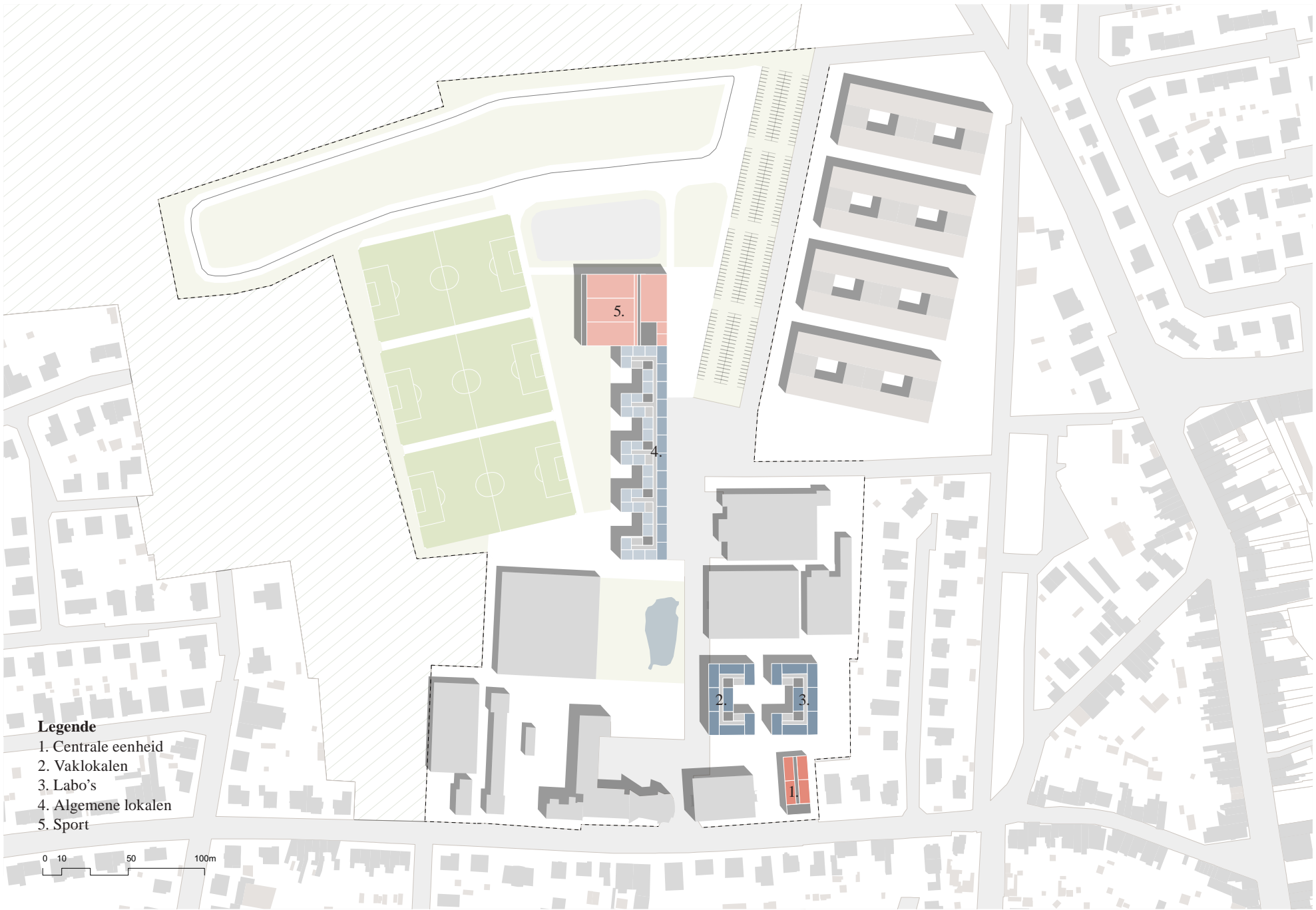
In het verlengde van de centrale as. Hier is er plaats voor een lang groot gebouw.

### **Vaklokalen**

Ten Oosten van de centrale as. Gegroepeerd naast de bestaande ateliers van het VTI

### **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.



**Legende**

- 1. Centrale eenheid
- 2. Vaklokalen
- 3. Labo's
- 4. Algemene lokalen
- 5. Sport

0 10 50 100m

**Evaluatie;** - - - - -

- -

**Compactheid;**

Dit plan is niet compact. We bouwen een groot gebouw op momenteel agrarisch gebied.

- -

**Schaal;**

Door grote multifunctionele blokken te voorzien leggen we de nadruk op efficiëntie en de grote schaal. Er is echter weinig tegengewicht aanwezig. De vraag blijft hoe we binnen grote multifunctionele blokken toch speciale plekken kunnen maken die de studenten zich kunnen toe-eigenen. De perceptie van een 'mastodontschool' kan ontstaan.

- -

**Werking;**

De efficiëntie van dit soort plannen moet geëvalueerd worden. Door te werken met grote multifunctionele blokken creëer je een situatie waar de studenten zich veel moeten verplaatsen en lange loopafstanden moeten afleggen. Dus vanuit de leerling bekeken is dit waarschijnlijk niet de meest efficiënte oplossing.

- -

**Perceptie (zie beeld hiernaast);**

Een essentie van de recente hervormingen van het Secundair onderwijs is een antwoord bieden op het 'watervalstelsel'. Door het bouwen van een gloednieuwe school naast de verouderde technische ateliers kan een foute perceptie ontstaan; die van het bestendigen van de 'ongelijkheid' tussen de meer algemene richtingen en de technische richtingen. Hoe kunnen we een inspirerende en aantrekkelijke school bouwen voor 'iedereen'?





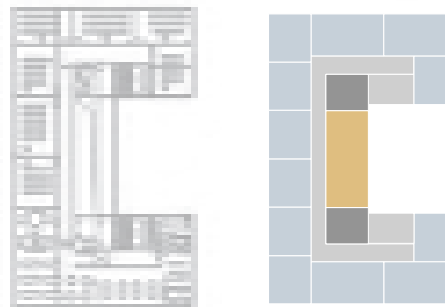


## 4.2. Scenario 2

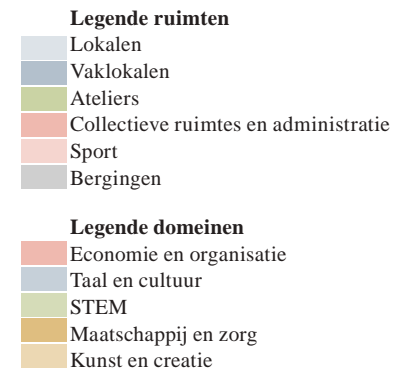
### Volgens programma-opgave SMSI

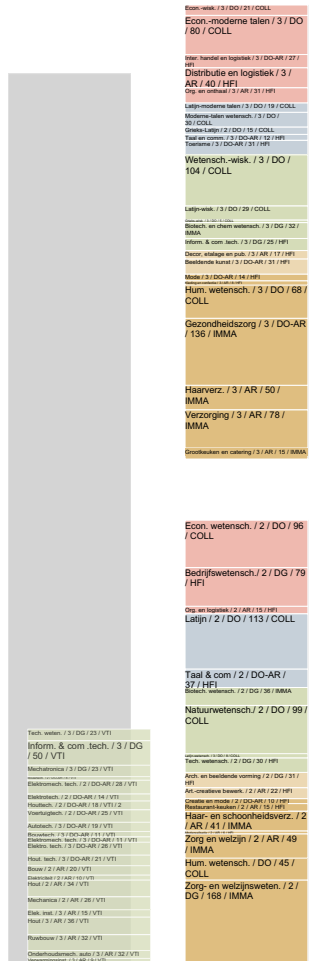
#### Ordering bouwvolumes per graad

Deze oefening is een directe vertaling van het schoolprogramma. We delen de lokalen en de vaklokalen nu echter in 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, baseren we ons wederom op de typologie van de nieuwe scholencampus in Beringen. Om het gebouw van de derde graad op een compacte manier in te passen, extrapoleren we de U-vorm tot een gebouw met een binnenhof.



Zie hfdst. 2.3.7 Case #7: Scholencampus, Osar Architects, Beringen, België (2016)





VTI (renovatie)

Nieuwbouw

VTI (renovatie)

Nieuwbouw

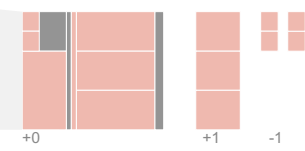
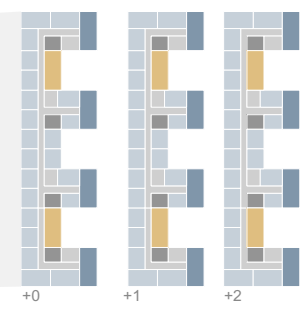
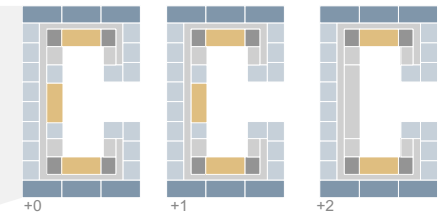
Nieuwbouw

3de graad

2de graad

Centrale eenheid

Sport



Scenario 2 per graad

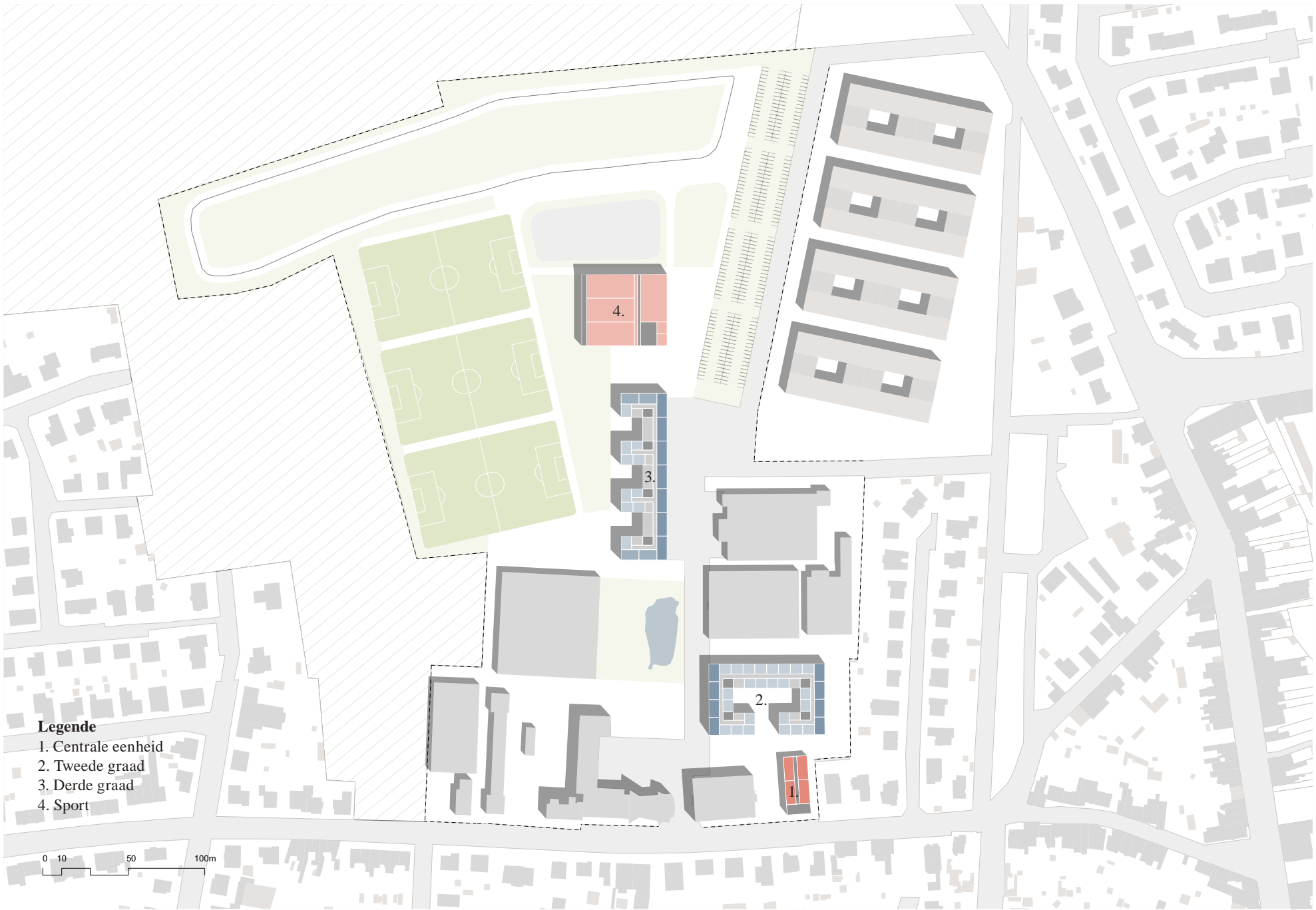
## **Schikking van de volumes**

### **Tweede graad**

Om de meest compacte schikking op te zoeken, tekenen we een gebouw rond een binnenhof.

### **Derde graad**

Door de herschikking van het programma wordt dit gebouw compacter dan in scenario 1. Hierdoor ontstaat er meer ruimte rond de sporthal.



**Legende**

- 1. Centrale eenheid
- 2. Tweede graad
- 3. Derde graad
- 4. Sport

0 10 50 100m

Evaluatie; ++-----

--

**Compactheid;**

Dit plan is niet compact. We bouwen een groot gebouw op momenteel agrarisch gebied. Door het bijkomend verdichten op de site VTI is het plan wel al iets compacter dan bij scenario 1.

+ -

**Schaal;**

De schaal van deze compositie van gebouwen is nog steeds groot, maar wel evenwichtiger dan in scenario 1. De twee gebouwen tweede en derde graad zijn meer in balans met elkaar. Door het mengen van verschillende soorten lokalen binnen één bouwvolume ontstaat de mogelijkheid om plekken te definiëren. Door de nabijheid van lokalen en vaklokalen kunnen de afdelingen zich een stuk schoolgebouw toe-eigenen.

+ -

**Werking;**

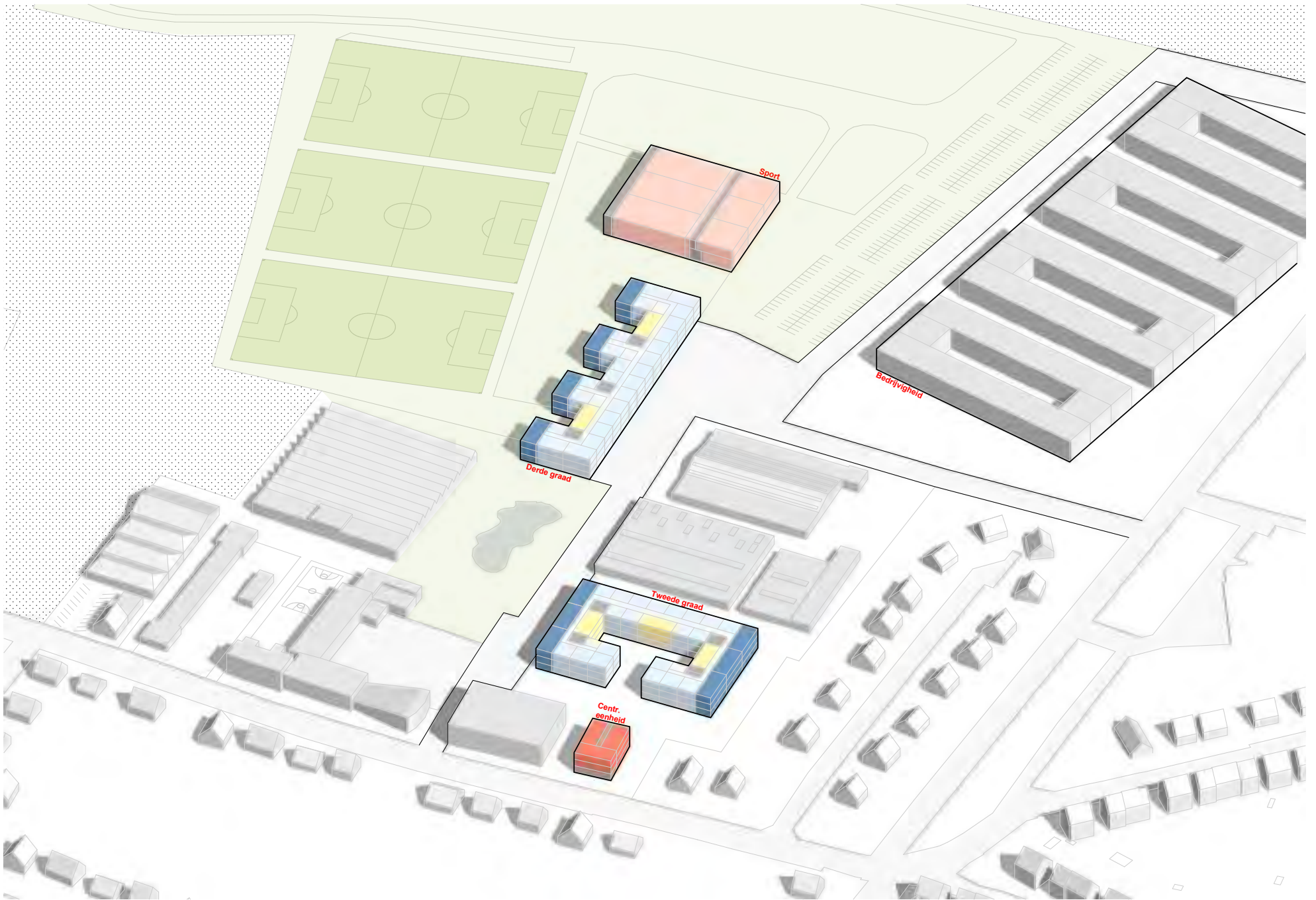
De efficiëntie van dit soort plannen moet geëvalueerd worden. Door de lokalen per leeftijd te ordenen, zullen de verplaatsingen tussen de lestijden minder frequent en minder lang worden.

--

**Perceptie (zie beeld hiernaast);**

De situatie zoals in scenario 1 blijft bestaan. De perceptie van 'ongelijkheid' blijft. De verouderde ateliers in het midden van de site verhinderen een meer compact en consistent masterplan.



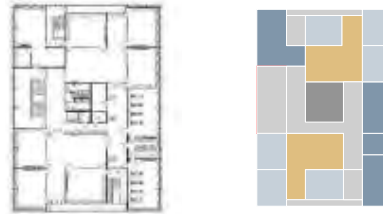


## 4.3. Scenario 3

### Volgens programma-opgave SMSI

#### Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein

Dit scenario gaat een stap verder. Indien we werkelijk geïnteresseerd zijn in een school voor de toekomst, dienen we ook na te denken 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. Zie hiervoor ook het kader opgebouwd in hoofdstuk 2 Analyse. Deze oefening is gebaseerd op reeds in Europa gerealiseerde schoolgebouwen. 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.



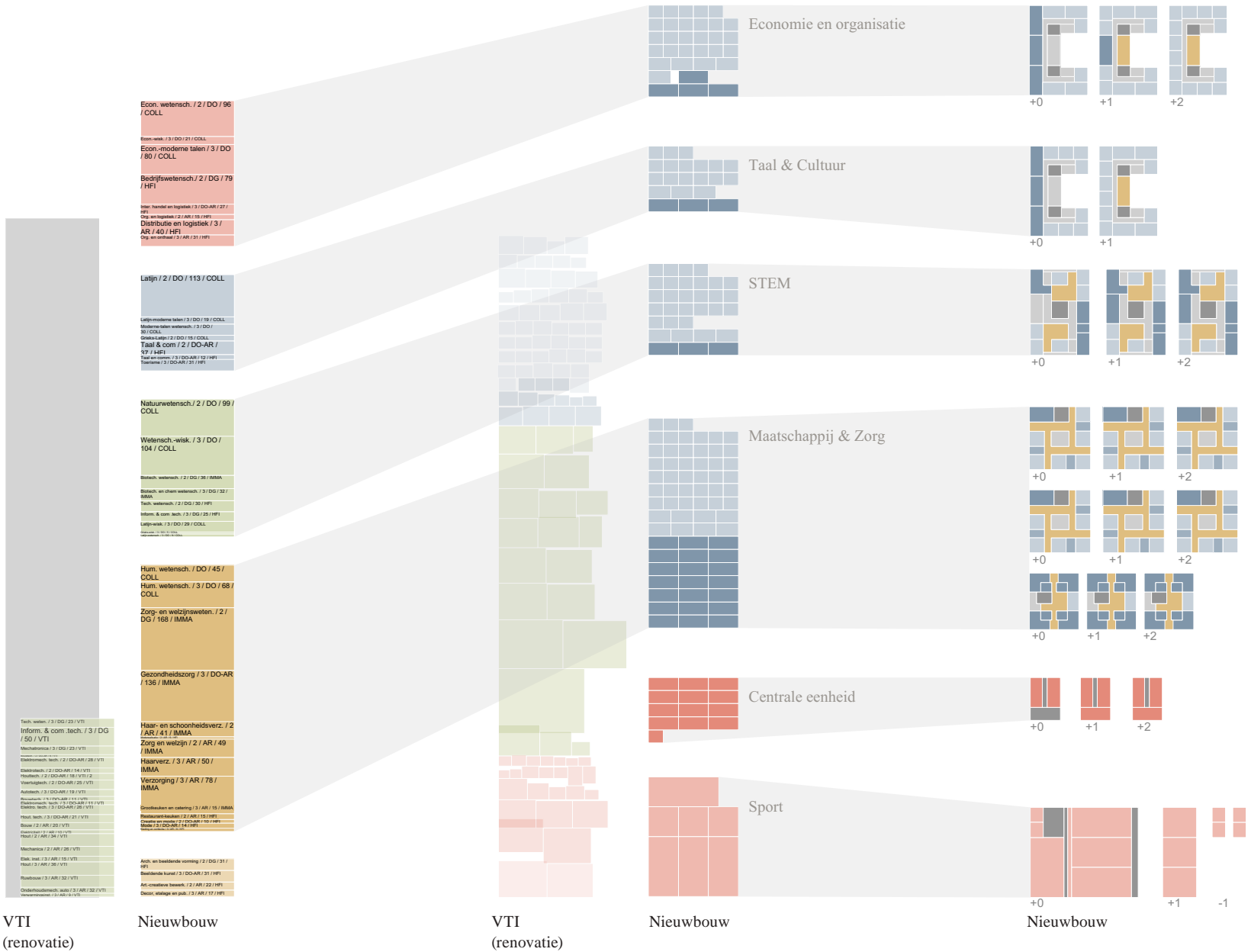
Zie hfdst. 2.3.2 Case #2: Schule im Birch, Peter Märkli, Zürich, Zwitserland (2004)



Zie Hfdst. 2.3.1 Case #1: Schulanlage Blumenfeld, Huggenbergerfries Architekten, Zürich, Zwitserland (2011)

- Legende ruimten**
- Lokalen
  - Vaklokalen
  - Ateliers
  - Collectieve ruimtes en administratie
  - Sport
  - Bergingen
- Legende domeinen**
- Economie en organisatie
  - Taal en cultuur
  - STEM
  - Maatschappij en zorg
  - Kunst en creatie





VTI (renovatie)

Nieuwbouw

VTI (renovatie)

Nieuwbouw

Nieuwbouw

Scenario 3 per domein

## **Schikking van de volumes**

### **STEM, Taal&Cultuur**

We voorzien de twee meest neutrale en flexibele schoolgebouwen ten Oosten van de centrale as dicht bij het Plein. Deze gebouwen bestaan voornamelijk uit klassen met gangen ertussen.

### **Vaklokalen**

We voorzien enkele vaklokalen aan het plein. Enkele van die vaklokalen zoals bijvoorbeeld het kapsalon zijn immers publiek toegankelijk. Ze profiteren van de nabijheid van het plein.

### **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.



Evaluatie; +++-----

--

**Compactheid;**

Dit plan is niet compact. We bouwen een groot gebouw op momenteel agrarisch gebied. Door het bijkomend verdichten op de site VTI is het plan wel al iets compacter dan bij scenario 1.

++

**Schaal;**

De schaal van deze compositie van gebouwen wordt verder verkleind. De volumes op zichzelf zijn kleiner van maat dan in scenario 2&3. Maar ze zijn bovendien ook onderling meer verschillend. Dit werkt een meer dynamische ervaring van de site in de hand.

+ -

**Werking;**

Door het gebouw meer en meer te ontwerpen afgestemd op een afdeling, kan men het gebruik optimaliseren. De gebouwen moeten op zichzelf wel opgebouwd zijn uit een rationale structuur, zodanig dat ook omgekeerd intern de nodige herschikkingen kunnen worden doorgevoerd. We bouwen immers voor een langere termijn.

--

**Perceptie (zie beeld hiernaast);**

De situatie zoals in scenario 1 blijft bestaan. De perceptie van 'ongelijkheid' blijft. De verouderde ateliers in het midden van de site verhinderen een meer compact en consistent masterplan.





## 4.4. Het wervend karakter van het Nijverheidsonderwijs

### **Inspirerende architectuur voor het nijverheidsonderwijs**

Een essentie van de recente hervormingen van het Secundair onderwijs is een antwoord bieden op het 'watervalstelsel'. Het samenbrengen van verschillende domeinen op één site biedt de mogelijkheid om leerlingengroepen meer met elkaar te mengen.

Maar we dienen ook het technisch onderwijs zelf terug aantrekkelijk te maken. De huidige infrastructuur van het VTI is van een wisselvallige kwaliteit. Bij de ontwikkeling van scenario 1,2&3 is het net dit dat volledig over het hoofd wordt gezien.

**Door het bouwen van een nieuwe school naast de verouderde technische ateliers kan een foute perceptie ontstaan; die van het bestendigen van de 'ongelijkheid'. Hoe kunnen we een inspirerende en aantrekkelijke school bouwen voor 'iedereen'?**

**Indien we een groot project willen realiseren dat de laatste hervormingsplannen secundair onderwijs verbeeldt, dan kunnen we er niet omheen ook de infrastructuur voor dit technisch onderwijs aantrekkelijk te maken. Binnen Europa zijn er talrijke voorbeelden te vinden waarbij door middel van architectuur een nieuw en fris beeld rond de wereld van techniek wordt gecreëerd. Een beeld dat niet vervalt in het bouwen van generieke dozen die om het even waar kunnen staan, maar effectief een vernieuwend beeld geïnspireerd op industriële typologieën zelf. Om jonge mensen te inspireren hebben we deze beelden nodig!**



1.



2.



3.

1+2. Centro di Formazione Professionale SSIC, Durisch & Noll, 2010  
3. VTI Ieper, zicht op H-blok

### **Optimaliseren investerings- en onderhoudskosten**

De voorlopig geraamde kost voor het instandhouden van het VTI bedraagt +5.800.000€. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn eveneens hoog. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Hoe kunnen we op een verantwoorde manier investeren in kwaliteit? We dienen de berekening te maken voor 50 jaar. Het instandhouden van de verouderde ateliers is in die zin onverantwoord. Zie het hoofdstuk geweid aan het budget voor een bespreking meer in detail.

### **Verblijfskwaliteit**

Tallose studies tonen de relatie aan tussen de verblijfskwaliteit van een ruimte en de mentale gezondheid van de mensen die erin verblijven. De aanwezigheid van licht, lucht en zicht is essentieel om op een kwalitatieve manier de dag door te komen. De analyse van het bestaande patrimonium van het SMSI (Hoofdsuk 2) toont de ongelijke kwaliteit van de verschillende gebouwen. De verouderde ateliers scoren zeer slecht in vergelijking met de rest. Net deze ruimtes behouden, die dan nog in het midden komen te staan van heel de campus is strategisch geen goede keuze.





1.



2.

1. VTI Ieper, zicht op H-blok

2. Centro di Formazione Professionale SSIC, Durisch & Nolli, 2010

### **Architectuur als pedagogisch middel**

De architectuur waar men in verblijft kan ook op een letterlijke manier inspirerend zijn. Letterlijk in die zin dat ze als studie-object in het curriculum kan verwerkt worden...

Het is noodzakelijk dat jonge mensen verbanden kunnen leggen. Het volstaat niet om een vak te leren door enkel de handelingen te oefenen. Verbanden tussen het grote en het kleine. De leerlingen gaan deel uitmaken van een grotere wereld, waar ze in contact gaan komen met meer complexe ideeën en systemen. Als architect merken we het verschil. Het is veel interessanter om met een groep mensen te werken die de complexiteit van het grotere geheel kunnen begrijpen...

De beelden tonen geïntegreerd ontworpen ruimte. Zelfs de ruwe architectuur van een atelier kan inspirerend zijn. Hoe kan een ontwerp van technieken reageren op een ontwerp van de stabiliteit van een gebouw? Wat zijn de intrinsieke kwaliteiten van materialen? Hoe gaan we om met expliciet gebruik ervan; beton of hout? Hoe verbeelden we vernieuwende duurzame technieken binnen een meer strenge energieregelgeving? Of ook,... wat is de positie van een gebouw binnen de structuur van een groter masterplan.



1.



2.



3.

1+2. Riccione Architekten, Gregor Graf Hallstatt Technical College, 2010  
3. VTI Ieper, H-blok

**Gezien we er niet in slagen om binnen scenario 1, 2 & 3 voldoende kwaliteit te genereren, herzien we in de volgende stap de bestaande gebouwen van het VTI. We stellen het volgende voor;**

#### **Afbraak ateliers Hout en Bouw**

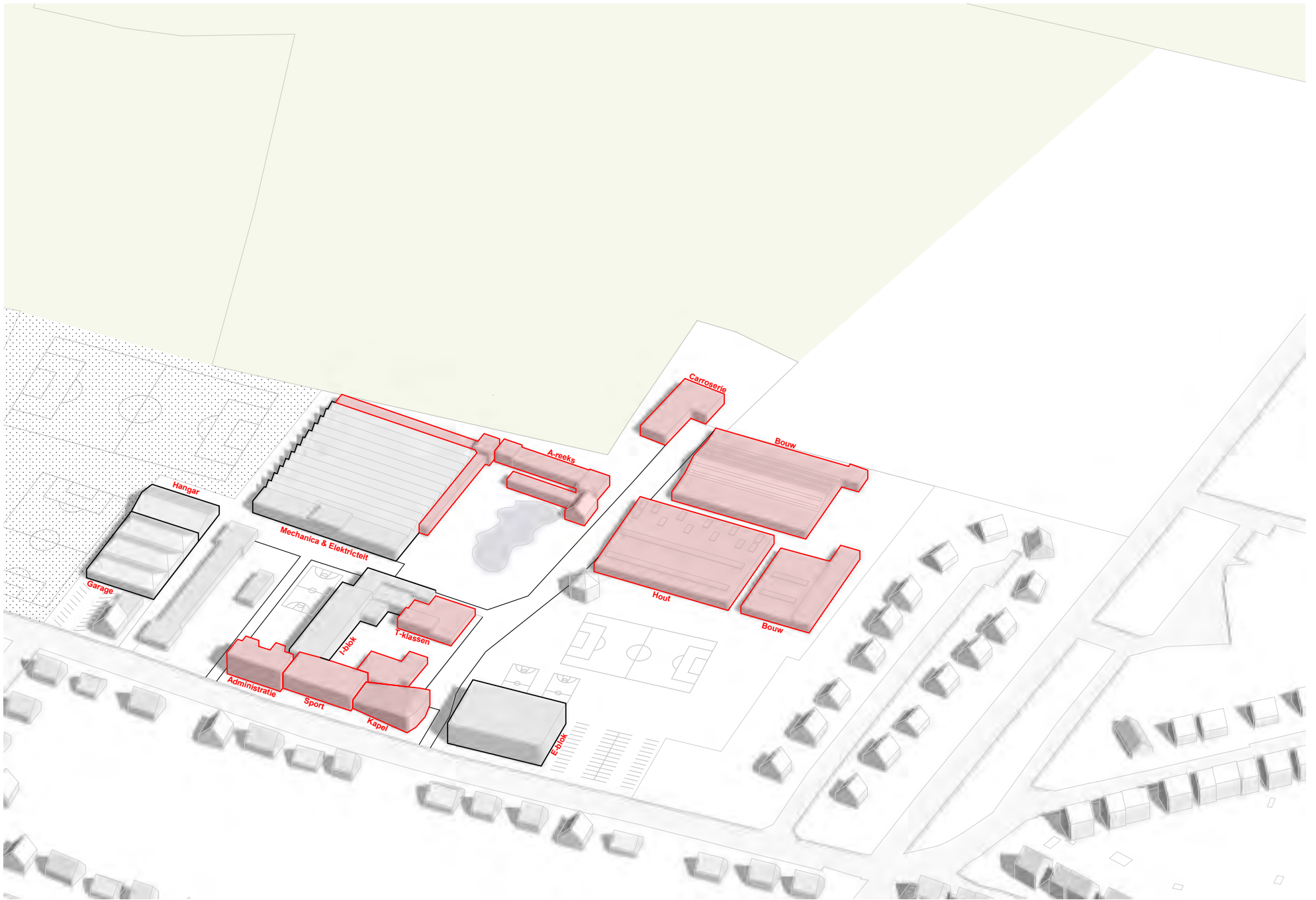
De bestaande architectuur is overwegend van een minderwaardige kwaliteit. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn hoog. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Het instandhouden en bijkomend investeren in de verouderde ateliers is onverantwoord op lange termijn. Door deze ateliers te herlocaliseren ontstaan er tevens veel nieuwe interessante mogelijkheden voor het ontwikkelen van de site. De ateliers bevinden zich immers erg ongelukkig op het nieuwe centrum van de site.

#### **Afbraak vleugel administratie**

Deze vleugel is pas na verloop van tijd bijgebouwd. Ze is niet ontworpen volgens de oorspronkelijke ideeën van het masterplan. Het zou een centraal gebouw moeten zijn, maar ze is op geen enkele andere manier logisch verbonden met de andere gebouwen. Je merkt het ook aan de circulatiepatronen. Vluchtrap en hoofdtrap hebben niet de juiste hiërarchie, het onthaal is ondermaats, de circulatie is warrig, sanitairen zijn bizar ontsloten. De bestaande architectuur is niet van bijzondere waarde. Een renovatie tot een hedendaags performant gebouw is een uitdaging en zal een serieuze investeringskost met zich meebrengen. Door de afbraak ontstaan er nieuwe interessante mogelijkheden voor het ontwikkelen van de site. Het gevelfront aan de Augustijnenstraat is cruciaal voor de perceptie van de gehele site.

#### **Afbraak sport en kapel**

De toegangen tot deze ruimtes zijn ongelukkig ingepland. De sportzaal bereik je via de kleedkamers. De ruimte van de kapel heeft iets. Maar door zijn dwingende axiale architectuur en het donkere interieur leent deze ruimte zich niet tot polyvalent gebruik. Door de afbraak ontstaan er nieuwe interessante mogelijkheden voor het ontwikkelen van de site. Het gevelfront aan de Augustijnenstraat is cruciaal voor de perceptie van de gehele site.



## 4.5. Scenario 4

### Herinterpretatie programma-opgave SMSI

We gaan niet meer uit van het verkavelingsvoorstel initieel voorgesteld door SMSI. Binnen dit kader is het niet mogelijk om een evenwichtige en samenhangende scholencampus uit te bouwen. We beschouwen het programma voor de school als een geheel. We bekijken zo ook heel het patrimonium van de school als een geheel. Pas dan kunnen we evenwichtige keuzes maken.

### Afbraak sterk verouderde ateliers

We gaan uit van de afbraak van de ateliers Hout en Bouw zoals in het vorige hoofdstuk omschreven.

### Investeren in nieuwe infrastructuur voor nijverheids onderwijs

We ontwerpen een inspirerende schoolomgeving voor het domein STEM. Gezien nu ook de ateliers binnen de bouwopdracht zitten, geeft dit aanleiding om met een architectuurontwerp effectief een vernieuwend en fris beeld te genereren voor het nijverheids onderwijs.

### Behoud College, wordt domeinschool

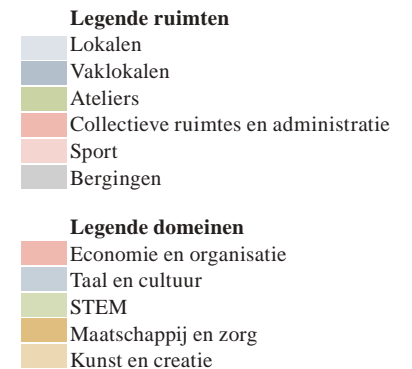
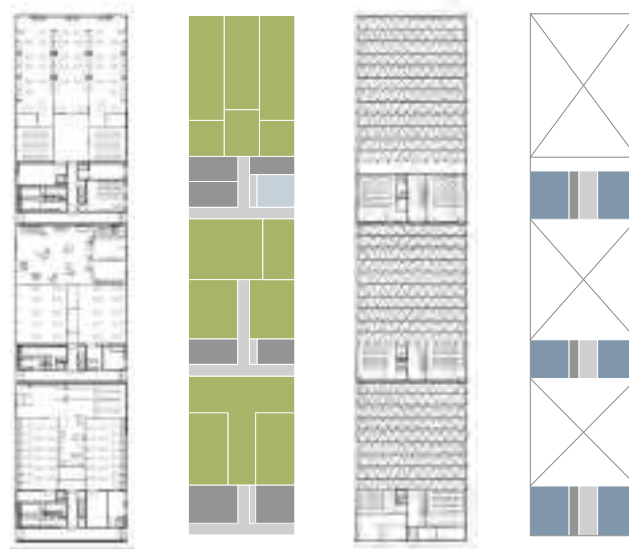
Gezien we niet genoeg budget hebben om heel de bovenbouw te realiseren (te verifiëren bij DBFM?), kijken we ook naar het bestaande patrimonium van SMSI. We gaan uit van het behoud van het prachtige College in de historische binnenstad. Deze site is nog steeds een belangrijke troef binnen het patrimonium. Het is zonde om dit op te geven. Het behoud van het College betekent niet dat we geen domeinschool kunnen organiseren. Op de rechterpagina kan je zien dat we de domeinen Taal&Cultuur en Economie&Organisatie voor het college voorbehouden.

### Immaculata nog steeds naar site Augustijnen

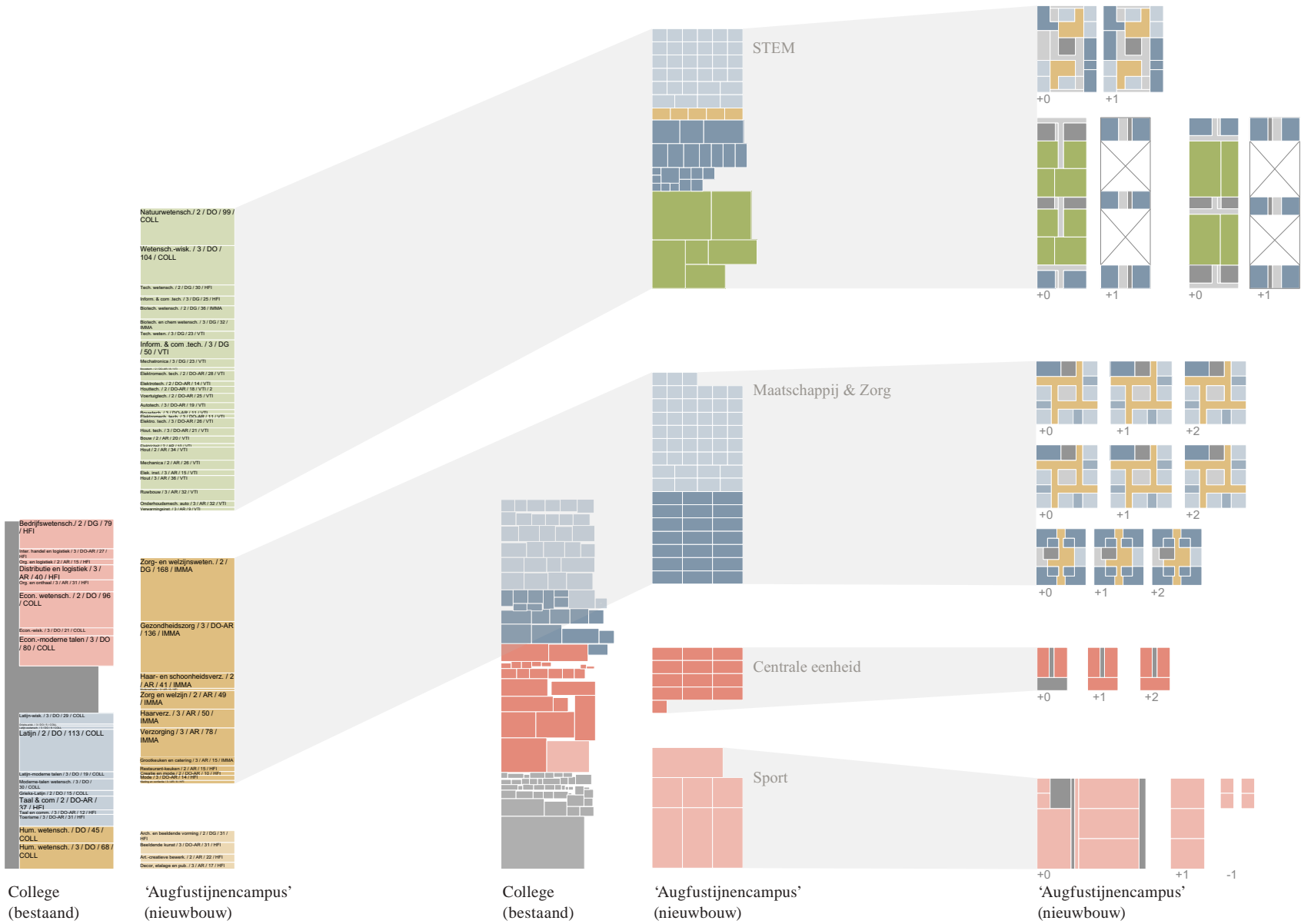
De leerlingen van Immaculata verhuizen nog steeds mee naar VTI.

### Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein

Verdergaand op de insteek in scenario 3, introduceren we nieuwe typologieën die ingaan op vernieuwende types geïnspireerd door nijverheidsgebouwen.



Hfdst. 2.3.3 Case #3: SSIC, Durisch & Nolli, Gordola, Zwitserland (2010)



Scenario 4

Domeinschool op 2 sites:      - VTI nieuwe campus      - College wordt domeinschool      - Immaculata verhuist

## **Schikking van de volumes**

### **Centrale eenheid**

De centrale eenheid komt op een prominente plaats op de site; tussen Plein Zuid en de Augustijnenstraat.

### **Keuken**

De nieuwe keuken wordt gebouwd tegen de bestaande vleugel waar de grote refter komt.

### **Mechanica en Electriciteit**

De voorzijde van het bestaande ateliergebouw wordt opgewaardeerd door de bouw van nieuwe lokalen als voorgevel.

### **Autotechniek**

De lokalen autotechniek kunnen geïntegreerd worden in de bestaande hallen, die tevens goed ontsloten zijn voor de auto.

### **Vaklokalen, verzorging, Zorg, STEM**

Deze reeks gebouwen zijn ontworpen op maat van de afdeling. Deze gebouwen liggen langsheen de centrale as.

### **STEM**

In tweede orde voorzien we een langgerrekt ateliergebouw. Dit lagere gebouw maakt in hoogte de overgang met de achtergelegen woonwijk.

### **Sport**

De sporthal komt op Plein Noord. Dit wordt een belangrijk kruispunt van de site, waar verschillende toegangswegen samenkomen. De sporthal vormt de 'poort' naar de verdere scholencampus.





**Legende**

- 1. Centrale eenheid
- 2. Keuken
- 3. Mechanica & Elektriciteit
- 4. Autotechniek
- 5. Kunst & Creatie
- 6. Vaklokalen
- 7. Verzorging
- 8. Zorg
- 9. STEM
- 10. STEM
- 11. Sport



Evaluatie; + + + + + + - -

+ +

**Compactheid;**

Dit plan is compact. We verdichten zo veel als mogelijk campus VTI.

+ -

**Schaal;**

De schaal van deze compositie van gebouwen wordt verder verkleind. De volumes op zichzelf zijn kleiner van maat dan in scenario 2&3. Het ateliergebouw daarentegen is zeer lang en grootschalig. De geringere hoogte en het werken met een interessante dakvorm maken de aanwezigheid van het gebouw aanvaardbaar. Het verdichten stelt wel de vraag naar het maximum van capaciteit. De leerlingen hebben ook nood aan een lichte buitenspeelplaats.

+ -

**Werking;**

Door het gebouw meer en meer te ontwerpen afgestemd op een afdeling, kan men het gebruik optimaliseren. De gebouwen moeten op zichzelf wel opgebouwd zijn uit een rationele structuur, zodanig dat ook omgekeerd intern de nodige herschikkingen kunnen worden doorgevoerd. We bouwen immers voor een langere termijn.

+ +

**Perceptie (zie beeld hiernaast);**

Door ook de infrastructuur van het technisch onderwijs mee te nemen in het ontwerp, ontstaat de mogelijkheid voor het ontwerpen van een sterke en boeiende campus.





## 4.6. Scenario 5

### **Behoud College, blijft domeinoverschrijdend**

Deze optie is een variante van scenario 4. De ontworpen infrastructuur is dezelfde, enkel de domeinen zijn anders geordend. Het college wordt geen domeinschool, maar blijft domeinoverschrijdend onderwijs aanbieden, zoals nu het geval is.

Deze optie toont aan, dat zelfs met typologisch goed uitgewerkte schoolgebouwen er een zekere mate van flexibiliteit blijft bestaan. Een grote hoeveelheid van lokalen blijven neutrale klaslokalen. Dit deel van het programma is zeer gemakkelijk inwisselbaar. En ook binnen de vaklokalen zijn er een aantal types die terugkomen.

Scenario 5 kan ook interessant zijn als tussenfase. Heel de organisatie van SMSI in enkele jaren tijd omvormen tot een domeinschool is een hele uitdaging. Dit soort van tussenvormen tonen ideeën om overgangsvormen te bedenken die de evolutie in de tijd kunnen opvangen.

### **Immaculata nog steeds naar site Augustijnen**

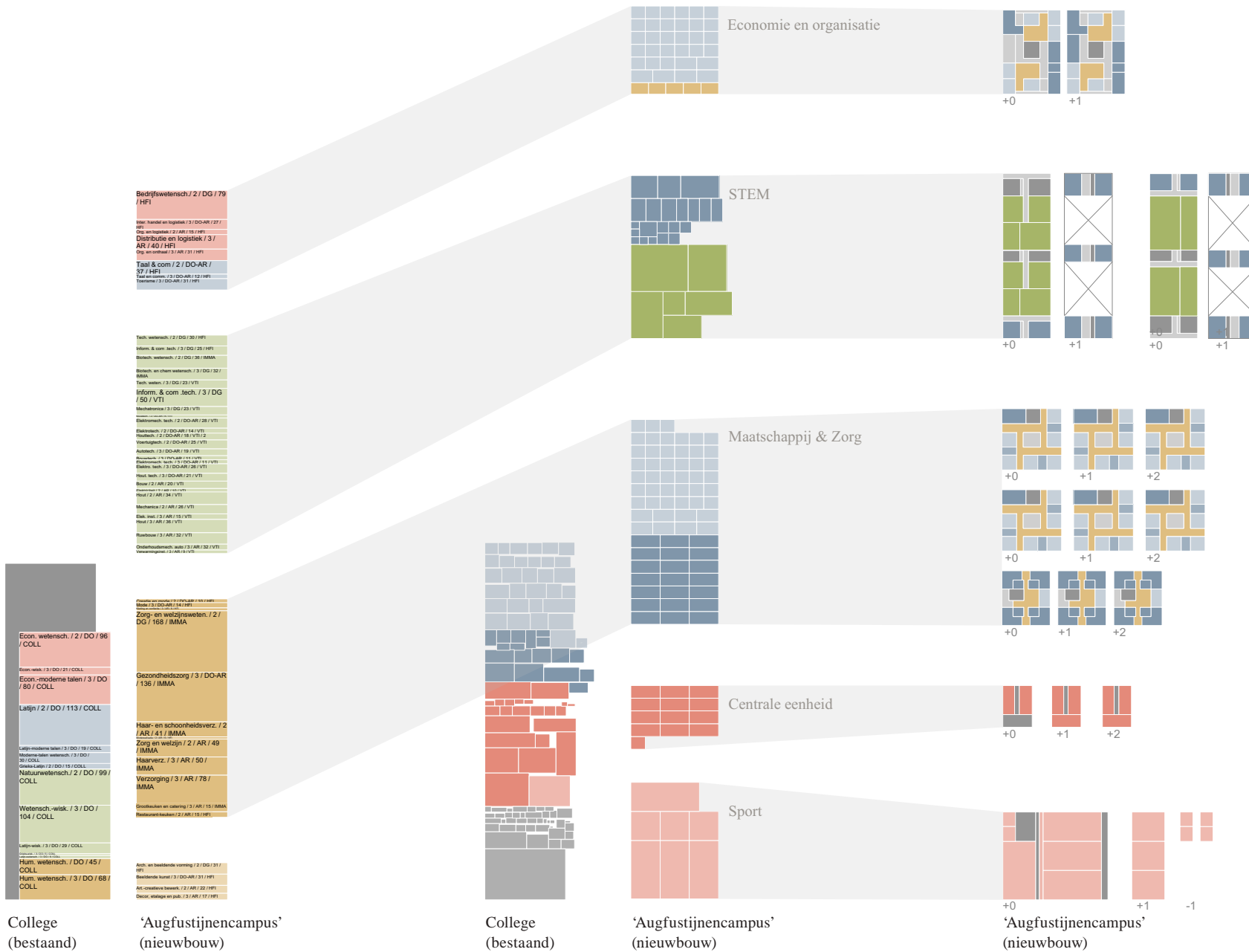
De leerlingen van Immaculata verhuizen nog steeds mee naar VTI.

#### **Legende ruimten**

- Lokalen
- Vaklokalen
- Ateliers
- Collectieve ruimtes en administratie
- Sport
- Bergingen

#### **Legende domeinen**

- Economie en organisatie
- Taal en cultuur
- STEM
- Maatschappij en zorg
- Kunst en creatie



Scenario 5  
 Verdeling DO - DG (weinig verhuisbewegingen): - VTI nieuwe campus - College blijft - Immaculata verhuist

**Schikking van de volumes**  
Idem scenario 4



**Legende**

- 1. Centrale eenheid
- 2. Keuken
- 3. Mechanica & Elektriciteit
- 4. Autotechniek
- 5. Kunst & Creatie
- 6. Vaklokalen
- 7. Verzorging
- 8. Zorg
- 9. Economie en organisatie
- 10. STEM
- 11. Sport

0 10 50 100m

**Evaluatie;**  
Idem scenario 4







## 4.7. Scenario 6

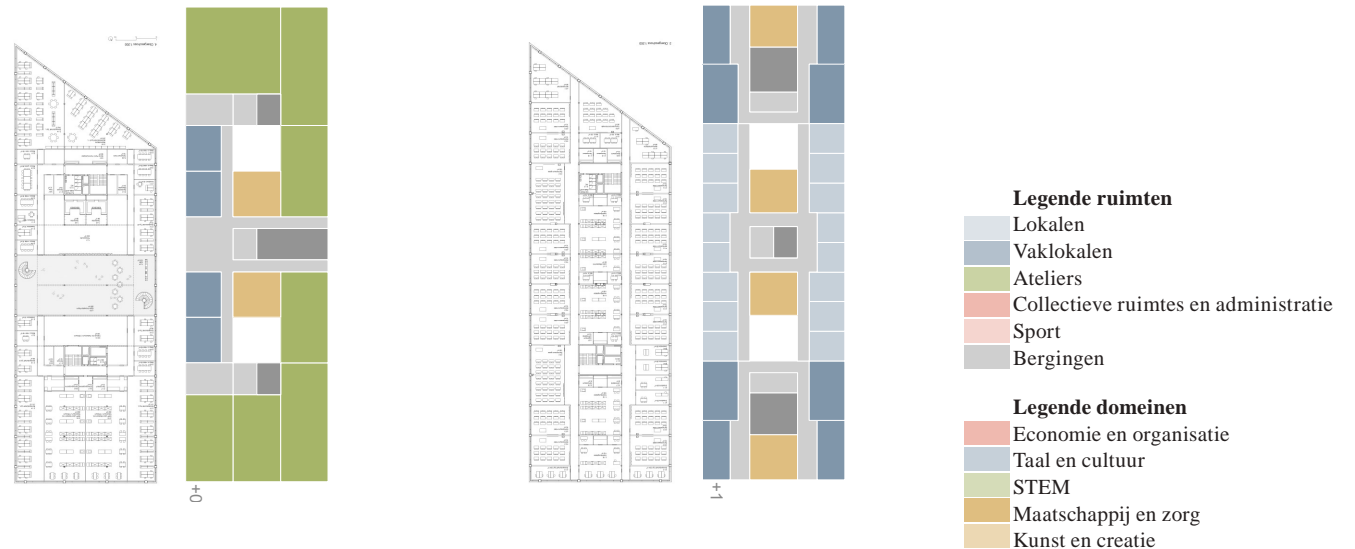
### Behoud College, wordt domeinschool

### Behoud Immaculata, wordt domeinschool

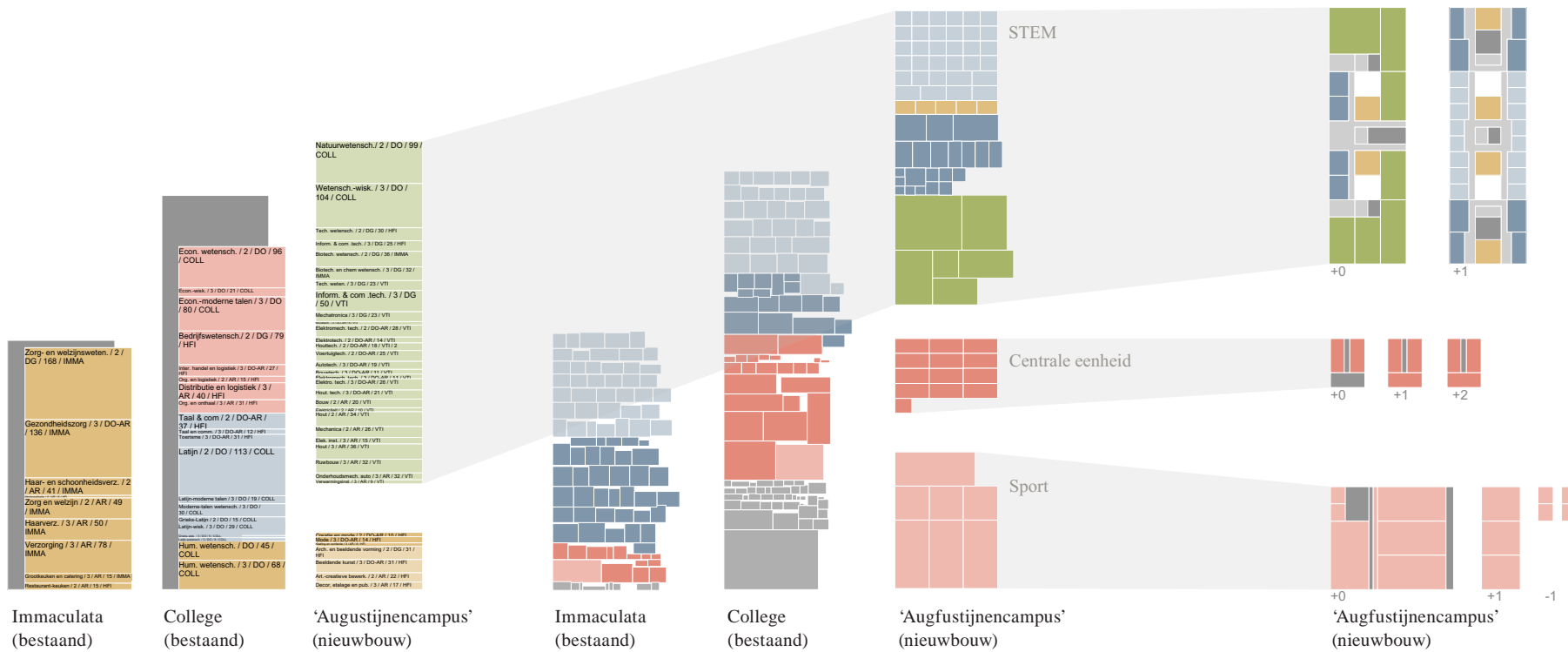
Beide campussen College en Immaculate blijven behouden. Door de eerste graad op site Heilige Familie te herlocaliseren, komt er genoeg ruimte vrij op site Immaculata om het volledige domein Maatschappij en Welzijn van de tweede en derde graad te organiseren. Dus het overbevolkingsprobleem is op een natuurlijke wijze opgelost. Dit spreekt niet tegen dat met verbouwing en nieuwbouw project de site kan omgevormd worden tot een meer inspirerende schoolomgeving (zie ook tabel budget).

### Van Campusmodel naar Netwerkmodel

Ook met een scholengroep verspreid over 3 sites kan men één sterke scholencampus maken, een sterke 'stadscampus'. Het netwerkmodel gaat uit van de kracht van de delen samen. We gaan hier verder op in in het volgende hoofdstuk.



Hfdst. 2.3.5 Case #5: FLOW Innovationspark, Rodriguez - Waldrap, Biel/Bienne, Zwitserland (2017)



Scenario 6

Domeinschool op 2 sites:

- VTI nieuwe campus

- College wordt domeinschool

- Immaculata wordt domeinschool

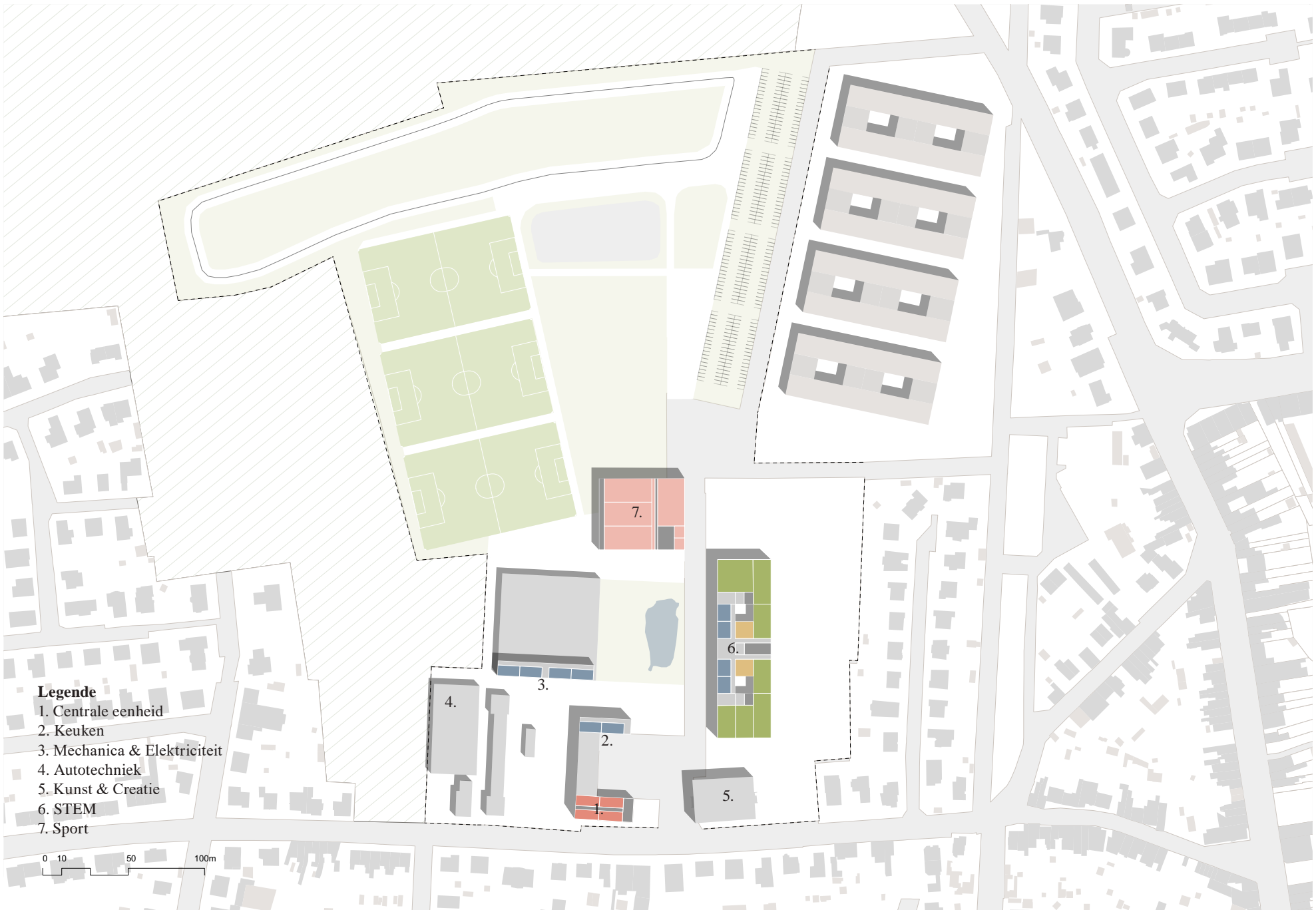
- Van campusmodel naar netwerkmodel

## **Schikking van de volumes**

### **STEM**

Door het reduceren van het programma op de site, komt er extra plaats vrij voor een nieuw schoolgebouw voor het STEM domein.

Noot; doordat de leerlingenaantallen niet fundamenteel worden opgedreven t.o.v. het huidige aantal op de site, kan men overwegen om de hoofdontsluiting niet via De Veurnseweg maar via de Augustijnenstraat te organiseren. Hierdoor vermijden we dure aankopen van agrarische gronden en het aanleggen van de nieuwe wegeninfrastructuur.



**Legende**

- 1. Centrale eenheid
- 2. Keuken
- 3. Mechanica & Elektriciteit
- 4. Autotechniek
- 5. Kunst & Creatie
- 6. STEM
- 7. Sport



**Evaluatie;** + + + + + + - -

+ +

**Compactheid;**

Dit plan is compact. We verdichten zo veel als mogelijk campus VTI.

+ +

**Schaal;**

Door minder te bouwen op de site, is ze minder belastend naar de omgeving toe.

+ -

**Werking;**

Door de werking terug te verspreiden over drie sites, gaat men uit van een schoolorganisatie zoals in de huidige context. Men voldoet niet aan de vraag om alles op één site te organiseren. Desalniettemin behouden de campussen een grootte van om en beide 1000 leerlingen.

Een voordeel van deze optie is dat het leerlingenaantal niet wordt opgedreven. Een ontsluiting via de Augustijnenstraat blijft mogelijk. Een hele reeks van ingewikkelde reorganisaties van het wengenennetwerk komt te vervallen. De dure aankoop van de gronden van de ontsluiting Veurnseweg moet niet meer gebeuren.

+ -

**Perceptie (zie beeld hiernaast);**

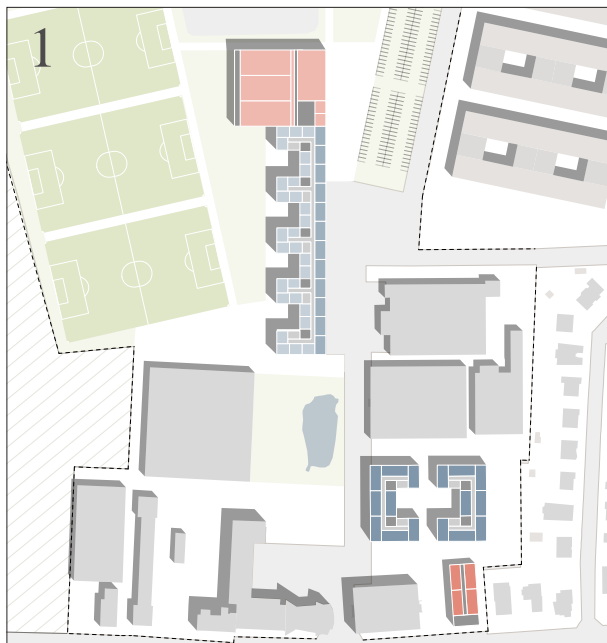
Door de prioriteit te leggen op een nieuw fris gebouw voor het nijverheidsgebouw, kan men hier echt vernieuwend uitpakken. Daarentegen zal het beeld van één grote organisatie niet op een letterlijke manier gerealiseerd worden.



## 4.8. Samenvatting

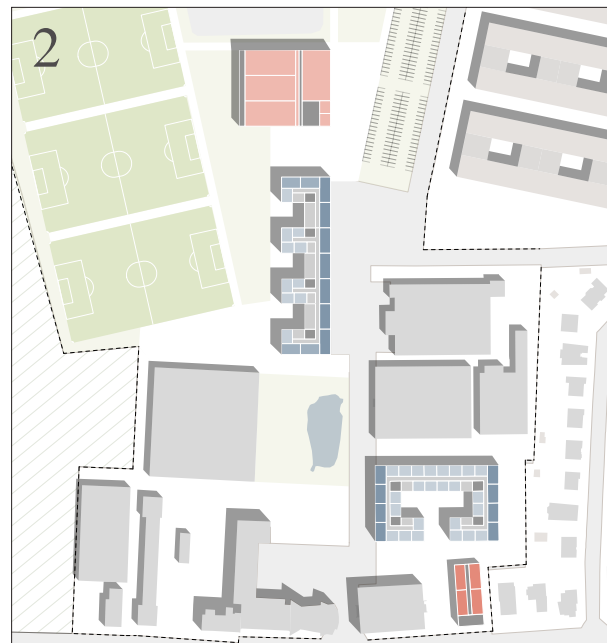
### Scenario 1

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per type lokalen



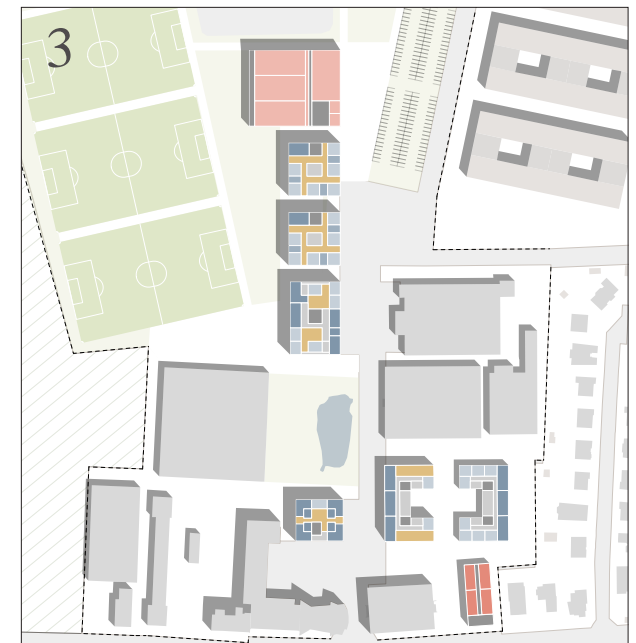
### Scenario 2

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per graad



### Scenario 3

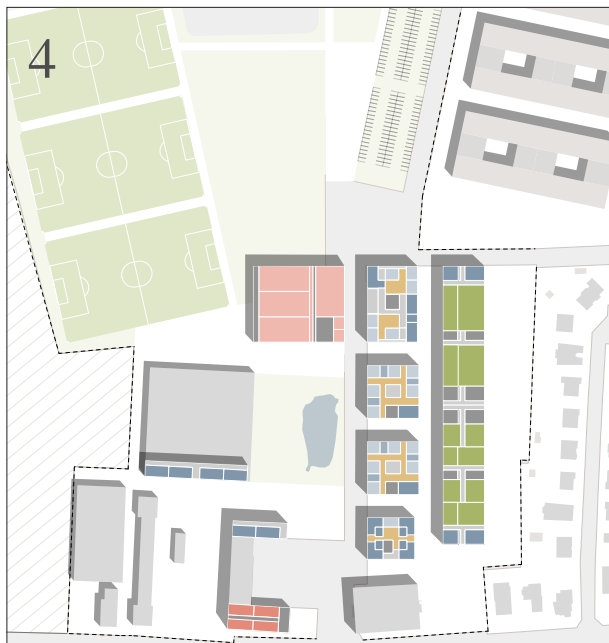
- Volgens programma-opgave SMSI
- Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein





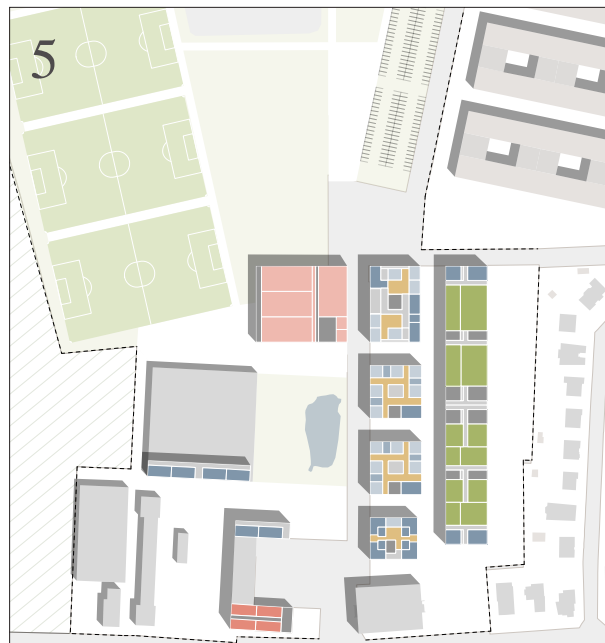
#### Scenario 4

- Afbraak sterk verouderde ateliers
- Investeren in nieuwe infrastructuur voor nijverheidsonderwijs
- Behoud College, wordt domeinschool
- Immaculata nog steeds naar site Augustijnen



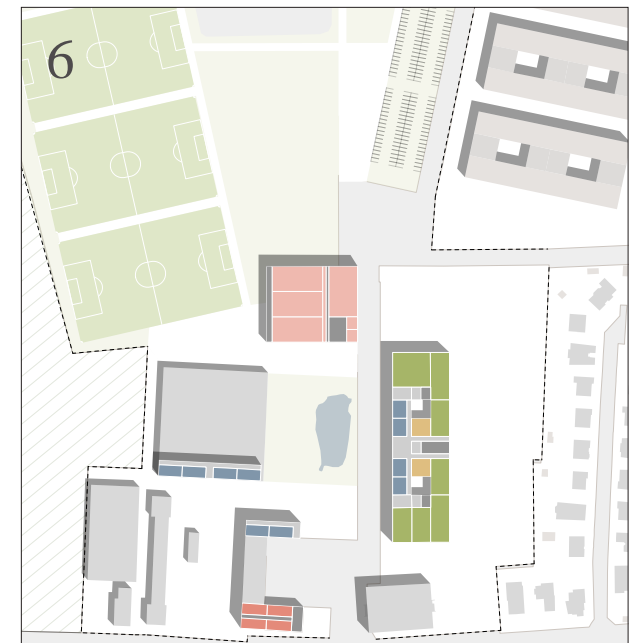
#### Scenario 5

- Behoud College, blijft domeinoverschrijdend
- Immaculata nog steeds naar site Augustijnen



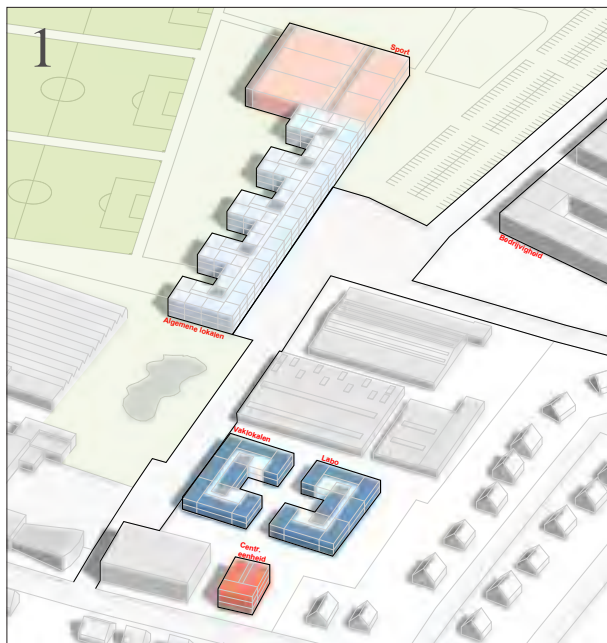
#### Scenario 6

- Behoud College, wordt domeinschool
- Behoud Immaculata, wordt domeinschool
- Van campusmodel naar netwerkmodel



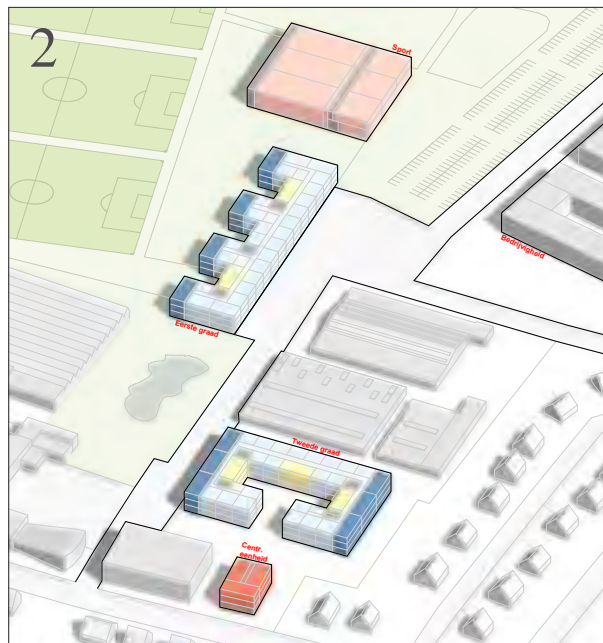
### Scenario 1

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per type lokalen



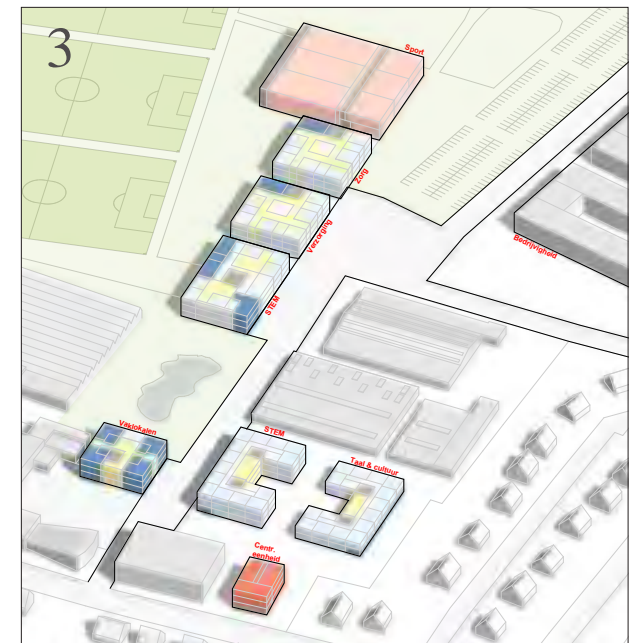
### Scenario 2

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per graad



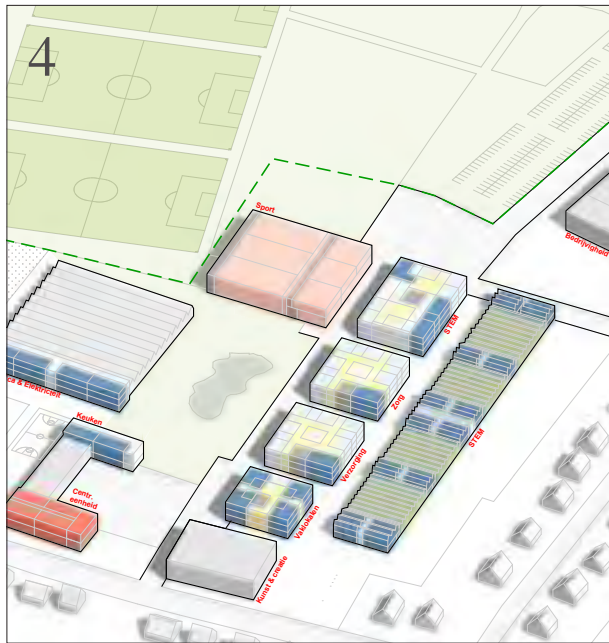
### Scenario 3

- Volgens programma-opgave SMSI
- Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein



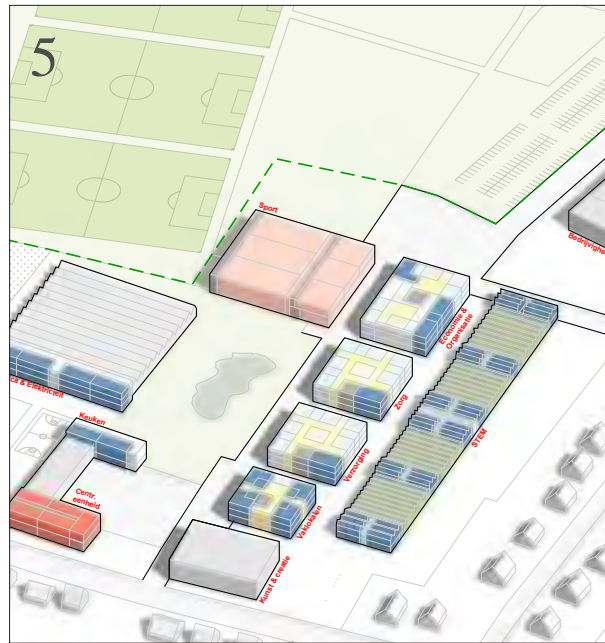
#### Scenario 4

- Afbraak sterk verouderde ateliers
- Investeren in nieuwe infrastructuur voor nijverheidsonderwijs
- Behoud College, wordt domeinschool
- Immaculata nog steeds naar site Augustijnen



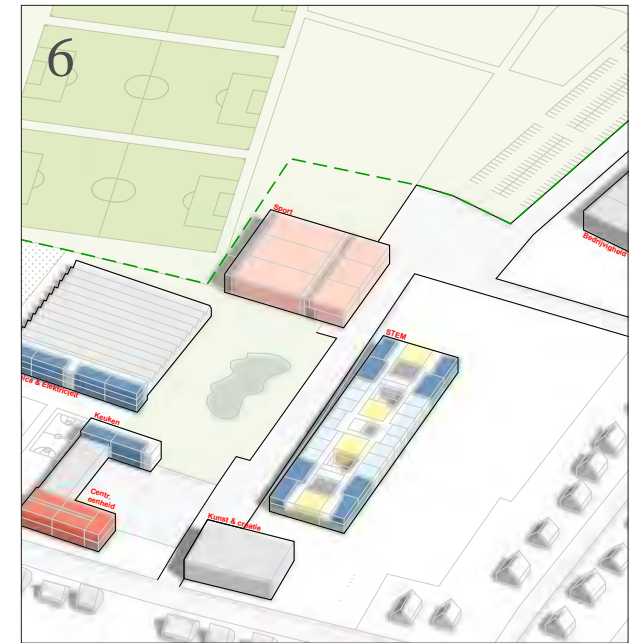
#### Scenario 5

- Behoud College, blijft domeinoverschrijdend
- Immaculata nog steeds naar site Augustijnen



#### Scenario 6

- Behoud College, wordt domeinschool
- Behoud Immaculata, wordt domeinschool
- Van campusmodel naar netwerkmodel



# 5 Evaluatie

## 5.1.1 Inplanting, Typologie, Programma

Hoofdstuk 5 interpreteert de 6 scenario's. Ze doet dat volgens verschillende invalshoeken;

- Inplanting, Typologie, Programma
- Mobiliteit en Visibiliteit
- School en Stad

### **Inplanting, Typologie, Programma**

Schaalvergroting kan leiden tot efficiëntie. Maar hier zijn ook grenzen aan. Dit is een complexe materie waar we hier geen gefundeerde uitspraken over kunnen doen, maar waar best wel meer nauwkeurig naar gekeken wordt. Vanaf een bepaalde schaal ontstaan er weer nieuwe problemen; grote loopafstanden en zware logistieke stromen. Is bijvoorbeeld een refter waar tweeduizend studenten op één middag lunchen efficiënter dan een refter voor duizend studenten? En welk effect heeft dat op de beleving van een tiener?

Een remedie die er geen is, is die van de schaalvergroting. ‘Ik ben voor een schaalvergroting als het is om de kleinschaligheid te organiseren of om vakoverschrijdend denken te faciliteren’, zegt Van Acker. ‘Niet als we het alleen doen ter wille van de kostenefficiëntie, zoals nu veelal het geval is. Zo hebben we ook de zorg weggerationaliseerd. Grotere schaal, goedkoper, strakker getimed. Als het is om proefprojecten uit te breiden naar een nieuw onderwijsmodel, aangepast aan de tijd, ja, dan liefst op grote schaal.’

DS zaterdag 26 mei, Filip Rogiers

Scholen slim organiseren 2014 Tom Van Acker, Yves Demaertelaere

Om een zicht te hebben op de schaal van het project doen we de volgende oefening. We vergelijken de situatie van SMSI Ieper met enkele andere gerealiseerde scholen in Vlaanderen.

### Schaaloefening: Campus

We zetten 4 scholensites naast elkaar. Een goede referentie is de scholencampus in Beringen. Dit is het grootste project dat DBFM in Vlaanderen tot nu toe realiseerde.

- De site in Ieper is veel groter dan de site in Beringen. Enerzijds is dat een troef. De campus in Beringen is erg compact gebouwd. Anderzijds ontstaat hier het gevaar om een buitenmaatse campus te bouwen, niet meer begrijpbaar als een middelbare school.
- De campus in Beringen huisvest 2000 ln.. Maar de populatie is divers; gaande van basisschool over middenschool tot de bovenbouwschool. Er zijn dus verschillende leeftijdsgroepen aanwezig. De campus SMSI Ieper huisvest 2500ln. Allen zitten in de bovenbouwschool. Dit vraagt op één of andere manier naar een ordening. Een groep van 2500ln is niet meer begrijpbaar. De projectdefinitie definieert groepen van om en beide 500ln. Het is belangrijk om een tussenschaal te definiëren.

### Schaaloefening: afstand tot het centrum

Campus SMSI Ieper ligt op 1360 m in vogelvlucht van de kerk. Dit is fundamenteel veel verder dan de andere scholen. Wat is hier een kritische afstand? Hoort de school nog bij stad Ieper? Het feit dat de school niet direct aansluit bij stedelijk gebied, maar van het centrum gescheiden wordt door een verkaveling helpt niet bij deze perceptie. De gevolgen voor de mobiliteit van de stad worden geschetst in het volgende hoofdstuk.

School voor wetenschap en techniek  
Bree

572 ln  
10.399 m<sup>2</sup>  
- Basisschool  
- Middenschool  
- TSO school



Scholencampus  
Peer

1000 ln  
16.933 m<sup>2</sup>  
- Basisschool  
- Middenschool  
- Internaat



Scholencampus  
Beringen

2000 ln  
27.437 m<sup>2</sup>  
- Basisschool  
- Middenschool  
- 3 Bovenbouwscholen



Scholencampus SMSI  
Ieper

2500 ln  
20.810 m<sup>2</sup>  
- 1 Bovenbouwschool





School voor  
wetenschap en  
techniek  
Bree

725m tot kerk



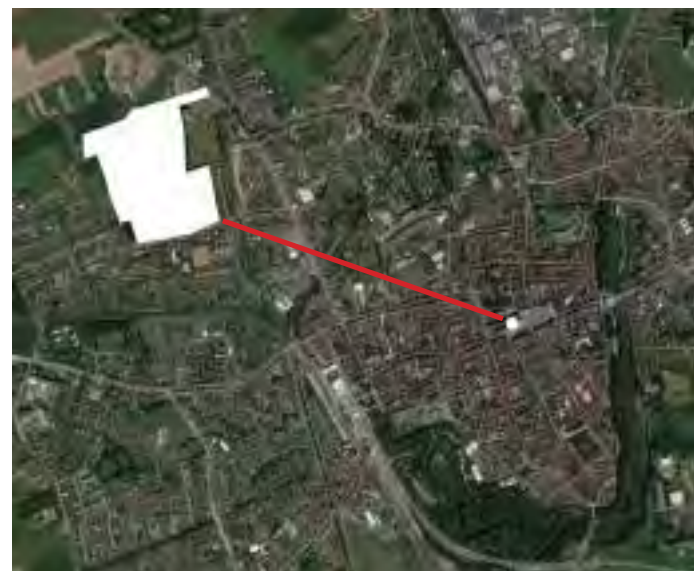
Scholencampus  
Peer

850m tot kerk



Scholencampus  
Beringen

500m tot kerk



Scholencampus SMSI  
leper

1360m tot kerk



### Verdeling leerlingenaantallen over de verschillende scenario's

De volgende tekeningen tonen de leerlingenaantallen verspreid over de verschillende sites, afgebeeld per scenario.

De school heeft een sterke voorkeur voor scenario 1-3; met een bovenbouwschool op één site.

#### Scenario 1-3

- Een eerstegraadsschool op site Heilige Familie/ Lyceum; 1039 lln
- Een bovenbouwschool op site VTI; 2344 lln



Het ontwikkelen van scenario 1-3 stuit op enkele problemen zoals eerder besproken. Vandaar het ontwikkelen van scenario 4-5.

De prachtige site van het College in de binnenstad wordt terug gevaloriseerd.

#### Scenario 4-5

- Een eerstegraadsschool op site Heilige Familie/ Lyceum 1039 lln
- Een bovenbouwschool op site VTI; 1614 lln
- Een bovenbouwschool op site College; 730 lln



Scenario 6 gaat een stap verder. Als aanleiding voor het grote project wordt vaak de overbevolking van de site Immaculata aangehaald. De tellingen wijzen uit dat bij de verhuizing van de eerstegraadsschool naar de site Heilige Familie / Lyceum, het overbevolkingsprobleem is opgelost.

### Scenario 6

- Een eerstegraadsschool op site Heilige Familie/ Lyceum 1039 Iln
- Een bovenbouwschool op site VTI; 1005 Iln
- Een bovenbouwschool op site College; 730 Iln
- Een bovenbouwschool op site Immaculata; 609 Iln



SMSI Ieper streeft naar een flexibele organisatie die in zijn geheel sterk is. Het netwerkmodel ambieert dezelfde doelstelling op verschillende sites. Het wordt één grote stadscampus. De stadscampus streeft naar onderlinge uitwisseling tussen de gebouwen, maar ook naar uitwisseling met de stad. De mooie reeks van interessante locaties (de kapel aan de stadstuin voor ceremonies, de bistro, kapper en schoolwinkel aan de Rijselstraat, het auditorium, de tentoonstellingszalen en de gecentraliseerde administratie op campus Heilige Familie,...) wordt ingezet voor de belangrijke momenten van al de leerlingen van SMSI.

### het Netwerkmodel

- Campus SMSI; 3383 Iln



### Diverse typologieën en diverse pedagogische modellen

De volgende aandachtspunten worden geformuleerd in de projectdefinitie DBFM;

- wegwerken schotten
- flexibiliteit
- efficiëntie

Maar ook;

- diversiteit aan plekken
- geen mastodontschool
- de leerling centraal

Het bouwen van een nieuwe school is een belangrijk moment voor de scholengroep. Het schoolgebouw is het visitekaartje van de school. Het toont hier zijn visie en eigenheid.

Wij denken dat het in eerste instantie belangrijk is om een goede gedragen pedagogische visie te ontwikkelen. Deze gaat gepaard met een duidelijke organisatiestructuur van de scholengroep. Met dit als basis kan men verder een sterke projectdefinitie voor DBFM samenstellen.

We geloven niet in een gebouw dat inwisselbaar is, en dat alle modellen moet aankunnen. Door eerst een generiek schoolgebouw te ontwikkelen, en pas daarna bedenken hoe je wil onderwijzen, loop je een groot risico op falen. Dit leidt tot ongeïnspireerde generieke dozen.

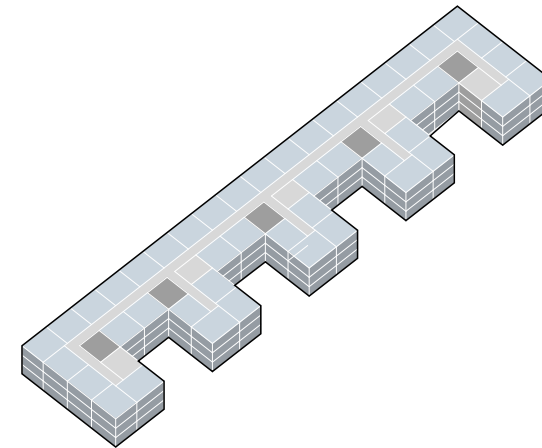
Links:

1. Im Birch Schule, Peter Märkli, Zurich, Zwitserland

Rechts:

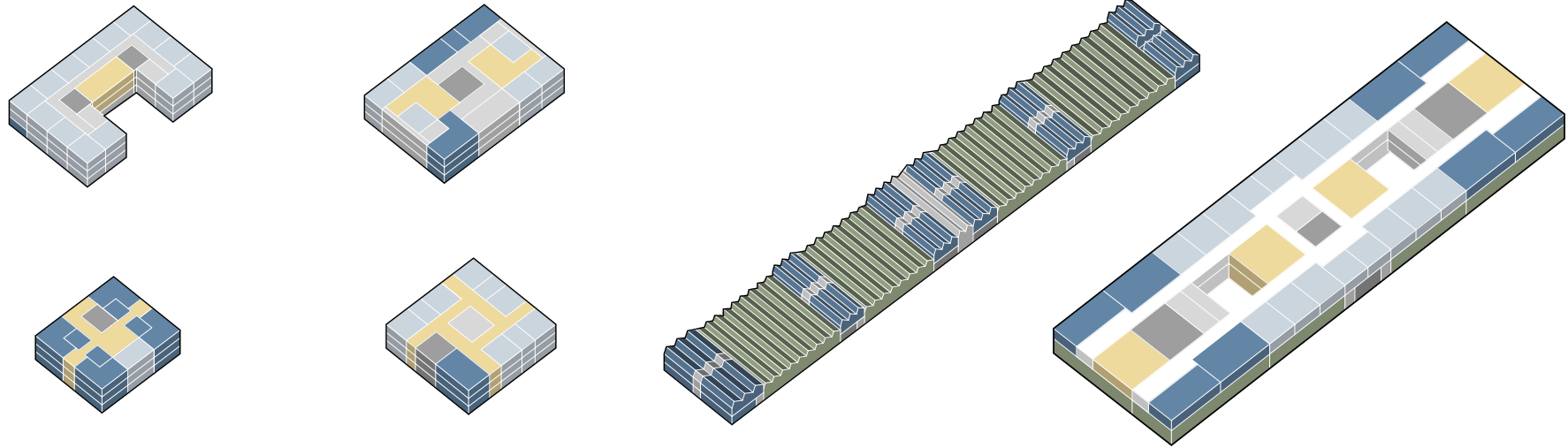
2. Campus Beringen, Osar Architects, België
3. SSIC, Durisch & Nolli, Gordola, Zwitserland
4. FLOW Innovationspark, Rodriguez - Waldrap, Biel/Bienne, Zwitserland

### Scenario 1-2



1.

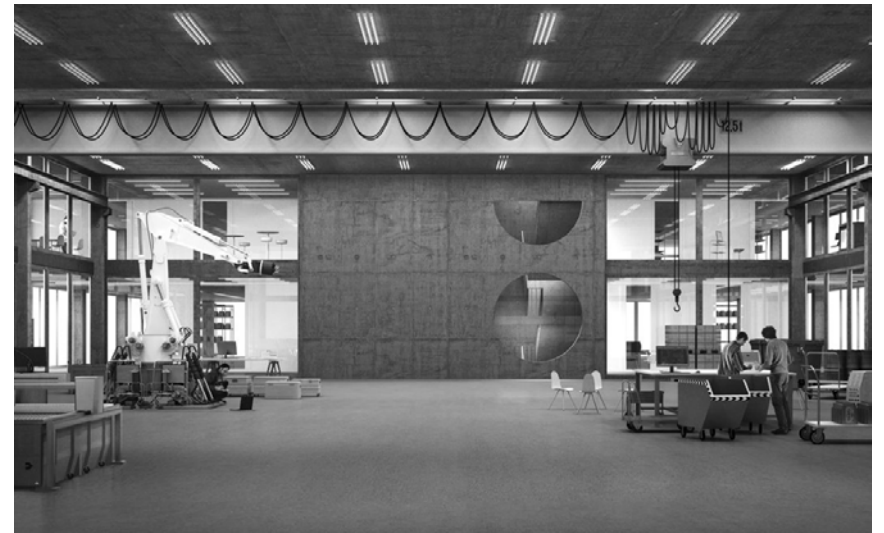
Scenario 3-6



2.



3.



4.

### Het wervend karakter van het nijverheidsonderwijs

Zie ook hoofdstuk 4.4

Een probleem op de site van het VTI is, dat net de bestaande verouderde gebouwen uit de boot vallen. Door het bouwen van een nieuwe school naast de verouderde technische ateliers kan een foute perceptie ontstaan; die van het bestendigen van 'het watersysteem', van de 'ongelijkheid'. Hoe kunnen we een inspirerende en aantrekkelijke school bouwen voor 'iedereen'?

### Misschien zijn er mogelijkheden om toch één kwalitatieve bovenbouwschool te realiseren op de site VTI?

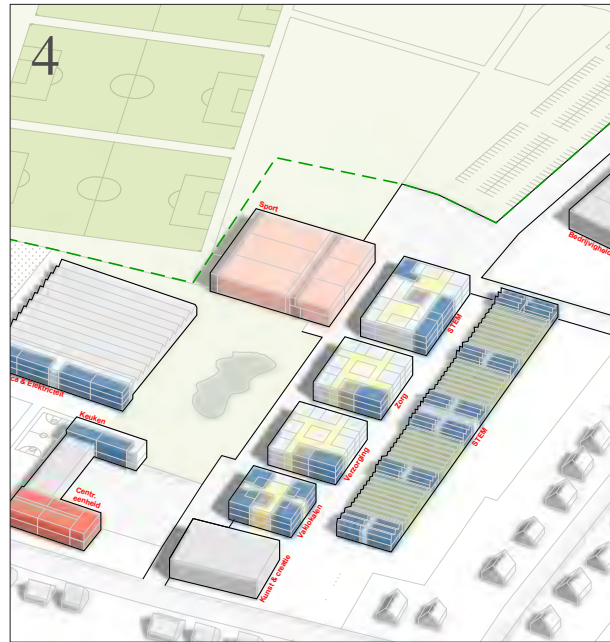
Kunnen gesprekken met DBFM leiden tot een herdefiniëring van het programma? Kan het aandeel nieuwbouw / renovatie herberekenen worden? Het kan enkel de kwaliteit van de site ten goede komen als ze ook als één geheel kan bedacht worden.



### Scenario 3



#### Scenario 4



## 5.1.2 Inplanting, Typologie, Programma; Conclusie

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Schaal en opdeling in entiteiten

Het bouwen van een grote school geeft kansen voor optimalisatie en flexibiliteit van de organisatie. Maar we dienen ook de ervaring van de leerling centraal te stellen. Schaalvergroting heeft enkel zin om de kleinschaligheid te organiseren of om vakoverschrijdend denken te faciliteren. Anders maken we een mastodontschool.

Dit betekent dat we keuzes dienen te maken naar de opdeling in entiteiten toe. Een gebouw met meer dan 2000 leerlingen is niet begrijpbaar als ruimte. We dienen de ruimte op te delen in deelzones. Zijn dit de afzonderlijk pedagogische entiteiten? De domeinen? En hoe verhouden die zich tot collectieve delen en de administraties? Een bouwproject is niet mogelijk als hier geen keuzes in worden gemaakt.

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Samenstelling van het programma

De samenstelling van het programma moet met zorg gebeuren. Ze is cruciaal voor de kwaliteit van de schoolomgeving. De meest recente programmatabel bevat voornamelijk klassen. De interessante collectieve delen worden doorgeschoven naar de bestaande gebouwen, of zijn ondermaats begroot. De levendigheid van een schoolgebouw wordt echter net gemaakt door de aanwezigheid van collectieve delen. Hoe kunnen we een programma samenstellen dat ook aanleiding is voor boeiende schoolontwerpen?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Pedagogische visie vertaalt in diverse schooltypologieën

De ruimte bepaald mee hoe we kunnen onderwijzen. Als we daadwerkelijk een school op maat van de student willen bouwen, moeten we durven ingaan op de eigenheid van elke pedagogische entiteit. Sommige richtingen hebben nood aan een kleinschalige beschermde schoolomgeving. Het vormen aparte clusters. Andere richtingen hebben meer baat bij flexibiliteit, beweeglijkheid en interactie. Deze randvoorwaarden moeten vertaald worden in de projectdefinitie en een programma. Het is een gemiste kans indien het programma enkel bestaat uit een strakke oppervlaktetabel, waar elke vorm van organisatie en relatie uit wordt geweerd.

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Verkaveling campus VTI

Als we geïntegreerd willen nadenken over de site, betrekken we best het nieuwbouw / renovatieproject dat gepland wordt voor het bestaand patrimonium van het VTI. Kan er een verschuiving uitgewerkt wordt waarbij dit een deel wordt van de opgave?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Aanpak voor de opmaak van een kwalitatieve projectdefinitie

Hoe wordt het proces aangepakt om op een korte termijn een kwalitatieve projectdefinitie voor DBFM samen te stellen? Er is nog heel wat denkwerk te verrichten. Dit is de belangrijkste fase voor de school. Best is hier eerst om een globale planning voor op te stellen, en goede afspraken te maken met de partners, zowel de DBFM als het onderwijzend personeel. Gezien de grootte van het programma, en de daarbij groeiende complexiteit raden wij ten stelligste aan om hier een professionele partner voor te zoeken. Is er behoefte aan een Taskforce?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;




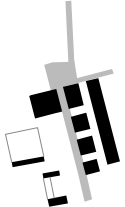
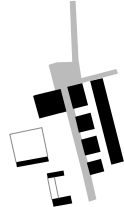
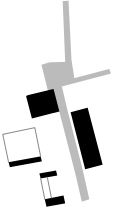
### Beheer van SMSI

Indien SMSI omgevormd wordt tot een domeinschool, zal dit grote gevolgen hebben voor het beheersstructuur van de school. Het heeft geen zin om een nieuwe school te bouwen, voor een oude beheersstructuur. Een denkproces over een nieuwe school organiseren is moeilijk als hier geen stappen in worden gemaakt. Wordt het denkwerk opgestart vanuit de nieuwe structuur? Als we nadenken vanuit de verschillende domeinen, dan moeten de verantwoordelijken van die domeinen best gekend zijn...

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Participatie; betrekken van onderwijzend personeel en leerlingen

Om van dit project een gedragen project te maken, betrek je best zoveel mogelijk de gebruiker. Dat betekent dat niet enkel het gesprek met het onderwijzend personeel ideeën belangrijk is, maar dat ook gepeild wordt naar de ideeën van de studenten. Het gaat over hun toekomst. Dit is sowieso belangrijk, al is het maar voor de perceptie dat het 'hun' project is.

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6
							
<b>Gegevens</b>	# Sites Bovenbouw	1	1	1	2	2	3
	Domeinschool	X	X	X	X		X
	Ordering	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein
<b>Inplanting en typologie</b>	Eén oriënterende eerste graad						
	Eén bovenbouwschool						
	Domeinschool						
	Diverse typologiën & diverse pedagogische modellen						
	Wervend karakter nijverheidsonderwijs						



## 5.2.1 Mobiliteit en Visibiliteit

In dit hoofdstuk bespreken we enkele effecten op de mobiliteit. We behandelen enkele technische aspecten, maar kijken ook naar de ruimtelijke ervaringen die dit bij de gebruiker zal teweegbrengen.

### Het idee van centraliteit

De schema's rechts tonen de bestaande en toekomstige situatie naast elkaar. Men kan stellen dat;

- Ter vervanging van de scholen in het stadscentrum komt er één grote school op een niet centrale plek.
- De ontwikkelingszone waar de school is gepland is niet 'verweven' met de rest van de stad. De grotere infrastructuur rondomrond vormen lange barrières; de Noorderring, de Veurnseweg en de Poperingseweg. Dit betekent dat de stromen geconcentreerd worden op de hoekpunten (kruising Noorderring en de aantakking met het historisch weefsel).

### Mobiliteitsstudie Bureau MINT

Wij verwijzen naar de mobiliteitsstudie van bureau 'MINT Mobiliteit in zicht', speciaal in opdracht van deze studie uitgevoerd. In dit hoofdstuk nemen we enkele hoofdlijnen op. Voor de integrale studie verwijzen we naar de bijlage 7.2.

### Mobiliteitsstudie stad Ieper

Een nieuwe studie van de stad brengen de herkomst van de leerlingen in kaart, en het effect op de totale bewegingen in de stad. (Analyse aantal-woonplaats-verplaatsingswijze). Deze studies kunnen helpen bij het inschatten van mogelijke mobiliteitsproblemen in de toekomst. De studie nuanceert de mogelijke toekomstige problemen.

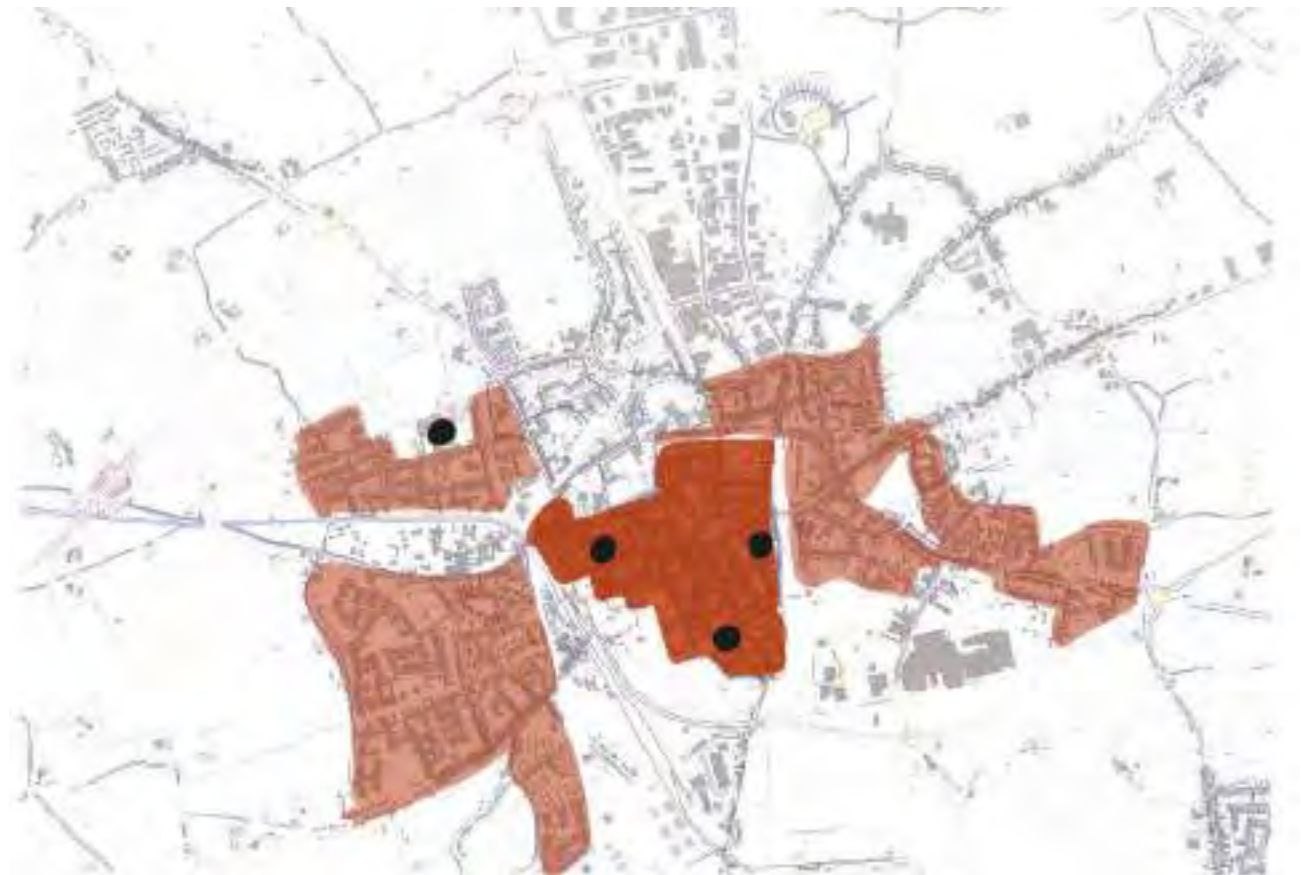
Links:

1. Locatie scholen SMSI - Huidige toestand

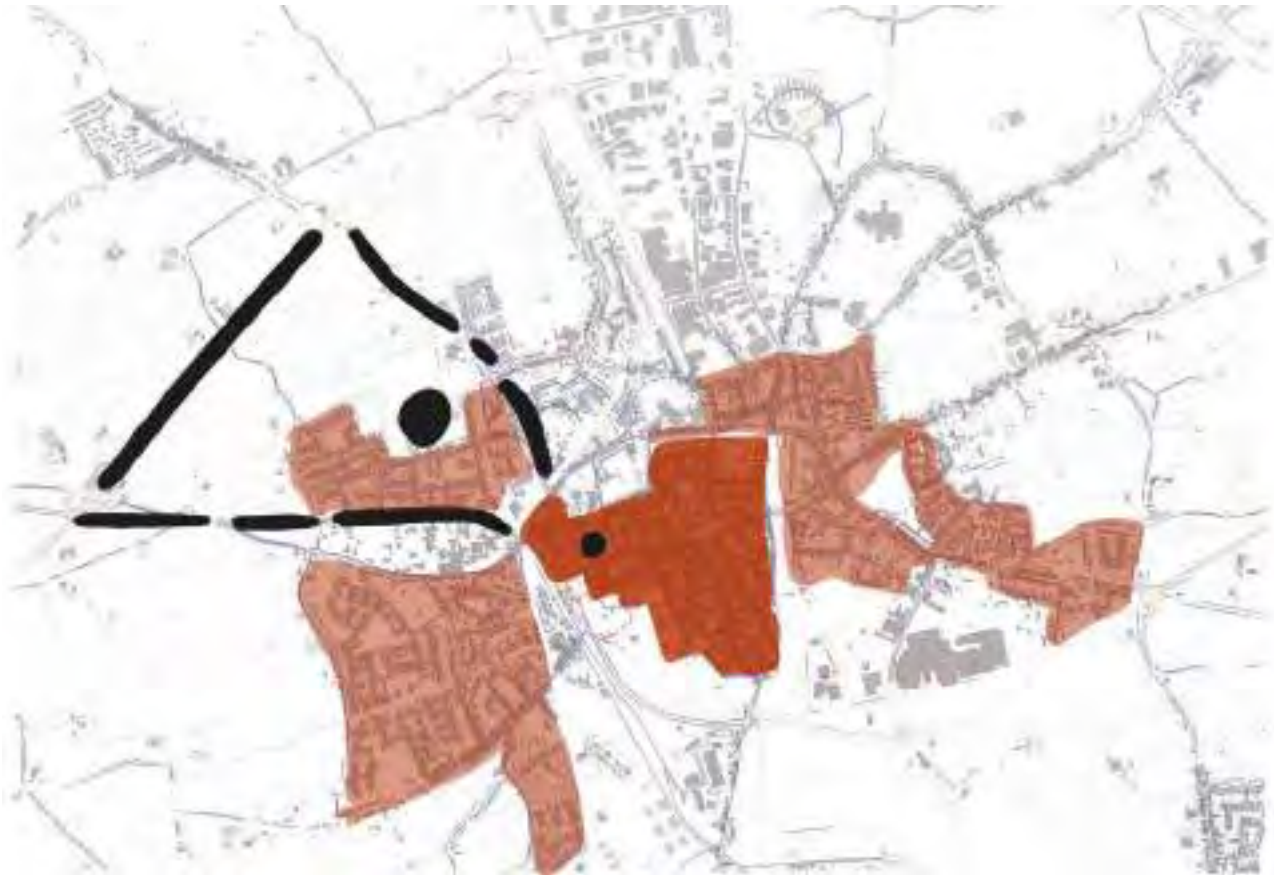
Rechts:

2. Locatie scholen SMSI - Toekomstige toestand

3. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Aanduiding knelpunten p.5



1.



2.



BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

FIETSNETWERK

FIETSSNELWEGEN (BFF)

FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF)

LOKALE ROUTES/  
TOEVOERROUTES



3.

**Mobiliteit; bereikbaarheid Openbaar vervoer**

De site is momenteel slecht verbonden met het openbaar vervoer. Er zijn slechts enkele bussen per dag die de site aandoen.

Dat betekent dat niet alleen de frequentie van de bestaande lijn moet opgedreven worden. We dienen ook te bekijken of er geen herschikking van lijnen nodig is. Het kan nefast zijn voor de tijds-efficiëntie als leerlingen twee bussen moeten nemen, en dus nog een keer overstappen.

Voor een meer gedetailleerde studie, eveneens voorstellen aangaande de positie van de bushaltes, verwijzen we naar de Studie van MINT, alsook de studies van de stad Ieper in bijlage.

Deze uitdagingen dienen spoedig verder bekeken te worden samen met de Lijn. Het is erg belangrijk dat een school van 2500ln ook vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer. Het is best om hierover een akkoord te bereiken, alvorens men de opdracht met DBFM vastlegt. Dit om later niet voor voldongen feiten te staan.

De prognose momenteel is dat 1000ln van de 2500ln met het openbaar vervoer komen. Indien de dichtste halte hetstation blijft, moeten die 1000 ln dagelijks 2 x 1000m overbruggen. Deze situatie is problematisch.

Rechts:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Bereikbaarheid OV p.13



## BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

HALTE HOEKJE:

- IN NOORDELIJKE RICHTING STOPPEN  
ALLE LIJNEN

15:17			Ieper - Zonnebeke - Moorslede - Roeselare
15:37			Ieper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
16:44			Ieper - Poperinge - Roesbrugge - Veurne

07:26			Abele - Poperinge - Waverdinge - Ieper
08:55			Ieper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
08:56			Ieper - Oostvleteren - Avelingem - Veurne

- IN ZUIDELIJKE RICHTING ENKEL LIJNEN  
50/51/29 (BELBUS)

07:54			Veurne - Avelingem - Oostvleteren - Ieper
10:01			Veurne - Avelingem - Oostvleteren - Ieper
14:14			Veurne - Avelingem - Oostvleteren - Ieper
17:19			Veurne - Avelingem - Oostvleteren - Ieper



### Mobiliteit; maatregelen inzake verkeersveiligheid

De verplaatsing van de school naar site VTI zal een heel aantal nieuwe dagelijkse fietsbewegingen met zich meebrengen. Momenteel is de omliggende infrastructuur onvoldoende om de bereikbaarheid met de fiets op een veilige manier te garanderen.

Er dringen zich grote investeringen op. Het realiseren van een nieuwe grote school, zonder dat de omliggende infrastructuur 'tijdig' is aangepast, zal voor een onveilige situatie zorgen.

De kaart zoals hiernaast weergegeven tonen de noodzakelijke ingrepen. Voor een meer gedetailleerde toelichting verwijzen we naar de Studie van MINT in bijlage.

Deze uitdagingen dienen spoedig verder bekeken te worden samen met de stad Ieper en Agentschap Wegen en Verkeer. Het is best om hierover een akkoord te bereiken, alvorens men de opdracht met DBFM vastlegt. Dit om later niet een onveilige situatie te creëren, die tot verkeersongelukken kan leiden met de leerlingen.

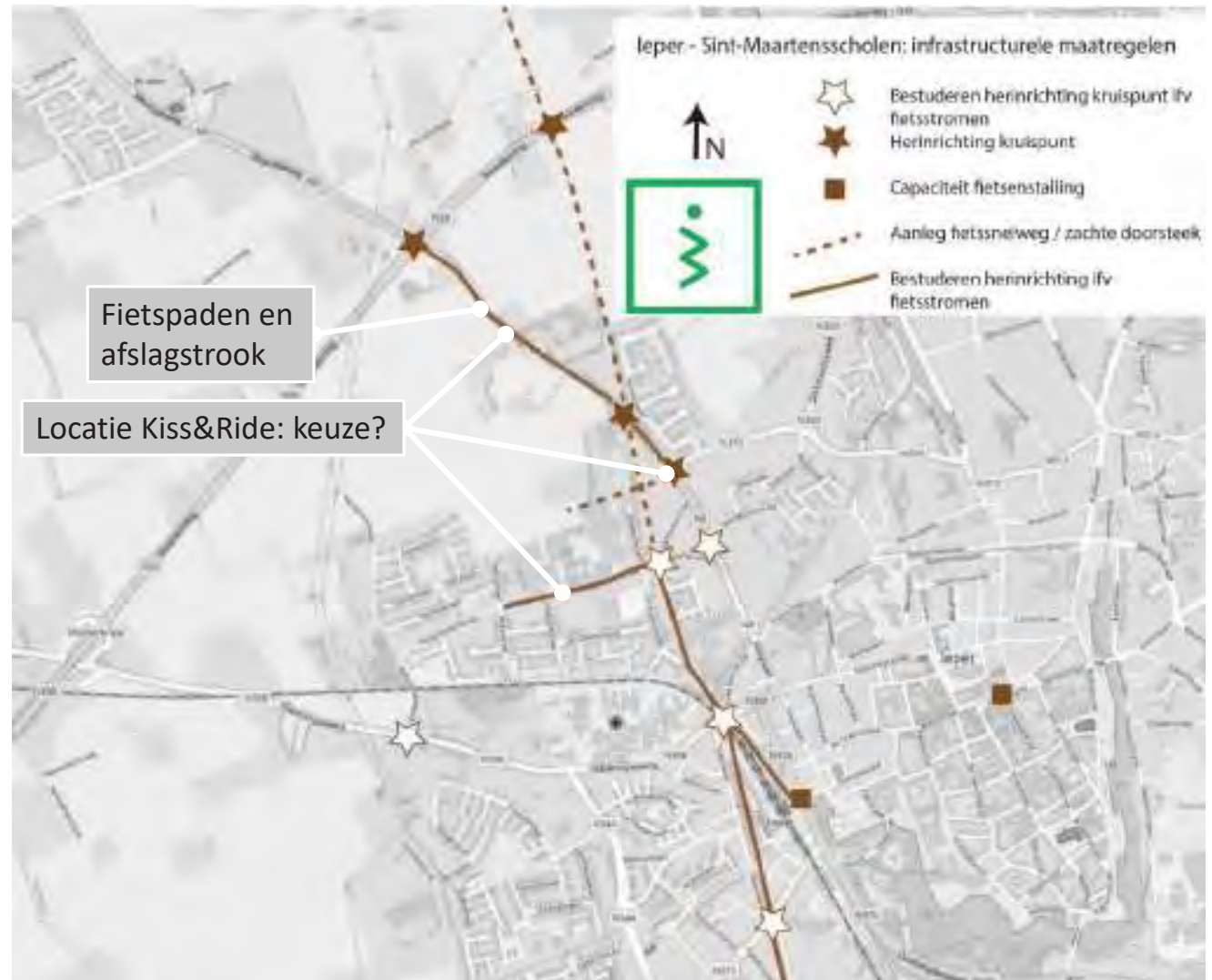
De infrastructuurwerken zouden via een PCV dossier kunnen opgestart worden. Indien hier kosten voor de school uit voortvloeien, moet dat van in het begin duidelijk zijn, en mee begroot worden.

Links:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Inrichtingsplan p. 38

Rechts:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Mogelijk maatregelen p.37



1.



## MOGELIJKE MAATREGELEN

Actietabel	
Fietsers en voetgangers	Uitbouw fietssnelwegen (breedte) en studie kruispunten (ongelijkgrondse optie gewestwegen, voorrang Augustijnenstr)
	Conformeringsinfrastructuur aan fietsvademecum (rotonde N8, N8 zelf)
	Zachte doorsteek rotonde N8 naar scholencampus
	Autoluwe Augustijnenstraat als fietstoegang?
OV	Gesprekken De Lijn over aanpassing lijnvoering
	Mogelijkheden bushalte op/aan de campus gezien onderdimensionering bushaltes en verwachte oversteekbewegingen
Auto	Linksafslagstrook op N8 naar campus
	Locatie Kiss & Ride: sturen van verkeer ifv gewenste stromen (N8 <-> Augustijnenstraat)

**Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.**

Niet alleen de feitelijke nabijheid is belangrijk, maar ook de ervaring van de verplaatsing zelf.

**Toekomen;**

De Grote Markt, de plek waar veel leerlingen momenteel toekomen, is één van de mooiste stedelijke ruimtes van het land. De plek langsheen de Veurnseweg waar de toekomstige hoofdtoegang van de campus is gepland heeft echter momenteel geen kwaliteiten. Hoe gaan we hier mee om? De ontwerpogave bestaat niet alleen uit de zorg om het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer veilig te begeleiden. Op welke manier markeer je hier ook een plek? Momenteel is er op geen enkele manier een zichtbaarheid naar de achtergelegen geplande school.

**Traject;**

Bewegingen doorheen de stad gebeuren door de straten. De ruimte is geanimeerd, de gevelfronten zijn levendig. De straten bieden perspectieven op het verdere toren- en dakenlandschap. De vrijbosroute is een potentieel aangename fietsverbinding. Toch dienen er hier een heel aantal dingen verder bestudeerd te worden om die kwaliteit te expliciteren. Hoe ontwerpen we de kruisingen? Hebben de fietsers hier voorrang? Wat ter hoogte van het moeilijke punt van de spoorwegovergang? Maar ook, de route loopt veelal vlak naast de tuinen aan de achterzijde van de woningen. Wat doen we met de hier ontstane privacyconflicten?

Links:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Bereikbaarheid p. 8

Rechts:

1. Toekomen op de Grote Markt van Ieper
2. Toekomen op de Veurnseweg
3. Traject door de historische binnenstad via de De Stuersstraat
4. Traject langs de Vrijbosroute langsheen de achterkanten van de nieuwbouwwoningen



**BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS**

Fietsknooppunt

Toegang school x Veurnseweg x  
Fietsostrade?

Veilige en leesbare inrichting noodzakelijk!



1.



1.



3.



2.



4.



### Visibiliteit; aandacht voor de zichtbaarheid van de site

Een stad als Ieper heeft slechts enkele grote infrastructuren waar duizenden mensen dagelijks in functioneren. Deze plekken zijn belangrijk voor de levendigheid van de stad. Ze 'maken' de stad. Het is belangrijk dat deze sites ook een plek kunnen opeisen binnen het stadsweefsel.

Bij het ontwerp van een campus is het daarom essentieel om goed op te lossen hoe de gebouwen hun aansluiting vinden op de omliggende infrastructuur. We bekijken hier de case van de scholencampus in Beringen. (Zie hfdst. 2.3.4.1 Case: Scholencampus, Osar Architects, Beringen, België). Niettegenstaande het knappe ontwerp voor de campus zelf, missen de plekken van overgang tussen stad en campus aan kwaliteit. Aan de ene zijde van de campus ligt de school achter een villa. Je bereikt de school via garages en schuttingen. Aan de andere zijde van de campus passeer je eerst een bareel aan een onhandig geplaatste parking. Deze moeilijke overgangen maken van de campus eerder een eiland dan een met de stad verweven geheel.



1.  
150

Studio Thys Vermeulen



2.

Links:

1+2+3; 'Campus Beringen' van binnenuit

Rechts:

1+2+3+4; 'Campus Beringen' langs buiten:  
vreemde inpassing in de wijk



3.



1.



3.



2.



4.

### Synthese plan mobiliteit

De rechterpagina toont een synthese van de verschillende soorten bewegingen op de site. De basisfiguur blijft hetzelfde voor de verschillende scenario's. Alles draait rond de centrale as, die ingericht wordt voor voetgangers. Daarrond takken de ontsluitingen aan voor bus, wagen en fiets.

#### Scenario 1-3 (2344 lln); ontsluiting via Veurnseweg

Gezien de grote toename van capaciteit op de site is de ontsluiting via de Augustijnenstraat niet meer toereikend. De site wordt ontsloten via een nieuwe ontsluitingsweg via de Veurnseweg. Alleen op deze manier zal het opdrijven van de capaciteit ook aanvaardbaar zijn voor de buurtbewoners. Deze keuze heeft echter een heel aantal knelpunten; de aankoop van de gronden in agrarisch gebied is duur, de aanleg van de weg is duur (zie ook de budgettering in volgend hoofdstuk), de ontsluiting loopt op een onhandige manier omheen de KMO-zone (momenteel een carwash). De school is daarbij niet zichtbaar vanaf de openbare weg.

#### Scenario 4-5 (1614 lln); ontsluiting via Veurnseweg

Idem scenario 1-3

#### Scenario 6 (1005 lln); ontsluiting via Augustijnenstraat

Gezien het aantal leerlingen het huidige aantal niet fel overstijgt, zijn meer economische en minder radicale oplossingen mogelijk. Zo kunnen we de site blijven ontsluiten via de Augustijnenstraat.

Links:

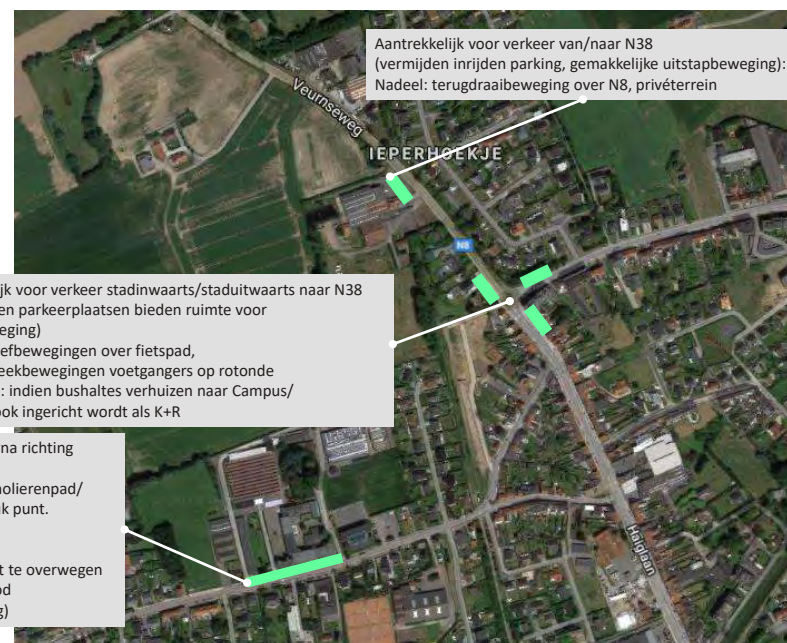
1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Drop off zones p. 31

Rechts:

2. Circulatieplan

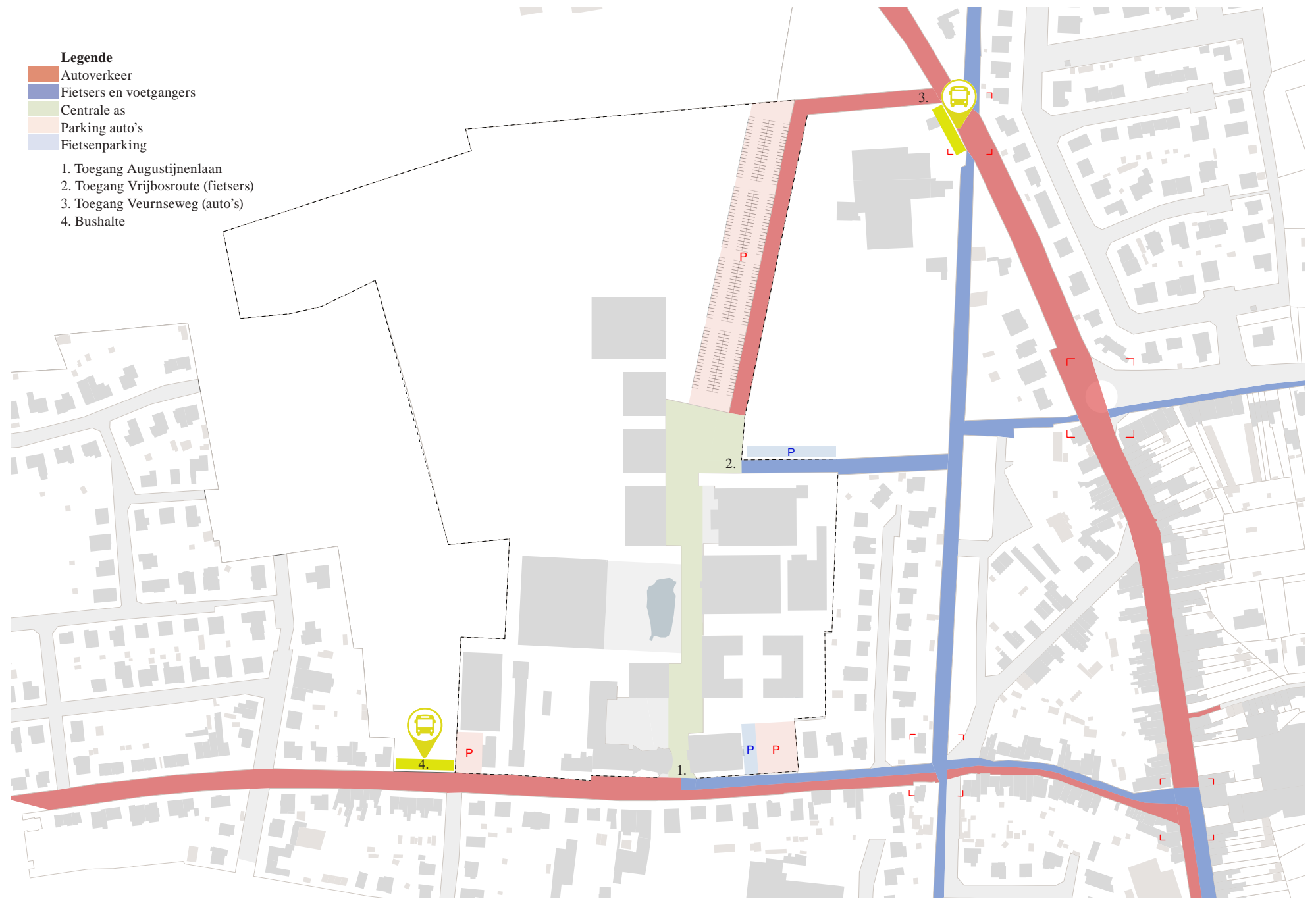


VERKEERSGENERATIE:  
SPONTANE LOCATIES  
DROP OFF EN PICK UP



**Legende**

- █ Autoverkeer
  - █ Fietsers en voetgangers
  - █ Centrale as
  - █ Parking auto's
  - █ Fietsenparking
1. Toegang Augustijnenlaan
  2. Toegang Vrijbosroute (fietsers)
  3. Toegang Veurnseweg (auto's)
  4. Bushalte



## 5.2.2 Mobiliteit en Visibiliteit, Conclusie

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Maatregelen inzake verkeersveiligheid

De site heeft geen visibiliteit naar de openbare weg toe. De huidige omliggende infrastructuur voor fietsers en voetgangers is ondergedimensioneerd. De stad Ieper dient tijdig een nieuwe wegeninfrastructuur aan te leggen, om de veiligheid van de leerlingen bij de opening van de nieuwe school te kunnen waarborgen. Om niet voor verrassingen te staan dient deze voorstudie best te gebeuren voor indienen DBFM-dossier.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Maatregelen inzake bereikbaarheid openbaar vervoer

De stad Ieper dient nieuwe afspraken te onderhandelen met De Lijn. Om niet voor verrassingen te staan dient deze voorstudie best te gebeuren voor indienen DBFM-dossier.

De prognose is dat 1000ln van de 2500ln met het openbaar vervoer komen. Indien de dichtste halte het station blijft, moeten die 1000 ln dagelijks 2 x 1000m overbruggen. Deze situatie is problematisch.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.

De site ligt buiten het centrum achter een woonwijk en een KMO-zone. Hoe kunnen we de ruimte inrichten zodanig dat zowel het traject als het toekomen zelf op een ruimtelijk aantrekkelijke manier gebeurt?

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;




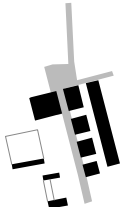
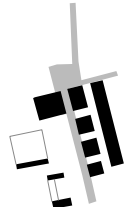
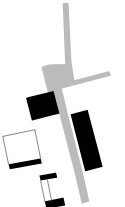
### Ontsluiting Veurnseweg

Bij het opdrijven van Campus Augustijnen zal er steeds een ontsluiting van de Veurnseweg nodig zijn. De omliggende buurt zal naar alle waarschijnlijkheid een andere oplossing niet aanvaarden. (scenario's 1-5). Bij scenario 6 wordt de campus niet opgedreven naar leerlingenaantal. In deze optie kan de ontsluiting Veurnseweg en de kosten aankoop grond en aanleg ontsluiting vervallen.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Stedenbouwkundige ambitie

Dit is een kantelpunt. Hoe kunnen we door deze grote investeringen van het geheel een veilig en aantrekkelijk nieuw stadsdeel maken? Kunnen er verder woonuitbreidingen gekoppeld worden aan dit project? Wat met de ambitie van het sportpark? Welke rol speelt een mogelijke ontwikkeling voor regionale industrie in dit verhaal.

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6
							
<b>Gegevens</b>	# Sites Bovenbouw	1	1	1	2	2	3
	Domeinschool	X	X	X	X		X
	Ordering	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein
<b>Mobiliteit &amp; Visibiliteit</b>	Mobiliteit						
	Visibiliteit						

## 5.3.1 School en Stad

Dit hoofdstuk bespreekt het bredere aspect van de schoolbouwoperatie. Een project van deze omvang heeft een effect op de stad. Vooraleer we weloverwogen keuzes maken, is het belangrijk om de effecten op de stad Ieper in kaart te brengen.

### Verweving

Een agendapunt van het GRS is 'verweving' en 'evenwichtig gespreide ruimtelijke ontwikkeling'. Recent werden reeds administratief centrum en bibliotheek geherlocaliseerd naar perifere locaties. Deze evolutie werkt monofunctionele stadsdelen in de hand, wat ingaat tegen het GRS en elke notie van stedelijkheid.

### Het gevaar van 'verappartementisering'

Het is niet eenvoudig om sites van grote omvang, zoals bijvoorbeeld het College, te herbestemmen. Afbraak voor de bouw van nieuwbouwflats is absoluut te vermijden. Recentelijk werden in het centrum reeds een reeks van monofunctionele appartementsblokken gerealiseerd. We moeten ons beschermen tegen een omgeving die enkel bestaat uit oude gevels met dure nieuwbouwappartementen erachter. We dienen ons erfoed van (neogotische) schoolsites in de stad te koesteren. Het is typisch voor Vlaanderen dat deze sites mee de stad hebben gevormd. Op de rechterpagina zie je de grootte van de site van het College aangeduid. Deze vormt een fundamenteel stuk van het stadsweefsel, in de onmiddellijke nabijheid van de Grote Markt. Het is belangrijk om ook hier een toekomstvisie voor te formuleren.

Links:

1. Oude prentkaart Sint-Vincentiuscollege en Menenpoort

Rechts:

2. Inplanting site 'College'



1.





### Economie van de binnenstad

Het door de scholen verlaten van de stedelijke sites heeft een effect op de levendigheid van de binnenstad. Een enkel op residenties gerichte binnenstad zal de rijke kleinhandel onder druk zetten. Dit is een weider verspreid fenomeen in Vlaanderen. Het effect wordt versterkt door het groeiende belang van de baanwinkels buiten het stadscentrum.

Het argument dat de aanwezigheid van appartementen even belangrijk is dan de aanwezigheid van een school voor de binnenstad werkt niet. Het draait er om om ook mensen van buiten het centrum aan te trekken in de stad. Een stadscentrum bestaande uit voornamelijk residentiële zones is de facto een minder levendige stad.

### Verlaten stedelijke sites, risico op leegstand en afbraak

Het verlaten van de kostbare sites van de binnenstad geeft een groot risico op jarenlange leegstand. Zoals ook bij de oude bibliotheeksite het geval was. Dit is nefast voor de positieve beleving in de binnenstad.

## 'Over 10 jaar is het gedaan met de kleine zelfstandige.'

### Leegstand in Vlaanderen: hoe de winkels uit onze provinciesteden verdwenen

In heel België staan ongeveer 20.000 winkels leeg. In Vlaanderen heeft 7,2 procent van de winkels de deuren moeten sluiten. En de leegstand neemt elk jaar met 10 procent toe. Harro's trok zijn wandelschoenen aan en ging op effietentocht. Van Turnhout tot Aarschot: hoe de winkels uit de Vlaamse provinciesteden verdwenen.



'Tussen 2009 en 2012 verdwenen in België 18 % van de bloemenwinkels, 30 % van de krantenwinkels, 23 % van de bakkers, 30 % van de vishandels en 38 % van de slagerijen'

1.



2.



3.



4.



5.

Links & Rechts:

1. Economie van de kleine binnenstad
- 2-9. Verlaten schoolsites: case Beringen



6.



7.



8.



9.

### Opgroeien in een bredere wereld

Het is belangrijk dat de leerlingen de kans krijgen om hun stad te leren kennen, en in contact te komen met een bredere wereld.

Indien men opgroeit in een landelijk gebied, is het contact met de dichtstbijzijnde stad een belangrijke ervaring. Het is vaak de tussenstap naar de studie hoger onderwijs in een grotere universiteitsstad, of een professionele carrière in een internationale grootstad.

Links:

1. Omgeving Veurnseweg

Rechts:

2. Huidige omgeving scholensites in de binnenstad

3. Grote markt Brussel



1.



2.



3.

### Stedenbouwkundige visie over heel het ontwikkelingsgebied

Een belangrijke vraag bij de ontwikkeling van de scholensite VTI is de visie voor heel het ontwikkelingsgebied tussen VTI-site en Noorderring;

- Uitbreiding met een sportpark voor stad Ieper?
- Uitbreiding van de bedrijventerreinen aan de Noorderring?
- Mogelijke woonuitbreidingsgebieden omheen het sportpark en de schoolsite?

Momenteel denkt men aan het bouwen van bedrijventerreinen langsheen de Noorderring. Deze bedrijventerreinen zullen de ruimtelijke kwaliteit van het naastliggende sportpark negatief beïnvloeden. Er zal weinig ruimtelijke interactie zijn tussen beiden. Bovendien wordt het zicht op het weide landschap onttrokken door de grote loodsen van de bedrijven. Men kan zich de vraag stellen of dit gebied geen betere oplossing verdient? Indien men echt investeert in de aanleg van een sportpark, is het meer zinvol om te denken aan woonuitbreidingen die rechtstreeks profiteren van dit park. We roepen het beeld op van Park Spoor Noord, een park in de stad. Niet alleen kunnen de woningen een mooie interactieve rand vormen bij het park, ook omgekeerd profiteren al de bewoners van de nabijheid van het sportpark.

### Aansnijden van agrarisch gebied en juridische context

Het huidige beleid in Vlaanderen draait rond verdichting. Het aansnijden van agrarisch gebied vraagt hierbij om een duidelijke motivatie.

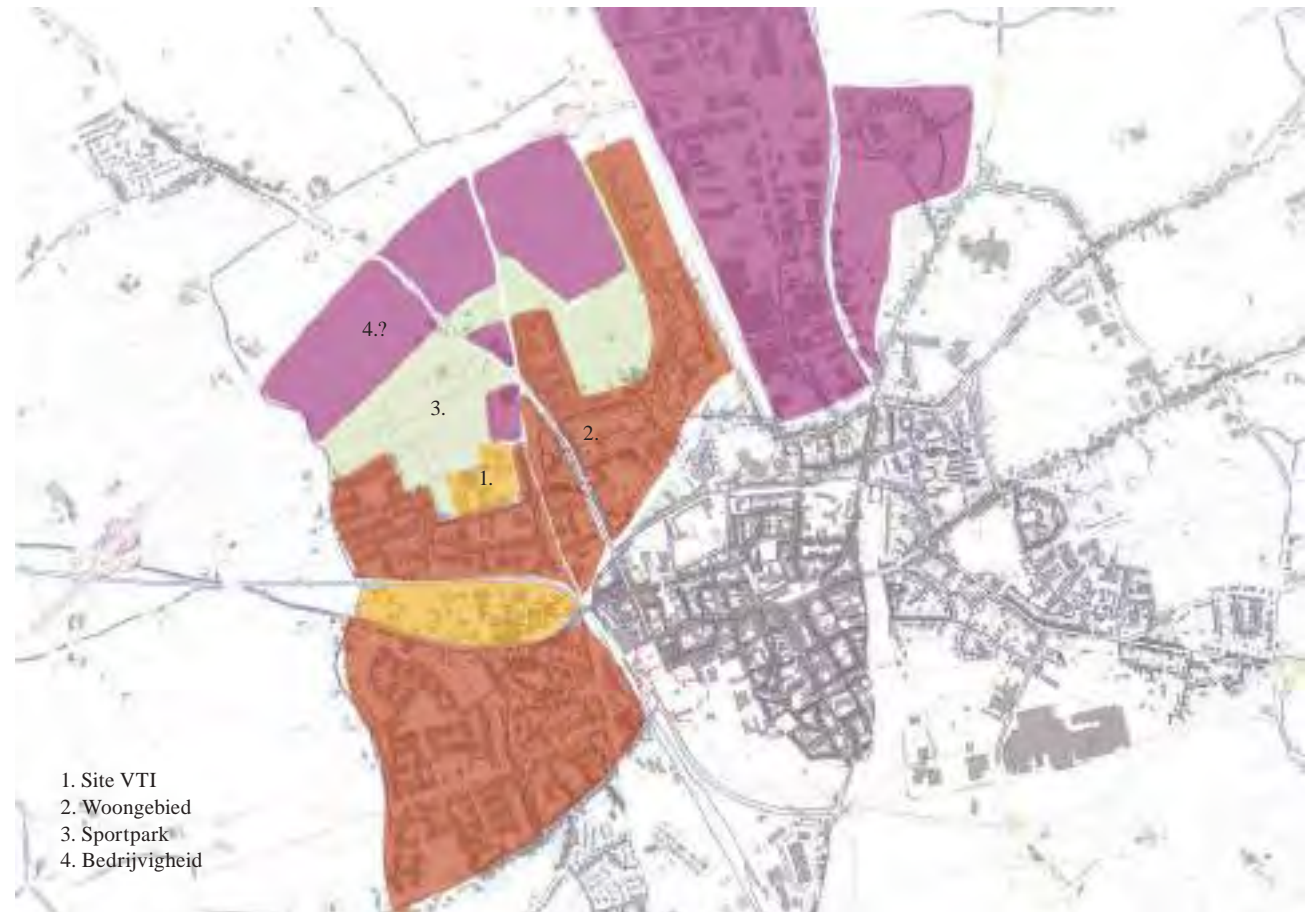
Ook de capaciteit van de straten omheen de site komen bijkomend onder druk. Men dient rekening te houden bij complicaties in het vergunningstraject. Er is een reële kans dat de buurtbewoners de draagkracht van de site in vraag stellen. Men dient alle voorzorgen te nemen om een procedure voor de raad van state te vermijden.

Links:

1. Generisch bedrijventerrein aan park
2. Huidig structuurplan

Rechts:

3. Mogelijkheid tot verweving; Park spoor Noord
4. Te onderzoeken structuurplan



2.



3.



4.

## 5.3.2 School en Stad, Conclusie

Aanbeveling School en Stad ;

### Verweving

Een agendapunt van het GRS is 'verweving' en 'evenwichtig gespreide ruimtelijke ontwikkeling'. Recent werden reeds administratief centrum en bibliotheek geherlocaliseerd naar perifere locaties. Deze evolutie werkt monofunctionele stadsdelen in de hand, wat ingaat tegen het GRS en elke notie van stedelijkheid.

Aanbeveling School en Stad ;

### Het gevaar van 'verappartementisering'

Het is niet eenvoudig om sites van grote omvang, zoals bijvoorbeeld het College, te herbestemmen. We dienen ons erfgoed van (neogotische) schoolsites in de stad te koesteren. Het is belangrijk om ook hier een toekomstvisie voor te formuleren.

Aanbeveling School en Stad ;

### Beschermen van de economie van de binnenstad

Het door de scholen verlaten van de stedelijke sites heeft een effect op de levendigheid van de binnenstad. Een enkel op residenties gerichte binnenstad zal de rijke kleinhandel onder druk zetten en is de facto een minder levendige stad.

Aanbeveling School en Stad ;

### Verlaten stedelijke sites, risico's op leegstand en afbraak

Het verlaten van de kostbare sites van de binnenstad geeft een groot risico op jarenlange leegstand. Zoals ook bij de oude bibliotheeksite het geval was. Dit is nefast voor de positieve beleving in de binnenstad.

Aanbeveling School en Stad ;


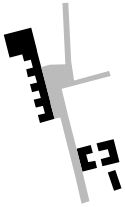
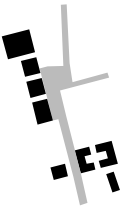
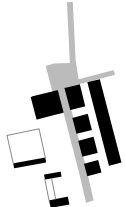
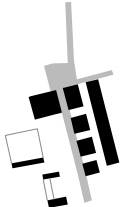
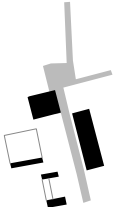
### Opgroeien in een bredere wereld

Het is belangrijk dat leerlingen de kans krijgen om hun stad te leren kennen, en in contact te komen met een bredere wereld.

Aanbeveling School en Stad ;

### Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context

Het huidige beleid in Vlaanderen draait rond verdichting. Het aansnijden van agrarisch gebied vraagt om een duidelijke motivatie. Men dient rekening te houden bij complicaties in het vergunningstraject. Er is grote kans dat de buurtbewoners de draagkracht van de site in vraag stellen. Men dient alle voorzorgen te nemen om een procedure voor de raad van state te vermijden.

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6
							
Gegevens	# Sites Bovenbouw	1	1	1	2	2	3
	Domeinschool	X	X	X	X		X
	Ordering	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschreidend	Domein
School & stad	Verlaten stedelijke sites, risico op leegstand en afbraak						
	Economie van de binnenstad						
	Opgroeien in een bredere wereld						
	Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context						





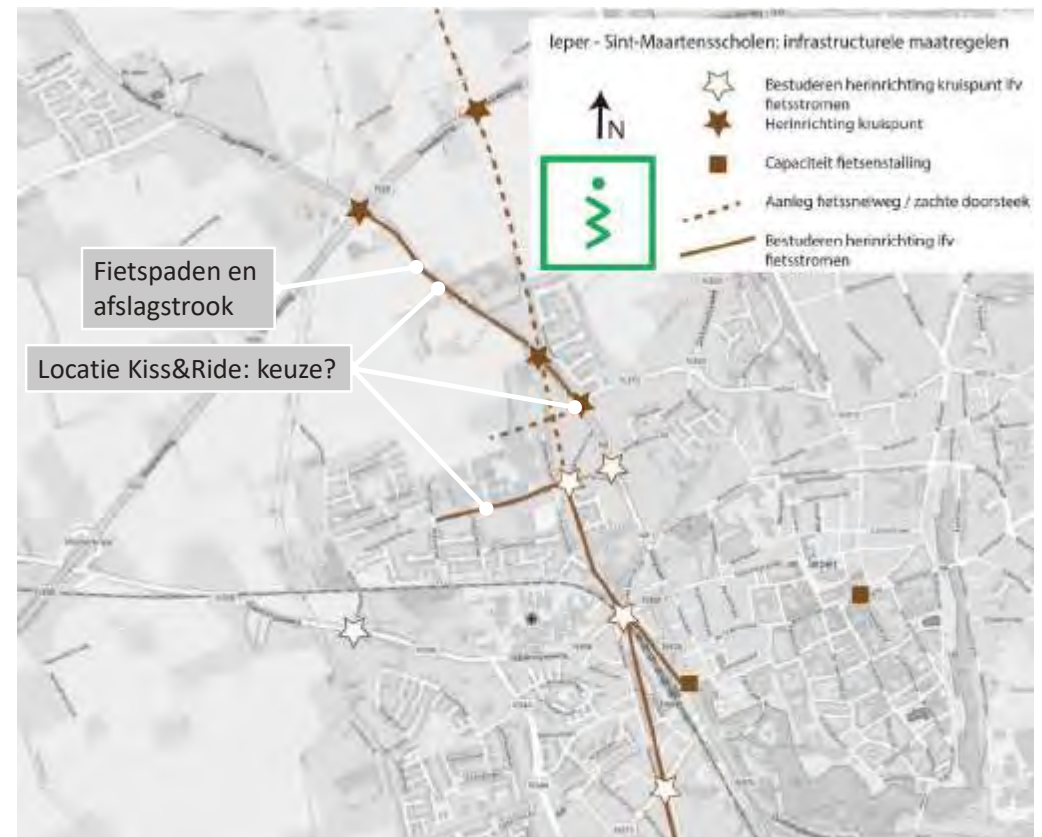
# 6 Budget en Oppervlakte

# 6.1 Budget en Oppervlakte

## Budgetbewaking

De hele operatie heeft een grote complexiteit én omvang. Het is belangrijk om alle aspecten voldoende financieel door te rekenen teneinde niet voor verrassingen komen te staan.

Binnen deze opdracht is het onmogelijk om al de correcte kosten in kaart te brengen. We doen een eerste aanzet om de diverse te verwachten kosten te begroten. Het is aan SMSI om dit verder kritisch te evalueren en te verfijnen.

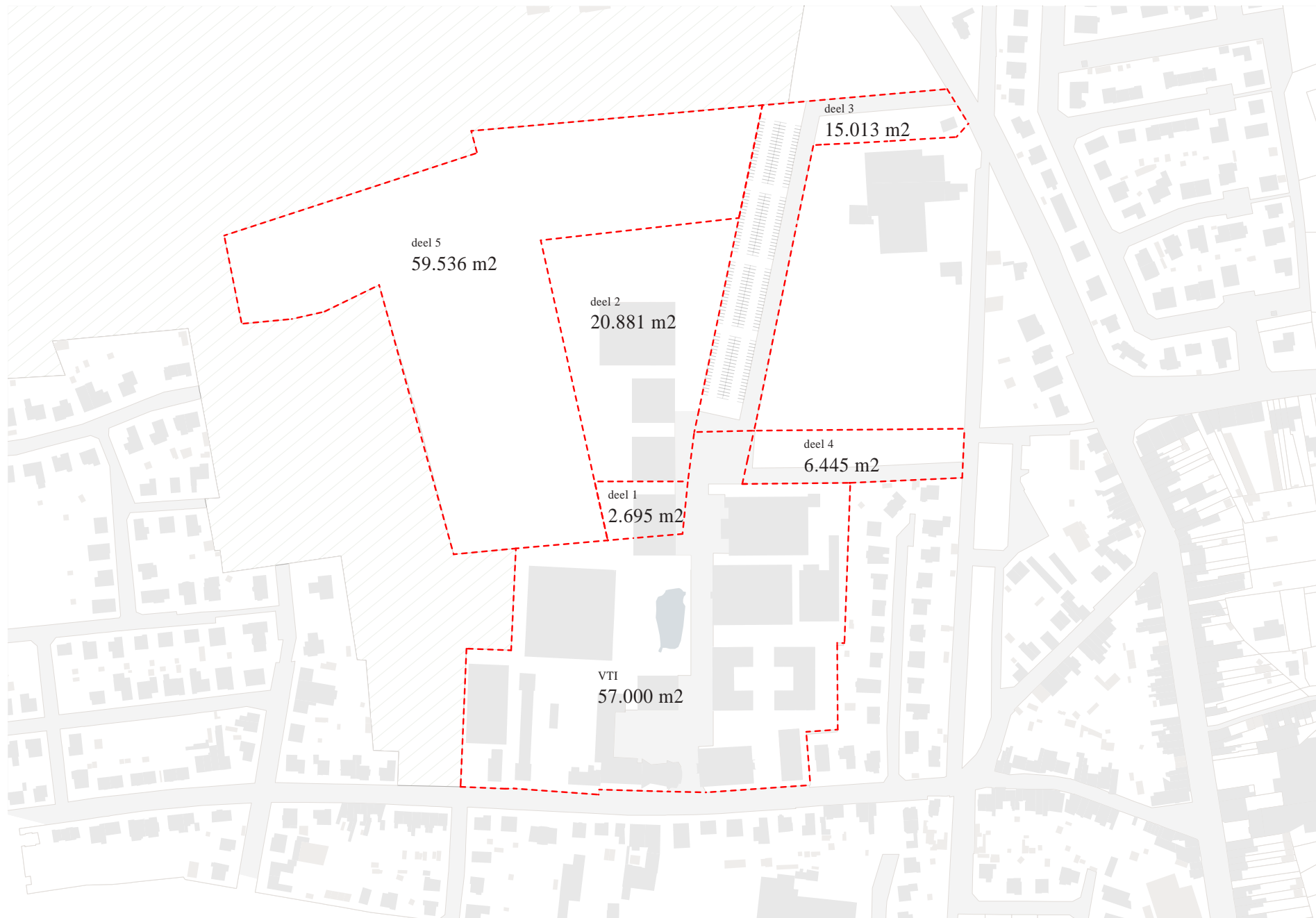


Links:

1. Plan met de noodzakelijke infrastructuurwerken.

Rechts:

2. Verkavelingsplan site VTI met aanduiding van de Oppervlaktes



# Budgetoverzicht

DRAFT 27/06/2018.

## Deel 1: Infrastructuurwerken Stad Ieper

ART	ONDERWERP	EENHEID	METING	EP	TOTAAL	STAD BUDGET
01.01.	herinrichting kruispunten ifv fietsstromen	st	5			
01.02.	herinrichting kruispunten	st	4			
01.03.	fietsenstallingen capaciteiten opdrijven	st	2			
01.04.	aanleg fietssnelweg / zachte doorsteek	m	1 920			
01.05.	herinrichten grote assen ifv fietsstromen	m	3 165			
01.06.	VTI aankoop agrarisch gebied deel 5: sportterreinen	m2	59534,00	€ 25,50	€ 1 518 117,00	
01.06.	VTI planbaten agrarisch gebied deel 5: sportterreinen	m2	59534,00		€ 1 519 298,38	

## Deel 2: Infrastructuurwerken SMSI

ART	ONDERWERP	EENHEID	METING	EP	TOTAAL	SMSI BUDGET
<b>02.01.</b>	<b>Aanleg ontsluitingen</b>					<b>€ 1 509 250,00</b> (Raming?)
02.01.01.	Ontsluiting Veurnseweg (incl. verlichting en nutsleidingen)	m	385,00	€ 1 500,00	€ 577 500,00	
02.01.02.	Nieuw vrijliggend fietspad langs Helakker (incl. verlichting)	m	305,00	€ 350,00	€ 106 750,00	
02.01.03.	Aanleg parking (300 plaatsen)	m2	7500,00	€ 110,00	€ 825 000,00	

**Scenario 1    Scenario 2    Scenario 3    Scenario 4    Scenario 5    Scenario 6**

€ 1 518 117,00	€ 1 518 117,00	€ 1 518 117,00	€ 1 518 117,00	€ 1 518 117,00	€ 1 518 117,00
€ 1 519 298,38	€ 1 519 298,38	€ 1 519 298,38	€ 1 519 298,38	€ 1 519 298,38	€ 1 519 298,38

€ 577 500,00	€ 577 500,00	€ 577 500,00	€ 577 500,00	€ 577 500,00	
€ 106 750,00	€ 106 750,00	€ 106 750,00	€ 106 750,00	€ 106 750,00	
€ 825 000,00	€ 825 000,00	€ 825 000,00	€ 577 500,00	€ 577 500,00	€ 247 500,00

## Deel 3: Aankoop / Verkoop gronden

<b>03.01.</b>	<b>VTI aankoop agrarisch gebied</b>				
03.01.01.	VTI aankoop agrarisch gebied deel 1: school klein	m2	2695,00	€ 25,50	€ 68 722,50
03.01.02.	VTI aankoop agrarisch gebied deel 2: school groot	m2	20881,00	€ 25,50	€ 532 465,50
03.01.03.	VTI aankoop agrarisch gebied deel 3: ontsluiting wagen en parking	m2	15013,00	€ 25,50	€ 382 831,50
03.01.04.	VTI aankoop agrarisch gebied deel 4: ontsluiting fiets	m2	6445,00	€ 25,50	€ 164 347,50
<b>03.02.</b>	<b>VTI planbaten agrarisch gebied</b>				
03.02.01.	VTI planbaten agrarisch gebied deel 1: school klein	m2	2695,00		€ 20 304,79
03.02.02.	VTI planbaten agrarisch gebied deel 2: school groot	m2	20881,00		€ 522 978,66
03.02.03.	VTI planbaten agrarisch gebied deel 3: ontsluiting wagen en parking	m2	15013,00		€ 371 725,09
03.02.04.	VTI planbaten agrarisch gebied deel 4: ontsluiting fiets		6445,00		€ 150 876,32
<b>03.03.</b>	<b>COLL verkoop gronden</b>				
03.03.01.	COLL verkoop gronden	m2	10110,00	-€ 200,00	-€ 2 022 000,00
03.03.02.	COLL terugbetaling AGION subsidies bij verkoop	m2	10110,00	€ 73,53	€ 743 434,00
<b>03.04.</b>	<b>IMM verkoop gronden</b>				
03.04.01.	IMM verkoop gronden	m2	6175,00	-€ 200,00	-€ 1 235 000,00
03.04.02.	IMM terugbetaling AGION subsidies bij verkoop	m2	6175,00	€ 73,53	€ 454 075,66

<b>€ 2 666 484,00</b>	(Aankoop)
<b>€ 2 585 183,24</b>	(Planbaten)
<b>-€ 1 278 566,00</b>	
	(Budget S)
	(Budget S)
<b>-€ 780 924,34</b>	
	(Budget S)
	(Budget S)

## Deel 4: Renovatiewerken

<b>04.01.01</b>	<b>Renovatiewerken</b>				
04.01.01.	VTI Geplande investeringen	m2	18074,00	€ 322,47	€ 5 828 395,73
04.01.02.	VTI Afbraakwerken bijkomend	m2	9000,00	€ 45,00	€ 405 000,00
04.02.01.	COLL geplande investeringen	m2	9209,00	€ 33,41	€ 307 675,00
04.02.02.	COLL extra investeringen (binnen DBFM?)	m2	9209,00	€ 350,00	€ 3 223 150,00
04.03.01.	IMM extra investeringen, evt deel nieuwbouw (binnen DBFM?)	m2	6200,00	€ 1 963,30	€ 12 172 460,00

<b>€ 5 828 395,73</b>	(Budget S)
	(Raming?)
	(Budget S)
	(Budget S)
	(Raming?)

**Scenario 1    Scenario 2    Scenario 3    Scenario 4    Scenario 5    Scenario 6**

prijis?)	€ 68 722,50	€ 68 722,50	€ 68 722,50	€ 68 722,50	€ 68 722,50
	€ 532 465,50	€ 532 465,50	€ 532 465,50		
	€ 382 831,50	€ 382 831,50	€ 382 831,50	€ 382 831,50	€ 382 831,50
	€ 164 347,50	€ 164 347,50	€ 164 347,50	€ 164 347,50	€ 164 347,50
n?)					
	€ 20 304,79	€ 20 304,79	€ 20 304,79	€ 20 304,79	€ 20 304,79
	€ 522 978,66	€ 522 978,66	€ 522 978,66		
	€ 371 725,09	€ 371 725,09	€ 371 725,09	€ 371 725,09	€ 371 725,09
	€ 150 876,32	€ 150 876,32	€ 150 876,32	€ 150 876,32	€ 150 876,32
MSI?)	-€ 2 022 000,00	-€ 2 022 000,00	-€ 2 022 000,00		
MSI?)	€ 743 434,00	€ 743 434,00	€ 743 434,00		
MSI?)	-€ 1 235 000,00	-€ 1 235 000,00	-€ 1 235 000,00	-€ 1 235 000,00	-€ 1 235 000,00
MSI?)	€ 454 075,66	€ 454 075,66	€ 454 075,66	€ 454 075,66	€ 454 075,66

MSI?)	€ 5 828 395,73	€ 5 828 395,73	€ 5 828 395,73		
)				€ 405 000,00	€ 405 000,00
MSI?)	€ 307 675,00	€ 307 675,00	€ 307 675,00	€ 307 675,00	€ 307 675,00
MSI?)				€ 3 223 150,00	€ 3 223 150,00
)					€ 12 172 460,00



## Deel 5: Bouwkost Nieuwbouw

<b>05.01.</b>	<b>Bouwkost scenario 1, 2, 3</b>				
05.01.01	directe bouwkost	m2	20800,00	€ 1 354,00	€ 28 163 200,00
05.01.02	omgevingsaanleg	m2			€ 2 816 320,00
05.01.03	eerste uitrusting	m2			€ 3 379 584,00
05.01.04	voorbereidingswerken	m2			€ 844 896,00
05.01.05	projectkost	m2			€ 5 632 640,00
<b>05.02.</b>	<b>Bouwkost scenario 4,5</b>				
05.02.01.	directe bouwkost	m2	20800,00	€ 1 354,00	€ 28 163 200,00
05.02.02.	omgevingsaanleg	m2			€ 2 816 320,00
05.02.03.	eerste uitrusting	m2			€ 3 379 584,00
05.02.04.	voorbereidingswerken	m2			€ 844 896,00
05.02.05.	projectkost	m2			€ 5 632 640,00
<b>05.03.</b>	<b>Bouwkost scenario 6</b>				
05.03.01.	directe bouwkost	m2	14600,00	€ 1 354,00	€ 19 768 400,00
05.03.02.	omgevingsaanleg	m2			€ 1 976 840,00
05.03.03.	eerste uitrusting	m2			€ 2 372 208,00
05.03.04.	voorbereidingswerken	m2			€ 593 052,00
05.03.05.	projectkost	m2			€ 3 953 680,00

**€ 40 836 640,00** (Budget S)

€ 40 836 640,00 (Budget S)

€ 28 664 180,00 (Budget S)

## Deel 6: Verhuiskosten

<b>06.01.</b>	<b>Verhuiskosten</b>				
06.01.01.	COLL verhuis	m2	9209,00	€ 10,00	€ 92 090,00
06.01.02.	HFI verhuis	m2	8828,00	€ 10,00	€ 88 280,00
06.01.03.	LYC verhuis	m2	6478,00	€ 10,00	€ 64 780,00
06.01.04.	IMM verhuis	m2	5608,00	€ 10,00	€ 56 080,00
06.01.05.	VTI verhuis	m2	18074,00	€ 10,00	€ 180 740,00

**€ 301 230,00** (Raming?)

	<b>Scenario 1</b>	<b>Scenario 2</b>	<b>Scenario 3</b>	<b>Scenario 4</b>	<b>Scenario 5</b>	<b>Scenario 6</b>
MSI?)	€ 40 836 640,00	€ 40 836 640,00	€ 40 836 640,00			
MSI?)				€ 40 836 640,00	€ 40 836 640,00	
MSI?)						€ 28 664 180,00

	€ 92 090,00	€ 92 090,00	€ 92 090,00	€ 92 090,00		
	€ 88 280,00	€ 88 280,00	€ 88 280,00	€ 88 280,00	€ 88 280,00	€ 88 280,00
	€ 64 780,00	€ 64 780,00	€ 64 780,00	€ 64 780,00	€ 64 780,00	€ 64 780,00
	€ 56 080,00	€ 56 080,00	€ 56 080,00	€ 56 080,00	€ 56 080,00	€ 56 080,00
				€ 180 740,00	€ 180 740,00	€ 180 740,00

**Totaal**

**BUDGET STAD**

**BUDGET SMSI**

*Vershil*

**BUDGET TOTAAL**

Noot: cijfers gebaseerd op ruwe inschatting, verder te verfijnen samen met SMSI en stad

Scenario 1    Scenario 2    Scenario 3    Scenario 4    Scenario 5    Scenario 6

€ 3 037 415,38	€ 3 037 415,38	€ 3 037 415,38	€ 3 037 415,38	€ 3 037 415,38	€ 3 037 415,38
€ 48 937 952,25	€ 48 937 952,25	€ 48 937 952,25	€ 46 894 068,36	€ 46 801 978,36	€ 45 498 872,29
			<i>-€ 2 043 883,89</i>	<i>-€ 2 135 973,89</i>	<i>-€ 3 439 079,96</i>
€ 51 975 367,63	€ 51 975 367,63	€ 51 975 367,63	€ 49 931 483,75	€ 49 839 393,75	€ 48 536 287,68

Rechts:

1. raming Renovatiewerken VTI, opgesteld door SMSI

VTI					
TOTALE INVESTERING:	€ 5 828 395,73				
EIGEN INVESTERING:	€ 3 009 216,15				
OMSCHRIJVING LOKAAL, BLOK OF DEEL SCHOOL	OMSCHRIJVING WERKEN	GERAAAMD BEDRAG	AGION?	PRIORITEIT - DRINGEND - NUTTIG - COMFORT	GEWENST JAAR VAN UITVOERING
Blok I	Heraanleg speelplaats	€ 10 000,00	NEE	DRINGEND	2018
Blok I	Fase 1 -Gevelrenovatie - ramen I-Blok	€ 125 000,00	JA	DRINGEND	2018
Blok I	Fase 1 -Gevelrenovatie - ramen I-Blok (VA in aanbouw 2017)	-€ 104 395,58	JA	DRINGEND	2018
Blok I	Fase 1 -Gevelrenovatie - ramen I-Blok (bedrag boven AGION)	€ 20 166,04	NEE	DRINGEND	2018
Blok I	Fase 1 -Gevelrenovatie - ramen I-Blok - Meerwerken	€ 30 000,00	NEE	DRINGEND	2018
Blok I	Nieuwe lerarenkamer (huidige BAR-ruimte en omliggende lokalen) - Ruwbouw, sanitair, CV, elektriciteit, ...	€ 35 000,00	NEE	DRINGEND	2018
Blok O	Fase 2 - Ramen onthaal (eigen beheer)	€ 4 000,00	NEE	DRINGEND	2018
GARAGE	Metselwerk lokalen - plafond	€ 25 000,00	NEE	DRINGEND	2018
GARAGE	Technieken	€ 125 000,00	JA	DRINGEND	2018
GARAGE	Technieken (Zonder AGION)	€ 75 000,00	NEE	DRINGEND	2018
SCHOOL	Netwerkinfrastructuur	€ 17 500,00	NEE	DRINGEND	2018
Blok E	sanitaire voorziening	€ 180 000,00	JA	DRINGEND	2019
Blok H	Renovatie Houtafdeling (Isoleren en inpakken - Stofafzuiging - Verlichting - Dak - ...)	€ 927 690,20	JA	DRINGEND	2019
Blok I	Fase 2 - Gevelrenovatie isolatie + afwerking voorkant I-Blok	€ 453 935,07	JA	DRINGEND	2019
Blok I	Nieuwe lerarenkamer (afwerking maatwerk in eigen beheer)	€ 25 000,00	NEE	DRINGEND	2019
Blok O	Herinrichten burelen opvoeders om aan pedagogische wensen te voldoen	€ 40 000,00	JA	COMFORT	2019
Blok W	EL2: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2019
Blok W	EL3: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2019
Blok W	Ramen voorkant W-Blok - EL1	€ 3 500,00	NEE	NUTTIG	2019
Blok W	2 condensatieketels voor verwarming klaslokalen	€ 75 000,00	JA	NUTTIG	2019
Blok W	EL6: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2019
Blok W	EL7: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2019
SCHOOL	fietsenstalling (bestrating + rekken)	€ 50 000,00	NEE	DRINGEND	2019
Blok O	Fase 3 - Ramen onthaal (eigen beheer)	€ 12 000,00	NEE	NUTTIG	2020
Blok I	Verwarming	€ 125 000,00	JA	NUTTIG	2021
Blok I	Interieur & verlichting	€ 125 000,00	JA	NUTTIG	2021
Blok W	Dak boven toiletten en EL1	€ 25 000,00	JA	COMFORT	2021
Blok W	M3: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2023
Blok W	W9: Reznor gesloten condensatie gasluchtverhitter UESA 035 nominaal vermogen: 34,90 kW	€ 3 500,00	JA	NUTTIG	2023
Blok W	EL6 - EL7 + Lasserij: Gieten polierbeton	€ 40 000,00	JA	COMFORT	2023
Blok W	gieten polierbeton middengang	€ 40 000,00	JA	COMFORT	2023
Blok W	Herindelen	€ 45 000,00	JA	COMFORT	2023

Opmerkingen

Wachtdossier HFI

Kan in wachtdossier Lyceum

Wachtdossier Lyceum

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Agionsubsidies gewenst

Agionsubsidies gewenst

SCHOOL	wegwerken inbreuken LS --borden	€ 150 000,00	NEE	NUTTIG	2023	Agionsubsidies gewenst
TURNZAAL	TU1 - Renovatie achtergevel (Veiligheid + betonrot)	€ 80 000,00	JA	NUTTIG	2023	Dossier op 064462 vrij in 2021 Veiligheid - betonrot!
TURNZAAL	TU1 - vernieuwen ramen	€ 50 000,00	JA	NUTTIG	2023	Dossier op 064462 vrij in 2021
Blok B	B3: Vernieuwen dak (Lichtstraten + Isolatie)	€ 80 000,00	JA	NUTTIG	2025	Deel in dossier op 064462 vrij in 2021
Blok B	B4: Vernieuwen dak	€ 130 000,00	JA	NUTTIG	2025	Dossier op 112061 vrij in 2026
Blok B	B3 - B4: vernieuwen verwarming	€ 30 000,00	JA	NUTTIG	2025	
Blok B	Afwerk.veilig.verlichting+kabelgoot Bouw	€ 25 000,00	JA	NUTTIG	2025	
Carrosserie	afbraak lokalen	€ 40 000,00	NEE	COMFORT	2022	
Blok A	Afbraak lokalen	€ 25 000,00	NEE	COMFORT	2022	
SCHOOL	Heraanleg van speelplaatsen en rijstroken bovenbouw	€ 150 000,00	NEE	COMFORT	2027	Kan niet in klein dossier
Blok E	vernieuwen verwarming	€ 120 000,00	JA	NUTTIG	2027	Agionsubsidies gewenst
Blok E	aanpassen domoticsysteem	€ 120 000,00	NEE	COMFORT	2027	Agionsubsidies gewenst
Blok W	Vernieuwen dak W-blok (gootsysteem)	€ 150 000,00	JA	COMFORT	2028	Dossier op 112061 vrij in 2022
Blok W	Afbraakwerken - Zijkanten + Achterkant	€ 50 000,00	NEE	COMFORT	2028	
Blok W	muren isoleren en 'bekleden'	€ 250 000,00	JA	NUTTIG	2028	2 kleine dossiers
Blok O	Condensatieketel 30KW	€ 5 000,00	NEE	NUTTIG	2029	
Blok O	Condensatieketel 30KW	€ 5 000,00	NEE	NUTTIG	2029	
Blok O	Condensatieketel 30KW	€ 5 000,00	NEE	NUTTIG	2029	
ICT	Verdere uitbouw glasvezel, WIFI, ...	€ 150 000,00	NEE	NUTTIG	2029	
SCHOOL	Vernieuwen buitenverlichting	€ 20 000,00	NEE	COMFORT	2029	
TURNZAAL	TU3 - Dak + poort + gevelafwerking	€ 100 000,00	JA	COMFORT	2029	
KAPEL	renovatie + herbestemming + verwijderen mazouttank	€ 300 000,00	JA	COMFORT	2030	
KAPEL	renovatie + herbestemming + verwijderen mazouttank	€ 300 000,00	JA	COMFORT	2031	
SCHOOL	Aanpassingen conform milieuwetgeving VLAREM ( risicoanalyses, keuringen, schema's, ... - Eigen beheer	€ 0,00	NEE	NUTTIG		
SCHOOL	gescheiden riolering		NEE	NUTTIG		
DECO	B2 - Vernieuwen dak	€ 130 000,00	JA	COMFORT	2026	
DECO	B2 - Vervangen poort	€ 8 000,00	NEE	COMFORT	2026	
DECO	B1-B2 - Polierbeton	€ 25 000,00	NEE	COMFORT	2026	
DECO	B2 - Aanmaken klaslokalen 1e Verdiep		NEE	COMFORT	2026	
RK en GK	I-Blok - Totaalconcept aanpassen	€ 780 000,00	JA	COMFORT	2020	Wachtdossier HF: € 462000

## 6.2 Vergelijking Basiskosten, Extra Kosten

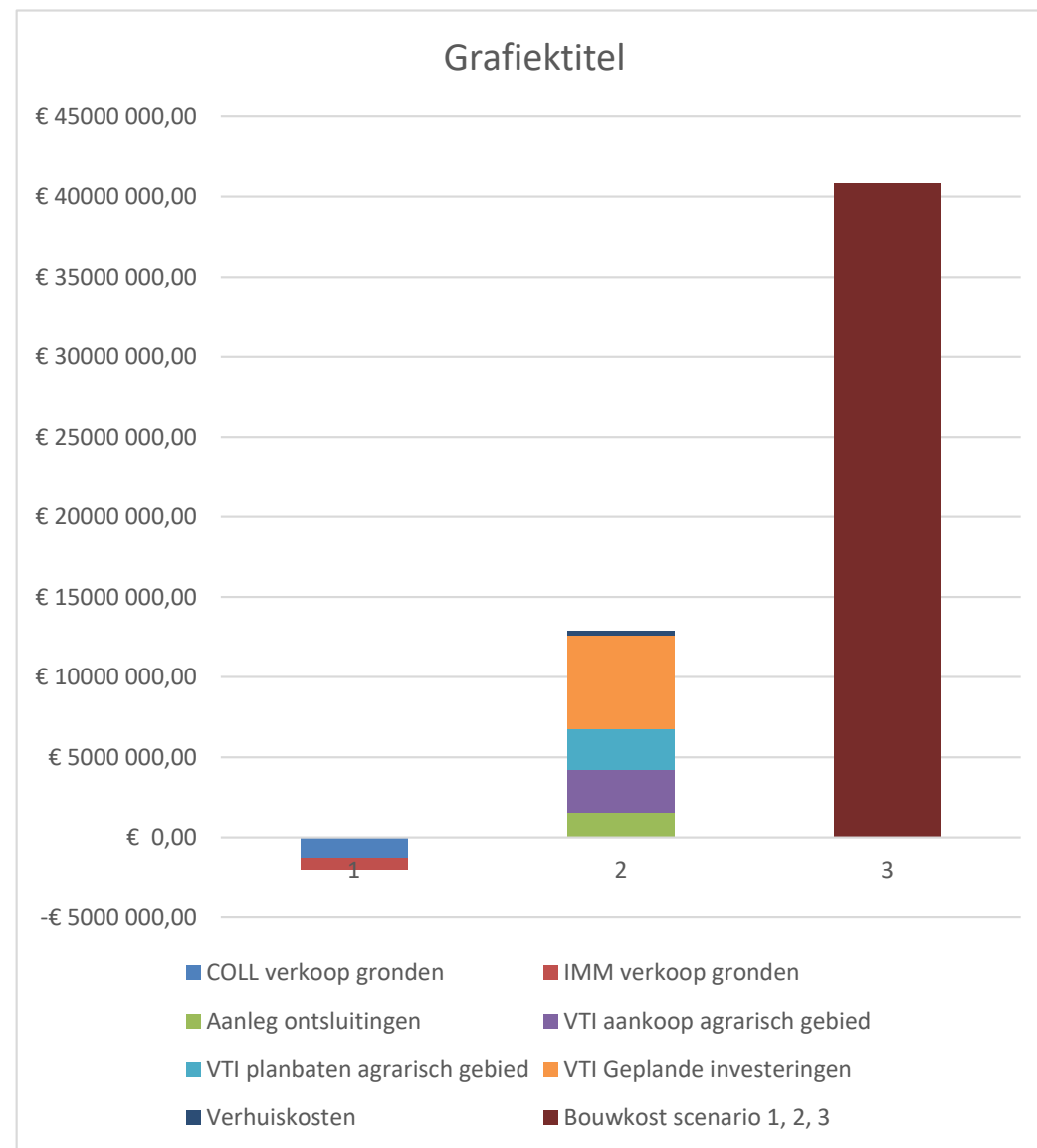
### Vergelijking Basiskosten - Extra Kosten scenario 1, 2 en 3

We vergelijken de extra kosten met de basiskosten van de school DBFM. De extra kosten zijn o.a.

- Aanleg ontsluitingen
- VTI aankoop agrarisch gebied
- VTI Planbaten agrarisch gebied
- VTI geplande investeringen
- Verhuiskosten

De kosten lopen met om en beide 13 milj. euro op tot meer dan 25% van de kost DBFM. Dit is een zware extra last.

De voorlopig geraamde kost voor het instandhouden van het VTI bedraagt +-5.800.000€. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn eveneens niet te onderschatten. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Staan de investeringen nog in verhouding met de beperkte kwaliteit van ruimte?



Links:

1. Grafiek vergelijking kosten, scenario 1, 2 en 3

Rechts:

2. Tabel vergelijking kosten, scenario 1, 2 en 3

## Budgetoverzicht

		Inkomsten verkoop	Kosten site VTI	Kosten DBFM
03.03.	COLL verkoop gronden	-€ 1 278 566,00		
03.04.	IMM verkoop gronden	-€ 780 924,34		
02.01.	Aanleg ontsluitingen		€ 1 509 250,00	
03.01.	VTI aankoop agrarisch gebied		€ 2 666 484,00	
03.02.	VTI planbaten agrarisch gebied		€ 2 585 183,24	
04.01.01.	VTI Geplande investeringen		€ 5 828 395,73	
06.01.	Verhuiskosten		€ 301 230,00	
05.01.	Bouwkost scenario 1, 2, 3			€ 40 836 640,00
<b>TOTAAL</b>		<b>-€ 2 059 490,34</b>	<b>€ 12 890 542,97</b>	<b>€ 40 836 640,00</b>



## 6.3 Alternatieven om de extra kosten te drukken

### Herbekijk verdeling DBFM, renovatie VTI

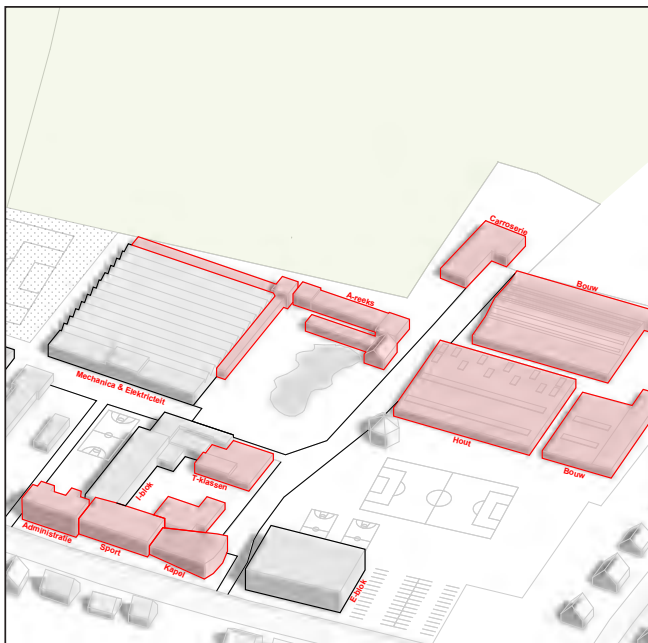
Een herdefiniëring van het project, in samenspraak met DBFM, kan openingen bieden voor meer financieel interessante investeringen.

### Keuze voor Scenario 6

Scenario 6 is voordeliger, gezien het in dit scenario niet nodig is om de dure toegangsweg aan de Veurnseweg aan te leggen. Er moeten geen bijkomende gronden worden aangekocht.

### Evalueren andere gronden

Een financiële analyse kan bekijken of het interessant is om in andere gronden te investeren. De dure extra kosten voor ontsluitingswegen vallen weg. Nieuwe gronden kosten ook veel geld, maar dat wordt misschien gecompenseerd door de mogelijke verkoop van het VTI als bouwgrond.



### De keuze van het Niet-Bouwen

Het onderzoeksproject 'De winst van het niet-bouwen' is alvast een pleidooi voor het ruimteneutraal bouwen én ontwerpen.

Het tracht een 'alternatief' te bieden aan het vertalen van onze ruimtelijke behoeften zonder dat hiervoor extra kubieke meters nodig zijn. Het begrip 'niet-bouwen' kan ook begrepen worden als 'ruimteneutraal bouwen'.

Kan het niet-bouwen ook leiden tot financiële winsten?

Momenteel wordt bij de berekening van de winsten van het bouwen zelden een maatschappelijke kosten/baten analyse (MKBA) opgesteld. Indien dit wel zou gebeuren, zouden we nu reeds regelmatig spreken over het 'verlies van het bouwen'. Voorbeelden zijn legio van het bouwen van leegstand tot het consumeren van de open ruimte aan een nultarief. De maatschappelijke kost wordt doorgeschoven naar de gemeenschap én de volgende generaties. Als we de winst van het niet-bouwen willen berekenen, zullen we dus ook inzicht moeten hebben in het MKBA van het bouwen, want dit dient als besparing opgenomen te worden.

RE-ST pleit om de praktijk van het bouwen te verruimen met deze van het niet-bouwen in Vlaanderen. Hun stelling is dat een ruimtelijke behoefte niet noodzakelijk hoeft te leiden tot een nieuw gebouw: "Het duurzaamste gebouw is het gebouw dat je niet bouwt". Ze willen eigenaars van gebouwen ervan overtuigen hun ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, en wat ze te veel hebben ter beschikking te stellen van anderen. Belangrijke tactieken van het niet-bouwen zijn het restaureren, renoveren en herbestemmen van bestaande gebouwen.

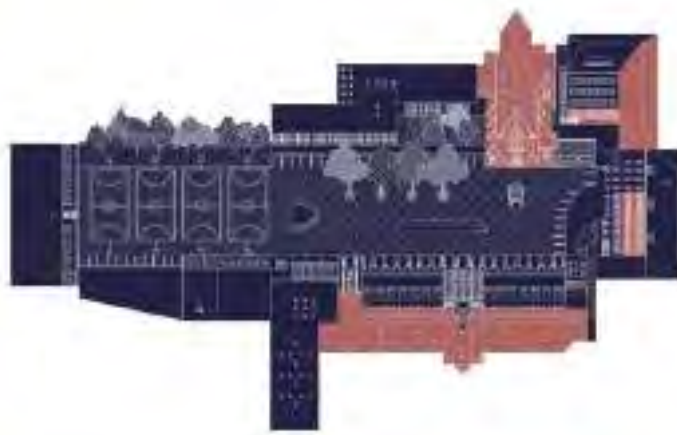
In Hoogstraten restaureren ze momenteel het Klein Seminarie. Aanvankelijk had de school plannen om een nieuwbouwvolume te voorzien. Maar na onderzoek bleek dat de school nog veel ruimte had die onderbenut bleef. Vroeger waren er 450 internaatleerlingen, nu nog maar 150, waardoor de infrastructuur niet meer op maat is van de huidige werking. De kapel van de school, die nog amper gebruikt werd, is een ruimte voor cultuur geworden.

Door te kijken naar hoe mensen een gebouw gebruiken maak je onderbenutte ruimte zichtbaar. RE-ST ontving het BWMSTR Label voor zijn onderzoek naar 'zwerfruimte', de ruimte die we met z'n allen gecreëerd hebben maar waarvan we nu niet altijd meer bewust zijn dat we ze hebben.

In het najaar 2018 organiseren het Vlaams Architectuurinstituut en deSingel een tentoonstelling rond het werk van RE-ST.

### Fasering; eerst realiseren van de school eerste graad, pas na dien realiseren van één bovenbouwschool

Is het een mogelijkheid om eerst het project van de eerstegraads-school te realiseren. Deze operatie is een krachtige nieuwe ingreep. Door het zich eerst richten op deze ingreep, ontstaat er meer tijd om een gedragen pedagogische visie te ontwikkelen. Dit houdt rekening met 'Kairos', rekening houden met de 'langere' tijd. Men mag niet overhaast te werk gaan, maar moet de juiste dingen op het juiste moment doen.



## 6.4 Budget en Oppervlakte, Conclusie

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Budgetbewaking

De hele operatie heeft een grote complexiteit én omvang. Het is belangrijk om alle aspecten voldoende financieel door te rekenen teneinde niet voor verrassingen komen te staan.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Extra kosten

De extra kosten zoals aankopen grond en aanleggen van nieuwe ontsluitingen wegen op het totaalbudget.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Investerings in VTI?

De voorlopig geraamde kost voor het instandhouden van het VTI bedraagt +5.800.000€. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn eveneens niet te onderschatten. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Staan de investeringen nog in verhouding met de beperkte kwaliteit van ruimte?

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

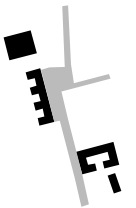
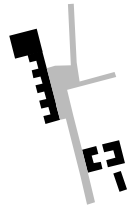
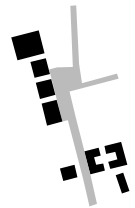
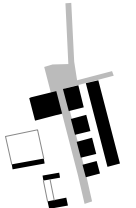
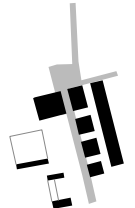
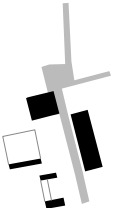
### Totale kosten - baten analyse

Een beslissing moet gefundeerd worden door alle aspecten naast elkaar te plaatsen. Wat zijn de totale kosten - baten van verschillende ontwikkelingsscenario's. Een beslissing moet bijkomend gefundeerd worden met een realistisch en overkoepelend financieel overzicht.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Verdeling Stad en SMSI

Stad en school dienen afspraken te maken over gedeelde kosten (aankoop gronden sport, aanleg infrastructuur school, aanleg infrastructuur omgeving, ...).

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6
							
Gegevens	# Sites Bovenbouw	1	1	1	2	2	3
	Domeinschool	X	X	X	X		X
	Ordering	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein
Inplanting en typologie	Eén oriënterende eerste graad						
	Eén bovenbouwschool						
	Domeinschool						
	Diverse typologiën & diverse pedagogische modellen						
	Wervend karakter nijverheidsonderwijs						
Mobiliteit & Visibiliteit	Mobiliteit						
	Visibiliteit						
School & stad	Verlaten stedelijke sites, risico op leegstand en afbraak						
	Economie van de binnenstad						
	Opgroeien in een bredere wereld						
	Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context						
<b>BUDGET STAD</b>		<b>€ 3 037 415,38</b>	<b>€ 3 037 415,38</b>	<b>€ 3 037 415,38</b>	<b>€ 3 037 415,38</b>	<b>€ 3 037 415,38</b>	<b>€ 3 037 415,38</b>
<b>BUDGET SMSI</b>		<b>€ 48 937 952,25</b>	<b>€ 48 937 952,25</b>	<b>€ 48 937 952,25</b>	<b>€ 46 894 068,36</b>	<b>€ 46 801 978,36</b>	<b>€ 45 498 872,29</b>
<b>Vershil</b>					<b>-€ 2 043 883,89</b>	<b>-€ 2 135 973,89</b>	<b>-€ 3 439 079,96</b>
<b>BUDGET TOTAAL</b>		<b>€ 51 975 367,63</b>	<b>€ 51 975 367,63</b>	<b>€ 51 975 367,63</b>	<b>€ 49 931 483,75</b>	<b>€ 49 839 393,75</b>	<b>€ 48 536 287,68</b>



# 7 Conclusies haalbaarheidsstudie

# 7.1 Aanbevelingen Hedwig Truys, Team Vlaams Bouwmeester

Werkgroep SMSI 05.10.18

## Maatschappelijke meerwaarde en contextuele inbedding

De school ziet haar bouwcampagne als het vliegwiel voor het versterken van de stadsbuurt en erkent daarbij dat scholen bouwen ook een maatschappelijke opgave is. Onderzoek naar de maatschappelijke meerwaarde die gecreëerd kan worden, bijvoorbeeld door meerlagig gebruik van de buitenruimte en de polyvalente ruimtes van de school, wordt daarom best meegenomen. Idealiter wordt ook de buurt bevroegd om na te gaan wat zij verwachten van dit project.

Er werd tijdens het overleg van 5 oktober veel gesproken over de noodzaak aan verkeersmilderende maatregelen, maar minder over de inbedding van de school in de directe omgevingscontext, meer bepaald ten opzichte van de omwonenden. Zoals wordt aangegeven in de bundel zijn er nog heel wat procedurele stappen te nemen. De komst van de school zal ongetwijfeld een zekere impact hebben op de omgeving. Regelmatig overleg met de buurt is dan ook nodig om dit goed voor te bereiden en de bekommernissen/verwachtingen in kaart te brengen.

Doorheen het haalbaarheidsonderzoek is de focus sterk komen te liggen op de zoektocht naar een preferentieel scenario. Hierdoor zijn een aantal aspecten als de realisatie van een groene ruggengraat, aandacht voor de relatie tussen privaat en collectief domein, en de gradiënt van collectief naar privaat – in functie van meervoudig gebruik – wat onderbelicht gebleven. Ook de manier waarop school en sportfaciliteiten met elkaar verweven kunnen worden en de manier waarop de geplande KMO zone zich kan verhouden tot de groene corridor en het open landschap moet nog verder uitgeklaard worden.

## Integratie van nieuwbouw (dbfm programma) en renovatie (reguliere Agion subsidie)

Het is nodig om de gefaseerde renovatie van het VTI mee te incorporeren in het opzetten van de bouwcampagne. De middelen waarmee wat gefinancierd zal worden (dbfm of reguliere Agion subsidie) zijn op dit ogenblik ondergeschikt aan de opmaak van een heldere lange termijnvisie en fasering. Eens die er is, kan er onderzocht worden welk deel met welke middelen gefinancierd wordt. Een succesvolle integratie van de beide trajecten veronderstelt:

- een pedagogisch plan: hoe zal SMSI de domeinschool organiseren, wat zijn de ambities, hoe worden de domeinen georganiseerd, ...
- welk programma van eisen is nodig om het pedagogisch plan te realiseren: soort lokalen, aantal m<sup>2</sup>, logistieke ruimtes, ondersteunende functies, nood aan collectieve ruimtes, eventuele gangen als open leercentra, welke functies worden bij voorkeur in elkaars nabijheid voorzien, welke functies worden opengesteld voor dubbel gebruik en moeten daarom apart toegankelijk zijn, zijn er verschillende 'routings' nodig op de site in functie van meervoudig gebruik, is er een differentiatie nodig in het type speelplaats/buitenruimte (overdekte ruimte, groene ruimte, schooltuin, aparte zitruimtes, grotere verharde ruimtes, etc.), ...
- aangezien het VTI onderdeel uitmaakt van de domeinschool is het noodzakelijk dat het programma van eisen opgemaakt wordt voor de volledige domeinschool, dus ook voor het VTI zonder voorafname van welke functies/programma's waar op dit ogenblik al zijn of bij voorkeur zouden zijn; door het programma en de bebouwde toestand van elkaar los te koppelen, krijgen de kandidaat bouwteams zelf de mogelijkheid om aan te geven wat er bij voorkeur voorzien wordt of blijft binnen de bestaande/ te renoveren toestand;
- het programma van eisen loskoppelen van de bebouwde of te bouwen ruimte lijkt een voorwaarde om tot een integrale benadering te kunnen komen; de vertaalslag maken van een programma naar een gebouw is net de expertise van de ontwerper; door vooraf bepaalde gebouwen of ruimtes uit te sluiten, worden mogelijke opportuniteiten en synergie

allicht over het hoofd gezien; het lijkt beter eerst te komen tot een goed ruimtelijk scenario en dan te onderzoeken hoe dit financieel haalbaar gemaakt kan worden en welke middelen waar ingezet kunnen worden; door het auteurschap van de school in de handen te leggen van één bouw- en ontwerp-team, zullen er niet alleen ruimtelijk maar ook financieel de beste winsten geboekt kunnen worden.

- het voorgaande veronderstelt dat opties voor 1 of 2 gebouwen, type scenario's, aantal bouwlagen, ... beter weggelaten worden; het gebouw moet beantwoorden aan de pedagogische en functionele ambities en vereisten die de school zal verwoorden; hoe die wensen ruimtelijk vertaald worden (aantal gebouwen, bouwlagen, oriëntatie, ligging buitenruimtes, ...) is net de expertise van de ontwerper; het is dan ook essentieel om hierin de nodige vrijheidsgraden te bewaren; belangrijks is wel dat de ontwerpers zicht krijgen op het volledige programma, ook dat van het VTI zodat ze zelf voorstellen kunnen doen naar het boeken van ruimtewinst, verschuiven van programma onderdelen, multifunctioneel gebruik van ruimtes, ...; de voorbeelden die door de Vlaamse Bouwmeester werden aangegeven zijn exemplarisch (5 bouwlagen, trappen aan de buitenzijde, ...) en willen vooral aanduiden dat er ontwerpmatig oplossingen voorhanden zijn, ze hebben allerminst de bedoeling om het project in een bepaalde richting te duwen; dit geldt ook voor de referentievoorbeelden in de bundel die aantonen dat er diverse organisatievormen mogelijk zijn
- pagina 69 van het eindrapport bevat een hele lijst van renovatieopdrachten voor de gebouwen van het VTI; de motivatie waarom bepaalde gebouwen behouden blijven, ontbreekt (misschien wel ergens ander vermeld); dit is nochtans essentiële informatie voor de ontwerpteams om deze keuze kritisch te evalueren wat betreft kostenefficiëntie, onderzoek investering renovatie t.o.v. van waarde gebouw, functionele meerwaarde, eventuele bijkomende investeringen (zoals afdichten gevels bij gedeeltelijke afbraak, detecteren moeilijk op te lossen bouwdetails, meerkost asbestverwijdering, noodzaak van 2 aparte turnzalen, ...); bovendien geeft een inzicht in de voorgestelde aanpak de teams de mogelijkheid om eventuele alternatieven voor te stellen;

- wellicht kan er onderzocht worden of de ontwerpopdracht kan uitgebreid worden; dit hoeft niet noodzakelijk een uitbreiding van het budget te betekenen; misschien kan een oplossing erin bestaan een totaalontwerp te laten opmaken – dus ook voor de renovatie van het VTI - door één ontwerper, maar waarbij met 2 budgetten gewerkt wordt; gelet op de context is maatwerk hier nodig; het blijven initiëren van beperkte architectuuropdrachten bemoeilijkt de slaagkansen om te komen tot een integrale benadering en kan misschien zelfs leiden tot dubbele uitgaven wanneer verdere afstemming toch nodig zou blijken; de integratie van het VTI kan slechts optimaal gebeuren wanneer hier met een open vizier naar mag gekeken worden; de huidige overwegingen tot behoud zijn, begrijpelijk, wellicht gebeurd vanuit een financiële logica of omwille van bepaalde functionele of praktische voordelen; toch maakt dit de integratie en synergie met de nieuwe opdracht moeilijk; er wordt veel renovatie voorzien, indien dit allemaal afzonderlijke opdrachten worden, gespreid doorheen de tijd, is dialoog met de ontwerper van de dbfm opdracht zeer moeilijk; hoe kan er afgestemd worden op wat nog niet gekend is? Of moet de dbfm afgestemd worden op de renovatieprojecten? Verschillen in de kwaliteit van constructies en materialen bepalen hoe iets gepercipieerd en naar waarde geschat wordt. Door de gebouwen van de diverse richtingen gelijk te behandelen, drukt men uit dat ze allemaal evenwaardig zijn. Architectuur kan dat en heeft bovendien een grote invloed op het welbevinden. Akoestiek, daglicht en de atmosfeer in een gebouw worden grotendeels door de architectuur bepaald. Een integrale benadering verhoogt de slaagkans op een zelfde perceptie van de volledige school en een positief effect op het welbevinden van leerlingen en leerkrachten (Anne Malliet, Team Vlaams Bouwmeester in Basis, ledenblad CVO).
- uit het renovatie overzicht (p. 69) blijkt bovendien dat er nog veel organisatorische vragen onopgelost zijn; het is aanbevelen die mee te nemen in de projectdefinitie zodat de bouwteams hier vanuit hun expertise en ruimtelijk inzicht over kunnen nadenken; de delen van het VTI die zeker gesloopt mogen worden, kunnen bijvoorbeeld aangeduid worden

als 'consensus tot afbraak' de overige gebouwen kunnen opgenomen worden als 'behoud te onderzoeken' of als 'te behouden tenzij een alternatieve oplossing beter en financieel haalbaar zou blijken'

- Het voorgaande indachtig is het misschien goed op de uitgangspunten voor het masterplan (3.2) zoals nu opgenomen in het masterplan niet zo stringent te formuleren aangezien ze toch een bepaalde richting aangeven of preferentieel te ontwikkelen zones afbakenen

#### **Timing grondverwerving en juridische verankering van de bouwcampagne**

- er blijkt een zeker druk te zijn om juridische procedures op te starten zoals de opmaak van een RUP voor een bestemmingswijziging; een RUP legt idealiter de juridische krijtlijnen en voorwaarden vast om een gewenst ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken; tot op heden zijn er echter nog te veel vrijheidsgraden om correct, en met de nodige randvoorwaarden, een bestemming vast te leggen; het lijkt dan ook raadzaam om pas juridische correcties door te voeren wanneer er voldoende duidelijkheid is over de verdere aanpak en ontwikkeling; ook hier is trouwens een intensieve betrokkenheid van buurt en omwonenden nodig.
- de uitbreidingszone van de school focust nu alleen op het agrarisch gebied, de onbebouwde KMO-zone langs Veurneseweg werd nog niet in overweging genomen; het zou beter zijn om de contour van de uitbreiding niet te laten afhangen van gewestplanbestemmingen maar te zoeken naar het meest optimale model, in functie van zichtbaarheid, leesbaarheid en aansluiting op de trage wegen structuren
- het voorgaande geeft aan dat een versnelde grondverwerving misschien niet de best strategie is; een zone voor ontwikkeling afbakenen, kan ook zonder grondeigenaar te zijn; het eigenaarschap op zich geeft immers geen garantie op bestemmingswijziging of bouwrecht

#### **Mobiliteit en parkeervoorzieningen**

De mobiliteitsimpact kwam al uitvoering aanbod tijdens de werkgroepvergadering. Ook het gevraagde parkeeraanbod vraagt absoluut een kritische reflectie. Er worden 300 parkeerplaatsen vooropgesteld wat neerkomt op een minimaal ruimtebeslag van 3750m<sup>2</sup>, ontsluiting niet inbegrepen. Zelfs bij dubbel gebruik met de sportinfrastructuur blijft dit een zeer groot ruimtebeslag. Indien de beperkte wandel- en fietsafstand t.o.v. de kern een argument is om op deze site een domeinschool te voorzien, moet dit zeker ook gelden voor een dynamische functie als sport en spel; een meer sturende aanpak waarbij gefocust wordt op het STOP-principe of een afsprakenkader waarbij personeelsleden gebruik maken van beschikbare reglementaire parkeerzones op wandelafstand kunnen hierbij helpen; de inrichting van een mobipunt ter hoogte van het station zou ook onderzocht kunnen worden (meer info: [www.mobipunt.be](http://www.mobipunt.be)).



# 7.2 Aanbevelingen Wouter Bertier, Provincie West-Vlaanderen

Werkgroep SMSI 05.10.18 - email 04.10.18

## Bijkomende informatie vanuit de provincie West-Vlaanderen

Verplaatsen van de afbakeningslijn zullen we zelf opnemen als provincie. Er kan dus enkel een delegatie gegeven worden voor de uitbreiding van de school. Ieper dient bij de opmaak van het uitvoeringsplan een officiële delegatie te vragen aan de provincie. Tegelijkertijd kan door de provincie het afbakeningsproces opgestart worden om 'de lijn' te verleggen. De provincie vraagt om betrokken te blijven bij de uitbreiding van de schoolsite om dit proces en het verleggen van de afbakeningslijn op elkaar af te stemmen.

De provincie kan een delegatie geven aan stad Ieper voor de bestemmingswijziging om de uitbreiding van de school in de zone tussen Augustijnenstraat en Veurnseweg mogelijk te maken indien aan volgende voorwaarden is voldaan:

- Het ontwerp bundelt kwalitatieve architectuur met een zo beperkt mogelijke grondinname.
- De gebouwen van het VTI worden op een goede manier geïntegreerd in / gekoppeld aan de nieuw te bouwen volumes.
- Om leegstand van de schoolsites in de binnenstad te vermijden (College en Immaculata) moet de herbestemming (in functie van lager onderwijs, dienstverlening, wonen, ...) onderzocht zijn voordat deze verlaten worden.
- Flankerend aan het ontwerp van de nieuwe school realiseert stad Ieper en de Scholengroep oplossingen voor de (te verwachten) mobiliteitsknelpunten. Een plan met concrete raming voor extra fietsverbindingen, bushaltes, circulatie van de wagens, ... wordt zo snel mogelijk opgemaakt en uitgevoerd.

Delegatie voor de openluchtrecreatie en de natuurzone kan niet en zal deel moeten uitmaken van de herziening van de afbakeningslijn. Hierbij worden ook andere ruimtevragen van Ieper geïntegreerd.

## Verwachtingen vanuit Stad Ieper / Provincie West-Vlaanderen

Teneinde het lokale programma uit dit planinitiatief te definiëren :

Het masterplan geeft een optimale ruimtelijke inpassing van:

- De openluchtrecreatieve terreinen (ca 7 ha). Hiervoor kan vanuit de Provincie geen delegatie toegestaan worden. Dit kan later deel uitmaken van een (langdurig) traject van bestemmingswijziging.
- Robuuste groene zone op maat van dit stadsdeel, deels verweven met de openluchtrecreatieve functie.
- De gebouwen van het VTI worden zo veel mogelijk geïntegreerd in / gekoppeld aan de nieuw te bouwen volumes.

Uit het gesprek met de Vlaams bouwmeester werden een aantal aandachtspunten meegegeven:

- Compactheid staat voorop (middelhoogbouw voor scholen = 5 bouwlagen). Circulatieruimtes worden best extern buiten het beschermd volume gehouden (bv trappen). Compactheid neemt exponentieel toe met de dimensionering, daarnaast staat het bereiken van een evenwicht / goede verhouding voor leefbare functionele ruimtes.
- De parking is qua aanleg wegneembaar (verwachte toekomstige evolutie van dalend autogebruik, autodelen, zelfrijdende voertuigen).
- Het groenaanbod vanuit de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan staat voor natuurontwikkeling.

- Met de studie van Mint werd een aanzet gegeven van de noodzakelijke flankerende mobiliteitsknelpunten. De concrete aanpak zal verder uitgewerkt worden (fietsverbindingen, bushaltes, circulatie van de wagens, ...) teneinde deze budgettair door te vertalen naar een concrete raming.

Op het masterplan is het wenselijk om deze knelpunten te duiden met een aanzet van noodzakelijke aanpassing.

- Om leegstand bij de schoolsites binnenstad te vermijden (college en immaculata) zou de herbestemming onderzocht moeten zijn voordat deze verlaten worden in functie van de scholencampus. Herbestemming in functie van lager onderwijs, dienstverlening, wonen,... wordt onderzocht in het vervolgetraject van onderhavige studieopdracht.

# 7.3 Aanbevelingen Studio Thys Vermeulen, ontwerpteam

## Inplanting, Typologie, Programma; Conclusie

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Schaal en opdeling in entiteiten

Het bouwen van een grote school geeft kansen voor optimalisatie en flexibiliteit van de organisatie. Maar we dienen ook de ervaring van de leerling centraal te stellen. Schaalvergroting heeft enkel zin om de kleinschaligheid te organiseren of om vakoverschrijdend denken te faciliteren. Anders maken we een mastodontschool.

Dit betekent dat we keuzes dienen te maken naar de opdeling in entiteiten toe. Een gebouw met meer dan 2000 leerlingen is niet begrijpbaar als ruimte. We dienen de ruimte op te delen in deelzones. Zijn dit de afzonderlijk pedagogische entiteiten? De domeinen? En hoe verhouden die zich tot collectieve delen en de administraties? Een bouwproject is niet mogelijk als hier geen keuzes in worden gemaakt.

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Samenstelling van het programma

De samenstelling van het programma moet met zorg gebeuren. Ze is cruciaal voor de kwaliteit van de schoolomgeving. De meest recente programmatabel bevat voornamelijk klassen. De interessante collectieve delen worden doorgeschoven naar de bestaande gebouwen, of zijn ondermaats begroot. De levendigheid van een schoolgebouw wordt echter net gemaakt door de aanwezigheid van collectieve delen. Hoe kunnen we een programma samenstellen dat ook aanleiding is voor boeiende schoolontwerpen?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Pedagogische visie vertaalt in diverse schooltypologieën

De ruimte bepaald mee hoe we kunnen onderwijzen. Als we daadwerkelijk een school op maat van de student willen bouwen, moeten we durven ingaan op de eigenheid van elke pedagogische entiteit. Sommige richtingen hebben nood aan een kleinschalige beschermde schoolomgeving. Het vormen aparte clusters. Andere richtingen hebben meer baat bij flexibiliteit, beweeglijkheid en interactie. Deze randvoorwaarden moeten vertaald worden in de projectdefinitie en een programma. Het is een gemiste kans indien het programma enkel bestaat uit een strakke oppervlaktetabel, waar elke vorm van organisatie en relatie uit wordt geweerd.

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Verkaveling campus VTI

Als we geïntegreerd willen nadenken over de site, betrekken we best het nieuwbouw / renovatieproject dat gepland wordt voor het bestaand patrimonium van het VTI. Kan er een verschuiving uitgewerkt worden waarbij dit een deel wordt van de opgave?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Aanpak voor de opmaak van een kwalitatieve projectdefinitie

Hoe wordt het proces aangepakt om op een korte termijn een kwalitatieve projectdefinitie voor DBFM samen te stellen? Er is nog heel wat denkwerk te verrichten. Dit is de belangrijkste fase voor de school. Best is hier eerst om een globale planning voor op te stellen, en goede afspraken te maken met de partners, zowel de DBFM als het onderwijzend personeel. Gezien de grootte van het programma, en de daarbij groeiende complexiteit raden wij ten stelligste aan om hier een professionele partner voor te zoeken. Is er behoefte aan een Taskforce?

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Beheer van SMSI

Indien SMSI omgevormd wordt tot een domeinschool, zal dit grote gevolgen hebben voor het beheersstructuur van de school. Het heeft geen zin om een nieuwe school te bouwen, voor een oude beheersstructuur. Een denkproces over een nieuwe school organiseren is moeilijk als hier geen stappen in worden gemaakt. Wordt het denkwerk opgestart vanuit de nieuwe structuur? Als we nadenken vanuit de verschillende domeinen, dan moeten de verantwoordelijken van die domeinen best gekend zijn...

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

### Participatie; betrekken van onderwijzend personeel en leerlingen

Om van dit project een gedragen project te maken, betrek je best zoveel mogelijk de gebruiker. Dat betekent dat niet enkel het gesprek met het onderwijzend personeel ideeën belangrijk is, maar dat ook gepeild wordt naar de ideeën van de studenten. Het gaat over hun toekomst. Dit is sowieso belangrijk, al is het maar voor de perceptie dat het 'hun' project is.

## Mobiliteit en Visibiliteit, Conclusie

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Maatregelen inzake verkeersveiligheid

De site heeft geen visibiliteit naar de openbare weg toe. De huidige omliggende infrastructuur voor fietsers en voetgangers is ondergedimensioneerd. De stad Ieper dient tijdig een nieuwe wegeninfrastructuur aan te leggen, om de veiligheid van de leerlingen bij de opening van de nieuwe school te kunnen waarborgen. Om niet voor verrassingen te staan dient deze voorstudie best te gebeuren voor indienen DBFM-dossier.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Maatregelen inzake bereikbaarheid openbaar vervoer

De stad Ieper dient nieuwe afspraken te onderhandelen met De Lijn. Om niet voor verrassingen te staan dient deze voorstudie best te gebeuren voor indienen DBFM-dossier.

De prognose is dat 1000ln van de 2500ln met het openbaar vervoer komen. Indien de dichtste halte het station blijft, moeten die 1000 ln dagelijks 2 x 1000m overbruggen. Deze situatie is problematisch.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.

De site ligt buiten het centrum achter een woonwijk en een KMO-zone. Hoe kunnen we de ruimte inrichten zodanig dat zowel het traject als het toekomen zelf op een ruimtelijk aantrekkelijke manier gebeurt?

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Ontsluiting Veurnseweg

Bij het opdrijven van Campus Augustijnen zal er steeds een ontsluiting van de Veurnseweg nodig zijn. De omliggende buurt zal naar alle waarschijnlijkheid een andere oplossing niet aanvaarden. (scenario's 1-5). Bij scenario 6 wordt de campus niet opgedreven naar leerlingenaantal. In deze optie kan de ontsluiting Veurnseweg en de kosten aankoop grond en aanleg ontsluiting vervallen.

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

### Stedenbouwkundige ambitie

Dit is een kantelpunt. Hoe kunnen we door deze grote investeringen van het geheel een veilig en aantrekkelijk nieuw stadsdeel maken? Kunnen er verder woonuitbreidingen gekoppeld worden aan dit project? Wat met de ambitie van het sportpark? Welke rol speelt een mogelijke ontwikkeling voor regionale industrie in dit verhaal.

## School en Stad, Conclusie

Aanbeveling School en Stad ;

### Verweving

Een agendapunt van het GRS is 'verweving' en 'evenwichtig gespreide ruimtelijke ontwikkeling'. Recent werden reeds administratief centrum en bibliotheek geherlocaliseerd naar perifere locaties. Deze evolutie werkt monofunctionele stadsdelen in de hand, wat ingaat tegen het GRS en elke notie van stedelijkheid.

Aanbeveling School en Stad ;

### Het gevaar van 'verappartementisering'

Het is niet eenvoudig om sites van grote omvang, zoals bijvoorbeeld het College, te herbestemmen. We dienen ons erfgoed van (neogotische) schoolsites in de stad te koesteren. Het is belangrijk om ook hier een toekomstvisie voor te formuleren.

Aanbeveling School en Stad ;

### Beschermen van de economie van de binnenstad

Het door de scholen verlaten van de stedelijke sites heeft een effect op de levendigheid van de binnenstad. Een enkel op residenties gerichte binnenstad zal de rijke kleinhandel onder druk zetten en is de facto een minder levendige stad.

Aanbeveling School en Stad ;

### Verlaten stedelijke sites, risico's op leegstand en afbraak

Het verlaten van de kostbare sites van de binnenstad geeft een groot risico op jarenlange leegstand. Zoals ook bij de oude bibliotheeksite het geval was. Dit is nefast voor de positieve beleving in de binnenstad.

Aanbeveling School en Stad ;

### Opgroeien in een bredere wereld

Het is belangrijk dat leerlingen de kans krijgen om hun stad te leren kennen, en in contact te komen met een bredere wereld.

Aanbeveling School en Stad ;

### Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context

Het huidige beleid in Vlaanderen draait rond verdichting. Het aansnijden van agrarisch gebied vraagt om een duidelijke motivatie. Men dient rekening te houden bij complicaties in het vergunningstraject. Er is grote kans dat de buurtbewoners de draagkracht van de site in vraag stellen. Men dient alle voorzorgen te nemen om een procedure voor de raad van state te vermijden.

## Budget en Oppervlakte, Conclusie

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Budgetbewaking

De hele operatie heeft een grote complexiteit én omvang. Het is belangrijk om alle aspecten voldoende financieel door te rekenen teneinde niet voor verrassingen komen te staan.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Extra kosten

De extra kosten zoals aankopen grond en aanleggen van nieuwe ontsluitingen wegen op het totaalbudget.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Investerings in VTI?

De voorlopig geraamde kost voor het instandhouden van het VTI bedraagt +5.800.000€. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn eveneens niet te onderschatten. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Staan de investeringen nog in verhouding met de beperkte kwaliteit van ruimte?

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

### Totale kosten - baten analyse

Een beslissing moet gefundeerd worden door alle aspecten naast elkaar te plaatsen. Wat zijn de totale kosten - baten van verschillende ontwikkelingsscenario's. Een beslissing moet bijkomend gefundeerd worden met een realistisch en overkoepelend financieel overzicht.

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;


### Verdeling Stad en SMSI

Stad en school dienen afspraken te maken over gedeelde kosten (aankoop gronden sport, aanleg infrastructuur school, aanleg infrastructuur omgeving, ...).



# 8 Verslagen

# 8.1 Startoverleg

<b>Studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/haalbaarheidsstudie voor de nieuwe site 'Veurnseweg' te Ieper</b>  <b>Satrtoverleg</b>	
--	---

<b>Datum</b>	8 mei 2018
<b>Status</b>	Definitief verslag
<b>Aanwezig</b>	<p><b>Studio Thys Vermeulen</b>  Tom Thys – <a href="mailto:tom.thys@studiothysvermeulen.be">tom.thys@studiothysvermeulen.be</a>  Andriy Bruyninckx - <a href="mailto:andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be">andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be</a></p> <p><b>Sint-Maartensscholen:</b>  Guido Soufflet - <a href="mailto:guido.soufflet@smsi.be">guido.soufflet@smsi.be</a> (SMSI)  Pieter Roets – <a href="mailto:pieter.roets@smsi.be">pieter.roets@smsi.be</a> (VTI)  Bjorn Lefere – <a href="mailto:bjorn.lefere@smsi.be">bjorn.lefere@smsi.be</a> (VTI)</p> <p><b>Stad Ieper:</b>  Schepen Ryde – <a href="mailto:schepen.ryde@ieper.be">schepen.ryde@ieper.be</a> – 2b  Sandra Debuf – <a href="mailto:sandra.debuf@ieper.be">sandra.debuf@ieper.be</a> – 2a – 2b</p>
<b>Verontschuldigd</b>	<p><b>Provincie:</b>  Gertjan Lebrun – <a href="mailto:gertjan.lebrun@west-vlaanderen.be">gertjan.lebrun@west-vlaanderen.be</a></p> <p><b>Stad Ieper:</b>  schepen Desomer – <a href="mailto:schepen.desomer@ieper.be">schepen.desomer@ieper.be</a> – 2b</p> <p><b>Team Vlaams Bouwmeester</b>  Hedwig Truys - <a href="mailto:hedwig.truys@vlaanderen.be">hedwig.truys@vlaanderen.be</a></p>
<b>Verslag</b>	

## Agenda

Overlegstructuur  
Aanpak - proces

## Verslag

### Acties in rood

Verontschuldigd – Provincie plaatsvervanger voor Gertjan Lebrun aan te duiden, **Wouter Billiet wordt gecontacteerd.** (Sandra)

### Overlegstructuur

#### Stuurgroep:

##### Ontwerper

Tom Thys  
Andriy Bruyninckx  
Bruo Groen – Koen Rygole  
Mint – Joris Devadder (mobiliteit)

##### Stad Ieper

Eva Ryde – schepen stad Ieper (bevoegdheden Onderwijs)  
Verontschuldigd – Katrien Desomer - schepen stad Ieper.  
Sandra Debuf – afdelingshoofd Omgeving en Ondernemen  
Ivan Decroix - sportfunctionaris

##### Sint-Maartensscholen

Guido Soufflet  
Matthias Archie  
Frank Hosten  
Jan Vannobel  
Pieter Roets  
Hilde Uytterschaut

##### Provincie:

Plaatsvervanger Gertjan Lebrun nog te bepalen

#### Inspiratiegroep (werkgroep):

Twee werkgroepen: stad en Sint-Maartensscholen.  
Hier wordt de stuurgroep aangevuld met relevante disciplines voor de stad (sport – groen – mobiliteit) en met bijkomende personen uit de WG SMSI DFBM.

### Overlegstructuur binnen de scholengroep die binnen de scholengroep op dit project werkt.

Projectbureau SMSI : Guido Kjell, 2 ICTers, Inge Opsomer  
Werkgroep SMSI DBFM : waarin de scholen telkens met 4 personen (beleidsmensen) vertegenwoordigd zijn, brugfiguur, Inge Opsomer aangevuld met een communicatieverantwoordelijke.

→ Zie afzonderlijk document overhandigd tijdens startoverleg.

### Aanpak - Proces

De strategische fase (stap 2a/b) zal met de ruimere inspiratiegroep georganiseerd. Er is op elk overleg een aanwezigheid van de stuurgroep.

- Stap 1 : Inventarisatiefase
- Stap 2a/b : het complexe verhaal moet consequent samengebracht worden, strategisch nadenken
  - o Hoe werkt de school samen, welke ruimtes worden aangeboden, wat kom in de plaats, pedagogische visie, sleutel om de samenstelling van het programma in vraag te stellen en goed te krijgen.
  - o Alle verhaallijnen volledig programma samen brengen door strategische keuzes.
- Stap 3 : Ontwikkelingsfase



- Ontwerpfase
  - De essentie van de opdracht moet bewaakt worden, de ontwerper die volgt moet voldoende creativiteit kunnen aan de dag leggen bij het vervolgentwerp.
- Stap 4 : Conclusiefase

#### Digitaal platform

Er wordt gevraagd om een sharepoint te organiseren zodat alle documenten gedeeld kunnen worden met de Sint-Maartensscholen. **Het VTI zal hiervoor instaan en stelt zich zo snel mogelijk ter beschikking.**

#### Praktisch

Studio Jan Vermeulen  
Leopold II laan 53  
1080 Brussel  
BE 0 552.906.037

#### Aan te leveren informatie:

De historische informatie die bij de subsidieaanvraag DBFM gevoegd werd, **wordt ook doorgestuurd.**

#### Overzicht van historische informatie:

Bij de rondgang van de scholen wordt gevraagd een **extra exemplaar ter beschikking te stellen aan de ontwerpers.**


Algemene geschiedenis	De geschiedenis van de middeleeuwse grootstad leper : van Karolingische villa tot de destructie in 1914, 2010.	Exemplaar via Toerisme te verkrijgen; digitale versie eventueel via Alexander.
Ruimtelijke geschiedenis	leper door de eeuwen heen. 1950	Digitale versie: L:\990_doorgeefluik_documenten\05_Cultuur_Recreatie\02_Archiefscholen
Ruimtelijke geschiedenis	Bouwen door de eeuwen heen : inventaris van het cultuurbezit in België : architectuur. 11n1, Provincie West-Vlaanderen, arrondissement leper, kanton leper. 1987	<a href="https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/zoeken">https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/zoeken</a>
Geschiedenis onderwijs leper	Met een kus van de juf. 2015	Digitale versie in bijlage
Geschiedenis onderwijs leper	75 jaar vrij technisch onderwijs leper (1908-1983). 1987	Exemplaar in Stadsarchief
Geschiedenis onderwijs leper	Sint-Vincentiuscollege leper 150 jaar 1934-1984. 1984	Exemplaar in Stadsarchief
Geschiedenis onderwijs leper	De kracht van het kleine : van Mariaschool tot Immaculata-Instituut. 2001	Exemplaar in Stadsarchief; eventueel nog te verkrijgen bij Immaculata zelf

Geschiedenis onderwijs leper	De abdij O.-L.-Vrouw ter-Nieuwe-Plant : Roesbrugge Dames 1236-1986. 1986	Exemplaar in Stadsarchief
Geschiedenis onderwijs leper	Roesbrugge Dames, 400 jaar onderwijs : tentoonstelling. 1988	Exemplaar in Stadsarchief
Geschiedenis onderwijs leper	150 jaar Heilige Familie leper : de geschiedenis van 1840 tot 1990. 1990	Exemplaar in Stadsarchief

- Het archief van Immaculata (beperkt), Sint-Vincentiuscollege en het Lyceum bevindt zich in het Stadsarchief.
- Ruimtelijke evolutie leper wordt helder maar beknopt besproken in informatief deel partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. De integrale versie van de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vindt u via de website van de stad leper à dienstverlening en bestuur à planologie à structuurplan, daaronder het initieel Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.
- Nieuw dossier N8 – studieopdracht. (Sandra)
- Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Reigersburg (vernietigd door Raad van State met de bedoeling planopdracht te hernemen). (Sandra)
- Vrijbosroute: volledige traject en de ontwerpplannen van de deelfasen. (Sandra)

Met betrekking tot de bouwplannen werd een selectie gemaakt van de bouwdoSSIERS: deze worden gescand (Sandra)

# 8.2 Inspiratievergadering

<p><b>Studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/haalbaarheidsstudie voor de nieuwe site 'Veurnseweg' te Ieper</b></p> <p><b>Inspiratievergadering school - stad</b></p>	
--	---

<b>Datum</b>	28 mei 2018
<b>Status</b>	Definitief verslag
<b>Aanwezig</b>	<p><b>Studio Thys Vermeulen</b> Tom Thys – <a href="mailto:tom.thys@studiothysvermeulen.be">tom.thys@studiothysvermeulen.be</a> – 2a – 2b Andriy Bruyninckx – <a href="mailto:andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be">andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be</a> – 2a – 2b</p> <p><b>Sint-Maartensscholen:</b> Guido Soufflet – <a href="mailto:guido.soufflet@smsi.be">guido.soufflet@smsi.be</a> (SMSI) – 2a – 2b Jan Vannobel – <a href="mailto:immaculata@smsi.be">immaculata@smsi.be</a> – <a href="mailto:jan.vannobel@smsi.be">jan.vannobel@smsi.be</a> (Immaculata) – 2a – 2b Frank Hosten – <a href="mailto:frank.hosten@smsi.be">frank.hosten@smsi.be</a> (College) – 2a – 2b Hilde Uytterschaut – <a href="mailto:hilde.uytterschaut@smsi.be">hilde.uytterschaut@smsi.be</a> (Lyceum) – 2a – 2b Matthias Archie – <a href="mailto:matthias.archie@smsi.be">matthias.archie@smsi.be</a> (Heilige Familie) – 2a – 2b Pieter Roets – <a href="mailto:pieter.roets@smsi.be">pieter.roets@smsi.be</a> (VTI) - 2a – 2b</p> <p><b>Provincie:</b> Lisa Stroobandt – <a href="mailto:Lisa.Stroobandt@west-vlaanderen.be">Lisa.Stroobandt@west-vlaanderen.be</a> – 2b</p> <p><b>Stad Ieper:</b> schepen Ryde – <a href="mailto:schepen.ryde@ieper.be">schepen.ryde@ieper.be</a> – 2b schepen Desomer – <a href="mailto:schepen.desomer@ieper.be">schepen.desomer@ieper.be</a> – 2b Ivan Decroix – <a href="mailto:ivan.decroix@ieper.be">ivan.decroix@ieper.be</a> – 2b Lieven Stubbe – <a href="mailto:lieven.stubbe@ieper.be">lieven.stubbe@ieper.be</a> – 2b Valentijn Seys – <a href="mailto:valentijn.seys@ieper.be">valentijn.seys@ieper.be</a> – 2b Jitske Leroy – <a href="mailto:jitske.leroy@ieper.be">jitske.leroy@ieper.be</a> – 2b Niels Vandenberghe – <a href="mailto:niels.vandenberghe@ieper.be">niels.vandenberghe@ieper.be</a> – 2b Ria Cardoen – <a href="mailto:ria.cardoen@ieper.be">ria.cardoen@ieper.be</a> – 2b Sandra Debuf – <a href="mailto:sandra.debuf@ieper.be">sandra.debuf@ieper.be</a> – 2a – 2b</p>
<b>Verontschuldigd</b>	Rebecca Depuydt – <a href="mailto:rebecca.depuydt@ieper.be">rebecca.depuydt@ieper.be</a>
<b>Verslag</b>	<b>Inspiratievergadering school 2a</b> <b>Inspiratievergadering stad 2b</b>

## Agenda

Inspiratievergadering school – 2a

Inspiratievergadering stad – 2b

## Verslag

### Bespreking:

#### Inspiratievergadering school – 2a

De bespreking werd voorbereid aan de hand van een presentatie.

#### Scholen - Ordening van het geheel.

De scholen oriënteren zich op de matrix die een grote creativiteit toelaat. Daarin worden alle gegevens geordend, doch brengt de matrix geen hiërarchie.

In de door SMSI aangereikte tabel is nog niet duidelijk hoe de richtingen georganiseerd worden (verticaal of horizontaal). De werking op basis van de pedagogische visie moet door de scholen zelf uitgetekend worden. De ontwerper kan enkel een volume vormgeven.

De tabel met de richtingen toont een tweedeling tussen enerzijds de richtingen die een specifieke infrastructuur vereisen en de ASO richting. Belangrijk is ook om de doorstroomrichtingen en arbeidsmarktgerichte richtingen in beeld te brengen.

Binnen de scholengroep is er nog geen consensus over de werking door verschil in visie (verschillende campussen, verticaal organiseren,...). Er kan hiermee niet gewacht worden.

In de opdeling van de domeinen kan worden gewerkt met pedagogische eenheden van bv 500 ln. Een ordening tussen clusters en de ordening binnen clusters is belangrijk.

*Voorbeeld: werken in clusters (Peter Märkli, Zürich). Binnen een cluster worden bv drie klaslokalen rond een collectieve ruimte ingericht. Deze eenheid / cluster is toegankelijk via één inkom. De buitenruimte tussen de clusters gaat over in parkruimte (publiek toegankelijk – geen hekkens).*

De beperkte vloeroppervlakte in de DBFM is een gegeven dat beperkend kan zijn voor creatieve invullingen. Daarom is het belangrijk om een advanced pedagogische visie voldoende ver uit te tekenen onder begeleiding van een expert. Het werken met organogrammen waarin clusters geduid worden, mogelijkheden om clusters samen te brengen,... biedt duidelijkheid voor een architect die de concrete ontwerpopdracht kan opstarten. Clusters kunnen in gradaties bestaan, gevoed door de pedagogische visie volgens de pedagogische eenheid.

*Voorbeeld: Het VTI in Brugge heeft een duidelijke pedagogische visie uitgetekend op basis van een werking in clusters. Verschillende schaalniveaus worden in beeld gebracht.*

Er wordt opgemerkt dat het belangrijk is om de ruimtes voldoende flexibel op te stellen. Flexibiliteit in klaslokalen is zeker noodzakelijk. Echter, zaken die zeer specifiek zijn dienen eruit gelicht te worden (bv arbeidsgerichte lokalen,...).

Een pedagogische entiteit wordt niet per definitie gekoppeld aan een bouwvolume.

Nu werd in het DBFM-project voorgesteld om alle labo's samen te brengen, ook een centrale sportruimte voor alle leerlingen. Daarnaast zijn er specifieke praktijklokalen met leslokalen ernaast waar interactief les gegeven wordt. De scholen zullen hier duidelijke keuzes moeten maken op basis van denkwerk aan de hand van verschillende modellen, onder begeleiding van een expert.

Belangrijke deelaspecten die mee in beeld gebracht moeten zijn onder andere:

- de oude ateliers van het VTI voor een school van de 21<sup>ste</sup> eeuw mee aan te pakken. Verticaliteit voor praktijklokalen behoort ook tot de mogelijkheden.
- watervalfenomeen ASO – TSO – BSO zal niet doorbroken kunnen worden met nieuw praktijklokalen.

De ontwerper zal de verschillende modellen naast elkaar voorstellen.

Er kan ook ordening op basis van graden uitgewerkt worden: 1<sup>ste</sup> graad, 2<sup>de</sup> graad en 3<sup>de</sup> graad. Leerlingbegeleiders worden één team met één visie waar verantwoordelijkheden voor de graden aangeduid worden. De leraren wordt één pool, doch hier worden de leraren geaffecteerd aan hun administratieve entiteit (is een louter administratief gegeven).

Er wordt een ambitieus project beoogd. Een dubbelgebruik met de stad is hier interessant. In elk geval moet vermeden worden dat hier 200 klaslokalen, een restaurant, een sporthal,... gebouwd worden. De creatieve aanpak moet de hogere ambitie nastreven.

Vraag naar de VTI school toe: de gebouwen van het VTI zijn geïnventariseerd, echter de organisatie ervan is op heden niet volledig duidelijk. Daarom wordt gevraagd aan het VTI 'bedenk uw ideale school' op basis van de huidige site. Wat zijn de noden voor het VTI op deze site. Welke gebouwen kunnen vrijkomen, welke functies dienen er behouden te worden.

Het document visie op de toekomst (VTI) kan worden aangenomen. Doch, worden hier een aantal keuzes in vraag gesteld door de ontwerper. De excel met oplijsting lokalen VTI, met oppervlakte huidige lokalen, bezetting,... wordt opgekuist. Dit om een ideale situatie voor het VTI te kennen. Het ideale verhaal, naast het DBFM dat vanuit de projectoproep beperking aanreikt, is ook belangrijk voor de ontwerper.

### **Inspiratievergadering stad – 2b**

*Met de stad is het belangrijk in te gaan op de functionele verweving:*

- Gebalanceerde spreiding
- Gebiedsspecifiek en multifunctioneel
- Denken op lange termijn, horizon 2040

*Nieuwe stedelijkheid*

*Gedifferentieerde typologie – historische stedelijkheid*

*Mobiliteit*

*Sterke zachte assen.*

Er wordt een mix van een scholencampus en openluchtsportrecreatieve terreinen beoogd.

*Referentieproject Park Spoor Noord A'pen*

Interessant om verschillende recreatieve terreinen en functies te verweven. Belangrijk is ook om de randen van het geheel duidelijk in te richten en betekenis te geven. Een integratie met de stad is belangrijk. Het park moet zich op een correcte wijze verhouden tot de stadsdelen errond (schaal, integratie). Bv de bestaande stadsdelen, doch ook het RBT dat gepland wordt.

Gemengde typologieën vormen een interessante piste, doch dienen zeer omzichtig benaderd te worden. Landschappelijke afwerking bij stadsuitbreiding (ook bij aansnijding van woonuitbreidingsgebieden) moet aangegrepen worden.

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan RBT Reigersburg werd hernomen, de startnota kan worden gedownload via volgende link: <https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/rups/rup-regionaal-bedriventerrein-reigersburg>.

De optie uit de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan waarbij de verdere uitbreiding van RBT op het deel tegen de Noorderring wordt voorzien, wordt in vraag gesteld. Is het hier niet beter om hier ook wonen te voorzien. Op deze wijze wordt geïnvesteerd in stadsontwikkeling waar de nabijheid van wonen verder versterkt wordt. Een park voor de mensen dichtbij. Dit is geen ontwerpoptie uit de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

De stad steunt een gemengde gespreide stadsontwikkeling. Er wordt bevestigd dit een goed model is. Wel is het belangrijk om de aanwezigheid van een reservatie van het RBT voor de toekomst in vraag te durven stellen. We spreken hier over een fundamentele keuze nu gemaakt wordt in dit ontwerproces. Een fundamentele keuze is van cruciaal belang voor de beleving van een site. Indien hier fouten worden gemaakt, dan kan de beste architect hier niet aan remediëren.

Ook de vraag of een geclusterd aanbod van sportterreinen ideaal is, is het niet beter om sportvoorzieningen te spreiden en dit fijnmaziger te voorzien?

Het antwoord hierop (sportdienst) : er is reeds een ruim decentraal aanbod van omnisport, sport clusteren op deze locatie is voor gespecialiseerde sportactiviteiten. Er worden drie polen gecreëerd: zuidoost, centraal (GO) en noordwest. De sporthal van het GO onderwijs dient in principe uit het sportaanbod voor de stad gehaald te worden gezien de focus op schoolsport. De openluchtsport ter hoogte van het GO is wijkgericht naast het schoolgebruik, dit kan niet als clubsport aangeboden worden.

Ook het dubbelgebruik met de sporthal van de scholengroep is reeds besproken tussen school en stad. Het programma werd reeds afgestemd op de afmetingen van een zaaldeel (16 m x 32 m) voor clubsport (geen competitieport). De sporthal kan dan ook worden verhuurd aan sportclubs.

Er wordt aangevuld dat naast een dubbelgebruik gericht op de clubsport er mogelijks ook nood is aan ruimtes die bv voor yoga of dergelijke kunnen dienen.

Mobiliteit: stationsomgeving blijft een knelpunt door de aanwezige wegeninfrastructuur.

**Verdere bespreking (namiddag).**

De bepalingen van de partiële herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden beknopt toegelicht. Ook de parken die ter hoogte van de stadsrand gedefinieerd werden om bij de ontwikkeling van de zoekzones rechtszekerheid te hebben.

Met betrekking tot de oostelijke ontwikkeling ter hoogte van de Vloei wordt verwezen naar de website [www.devloei.be](http://www.devloei.be). Een duurzame woonontwikkeling op 10 ha voor ca 270 woonentiteiten wordt doorgetrokken in het oostelijk ervan gelegen woonuitbreidingsgebied (15 ha). Steeds met een verweving van functies.

Het locatieonderzoek voor RBT wordt opnieuw uitgevoerd in het licht van de nieuwe planMER. Zal de aanwezigheid van de scholencampus / sportterreinen een impact hebben op de locatie op de verdere reserve na RBT Reigersburg?

**Mobiliteit:**

Openingsuren scholen worden via de website opgezocht.

Tellingen fietsverkeer worden onder de gedeelde map geplaatst alsook het fietsnetwerk op grotere schaal. (volledigheidshalve in bijlage van dit verslag).

Tegen het volgende overleg van 15 juni worden de verschillende opties uitgewerkt met elk zijn pro's en contra's.

**Planning**

Op het ontwerp van 15 juni 2018 worden scenario's gepresenteerd.

Het overleg van 29 juni 2018 wordt vervangen door het overleg van 5 juli 2018. De eindpresentatie wordt na het bouwverlof ingepland (datum nog te bepalen).

Step	Naam	Start	Einde	Duur	Status	Aanpak
Step 1	Herziening	2018-01-01	2018-05-31	5 maanden	Voltooid	Herziening
Step 2	Woonontwikkeling	2018-06-01	2018-12-31	7 maanden	In uitvoering	Woonontwikkeling
Step 3	Woonuitbreiding	2018-06-01	2019-03-31	8 maanden	In uitvoering	Woonuitbreiding
Step 4	Mobiliteit	2018-06-01	2019-06-30	13 maanden	In uitvoering	Mobiliteit

## 8.3 Werkoverleg 2

<p><b>Studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/haalbaarheidsstudie voor de nieuwe site 'Veurnseweg' te Ieper</b></p> <p><b>Werkoverleg 2 school - stad</b></p>	
--	---

### Agenda

Werkoverleg school – 2a

Werkoverleg stad – 2b

<b>Datum</b>	15 juni 2018
<b>Status</b>	Definitief verslag
<b>Aanwezig</b>	<p><b>Studio Thys Vermeulen</b> Tom Thys – <a href="mailto:tom.thys@studiothysvermeulen.be">tom.thys@studiothysvermeulen.be</a> – 2a – 2b Andriy Bruyninckx – <a href="mailto:andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be">andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be</a> – 2a – 2b</p> <p><b>Mint</b> – 2a – 2b</p> <p><b>Team Vlaams Bouwmeester</b> Hedwig Truyts – <a href="mailto:hedwig.truyts@vlaanderen.be">hedwig.truyts@vlaanderen.be</a> - 2a – 2b</p> <p><b>Sint-Maartensscholen:</b> Guido Soufflet – <a href="mailto:guido.soufflet@smsi.be">guido.soufflet@smsi.be</a> (SMSI) – 2a – 2b Jan Vannobel – <a href="mailto:immaculata@smsi.be">immaculata@smsi.be</a> – <a href="mailto:jan.vannobel@smsi.be">jan.vannobel@smsi.be</a> (Immaculata) – 2a – 2b Frank Hosten – <a href="mailto:frank.hosten@smsi.be">frank.hosten@smsi.be</a> (College) – 2a – 2b Hilde Uytterschaut – <a href="mailto:hilde.uytterschaut@smsi.be">hilde.uytterschaut@smsi.be</a> (Lyceum) – 2a – 2b Matthias Archie – <a href="mailto:matthias.archie@smsi.be">matthias.archie@smsi.be</a> (Heilige Familie) – 2a – 2b Pieter Roets – <a href="mailto:pieter.roets@smsi.be">pieter.roets@smsi.be</a> (VTI) - 2a – 2b</p> <p><b>Provincie:</b> Lisa Stroobandt – <a href="mailto:Lisa.Stroobandt@west-vlaanderen.be">Lisa.Stroobandt@west-vlaanderen.be</a> – 2b</p> <p><b>Stad Ieper:</b> Burgemeester Jan Durnez – <a href="mailto:burgemeester@ieper.be">burgemeester@ieper.be</a> – 2b schepen Ryde – <a href="mailto:schepen.ryde@ieper.be">schepen.ryde@ieper.be</a> – 2b Ivan Decroix (sport) – <a href="mailto:ivan.decroix@ieper.be">ivan.decroix@ieper.be</a> – 2b Jitske Leroy – <a href="mailto:jitske.leroy@ieper.be">jitske.leroy@ieper.be</a> – 2b Niels Vandenberghhe – <a href="mailto:niels.vandenberghhe@ieper.be">niels.vandenberghhe@ieper.be</a> – 2b Sylvia De Baets – <a href="mailto:sylvia.debaets@ieper.be">sylvia.debaets@ieper.be</a> – 2b Sandra Debuf – <a href="mailto:sandra.debuf@ieper.be">sandra.debuf@ieper.be</a> – 2a – 2b</p>
<b>Verontschuldigd</b>	<p>Rebecca Depuydt – <a href="mailto:rebecca.depuydt@ieper.be">rebecca.depuydt@ieper.be</a> – 2b Valentijn Seys – <a href="mailto:valentijn.seys@ieper.be">valentijn.seys@ieper.be</a> – 2b Lieven Stubbe (milieueducatie en landschapszorg) – <a href="mailto:lieven.stubbe@ieper.be">lieven.stubbe@ieper.be</a> – 2b schepen Desomer – <a href="mailto:schepen.desomer@ieper.be">schepen.desomer@ieper.be</a> – 2b Ria Cardoen – <a href="mailto:ria.cardoen@ieper.be">ria.cardoen@ieper.be</a> – 2b</p>
<b>Verslag</b>	

**Bespreking:**

Praktisch : ikv de ontwerpopdracht wordt de facturatie gedeeld voor SMSI, Stad Ieper en Provincie, elke partij zorgt voor de nodige bevestiging aan het ontwerpteam.

Deze bevestigingen (bestelbon) worden doorgestuurd naar de stad die alles bundelt en doorstuurt naar het ontwerpteam.

**Werkoverleg school – 2a**

De bespreking werd voorbereid aan de hand van een presentatie waarin alle aspecten in kaart gebracht worden als discussienota.

Er wordt gestart met analyse van de sites, analyse van de opgave.

6 scenario's worden toegelicht. Elk model is het resultaat van een pedagogische vraag. Scenario's 1-2-3 brengen de volledige 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> graad naar de nieuwe campus met het model volgens klassen, graad en domein. Daar wordt het VTI niet aangepakt. Scenario's 4-5-6 reiken de mogelijkheid aan om de lokalen van het VTI een opwaardering te geven. Scenario's 4-5 behouden het college, scenario 6 behoudt Immaculata en het college. In deze scenario's worden de binnenstedelijke locaties ofwel domeinscholen of interdomoïnestes.

Architectuur als pedagogisch element staat voor geïntegreerde slimme bouwwijzen die inspirerend te zijn, zowel het kleine detail en de grotere vorm. Het idee van slim bouwen moet uitgedragen worden.

Belangrijk bij de matrix is om een flexibele oplossing te bieden, aanpasbare infrastructuur die verschillende oplossingen aankan. Ook bij gewijzigde regelgeving onderwijs.

Voor Agion zijn er fysieke en financiële normen. Oppervlaktes per leerling die de norm zijn (onderscheiden voor arbeidstechnische opleidingen). Binnen de norm kunnen accenten worden gelegd.

Een bouwhoogte van 3 bouwlagen wordt voor scholen aangenomen als grens, dit ifv het functioneren / interne mobiliteit.

Schaalvergroting kan niet enkel staan ifv efficiëntie, er moet ook ingespeeld worden op de uitdaging om een interessant project te creëren. Bv de referer voor 2500 leerlingen is mogelijks minder interessant dan een referer van 1000 leerlingen. Hoe zullen de leerlingen de plek aanvoelen.

Centraliteit (afstand tot het stadscentrum heeft een impact op de mobiliteit, zeker ook op het gevoel van de site).

Om een keuze over de scenario's te kunnen maken, is het belangrijk dat er een goede begeleiding is (bv projectregisseur - programmaadviseur). Ook voor de opmaak van een projectdefinitie DBFM. Studio Thijs Vermeulen treedt hier graag op als adviseur.

De presentatie wordt door de ontwerper hemomen op de denkdag raad van bestuur SMSI (maandag 18 juni). De bredere werkgroep van de scholen dient ook betrokken worden. Dit wordt met de raad van bestuur besproken. Op 5 juli (volgende werkoverleg 3) wordt voorgesteld te beslissen over het scenario.

Het verder investeren in de bestaande verouderde gebouwen van het VTI wordt sterk in vraag gesteld. De ontwerper staat niet achter scenario's 1, 2 en 3. De locatie van de Veumseweg kan het programma van 2500 lln niet dragen. (scenario 5 = 1600 lln, scenario 6 = huidig aantal lln) Er wordt duidelijk afstand gedaan van de 5 sites, er wordt gesproken van domeinen. Als overkoepelende naam (SMSI) wordt voorgesteld om Sint-Maartensschool gekozen (niet ...scholen) waaronder de campussen een eigen naam krijgen. De campussen krijgen een naam die welbewust bepaald moet worden om identiteit te creëren. Ook de ruimtes binnen de sites kunnen een eigen naam krijgen.

**Werkoverleg stad – 2b**

De focus van dit overleg ligt op mobiliteit.

Bureau Mint geeft een toelichting aan de hand van de presentatie.

Bespreking:

De fietsverbinding richting Zillebeke ontbreekt alsook het fietspad op de vestingen ('groene' functionele ring rond de stad Imtra Muros). Deze verbindingen zijn belangrijk voor de leerlingen die vanuit het zuidoosten de site benaderen.

Het OV-knooppunt Grote Markt wordt afgebouwd.

Afstand station – VTI = 1 km via Scholierenpad.

Aantal busgebruikers vanuit zijde Veumseweg is momenteel niet bekend. De enquête levert hiervoor onvoldoende gedetailleerde gegevens. Op basis van de enquête (en extrapolatie) zijn er 863 leerlingen die met het OV naar de school komen. (alle leerlingen SMSI werden bevraagd, het aantal OVgebruikers geldt voor alle SMSI leerlingen).

De fietsinfrastructuur vanuit de richting Elverdinge vormt een knelpunt, leerlingen uit deze regio trekken deels naar Poperinge omwille van de fietsinfrastructuur. Een veilige verbinding Woesten, Elverdinge, Brielen richting stad is noodzakelijk. In realiteit is de selectie fietssnelweg op de N8 omwille van de huidige weginrichting geen veilige optie, tenzij het zwaar verkeer hier weggehaald wordt (bypass).

Ook de Haiglaan is een knelpunt, deze vormt in de verkeersstroom een 'trechter'. Het fietsen moet hier gescheiden worden van de Haiglaan (Scholierenpad). Aandachtspunt is de combinatie van voetgangers en fietsers op het Scholierenpad met beperkte breedte, dit dient opgelost door meer breedte te voorzien.

Ook het hoger aantal autovervoersbewegingen bij winterperiodes of slecht weer (kinderen worden gebracht) moet opgevangen kunnen worden.

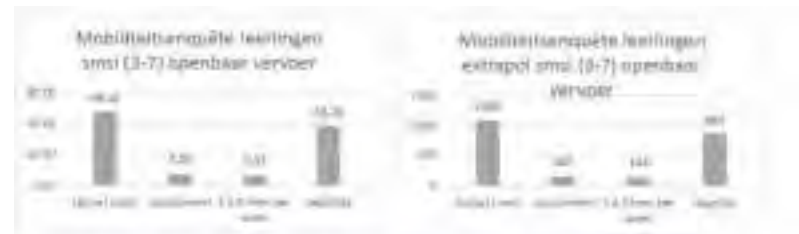
Niet alle kruispunten worden meegenomen als aan te pakken kruispunten:

- Velodroomstraat – Haiglaan - Sportstraat
- Adriaansensweg – Poperingseweg
- Dikkebusseweg - Oudstrijderslaan.
- Oude Vaartstraat - Scholierenpad - Haiglaan
- Oversteek N8 - Vrijbosroute.

De omgevingsvergunningaanvraag zal met een Mober ingediend moeten worden waarbij mobiliteit gedetailleerd onderzocht wordt en passende maatregelen hieruit geformuleerd worden.

Een busstopplaats op de campus zelf inrichten (cfr Jan Ypermanziekenhuis) zal besproken moeten worden met de Lijn. Dit lijkt een goede oplossing. De Grote Markt wordt niet langer als knooppunt gezien.

Bronndocument: mobiliteitsenquête SMSI  
 Hieronder vind je telkens een histogram met de resultaten, links in procenten volgens de resultaten van de enquête, rechts geëxtrapoleerd naar de 2255 smsi leerlingen van 3 t.e.m. 7.



### Samenvatting parkerenplaatsen / (bromfiets)verplaatsingen bovenbouw smsi

Als we de resultaten bekijken zijn er 100 leerlingen die heel frequent via P&R met de wagen naar de basisschool toe komen. Daarnaast zijn dat er nog eens 406 meer. Op totaal weer 506 moeten we dus rekening houden met tot 706 leerlingen die via een wagen naar school gebracht of afgestuurd worden.

Er komen 2063 leerlingen heel frequent met de (bromfiets) naar school. Daarnaast zijn dat er nog eens 200. We schatten dus 2250 tot 2450 (bromfietsen) verplaatsingen nodig voor dit openbaar vtu.

De grote knelpunten worden opgelijst volgens gradatie (gekoppeld aan herkomst leerlingen).

Er wordt een engagement van de stad verwacht om de verkeerstechnische maatregelen te kunnen uitvoeren.

### Planning

Het overleg van 29 juni 2018 wordt vervangen door het overleg van 5 juli 2018. De eindpresentatie wordt na het bouwverlof ingepland (datum nog te bepalen).

Stap	Activiteit	Start	Einde	Verantwoordelijke	Uitvoerder	Begeleider	Beoordelaar
Stap 1	Beoordeling van de huidige situatie	2018	2018	Stad	Stad	Stad	Stad
Stap 2	Beoordeling van de toekomstige situatie	2018	2018	Stad	Stad	Stad	Stad
Stap 3	Beoordeling van de maatregelen	2018	2018	Stad	Stad	Stad	Stad
Stap 4	Beoordeling van de uitvoering	2018	2018	Stad	Stad	Stad	Stad

# 8.4 Werkoverleg 3

<p><b>Studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/haalbaarheidsstudie voor de nieuwe site 'Veurnseweg' te Ieper</b></p> <p><b>Werkoverleg 3 SMSI</b></p>	
---	---

<b>Datum</b>	5 juli 2018
<b>Status</b>	Verslag
<b>Aanwezig</b>	<p><b>Studio Thys Vermeulen</b> Tom Thys – <a href="mailto:tom.thys@studiothysvermeulen.be">tom.thys@studiothysvermeulen.be</a> Andriy Bruyninckx - <a href="mailto:andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be">andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be</a></p> <p><b>Team Vlaams Bouwmeester</b> Hedwig Truys - <a href="mailto:hedwig.truys@vlaanderen.be">hedwig.truys@vlaanderen.be</a></p> <p><b>Sint-Maartensscholen:</b> Guido Soufflet - <a href="mailto:guido.soufflet@smsi.be">guido.soufflet@smsi.be</a> (SMSI) Dominique Maes – <a href="mailto:dominique.maes@smsi.be">dominique.maes@smsi.be</a> (SMSI) Jan Hermans – <a href="mailto:jan.hermans1@telenet.be">jan.hermans1@telenet.be</a> (SMSI) Kjell Patteeuw – <a href="mailto:kjell.patteeuw@smsi.be">kjell.patteeuw@smsi.be</a> (SMSI) Dirk Debuysere – <a href="mailto:dirk.debuysere@kuleuven-kulak.be">dirk.debuysere@kuleuven-kulak.be</a></p> <p>Jan Vannobel - <a href="mailto:immaculata@smsi.be">immaculata@smsi.be</a> – <a href="mailto:jan.vannobel@smsi.be">jan.vannobel@smsi.be</a> (Immaculata) Frank Hosten – <a href="mailto:frank.hosten@smsi.be">frank.hosten@smsi.be</a> (College) Hilde Uytterschaut – <a href="mailto:hilde.uytterschaut@smsi.be">hilde.uytterschaut@smsi.be</a> (Lyceum) Matthias Archie – <a href="mailto:matthias.archie@smsi.be">matthias.archie@smsi.be</a> (Heilige Familie) Pieter Roets – <a href="mailto:pieter.roets@smsi.be">pieter.roets@smsi.be</a> (VTI) Bjorn Lefevere – <a href="mailto:bjorn.lefevere@smsi.be">bjorn.lefevere@smsi.be</a> (VTI)</p> <p><b>Provincie:</b> Wouter Billiet – <a href="mailto:wouter.billiet@west-vlaanderen.be">wouter.billiet@west-vlaanderen.be</a></p> <p><b>Stad Ieper:</b> Burgemeester Jan Durnez – <a href="mailto:burgemeester@ieper.be">burgemeester@ieper.be</a> Schepen Ryde – <a href="mailto:schepen.ryde@ieper.be">schepen.ryde@ieper.be</a> Sandra Debuf – <a href="mailto:sandra.debuf@ieper.be">sandra.debuf@ieper.be</a></p>
<b>Verontschuldigd</b>	
<b>Verslag</b>	

<b>Agenda</b>
---------------

## Werkoverleg 3 - SMSI

- Scenario's
- Volumestudie
- Oppervlakte gronden en budgettering
- Uitdagingen voor de toekomst

<b>Verslag</b>
----------------

## Bespreking:

### Scenario's 1 – 2 - 3

De tweede en derde graad worden geordend:

1. Volgens klassen
2. Volgens graad (2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> graad afzonderlijk)
3. Volgens domein

Vragen / bespreking:

- Bij opmaak van de projectdefinitie door SMSI is het noodzakelijk om het werkproces volledig in beeld te brengen. Zo moet werkproces per domein qua programma en werking goed uitgeschreven worden. zowel organisatie van de werking leraren-directie als de organisatie van de klassen.

Het principe van leerhuizen of domeinen wordt door SMSI verlaten (SMSI). Bij groei van één domein treden verschuivingen op die in het verhaal van domeinscholen voor problemen kunnen zorgen.

Er kan ook geopteerd worden voor tussenoplossingen. Domeinen kunnen verschillende deeldomeinen samen nemen. Het opzoeken van een tussenschaal is interessant. De interne werking staat achter de verschillende domeinen.

De menging van een geëigende ruimte en een gedeelde ruimte biedt ook mogelijkheden. Bv klaslokalen als gedeelde ruimte over de domeinen en de technische ruimten (bv hout) als geëigende ruimte.

Het scenario van één school moet omwille van het organisatorische genuanceerd worden. Voordeel door grote schaal moet ook genuanceerd worden, betekent een school van 2.500 ln een voordeel ten opzichte van een school van 1.500 ln? De goede schaal dient opgezocht in de oefening.

Leerlingen moeten georiënteerd worden volgens interesse, nu wordt teveel gekozen op niveau ipv specifieke interesse (bv richting handel omwille van het niveau, doch weinig interesse voor handel). Anderzijds is er ook een duidelijke vraag voor richtingen zonder toespitsing op specifieke interesses, dit om een zo breed mogelijk interesseveld open te houden (bv aso) en een keuze op hogere leeftijd te nemen.

De focus van SMSI om alle leerlingen te laten excelleren is belangrijk. Het slaagcijfer ligt binnen SMSI hoog en dit blijft voorop staan. Een ruimte die voor de leerlingen een uitdagende omgeving betekent, kan hen daarin ondersteunen. Infrastructuur is belangrijk voor de dynamiek doch ook voor het beeld van de school.

SMSI houdt een vooruitstrevend ambitieus scholenproject voor ogen. Met een slimme architectuur zal elke leerling zich optimaal kunnen ontplooiën binnen een stimulerende leeromgeving. Centrale ruimtes spelen hier een belangrijke rol in (bv refter).

Er kan nog geen beslissing genomen worden, wel is het belangrijk om een proces te ontwerpen om tot de te nemen beslissing te komen. En daarbij de ambities en verwachtingen goed uit te schrijven in de projectdefinitie. De organisatiestructuur komt voor de ruimtelijke vertaling. Ook de positie van SMSI ten opzichte van andere scholen kan daarin meegenomen worden. Vandaar het belang om deze oefening goed te maken en hiervoor de nodige ruimte (tijd) te nemen.

## Volumestudie

De drager / centrale ruimte (as) brengt de functionele volumes samen. Naast de te ontwerpen bouwvolumes is de onbebouwde ruimte als centrale ontmoetingsplaats, plaats van onthaal, ... belangrijk.

Er wordt gevraagd om niet te strikt vast te houden aan het idee om enkel aan de nieuwbouw ruimte te geven.

Het verhaal van een sterke integratie van de nieuwe architectuur op de VTI schoolsite moet opgenomen worden. Binnen de VTI site is er kostbare ruimte die efficiënter gebruikt moet worden. Dit omwille van optimaal ruimtegebruik, omwille van het nemen van kansen om identiteit en visibiliteit op te zoeken alsook om een betere huisvesting voor het nijverheidsonderwijs aan te bieden.



Parkeren leidt tot een groot ruimtebeslag. Het parkeeraanbod moet niet overschat worden doch dient in te staan voor het functioneren van de scholencampus alsook voor de stedelijke sportvoorzieningen. Met een te ruim parkeeraanbod zetten we de gebruikers aan het wagengebruik te prefereren.

Ook de open ruimte binnen de VTI site moet gestructureerd worden. De huidige schoolsite heeft door zijn groot ruimtebeslag met ruimte voor een voetbalveld, brede verbindingspaden, groene ruimte aan de vijver,... een unieke eigenheid die de Iln (adem)ruimte geeft. Echter zijn deze ruimte door het historische groeien van de site ontstaan zonder gepland concept. Deze ruimtes vormen geen gestructureerd geheel. Zo wordt het voetbalveld beter geclusterd met de andere velden om de onbebouwde ruimte ook de identiteit te geven in de uitstraling / beleving van de campus. De centrale ruimte aan de vijver biedt onvoldoende verblijfskwaliteit. SMSI wenst binnen de VTI site voldoende onbebouwde ruimte overhouden, het is belangrijk om hier de correcte maat te bepalen volgens aantal gebruikers en volgens functie van de ruimte binnen het geheel van de nieuwe campus.

Ook vanuit de provincie wordt aandacht gevraagd voor optimale integratie op de site VTI om zo weinig mogelijk ruimte in het AG in te nemen (ifv hertekening afbakingslijn KSG).

(SMSI) Het oudste schoolgebouw VTI neemt een aanzienlijke ruimte in. Het opgeven van deze ruimte biedt potentieel om hier een aanzienlijke verdichting na te streven. Dit is echter qua architectuur een interessant gebouwvolume, gebouwd volgens het initieel concept van de schoolsite in de jaren 50 (school domein met lange oprijlaan vanaf Augustijnenstraat).

Indien bepaalde gebouwen van het huidige VTI niet aangepakt kunnen worden op KT, dan dient zeker een timing / planning op LT een optimale inrichting voor ogen te houden. Indien zaken nu niet opgelost kunnen worden, moet er wel zicht zijn op hoe en wanneer dit wel aangepakt wordt.

De grens tussen DBFM en de 'rest' is nu bepaald (bv refter zit niet in DBFM), deze lijn is nu getrokken doch biedt voor de architect die volgt een eerdere schrale oefening (interessante functies zijn weggelaten). De ruimte van de refter is een centrale plaats, integraal op te nemen binnen de campus. In die zin vraag de ontwerper aandacht om deze grenslijn van het DBFM project pas vast te leggen na opmaak van de projectdefinitie en daar de interessante gedeelde locatie zoveel mogelijk bij te nemen teneinde de architectuuroopdracht kwaliteiten te kunnen geven.

Waar situeert zich het onthaal (SMSI)? Voorkeur van SMSI om dit in een atrium te voorzien aan de zijde van de Veurnseweg bij de parking. Een centralere plaats kan ook hier gewenst zijn. De keuze om deze aan de zijde van de Augustijnenstraat te voorzien lijkt niet opportuun. Dergelijke zaken worden op niveau van architectuur opgevangen.

Het aantal bouwlagen kan verhoogd worden (SMSI).

Collector Aquafin ten noorden van het VTI is een gegeven. De bevestiging of deze verlegd kan worden volgt (Aquafin). De persleiding staat onder druk (geen rechtstreekse aansluiting).

### Oppervlakte gronden en budgettering

#### Infrastructuur voor de stad

Het is belangrijk om de geplande infrastructuraanleg en heraanleg op de meerjarenplanning (suggestienota ! ) te voorzien.

Agentschap Wegen en Verkeer en provincie als derde betaler.

Ook de Lijn moet hier zo snel mogelijk betrokken worden.

Agentschap Wegen en Verkeer en de Lijn worden gecontacteerd door de stad (dienst mobiliteit via technische verkeerscommissie).

#### Aankoop gronden

Planbaten zijn niet van toepassing bij een herbestemming van agrarisch gebied naar gemeenschapsvoorzieningen. De geraamde planbaten naar woongebied zijn bijgevolg weg te laten uit het financieel overzicht.

### **VCRO**

#### **Afdeling 2 Planbatenheffing**

##### **Onderafdeling 1 Grondslag, uitzonderingen, vrijstellingen en schorsingen**

Artikel 2.6.4. (01/09/2009- ...)

Elanplanbatenheffing is verschuldigd wanneer een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg op een perceel één of meer van de hiernavolgende bestemmingswijzigingen doorvoert :

- 1° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bos », « overig groen » of « reservaat en natuur » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;
- 2° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « landbouw » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;
- 3° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;
- 4° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « gemeenschaps- en nutsvoorzieningen » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;
- 5° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;
- 6° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bos », « overig groen » of « reservaat en natuur » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt;
- 7° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « landbouw » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt;
- 8° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt;
- 9° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « gemeenschaps- en nutsvoorzieningen » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt;
- 10° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « gemeenschaps- en nutsvoorzieningen » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » valt;
- 11° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bos », « overig groen » of « reservaat en natuur » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » valt;
- 12° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « landbouw » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » valt;
- 13° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bos », « overig groen » of « reservaat en natuur » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « landbouw » valt;
- 14° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bos », « overig groen » of « reservaat en natuur » valt, naar een zone die onder de subcategorie van gebiedsaanduiding « gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen » valt;
- 15° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « landbouw » valt, naar een zone die onder de subcategorie van gebiedsaanduiding « gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen » valt.

#### Aankoop gronden

De aankoop van grond dient ook rekening te houden met de visibiliteit door de juiste maat te geven aan de te verwerven grond ter hoogte van de toegang(en). Bv de toegang vanaf de Vrijbosroute (perceelsdeel ca 6000 m<sup>2</sup>) kan versmald worden, echter willen we hier op accommodatie inzetten die uitnodigt (fietsstallingen), interessante ruimte,....

#### Renovatie VTI vs integratie in het nieuwbouwproject

De ateliers (hout-bouw) nemen een prominente plaats in op de centrale ruimte, het hart van de site waar de bezoeker aankomt. Deze werden als utilitaire gebouwen ontworpen. De leerlingen krijgen er de ruimte om te bouwen, het VTI wenst het aanbod in ruimte voor deze ateliers behouden. Ook indien hier nieuwe ateliers haalbaar zijn.

Het renoveren en laten voldoen aan de energetische normen van de bestaande gebouwen weegt niet op ten opzichte van de nieuwbouw ervan waar een meerwaarde in beleving en een optimaal binnenklimaat bereikt wordt.

#### Uitdagingen voor de toekomst

Voor de toekomst worden een aantal knelpunten benoemd en aangereikt die eigen zijn aan de site.

De studie focust op de haalbaarheid van de site. Aan de hand van de scenario's zijn de knelpunten in beeld gebracht. Het oplossen van de knelpunten bevestigt dat een aantal scenario's voor de ontwerper niet optimaal zijn, de vrees dat de situatie niet opgelost raakt wordt meegegeven.

Belangrijk dat SMSI bij opmaak van de projectdefinitie deze knelpunten kent, de maatregelen die nodig zijn om deze knelpunten op te lossen erkent en daar met de stad, provincie en andere partners Agentschap Wegen en Verkeer, de Lijn, de nodige engagementen bekomt. (presentatie).

## Conclusie overleg

De toegelichte informatie wordt met de presentatie overhandigd.

Er wordt aandacht gevraagd voor de draagkracht van de beslissing over de scenario's.

Naar DBFM kunnen meerdere 'gedragen' scenario's voorgelegd worden. De tijdsdruk op het DBFM dossier wordt genuanceerd.

SMSI zal een proces om tot de beslissing te komen bepalen. En daarbij de ambities en verwachtingen volledig uitschrijven in de projectdefinitie. De organisatie komt 'voor' de ruimtelijke vertaling. Ook de positie van SMSI ten opzichte van andere scholen kan daarin meegenomen worden. SMSI zal de oefening voltooien binnen een vooropgestelde te bepalen timing. Er wordt gevraagd om een schriftelijke neerslag op te stellen van de keuze van SMSI.

Op basis daarvan zullen de drie partners de bespreking verder voeren ifv het beantwoorden van volgende vragen:

1. Pedagogisch concept (SMSI)
2. Locatie (gedragen beslissing door de 3 partners SMSI, de stad en provincie – derde partijen Agentschap Wegen en Verkeer en de Lijn te betrekken). Het engagement van de stad en de provincie ten aanzien van de Studieopdracht voor een haalbaarheidsonderzoek Sint-Maartensscholen vzw Ieper – campus Veurnseweg is belangrijk.
3. Kijk op vernieuwing VTI infrastructuur. Een gefaseerd verhaal op LT: de integratie op de bestaande site met de nieuwe ontwikkeling voor volledige site. (SMSI)

## Planning

De eindpresentatie wordt na het bouwverlof ingepland (datum nog te bepalen).

Phase	Task	Start	End
fase 1 - voorbereiden	1101 - 1102 - 1103 - 1104 - 1105 - 1106 - 1107 - 1108 - 1109 - 1110 - 1111 - 1112	2023-05-01	2023-05-31
	1101 - 1102 - 1103 - 1104 - 1105 - 1106 - 1107 - 1108 - 1109 - 1110 - 1111 - 1112	2023-06-01	2023-06-30
	1101 - 1102 - 1103 - 1104 - 1105 - 1106 - 1107 - 1108 - 1109 - 1110 - 1111 - 1112	2023-07-01	2023-07-31
fase 2 - ontwerpen	1201 - 1202 - 1203 - 1204 - 1205 - 1206 - 1207 - 1208 - 1209 - 1210 - 1211 - 1212	2023-06-01	2023-08-31
	1201 - 1202 - 1203 - 1204 - 1205 - 1206 - 1207 - 1208 - 1209 - 1210 - 1211 - 1212	2023-07-01	2023-07-31
	1201 - 1202 - 1203 - 1204 - 1205 - 1206 - 1207 - 1208 - 1209 - 1210 - 1211 - 1212	2023-08-01	2023-08-31
fase 3 - uitvoeren	1301 - 1302 - 1303 - 1304 - 1305 - 1306 - 1307 - 1308 - 1309 - 1310 - 1311 - 1312	2023-09-01	2023-11-30
	1301 - 1302 - 1303 - 1304 - 1305 - 1306 - 1307 - 1308 - 1309 - 1310 - 1311 - 1312	2023-10-01	2023-10-31
	1301 - 1302 - 1303 - 1304 - 1305 - 1306 - 1307 - 1308 - 1309 - 1310 - 1311 - 1312	2023-11-01	2023-11-30
fase 4 - afsluiten	1401 - 1402 - 1403 - 1404 - 1405 - 1406 - 1407 - 1408 - 1409 - 1410 - 1411 - 1412	2023-12-01	2024-01-31
	1401 - 1402 - 1403 - 1404 - 1405 - 1406 - 1407 - 1408 - 1409 - 1410 - 1411 - 1412	2024-01-01	2024-01-31
	1401 - 1402 - 1403 - 1404 - 1405 - 1406 - 1407 - 1408 - 1409 - 1410 - 1411 - 1412	2024-02-01	2024-02-28