

8.5 Werkoverleg 4

<p>Studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/haalbaarheidsstudie voor de nieuwe site 'Veurnseweg' te Ieper</p> <p>Werkoverleg 4 SMSI</p>	
---	---

Datum	5 oktober 2018
Status	Verslag
Aanwezig	<p>Studio Thys Vermeulen Tom Thys – tom.thys@studiothysvermeulen.be Andriy Bruyninckx - andriy.bruyninckx@studiothysvermeulen.be</p> <p>Team Vlaams Bouwmeester Hedwig Truys - hedwig.truys@vlaanderen.be</p> <p>Sint-Maartensscholen: Guido Soufflet - guido.soufflet@smsi.be (SMSI) Matthias Archie – matthias.archie@smsi.be (SMSI) Kjell Patteeuw – kiell.patteeuw@smsi.be (SMSI)</p> <p>Provincie: Wouter Bertier – wouter.bertier@west-vlaanderen.be</p> <p>Stad Ieper: Sandra Debuf – sandra.debuf@ieper.be</p>
Verontschuldigd	
Verslag	

Agenda

Werkoverleg 4 – SMSI

bespreking van voorkeurscenario SMSI, analyse leerling gegevens en bepaling van de conclusie / doornemen van redactie SMSI van de bundel

Bespreking van voorkeurscenario SMSI, analyse leerling gegevens bepaling van de conclusie / doornemen van redactie SMSI van de bundel

(stad) Toelichting nota analyse leerlingaantallen SMSI / woonplaats / verplaatsingswijze (bijlage A)

Op basis van de analyse van leerlinggegevens (woonplaats, verplaatsingswijze) werden volgende 6 vaststellingen geformuleerd:

1. Weinig leerlingen wonen binnen de binnenstad (intramuros)

- 725 SMSI leerlingen 1ste, 2de en 3de graad wonen binnen het stedelijk gebied, dit staat voor 64% van het aantal 12-17 jarigen met woonplaats binnen het stedelijk gebied.
- 446 SMSI leerlingen van de 2de en 3de graad wonen in het stedelijk gebied (= 59% van het aantal 14-17 jarigen met woonplaats in het stedelijk gebied), dit staat voor 19% van de 2344 leerlingen van de 2de en 3de graad.
- Het lage aandeel leerlingen uit het stedelijk gebied en uit de binnenstad intramuros zal voor de komende 11 jaar niet stijgen. Op basis van geboortecijfers werd vastgesteld dat het aantal leperse 0-11 jarigen binnen het stedelijk gebied een lichte daling kent.

2. 42% van de middelbare leerlingen blijft les volgen in de binnenstad

Van het middelbaar onderwijs 1ste, 2de en 3de graad volgt 42% les aan één van de campussen in de binnenstad:

- In de binnenstad blijven 1690 leerlingen binnen de 1ste, 2de en 3de graad les volgen bij één van de campussen:

- 1ste-2de- 3de graad GO : 651 leerlingen
- 1ste graad SMSI : 1039

- Dit staat naast de campus 2de en 3de graad SMSI waar 2344 leerlingen les zouden volgen. Op de huidige VTI site zijn 695 leerlingen gevestigd waar 195 ln naar de 1ste graadcampus verplaatst worden. De VTI campus telde in het schooljaar 1993-1994 1057 leerlingen.

3. Verwachte automobiliteit ligt laag

41% van de leerlingen neemt dagelijks het openbaar vervoer, 36% fietst dagelijks naar school.

Slechts 7% van het aantal leerlingen van de 2de en 3de graad SMSI wordt dagelijks met de wagen gebracht. Dit staat voor 170 vervoersbewegingen met de wagen. Dit aantal voertuigbewegingen 's morgens en 's avonds kan vergeleken worden met de verkeersimpact van de randparking aan de achterzijde van het station Tulpenlaan waar plaats voor 200 voertuigen geboden wordt en de frequentie van op en afrijden zich beperkt tot 's morgens en 's avonds (pendelaars). Ter hoogte van de Tulpenlaan is er geen overlast naar aanleiding van deze vervoersbewegingen.

In de subsidieaanvraag wordt uitgegaan van 300 parkeerplaatsen voor de campus (personeel) waarbij deze ook de nieuwe sportsatelliet kan bedienen.

Een gespreid gebruik in tijd kan worden verwacht, alsook wordt rekening gehouden dat een huidige parkeervraag naar de toekomst zal dalen (gedeeld autogebruik, zelfrijdende wagens) waar de infrastructuur hiervoor ook zal moeten kunnen verheven worden.

4. 46% van de SMSI leerlingen 2de en 3de graad woningen in het westelijk deel van het stedelijk gebied waar de VTI site vlot en veilig bereikbaar is met de fiets / te voet

Ca 46% van de SMSI leerlingen 2de en 3de graad met woonplaats in het stedelijk gebied, wonen binnen deelzone 2, aan westelijke zijde van de stad. Het Dikkebusvijverpad, en de noordzuidas Bijlanderpad, Noyellepad en Scholierenpad (fietsssnelweg) vormen hierin een belangrijke fiets/wandelvervoersas om de nieuwe campus te bereiken.

5. Afstand nieuwe campus is vergelijkbaar met de afstand tot andere campussen

Gezien het station als knooppunt voor OV (de Lijn - NMBS) staat en 964 van de 2de en 3de graadsl leerlingen dagelijks met het openbaar vervoer (41%) naar school gaan werden de afstanden in vogelvlucht ten opzichte van het station uitgezet.

Het fijnmazig stratenpatroon van het stedelijk gebied alsook de aanwezigheid van het Scholierenpad biedt de mogelijkheid om de afstand vergelijkend met de vogelvluchtafstand af te leggen. Het college blijkt verst van het station te liggen.

- Station – VTI : 870 m
- Station - Immaculata : 883 m
- Station – college : 970 m
- Station – Lyceum / Heilige Familie : 251 m

6. Weinig leerlingen vanuit noordwestelijke zijde (Woesten – Vleteren)

De voor fietsers onveilige verbinding van de N8 speelt een cruciale rol in de aantrekking van leerlingen van de noordwestelijk gelegen gemeenten. Deze leerlingen volgen doorgaans in Poperinge les.

(SMSI) Redactie SMSI op de bundel (redactie SMSI draft presentatiebundel STV | bijlage B)

Bij de presentatie op het discussiemoment op 5 juli 2018 werden de 6 uitgetekende scenario's ten gronde besproken met de aanwezige partijen. Het geleverde studiewerk is waardevol en werd gehanteerd als discussienota binnen de scholengroep SMSI.

		1-3 Gewicht	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6	Opmerkingen SMSI
Gegevens	# Sites Bovenbouw	3	1	1	1	2	2	3	Dit is een cruciaal argument! Vanuit onze <u>pedagogische visie</u> en na grondige discussie werd beslist om met de bovenbouwrichtingen samen te komen op 1 campus . Alle scenario's die hiervan afwijken, wijken af van de oorspronkelijk weloverwogen beslissing.
	Domeinschool	1	X	X	X	X		X	
	Ordering	1	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein	
Inplanting en typologie	Eén oriënterende eerste graad	3							Er zal uiteindelijk wel een beslissing moeten gemaakt worden via welke ordering we zullen werken (i.e. via domeinen of niet). In de keuze tussen scenario 1-3 en scenario 4-6 speelt dit argument echter minder mee.
	Eén bovenbouwschool	3							
	Domeinschool	1							

(SMSI) Redactie SMSI op de bundel (redactie SMSI draft presentatiebundel STV | bijlage B)

Bij de presentatie op het discussiemoment op 5 juli 2018 werden de 6 uitgetekende scenario's ten gronde besproken met de aanwezige partijen. Het geleverde studiewerk is waardevol en werd gehanteerd als discussienota binnen de scholengroep SMSI.

		1-3 Gewicht	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6	Opmerkingen SMSI
Gegevens	# Sites Bovenbouw	3	1	1	1	2	2	3	Dit is een cruciaal argument! Vanuit onze <u>pedagogische visie</u> en na grondige discussie werd beslist om met de bovenbouwrichtingen samen te komen op 1 campus . Alle scenario's die hiervan afwijken, wijken af van de oorspronkelijk weloverwogen beslissing.
	Domeinschool	1	X	X	X	X		X	
	Ordering	1	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein	
Inplanting en typologie	Eén oriënterende eerste graad	3							Er zal uiteindelijk wel een beslissing moeten gemaakt worden via welke ordering we zullen werken (i.e. via domeinen of niet). In de keuze tussen scenario 1-3 en scenario 4-6 speelt dit argument echter minder mee.
	Eén bovenbouwschool	3							
	Domeinschool	1							

Diverse typologiën & diverse pedagogische modellen	3						
Wervend karakter nijverheidsonderwijs	3						

Bij scenario 1-3 wordt in de komende jaren heel wat geïnvesteerd in de gebouwen van het VTI (los van het DBFM-dossier). We doen dit om enerzijds de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de gebouwen te verhogen en anderzijds om de site zo veel mogelijk als een geïntegreerd geheel te maken met de nieuwbouw. Aantrekkelijk maken van het nijverheidstechnisch onderwijs bevat bovendien veel meer dan enkel aantrekkelijke gebouwen.

Mobiliteit & Visibiliteit	Mobiliteit	3					
	Visibiliteit	1					
	Leesbaarheid	3					

In alle scenario's blijft de mobiliteit een aandachtspunt. Ook bij de huidige campussen is de mobiliteit niet optimaal. Zowel stad leper als provincie zijn echter de mobiliteit aan het analyseren en zijn bereid infrastructurele aanpassingen te doen ifv de nieuwe campus. Zie ook analyse AnteaGroup in het aanvraagdossier. Conclusie: 'Verhoging van verzadigingsgraad en verkeersintensiteiten, maar op te lossen door beperkte ingrepen'

De visibiliteit is geen enkel scenario optimaal. Zeker als we onder visibiliteit verstaan: zichtbaarheid door passanten (toeristen, weggebruikers, ... De vraag is of dit voor een secundaire school wel zo belangrijk is. De kwaliteit van onderwijs en de naambekendheid zijn in deze veel belangrijker.

Anders dan visibiliteit is leesbaarheid wel belangrijk! Begrijp je de structuur van de campus? Vind je gemakkelijk de weg op de campus? Straalt de campus een 'schoolgevoel' uit, ...? In scenario 1-3 is dit duidelijk meer het geval, aangezien alle bovenbouwrichtingen op één campus samen zitten.

School & stad	Verlaten stedelijke sites, risico op leegstand en afbraak	1								<p>Uiteraard is dit een aandachtspunt (voornamelijk voor stad Ieper). Maar dit past echter binnen de visie van stad Ieper (om o.a. meer bewoning in de stadskern te krijgen). Er zijn bovendien al goeie voorbeelden uit het recente verleden waar verlaten sites een mooie nieuwe bestemming gekregen hebben.</p> <p>Daarenboven is het niet a priori uitgesloten dat het college niet meer voor (basis)onderwijs zal gebruikt worden.</p> <p>Ook dit is relatief. De leerlingen zullen niet nalaten om na school naar de binnenstad te trekken om daar te shoppen en/of iets te drinken op vrijdagavond. De nieuwe site ligt immers nog steeds op wandel- en fietsafstand van de binnenstad en er is een zeer goeie en veilige bereikbaarheid voor de zwakke weggebruiker (via de autovrije Vrijbosroute).</p> <p>Dit is geen argument in dit dossier, noch ten voordele, noch ten nadele van de verschillende scenario's</p> <p>Dit is uiteraard een aandachtspunt. Het is in elk geval de bedoeling om het aansnijden van het agrarisch gebied tot het minimum te beperken. We willen immers een zo goed mogelijke integratie met de bestaande site. Bij modellen 4-6 is er ook een uitweg naar de Veurnseweg, dus zal ook daar landbouwgrond aangesneden worden.</p> <p>Bovendien voorziet het GRS een grote groene lob naast onze site en is een compensatie voorzien van het ingenomen agrarisch gebied.</p>
	Economie van de binnenstad	1								
	Economie van de randstad	1								
	Opgroeien in een bredere wereld	-								
	Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context	2								

Aanvraagdossier DBFM Argumenten uit	Het blijvend aanbieden van kwaliteitsvol onderwijs	3							
	Afstemmen op de modernisering van het SO	3							
	Fluctuaties van leerlingstromen faciliteren (vb. verzorging versus handel)	3							

	Optimalisatie van onderwijsorganisatie	3								<p>Extra opmerking: Ook de samenwerking tussen leerkrachten van eenzelfde vakgebied over de domeinen heen is veel beter te verwezenlijken op één campus.</p> <p>Het is bijvoorbeeld gemakkelijker om buitenschoolse culturele of muzikale activiteiten te organiseren door en voor leerlingen, als de leerlingen samen op één campus zitten. Ook bijvoorbeeld het organiseren van lessen voor grotere groepen in een aulasetting (tvv het hoger onderwijs) voor leerlingen van eenzelfde abstractieniveau over de domeinen heen is beter te organiseren als de leerlingen en leerkrachten op eenzelfde campus zitten.</p>
	Wervend karakter voor alle studierichtingen met voldoende aandacht voor technisch-en beroepsgerichte richtingen	3								
	Een oplossing voor een uitdagende leeromgeving voor alle leerlingen	3								
	Efficiënt beheer van het patrimonium en de financiële middelen	3								
	Duurzame en energiezuinige gebouwen	3								
	Bundelen van krachten, ook in het vooruitzicht van Bestuurlijke Optimalisering en Schaalvergroting (BOS)	3								
Totaal	gewicht x kleurcode donkergroen = 4 lichtgroen = 3 lichtrood = 2 donkerrood = 1		179	182	189	132	124	113		

Voor SMSI is het behouden van 2 sites voor de 2^{de} en 3^{de} graad niet haalbaar vanuit hun pedagogische visie.

Pedagogische visie: SMSI wil de 'schotten' tussen richtingen wegnemen. De leerling kiest op basis van interesse, pas daarna kan het abstractieniveau bepaald worden. bv kunstinteresse met hoog abstractieniveau moet mogelijk worden (nu enkel KSO). Midden november wordt hierover binnen SMSI een finale beslissing genomen. Het belang van een tijdige beslissing wordt benadrukt.

De minimale doorvoering van de hervorming start reeds september 2019 met 1^{ste} jaar 1^{ste} graad. De verschillende richtingen ASO, TSO en BSO worden projectmatig aangevuld waarbij de leerling kan 'proeven' van verschillende aanvullende vakken (op andere schoolsites). Belangrijk hierbij is dat de ruimte uitmaakt hoe de interesse aangevoeld wordt. Bv een technisch vak moet gevolgd worden in een atelier. Proeven staat voor ervaren van verschillen waar de gewaarwording van de atelierruimte deel van uitmaakt.

De keuze van SMSI blijft: alle bovenbouwrichtingen op de campus VTI, waarbij een nieuwbouw gebouwd wordt op en naast de site van het VTI. We maken nog geen keuze in de scenario's. Het gebouw moet immers flexibel genoeg zijn om te kunnen inspelen op een veranderende onderwijscontext. Scenario 3 vertaalt waar de subsidieaanvraag voor staat, SMSI laat nu de keuze tussen scenario 1, 2 en 3 open.

Compactheid en densiteit door middelhoogbouw (bijvoorbeeld 5 bouwlagen) wordt daarbij voorop gesteld.

Bespreking

mobilititeit

De keuze voor scenario 1-2-3 vereist een tijdige aanpak van mobiliteit: fietsen, OV (openbaar vervoer) en automobilititeit. Dit kan niet op schaalniveau van de directe omgeving van de campus, maar dient in het ruimere mobiliteitsverhaal benaderd te worden. De opmaak van het masterplan specifiek voor mobiliteit is essentieel. Tegen de opening van de campus dient de wegenis aangepast te zijn.

Ook is het belangrijk dat de fietsvervoersbewegingen van de leerlingen in beeld gebracht worden om het vervoer exacter in te schatten. Een nieuwe enquête zou hiervoor zinvol kunnen zijn (duidelijk te definiëren vooraf): woonplaats en vervoersbeweging, ingeval OV – welke lijn (trein – bus), ingeval met de fiets, welke fietsweg, ... “Echter” blijft dit een fictief gegeven. Huidige vervoersbewegingen stemmen immers niet overeen met de toekomstige verplaatsingen woon-school. Het lijkt logischer om de gewenste rijroutes in beeld te brengen en hierop investeringen te ontwerpen voor uitvoering.

De plannen van de vervoerregio bestaan erin om het aanbod OV (De Lijn) meer vraag gestuurd te organiseren. Op vandaag vult de belbus de reguliere tekorten aan. Baseline is geen afbouw, wel een andere wijze van invulling vervoerslijnen. Vroeger werd binnen de 700 m steeds een halte voorzien binnen de bebouwde ruimte. Dit wordt anders georganiseerd en aangevuld door vervoer op maat: waar minder nood is, wordt afgebouwd en waar meer nood is, wordt meer aanbod voorzien.

De vervoerregio werkt op de 4 lagen: treinet (bestaand), kernnet (grote kernen met elkaar verbinden), aanvullend net (kleinere kernen en attractiepolen verbinden) en vervoer op maat (tekorten aanvullen – meer persoonsgericht). Los daarvan worden functionele verplaatsen georganiseerd, bv verhogen frequentie op lijnen tijdens schoolstart en schooleinde.

De herinrichting van de Vrijbosroute fase 1 omvat het traject tussen Langemark-Poelkapelle (Hooyaardstraat) en de leper (Noordhofweg). Qua timing is het de intentie om dit dossier begin 2019 ter goedkeuring voor te leggen aan de provincieraad (zitting januari of februari) om vervolgens de aanbesteding op te starten. In de hoop dat we tegen de zomer volgend jaar een aannemer hebben zouden deze werken rond of kort na de zomer 2019 moeten opstarten.

De herinrichting van de Vrijbosroute fase 3 behelst het traject tussen de Noordhofweg en het station te leper.

Gelet op het feit dat de visie omtrent de ontwikkeling rond de N8, het bedrijventerrein nabij de Noorderring e.d. nog niet volledig uitgeklaard is zal er een voorafname gebeuren waarbij het traject tussen het station en de Veurnseweg prioriteit krijgt. Dit deelproject is voorzien om in uitvoering te gaan in de zomer of het najaar van 2020.

Het traject Vrijbosroute fase 2 (tussen stationsplein Kortemark en Hooyaardstraat te Langemark-Poelkapelle) ligt buiten leper. Dit stond gepland op 2020, doch zal later ingepland worden.

In functie van fietsveilige kruisingen ter hoogte van de Noorderring is sprake van een fietstunnel ter hoogte van de Adriaansensweg (gekoppeld aan de voorstudie rond de omleiding N8) en ter hoogte van de Vrijbosroute, verder onderzoek en overleg met de wegbeheerder AWV is noodzakelijk.

Nu ligt de ster van het OV voor De Lijn op de Grote Markt (enkel tijdens ochtend- en avondspits) maar ook ter hoogte van het station, de verschuiving van de Grote Markt naar het station zal niet volstaan op de leerlingen op een comfortabele manier naar de scholencampus te brengen.

Gezien +- 1000 leerlingen (41% van 2350 lln) het OV nemen, en slechts huidige lijnen de halte aan de scholencampus kunnen aandoen, is de rest van de pendelaars genoodzaakt af te stappen aan het station om de wandelverbinding tussen station en VTI te maken. Dit aantal kan op heden niet exact bepaald worden (geen gegevens), echter wordt verwacht dat dit problemen zal geven. Zeker bij het samengebruik van de Vrijbosroute door wandelaars en fietsers alsook ter hoogte van de oversteekplaats aan de Poperingseweg waar de automobilist reeds gehinderd wordt door de oversteekbewegingen met congestie tot gevolg. Hier kan een ongelijkgrondse kruising vereist zijn.

STV stelt dat een gesprek voeren met de Lijn in deze discussie prioritair is. Om de haalbaarheid van het project niet in het gedrang te brengen, dient er dringend een goede principe-oplossing te worden vastgelegd;

- Het netwerk openbaar vervoer is geconcentreerd als een ster. Het stadsbestuur ziet het station als middelpunt van de ster.
- Probleemstelling; De school ligt op een kritische afstand van het middelpunt van de ster (1000m volgens geopunt). Enkel vertrouwen op deze halte op 1000m afstand voor de dagelijkse verplaatsing van 1000 leerlingen lijkt niet te volstaan. (de leerlingen die de huidige lijn met halte aan de campus nemen dienen nog afgeteld)
- De bestaande lijn telt momenteel een 3-tal bussen 's morgens en 's avonds. Dit dienen er een 20-tal te worden om de capaciteit van 1000 leerlingen te halen. Is het opdrijven van de capaciteit realistisch voor de Lijn?
- De leerlingen dienen in dat geval over te stappen van hun huidige lijn naar de lijn naar de school toe. Is het realistisch naar tijdsbesteding van de leerlingen om 's morgens en 's avonds telkens twee bussen te moeten nemen?

Vandaar de noodzaak om mobiliteit op grotere schaal nader te onderzoeken met zowel De Lijn als de webbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer en de provincie in functie van traject Vrijbosroute.

Er dient daarom versneld werk gemaakt te worden van de studie voor een masterplan mobiliteit:

- noodzaak om hier een masterplan mobiliteit op te maken: op grotere schaal aan te pakken
- volgende stap is de concrete uitwerking van de aanpak in samenwerking tussen de wegbeheerders, provincie, stad en SMSI. Kruispunten aanpakken, halteaccommodatie de Lijn,... , dit dient geconcretiseerd.

procesmanagement

De complexiteit van het verdere traject vereist een uitgeschreven planning van de verschillende trajecten, het in beeld brengen van de stappen is cruciaal om te slagen.

Verskillende trajecten in deze planning kunnen onderscheiden worden:

- Aankoop grond (SMSI)
- DBFM dossier (SMSI)
 - procedure subsidie
 - projectdefinitie
 - architectuuropdracht
 - vergunningsfase
 - uitvoering
- Mobiliteit – masterplan / aanleg publieke ruimte (stad – provincie – SMSI – de lijn – AWV)
- Planologische herbestemming aan de hand van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (Stad – provincie)

(STV)

Alternatief voorstel;

- Mobiliteit (stad – provincie – SMSI)
 - Overeenkomst OV / De Lijn
 - Masterplan mobiliteit
 - Ontwerp openbare ruimte en infrastructuur (stad en gewest aparte dossiers?)
 - Werf openbare ruimte en infrastructuur (stad en gewest aparte dossiers?)
(Oplevering openbare ruimte en infrastructuur voor de opening van de school)
- Opdrachtformulering van de school (SMSI)
 - Pedagogische visie, visie op de toekomstige organisatie- en beheersstructuur van de school
 - Projectdefinitie voor DBFM (zie voorbeelddossier DBFM VTI Brugge)
- Aankoop grond (SMSI)
- Planologische herbestemming aan de hand van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (Stad – provincie)
- DBFM dossier
 - Selectiefase via een offerte van de verschillende bouwteams
 - Gunning van de opdracht aan één bouwteam
 - Ontwerp
 - Vergunningsfase
 - Uitvoering

projectdefinitie

noodzakelijke flexibiliteit

STV onderlijnt in de vraag van SMSI de paradox tussen de na te streven efficiëntie en de vraag om een flexibel geheel te ontwerpen. Vanuit de vraagstelling SMSI worden (na het overleg met de Vlaams bouwmeester) een aantal gegevens vastgelegd in het ontwerp, bv 5 bouwlagen, één gebouw,... Bij het overleg met de Vlaams bouwmeester werd deze ontwikkeling binnen de context van het realiseren van een nieuw stadsdeel met aanpak mobiliteit, groene assen, publieke ruimte,... gekaderd. Efficiënt ruimtegebruik en integratie met de bestaande VTI site staat uiteraard voorop.

Ook schaal wordt door de architect opgelost: voor 2.500 lln kan schaal een probleem zijn. De architect moet de nodige flexibiliteit krijgen om hier een antwoord op te geven.

- a. Bv voor de refter voor 2.000 lln van 14-18 jarigen is de schaal een probleem (niet efficiënt), beter om hier ruimte voor 2 x 1.000 lln te ontwerpen.
- b. Ook 5 bouwlagen (relatie klas met buitenruimte) kan te hoog zijn.

Een goede flexibiliteit vertrekt vanuit verschillende scenario's van waaruit keuzes gemaakt worden in functie van efficiëntie. Bv het aantal gebouwen of het aantal bouwlagen moet niet bepaald worden in de projectdefinitie !

SMSI moet in de projectdefinitie duidelijk aangeven wat belangrijk is, wat is nodig om de pedagogische visie uit te rollen. Bouwen op de greenfield (binnen het agrarisch gebied) of binnen de site VTI geïntegreerd kan open gelaten worden met duidelijke omlijning van de opdracht door middel van de formulering van verwachtingen.

nieuw vs bestaande infrastructuur

Ook de tegenstelling tussen de nieuwe campus en de oudere schoolinfrastructuur VTI is weg te werken. Met betrekking tot de site VTI zou het screenen van het bestaande gebouwpatrimonium meer ruimte voor een geïntegreerd ontwerp kunnen betekenen. Dit open laten in de projectdefinitie is een meerwaarde, dit kan door het formuleren van de volledige behoefte van de 2^{de} en 3^{de} graadscampus zonder bepaalde essentiële functies eruit te halen die nu reeds binnen bestaande VTI gebouwen gevestigd zijn (bv refter).

SMSI is reeds gestart met de uitwerking van voorstellen om deze bestaande schoolgebouwen te herwaarderen. Bv het kapperssalon en restaurant als verlengstuk van de betreffende opleiding als nieuw volume aan de Augustijnenstraat. Hiervoor werd een architectuuropdracht opgestart. STV benadrukt dat eerst een visie voor de volledige site moet worden opgemaakt, de concrete invulling van functies in gebouwen pas kan in een latere fase.

STV vraagt aandacht voor de hiërarchie in beslissingen die moet gerespecteerd worden bij beide trajecten (nieuwbouwcampus en herwaardering bestaande site VTI). Bv keuzes die gemaakt worden voor de bestaande gebouwinfrastructuur moeten in synergie gebeuren met het nieuwe ontwerp.

De kans om in te zetten op een vernieuwend aanbod nijverheidsonderwijs kan aangegrepen worden. Daar kan mee uitgepakt worden ! Er wordt voorgesteld om dit zeker verder aan te kaarten bij DBFM.

Er wordt voorgesteld om het STEM onderwijs erbij te nemen (ateliers) en architecten toe te laten om het programma in zijn totaliteit te benaderen. De behoeftes van de volledige 2^{de} en 3^{de} graad werden in beeld gebracht (ipv enkel de deelbehoefte excl VTI ruimtes). Dit om te vermijden 'dit is de behoefte maar een deel is reeds weggenomen gezien huidige locatie binnen de bestaande gebouwvolumes'. Enkel op deze wijze kan de architect een goed ontwerp uitwerken.

valkuilen bij het maken een goede projectdefinitie

- ten aanzien van de opmaak projectdefinitie: er kan geen 50.000.000 euro gespendeerd worden voor een project waarvan het 'niet anders kan'. Kwaliteit dient maximaal nagestreefd, de projectdefinitie moet kwaliteit in het ontwerpmatig denken toelaten.
- flexibiliteit correct omschrijven zodat de keuzevrijheid van de ontwerper gevrijwaard wordt (zie hoger), maw geen beslissingen nemen ipv de architect (bv aantal bouwlagen, schaal,...)

STV stelt dat de verkaveling in programma en in ruimte zoals die momenteel door SMSI wordt voorgesteld een belemmering is om tot een kwalitatieve oplossing te komen. STV suggereert een gestructureerde en geïntegreerde aanpak voor de opmaak van de projectdefinitie;

- Opstellen van het behoefteprogramma van de school in zijn totaliteit. Welke ruimtes hebben we nodig voor één grote nieuwe school? Dit in abstractie voor wat de bestaande gebouwen op de site zijn (Zie voorbeelddossier DBFM VTI Brugge).
- De analyse maken voor renovatie van de bestaande gebouwen van VTI. Welke zijn rendabel om te renoveren, welk gebouwen zijn goedkoper om te vervangen met nieuwbouw?
- Het gesprek verderzetten met DBFM; kan het budget opgedreven worden? Wat zijn de restricties hierin?
- Op basis van deze 3 oefeningen kan men een gefundeerde keuze maken. Welk programmadeel wordt afgesplitst? Wat komt bij de DBFM opdracht?

TVB bevestigt dat uit het traject en het verslag kan geconcludeerd worden dat SMSI voor zichzelf een duidelijk traject heeft uitgestippeld dat moet resulteren in een domeinschool op één locatie. Deze keuze moet nu op een ruimtelijk kwalitatieve manier vorm krijgen.

TVB geeft aanvullend nog een aantal kwesties die kunnen bijdragen tot een kwalitatieve verankering van de school in de omgeving en daarom meegenomen kunnen worden in het verdere traject.

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 bevraagd om na te gaan wat zij verwachten van dit project.

Er wordt tijdens het overleg aandacht gevraagd voor de noodzaak aan verkeersmilderende maatregelen, echter is het belangrijk om ook aandacht te hebben voor 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 m², 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 ontwerpteam, 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 allerm minst 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 aanbevolen 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 beste strategie is; een zone voor ontwikkeling afbakenen, kan ook zonder grondeigenaar zijn; het eigenaarschap op zich geeft immers geen garantie op bestemmingswijziging of bouwrecht

Mobiliteit en parkeervoorzieningen

De mobiliteitsimpact komt uitvoerig aan bod tijdens de werkgroepvergadering. Ook het gevraagde parkeeraanbod vraagt absoluut een kritische reflectie. Er worden 300 parkeerplaatsen vooropgesteld wat neerkomt op een minimaal ruimtebeslag van 3750m², 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).

planologisch

Verplaatsen van de afbakeningslijn zal de provincie opnemen. Er kan dus enkel een delegatie gegeven worden voor de uitbreiding van de school. Leper 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 Leper 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:

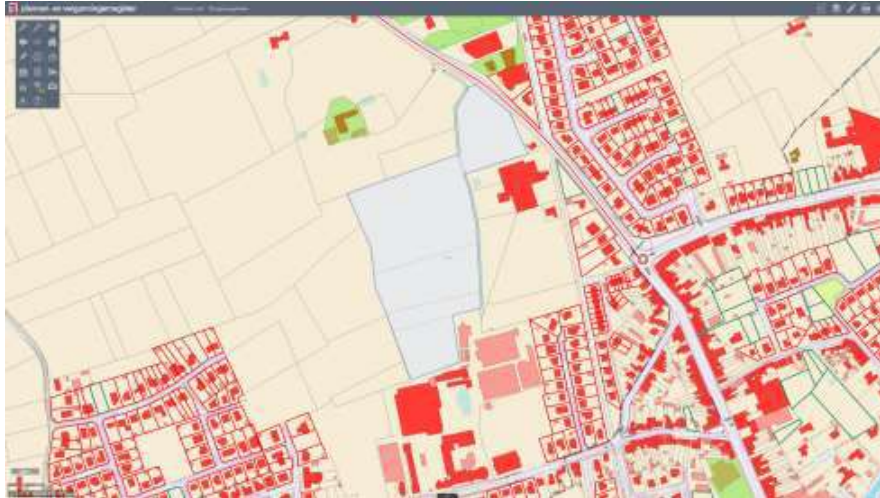
- Het ontwerp bundelt kwalitatieve architectuur met een zo beperkt mogelijke grondinname.
- De gebouwen van het VTI worden op een goede manier geïntegreerd in / gekoppeld aan de nieuw te bouwen volumes.
- Om leegstand van de schoolsites in de binnenstad te vermijden (College en Immaculata) moet de herbestemming (in functie van lager onderwijs, dienstverlening, wonen, ...) onderzocht zijn voordat deze verlaten worden.

Flankerend aan het ontwerp van de nieuwe school realiseert stad Leper ism 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 (zie mobiliteit).

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

Traject SMSI:

- A. Visie en structuur SMSI = fundament dossier (eerste werk, 1 jaar, is nog niet volledig voltooid – half november wordt eindbeslissing binnen SMSI genomen)
- B. Aankoop gronden voor eind 2018 (focus op onderstaand aangeduide percelen)
SMSI bevestigt de beslissing dat we tegen eind dit kalenderjaar de gronden zouden aangekocht worden (of toch minstens een compromis).



- C. Projectdefinitie opstellen (1 jaar)
- D. DBFM (5 jaar)

Er is nood aan een overzichtelijke projectplanning die al de grote stappen in kaart brengt. Dit zijn onder meer de elementen zoals eerder beschreven in het hoofdstuk projectmanagement. Deze planning gebeurt in samenwerking tussen de stad, de provincie en SMSI. Bouwen is een erg complex traject. Gezien deze complexiteit adviseert STV om te werken met een professionele partner, die de bouwheer begeleidt in het traject de volgende jaren.

Enkele aanzetten tot planning zijn hieronder weergegeven. De volledig uitgewerkte projectplanning geeft aan welke stappen pas kunnen starten na goedkeuring van andere stappen.

- Stap 1a (2018) : masterplan mobiliteit (fiets / OV / auto) → stap 1b (aansluitend): ontwerp publieke ruimte
- Stap 2 (2018): opmaak gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (met delegatie)
- Stap 2 loopt gelijktijdig met stap 1a (deels) en 1b.
- Afspraken met de Lijn te maken alvorens opstart DBFM opdracht.
- Opmaak masterplan openbare ruimte en infrastructuur (incl goedgekeurde ramingen) alvorens opstart DBFM opdracht?
- De openbare ruimte en infrastructuur dient aangelegd te zijn voor de ingebruikname van de school.

Afspraak

Er is geen eindconclusie waar zowel SMSI als STV volop achter kunnen staan. De presentatiebundel van STV bevat een aantal aanbevelingen voor een kwalitatief vervolgetraject. Om het begeleidingstraject verder te kaderen wordt de bundel aangevuld met de verslaggeving van de vergadermomenten.

9 Bijlagen

9.1. Volumestudies

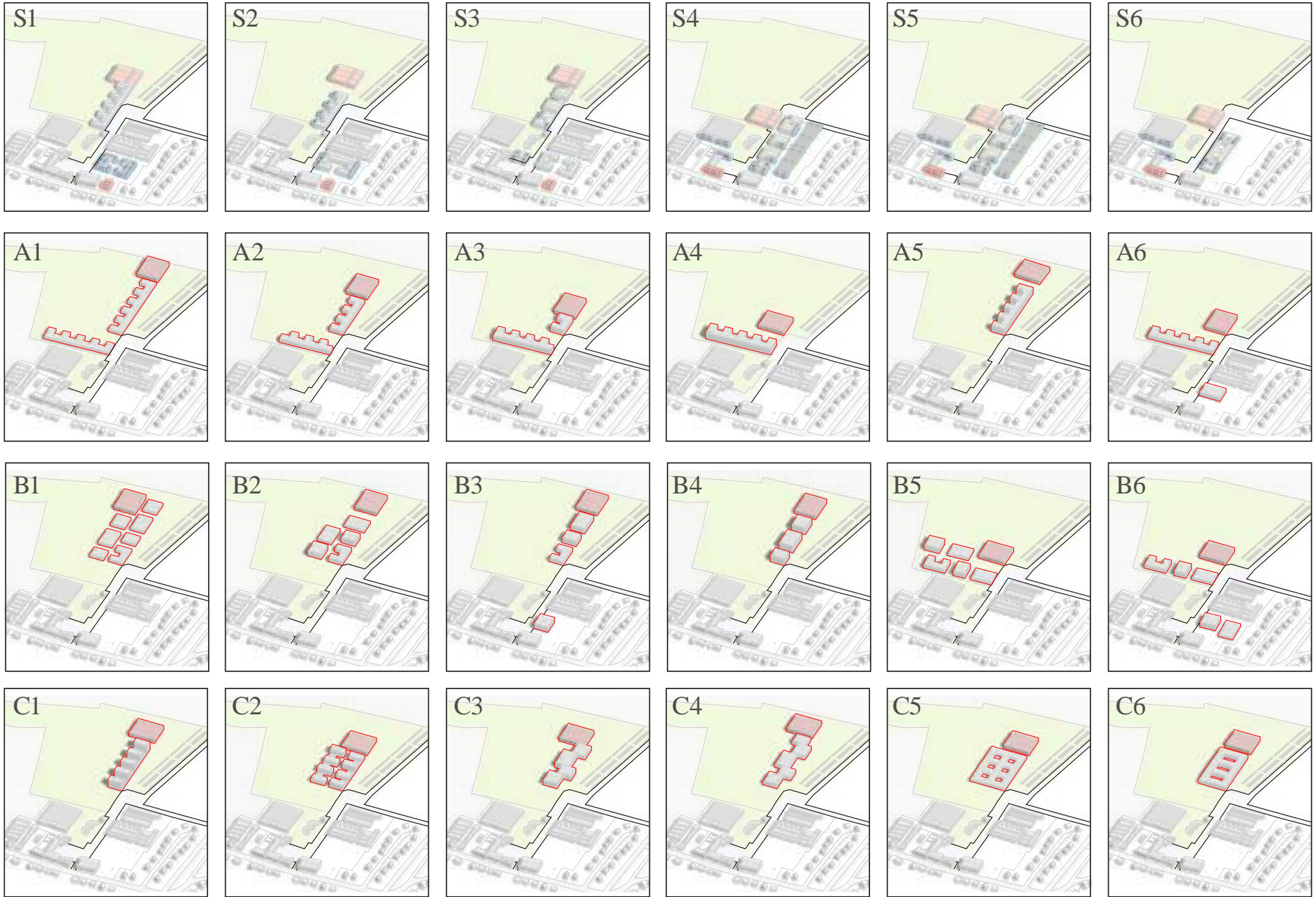
Volumestudies

De volgende studies maken abstractie van het schoolprogramma. We kijken enkel naar het totale te realiseren volume. De studies blijven ook door het abstract beschouwen van de context zeer vrijblijvend.

Reeks S zijn de 6 reeds besproken scenario's.

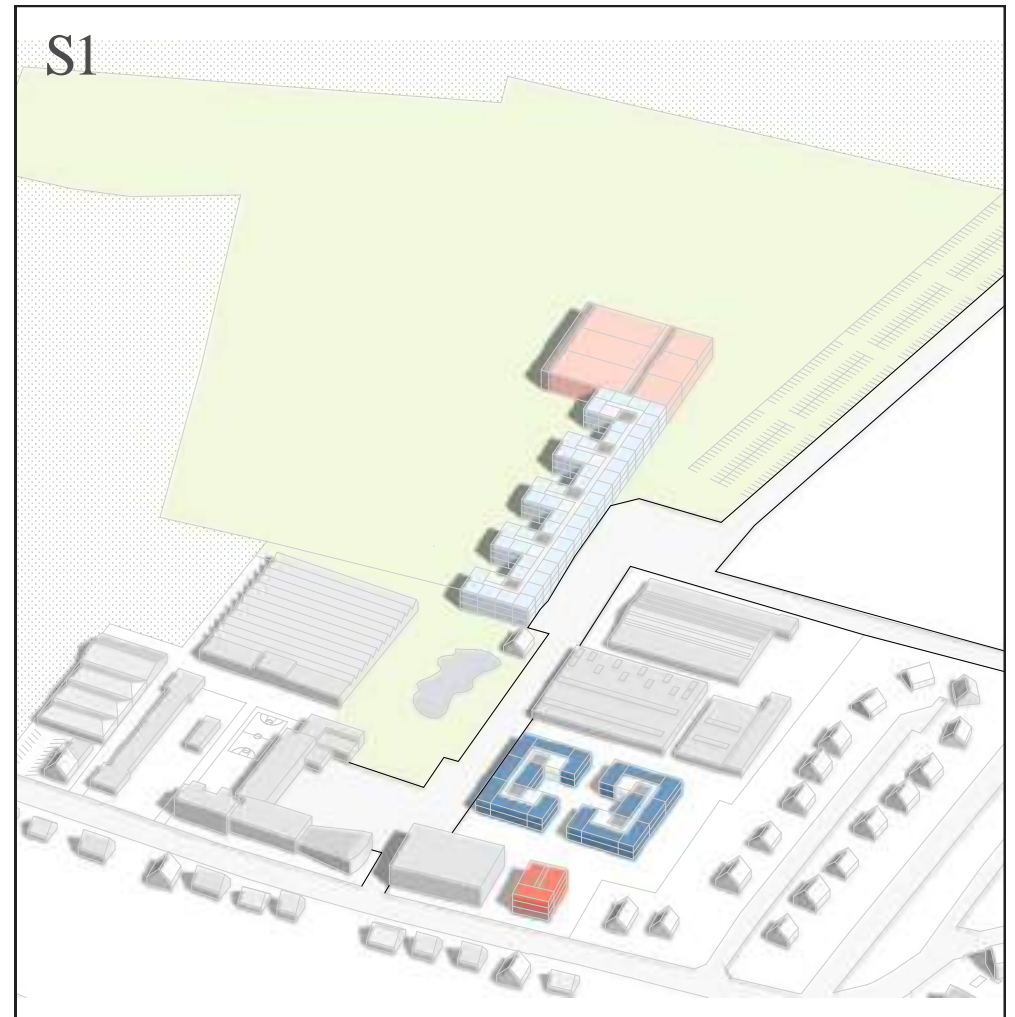
De verschillende reeksen A, B en C tonen volumetesten met variaties in;

- Bouwhoogte
- Stedenbouwkundige schikkingen



9.1.1 Scenario's

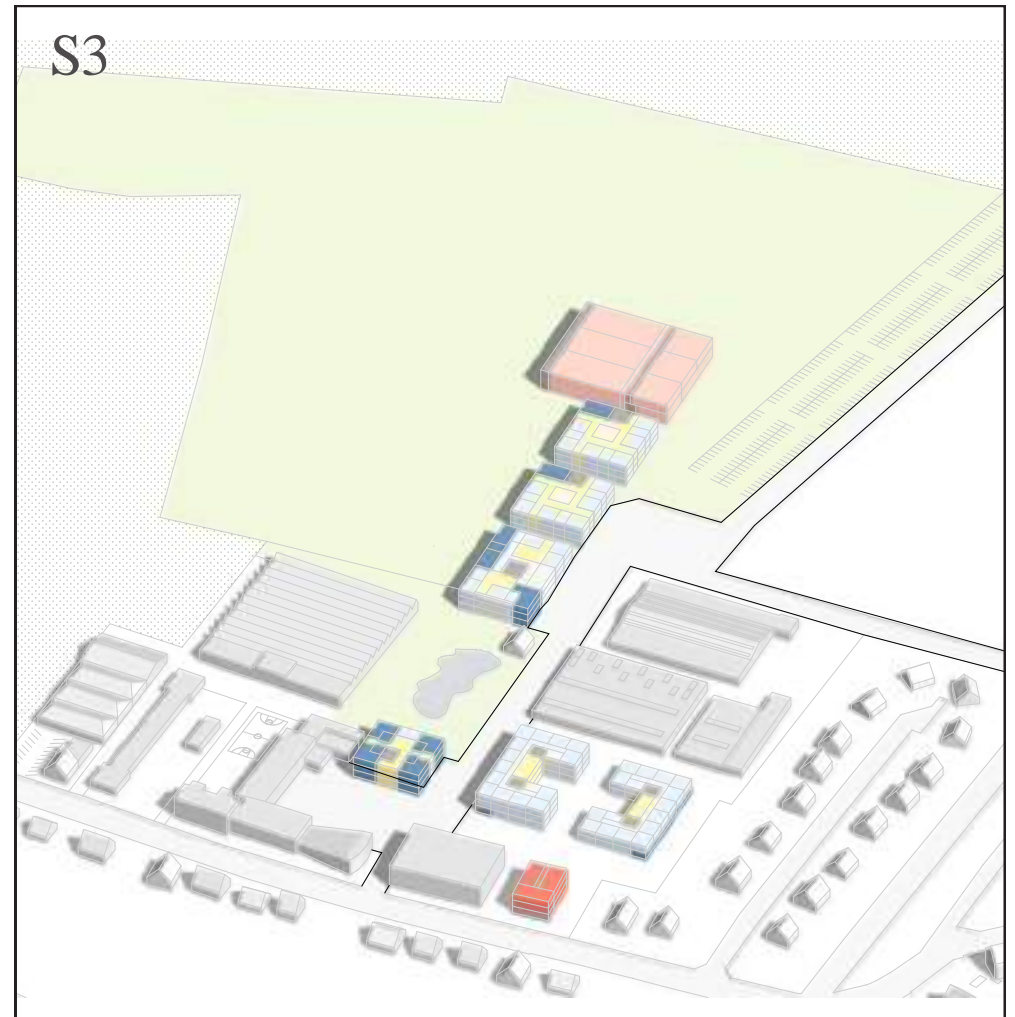
Scenario 1



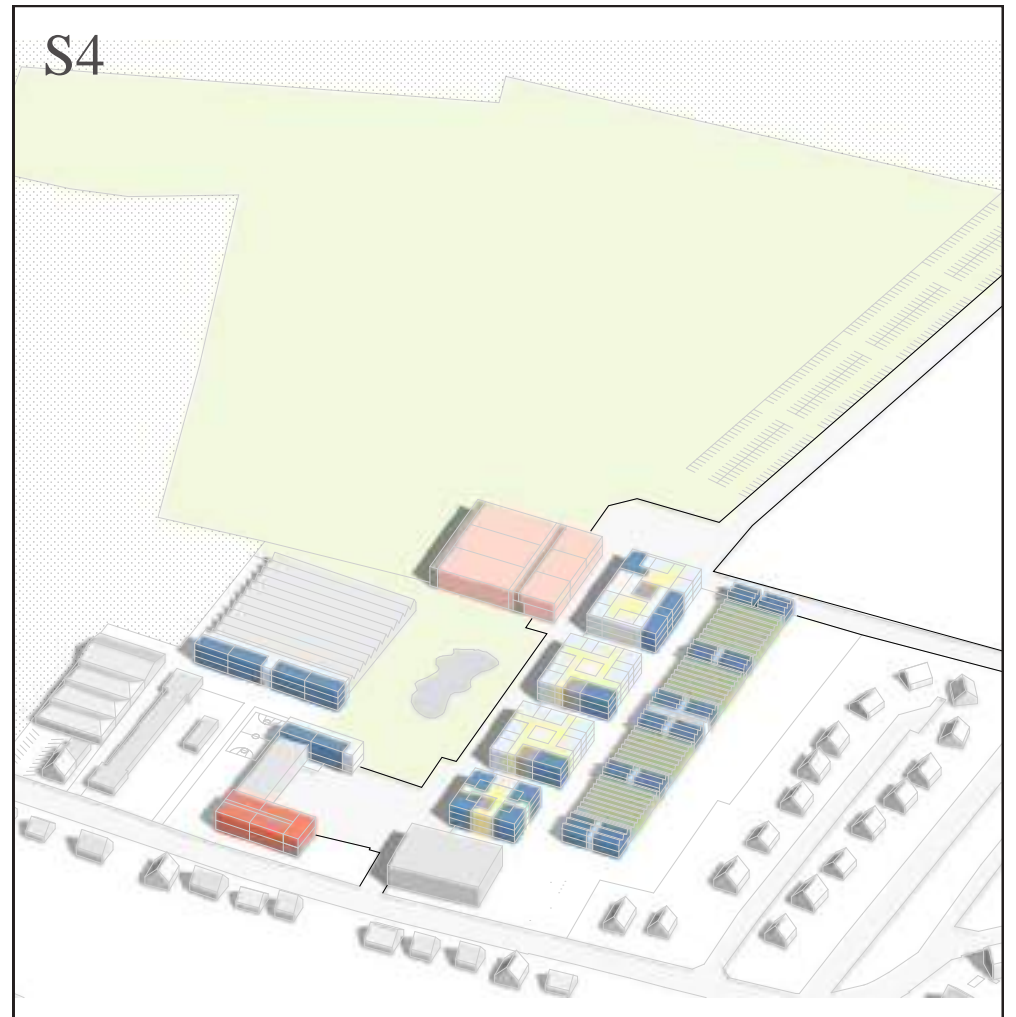
Scenario 2



Scenario 3



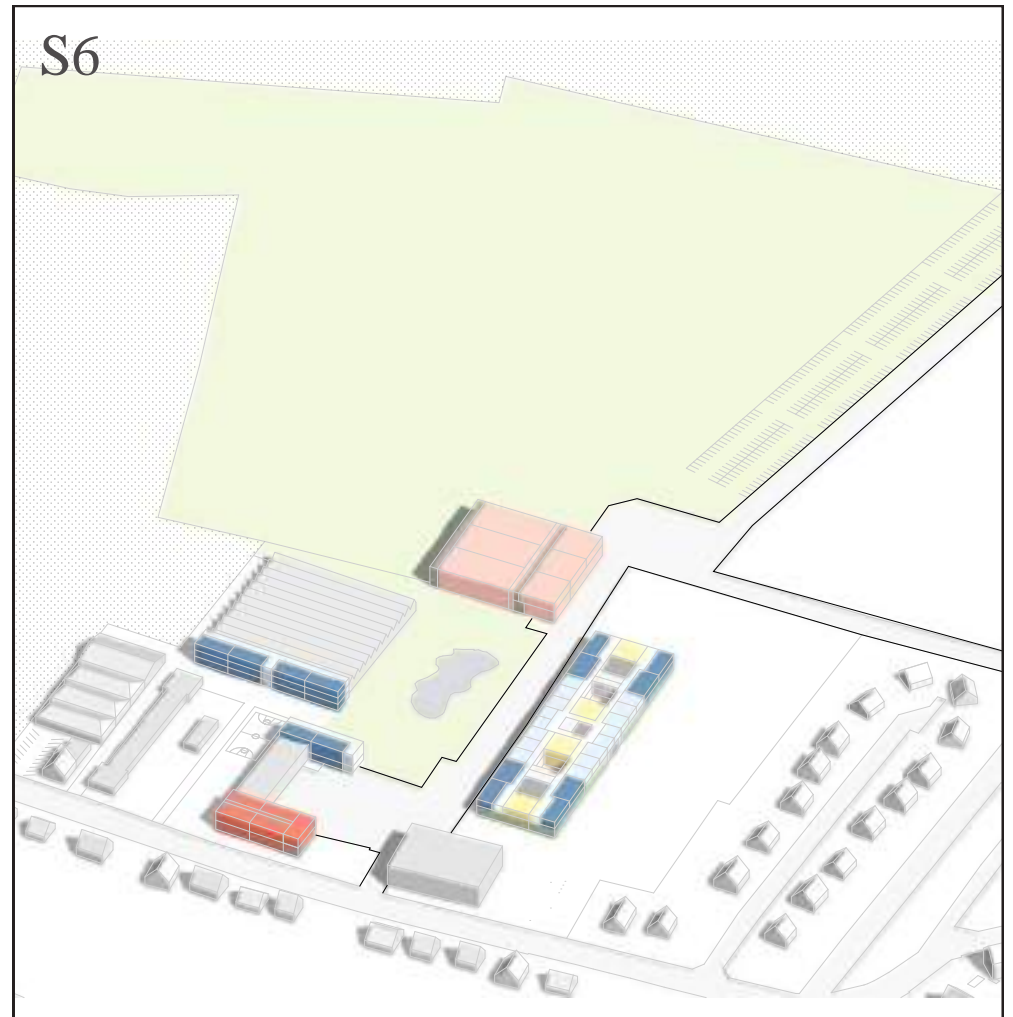
Scenario 4



Scenario 5

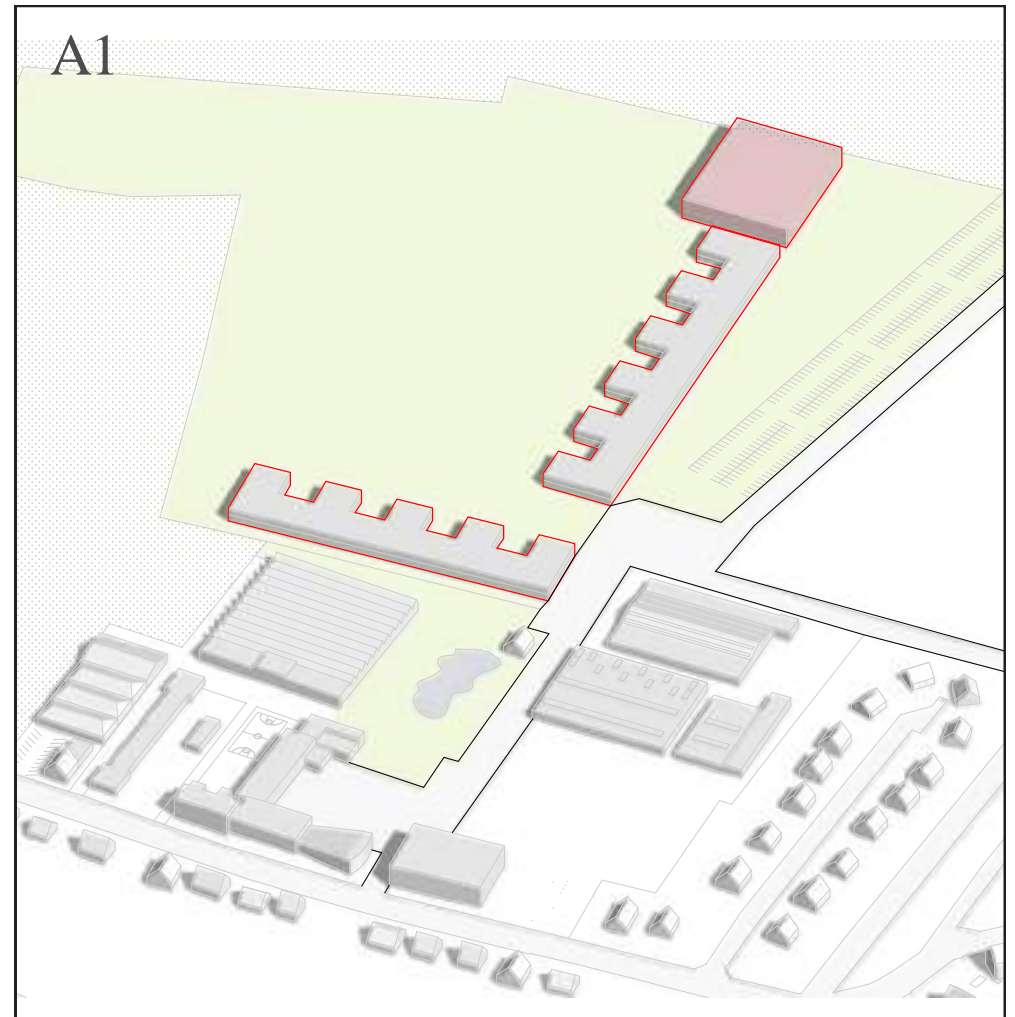


Scenario 6



9.1.2 Grote gebouwen

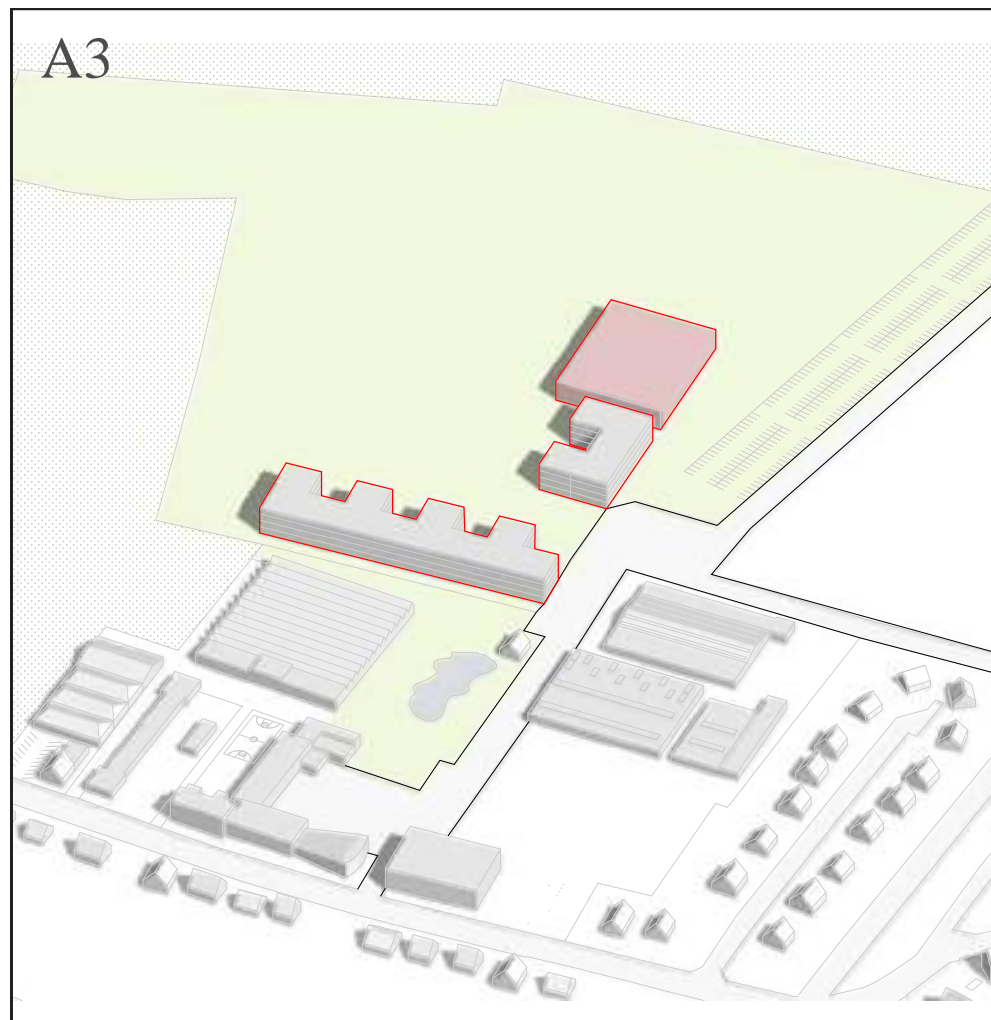
Grote gebouwen - 2 bouwlagen



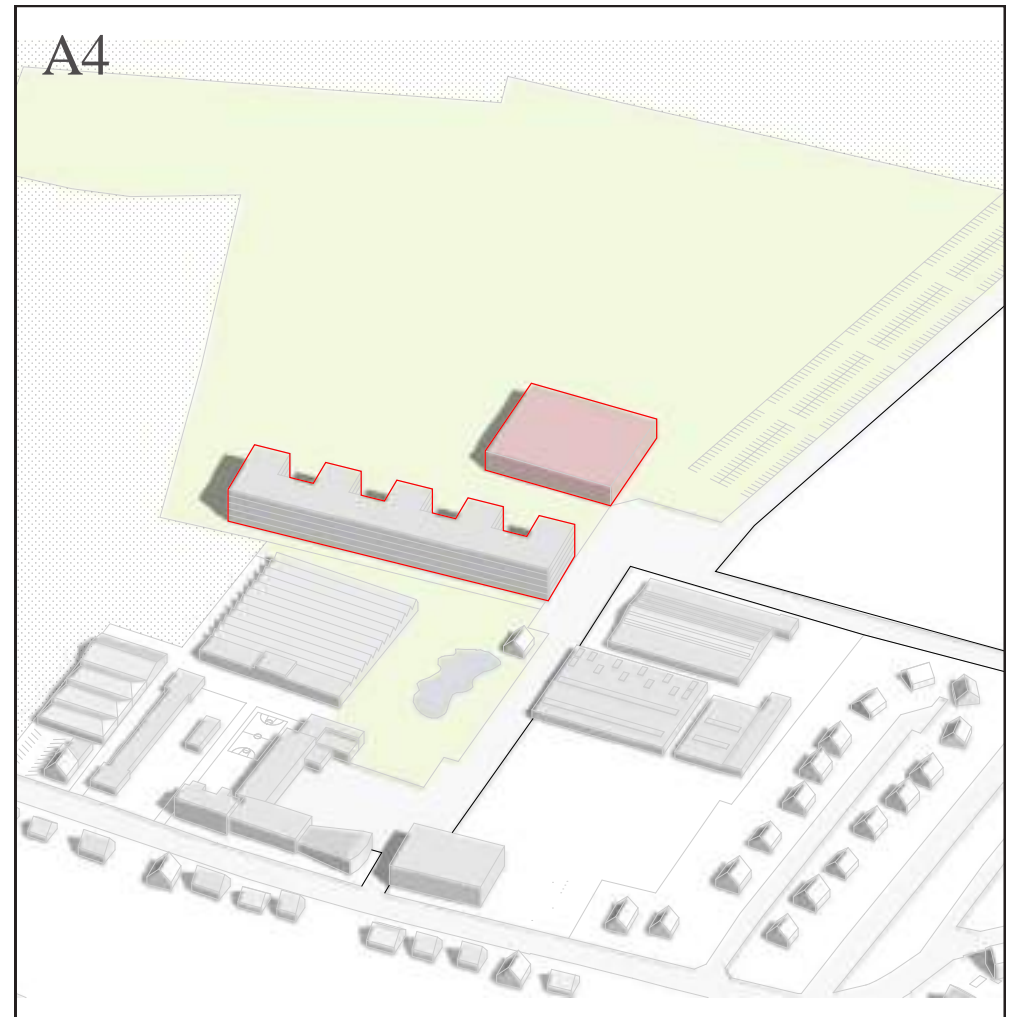
Grote gebouwen - 3 bouwlagen



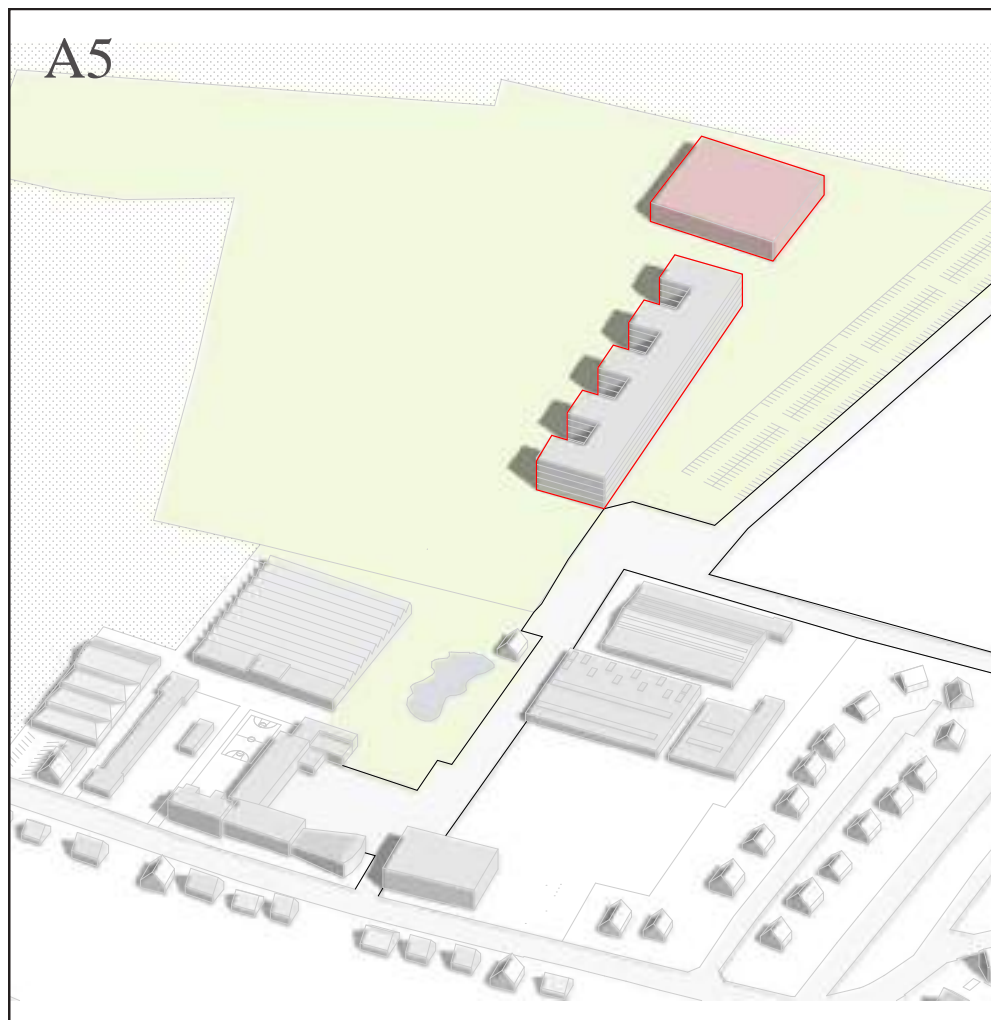
Grote gebouwen - 4 bouwlagen



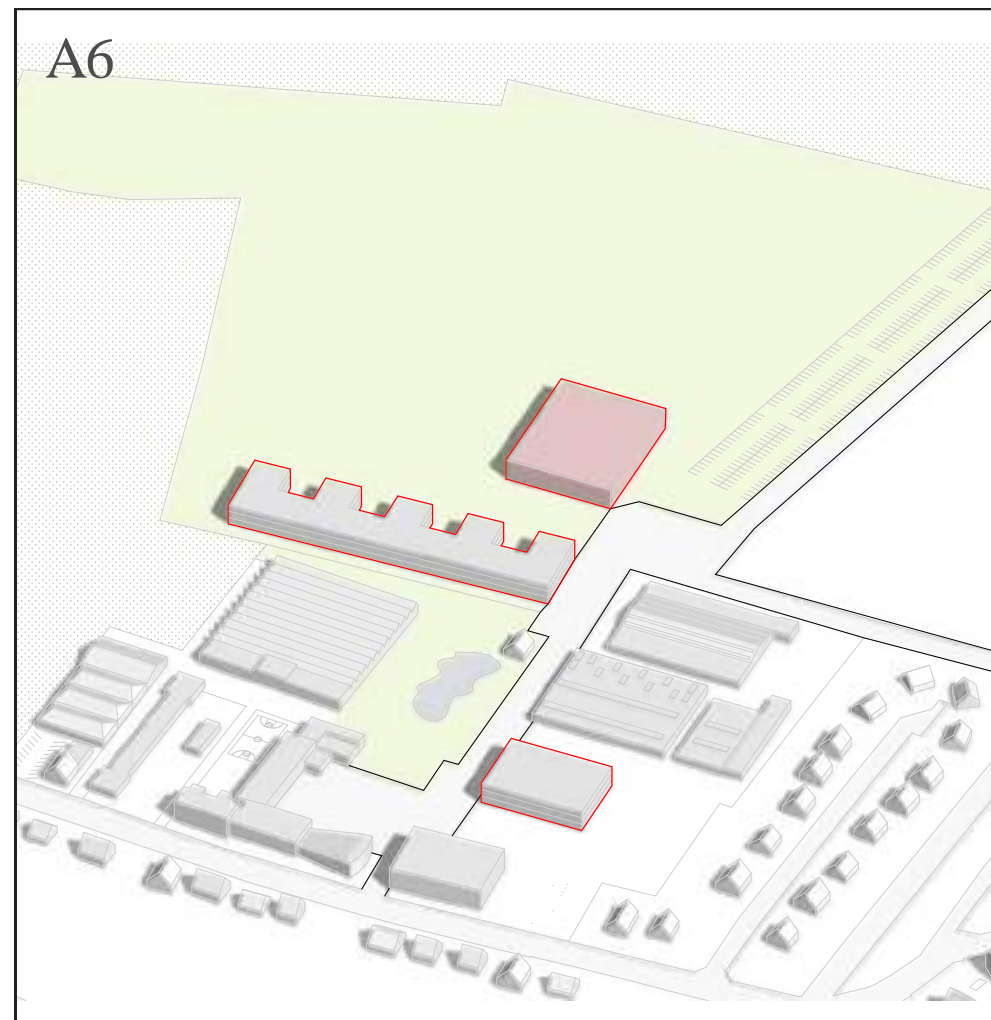
Grote gebouwen - 5 bouwlagen



Grote gebouwen - 5 bouwlagen - alternatieve inplanting

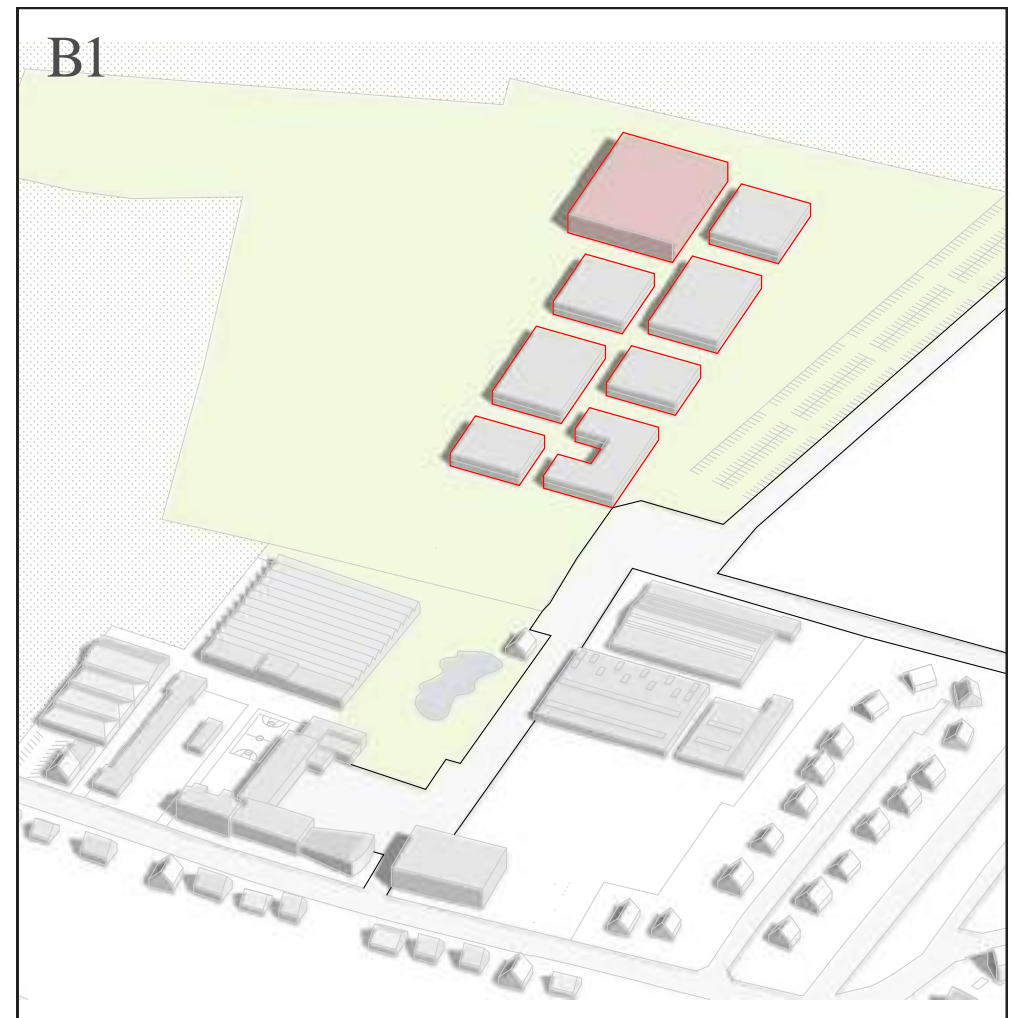


Grote gebouwen - 3 bouwlagen - verdichting

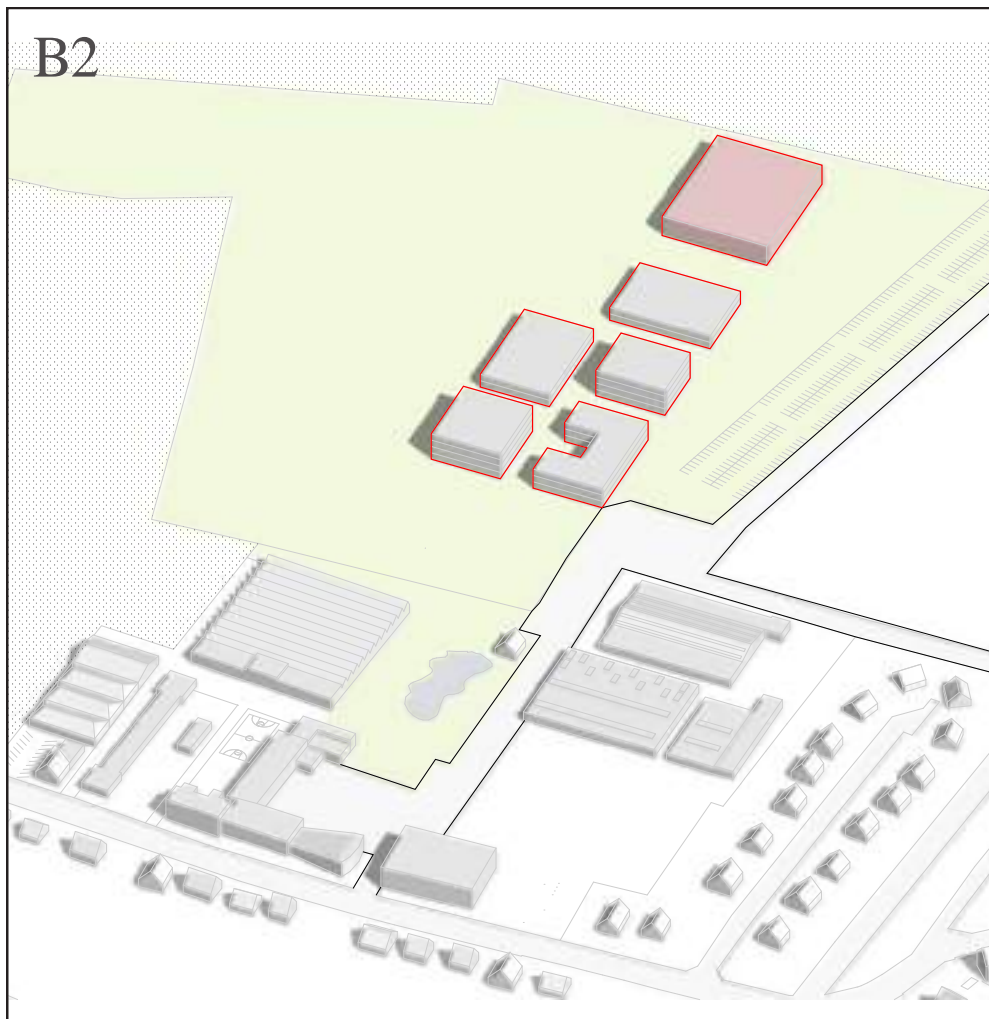


9.1.3 Kleine gebouwen

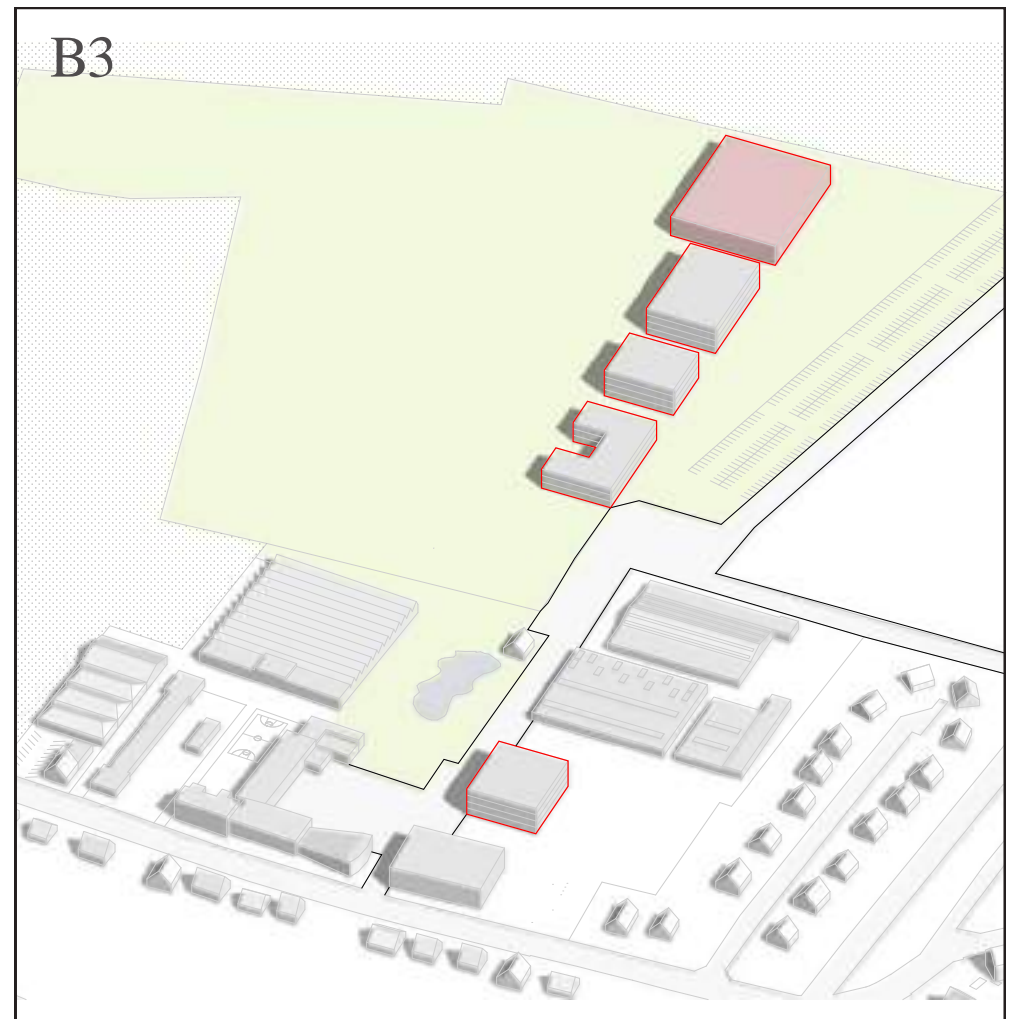
Kleine gebouwen - 2 bouwlagen



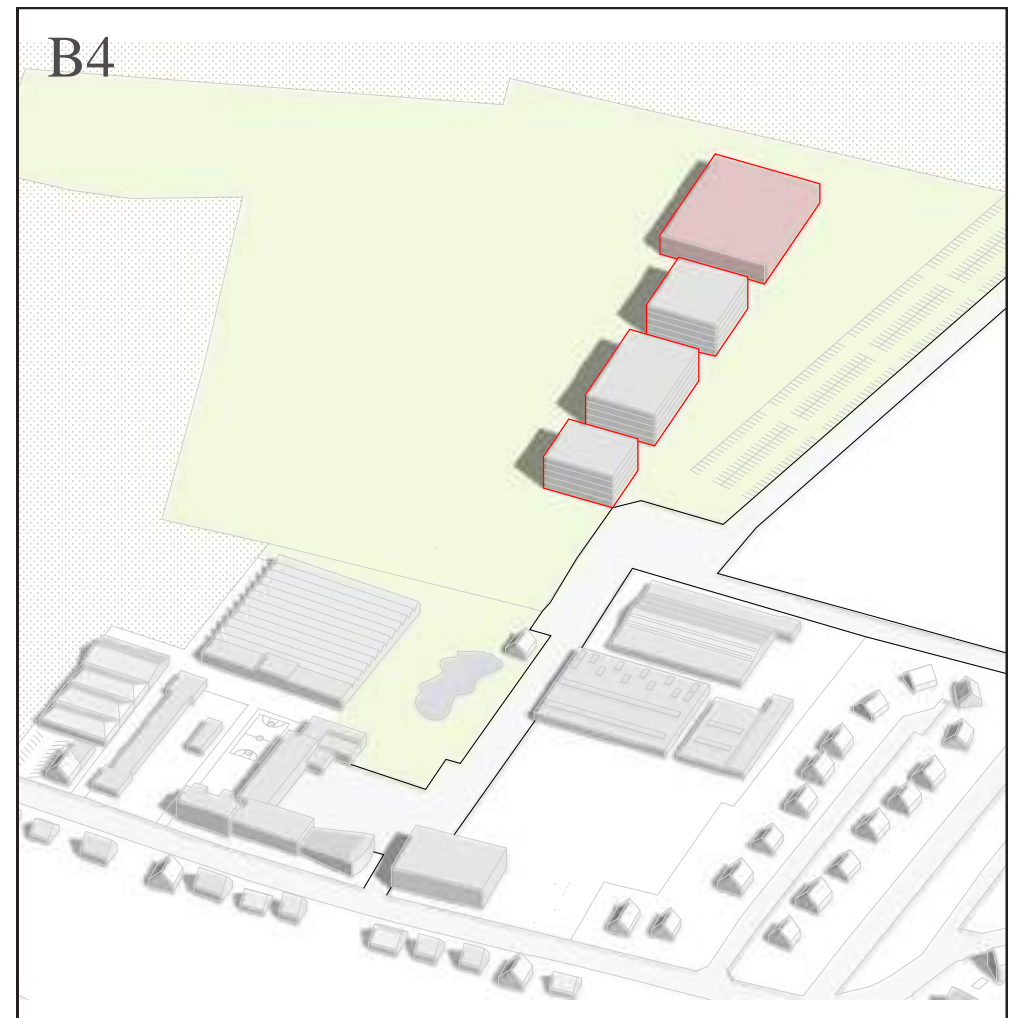
Kleine gebouwen - 3 bouwlagen



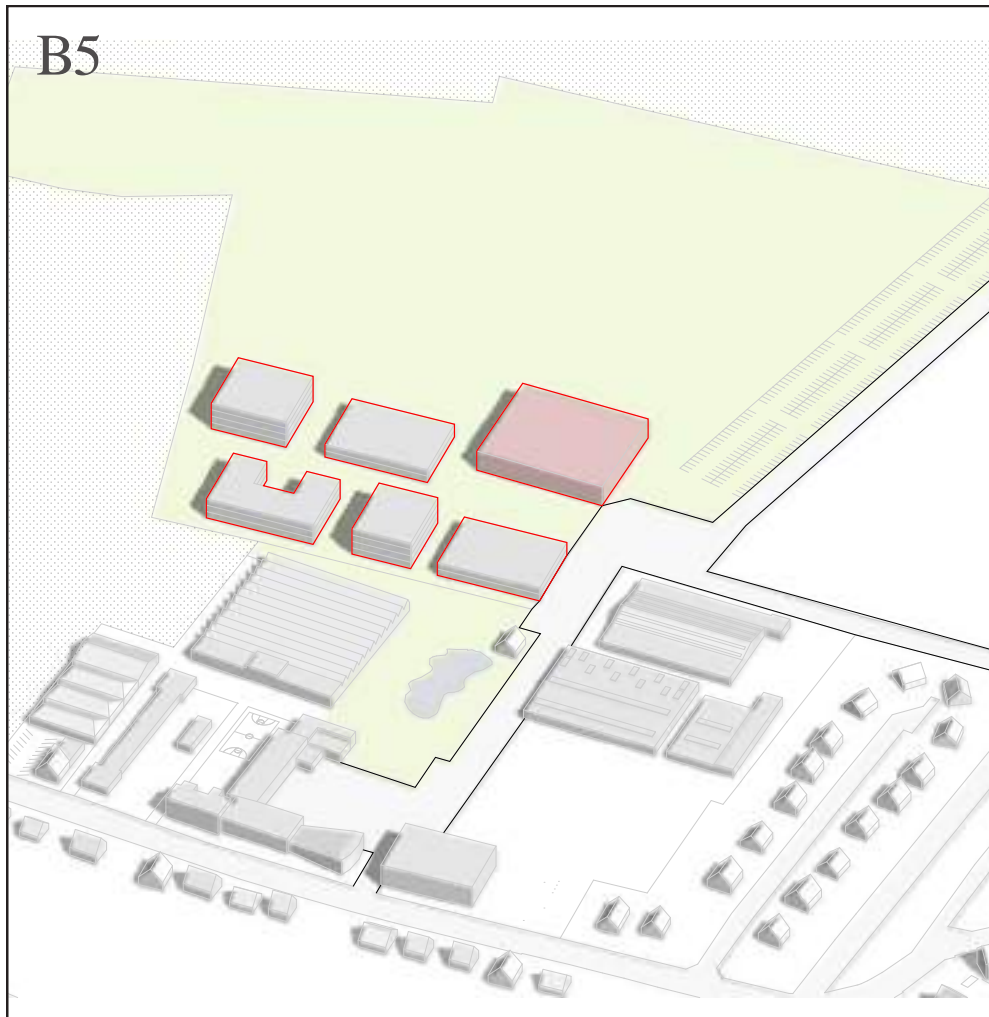
Kleine gebouwen - 4 bouwlagen



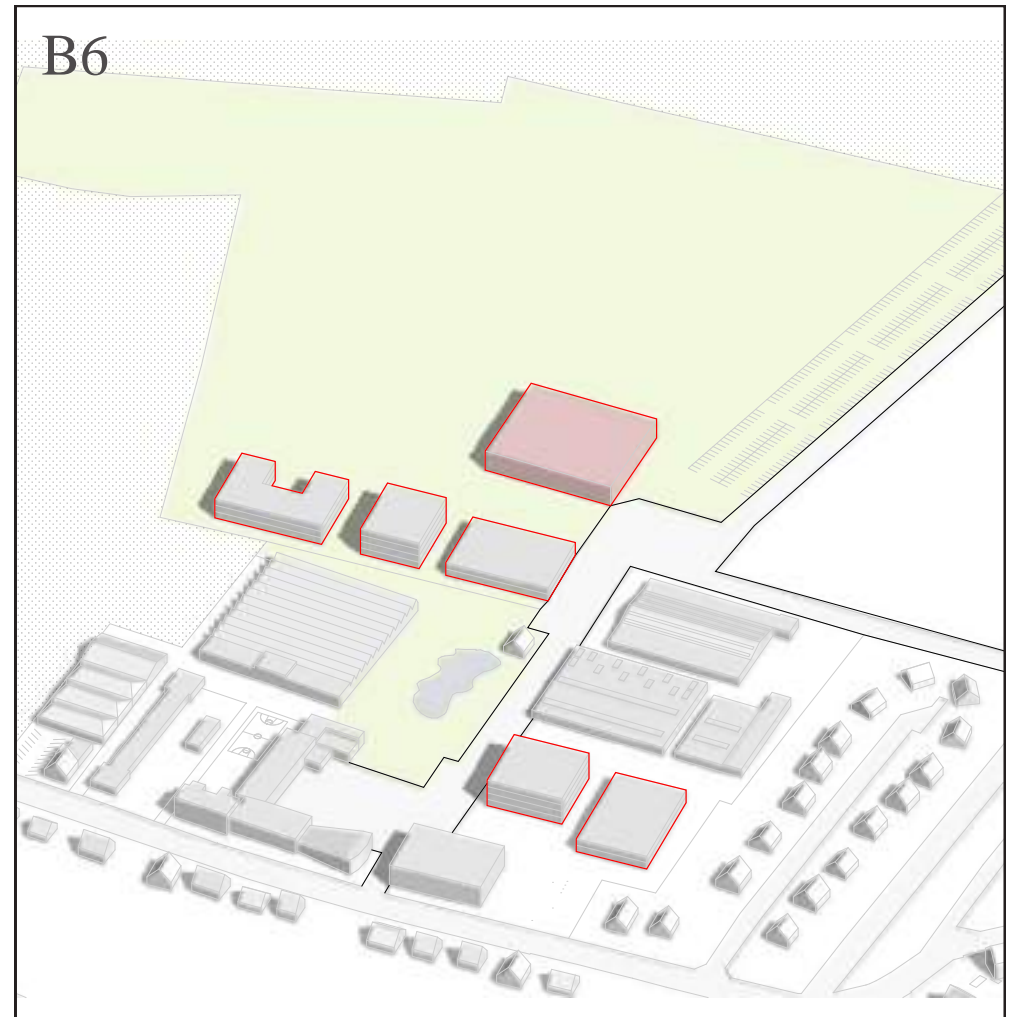
Kleine gebouwen - 5 bouwlagen



Kleine gebouwen - 3 bouwlagen - alternatieve inplanting

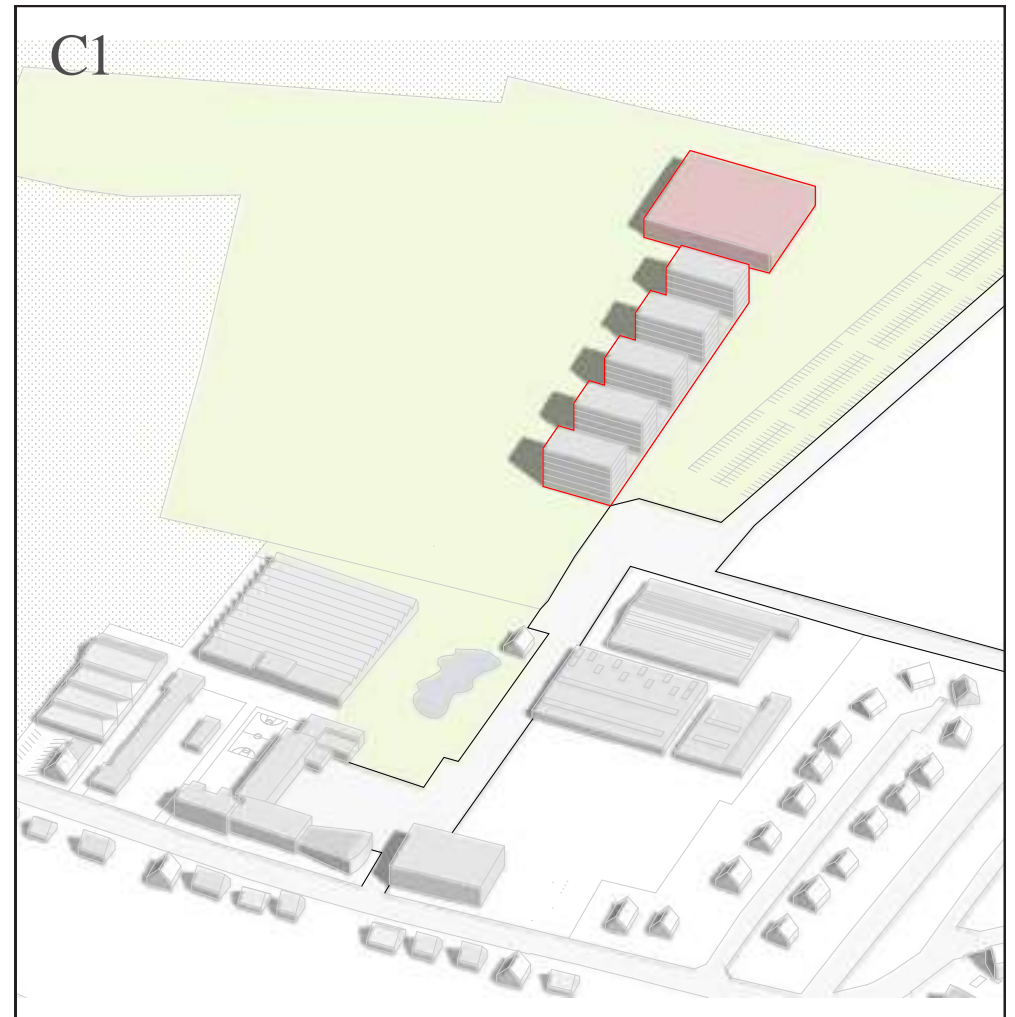


Kleine gebouwen - 3 bouwlagen - verdichting

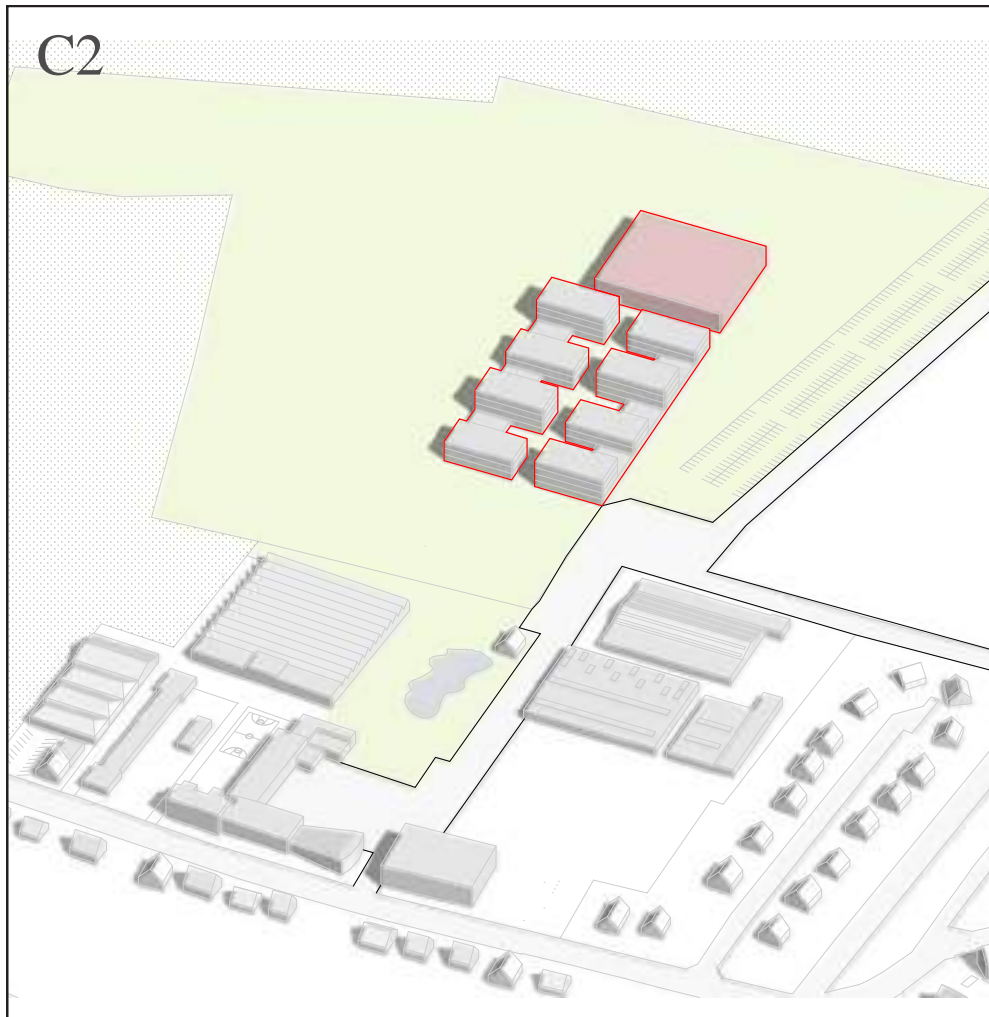


9.1.4 Hybrides

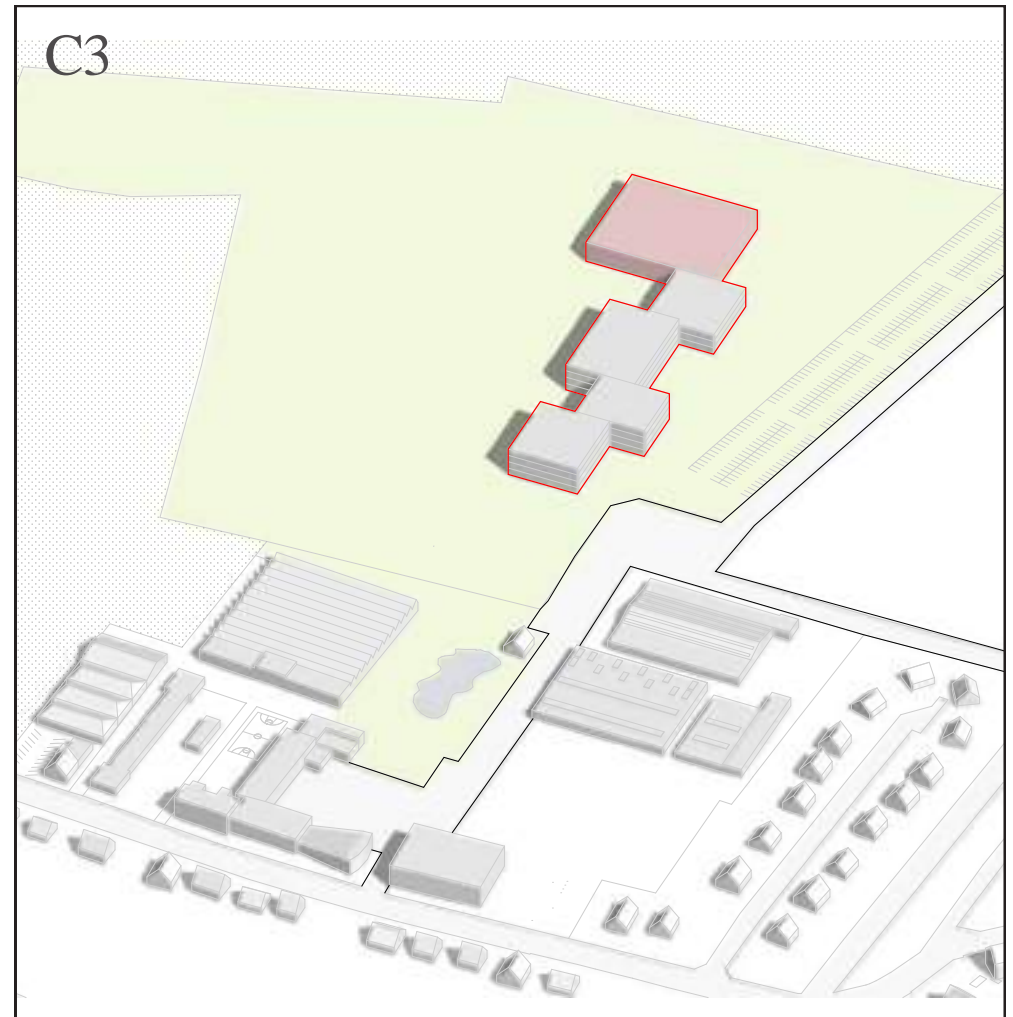
Verbindende sokkel - 5 bouwlagen



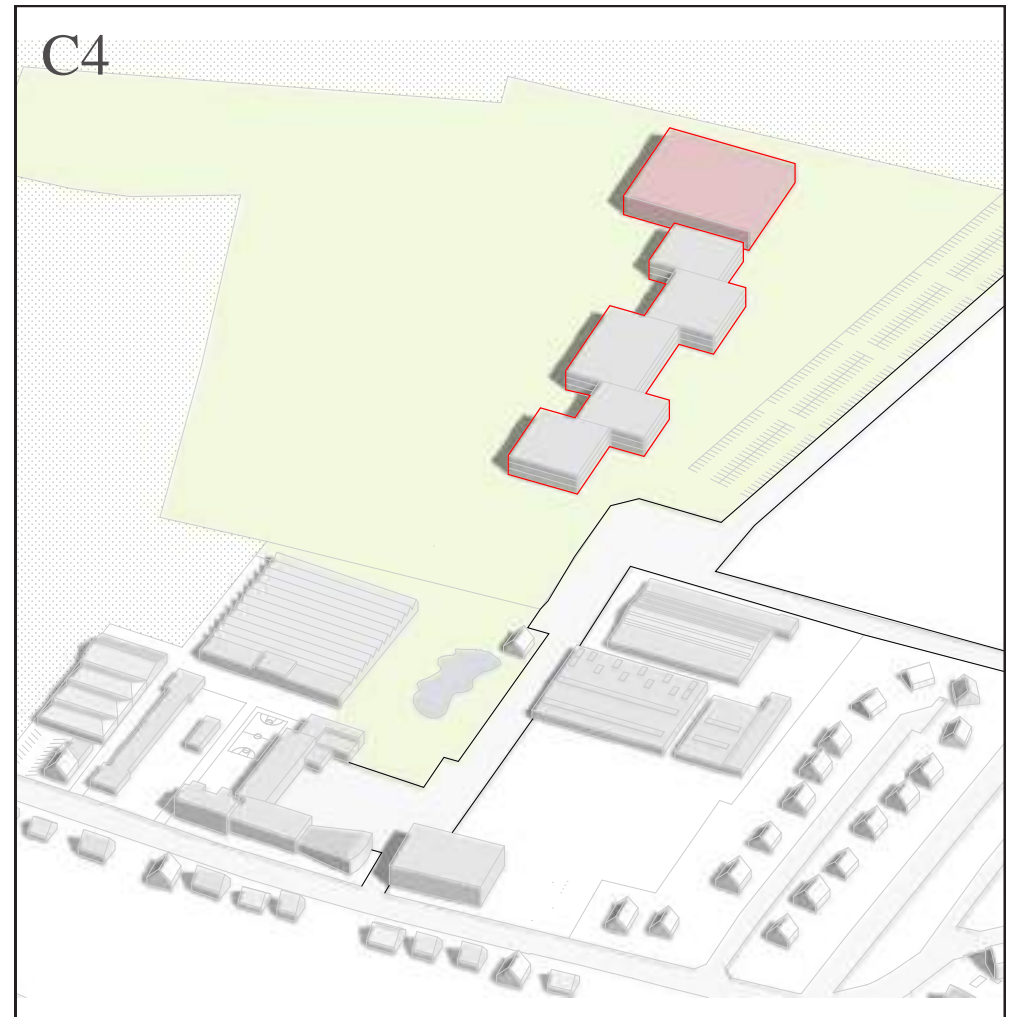
Verbindende sokkel - 3 bouwlagen



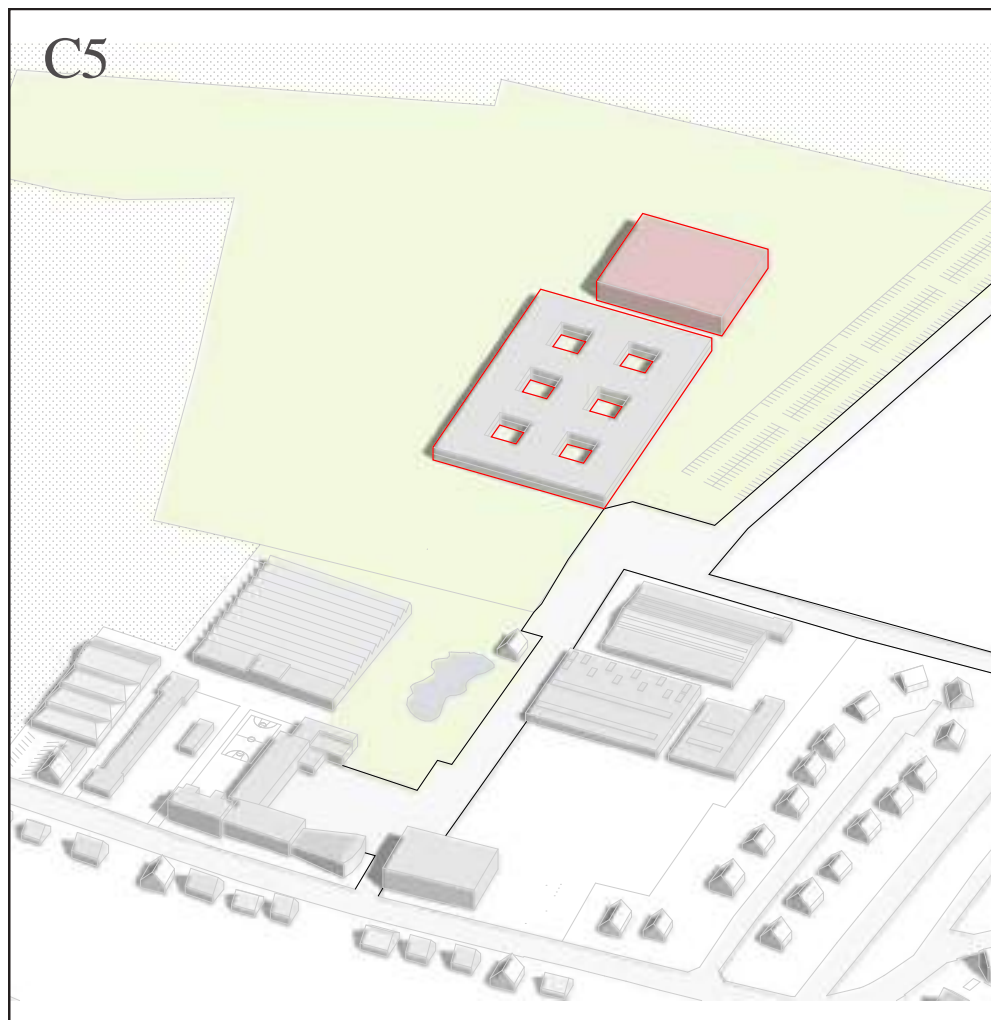
Groot gebouw - 4 bouwlagen - alternerend



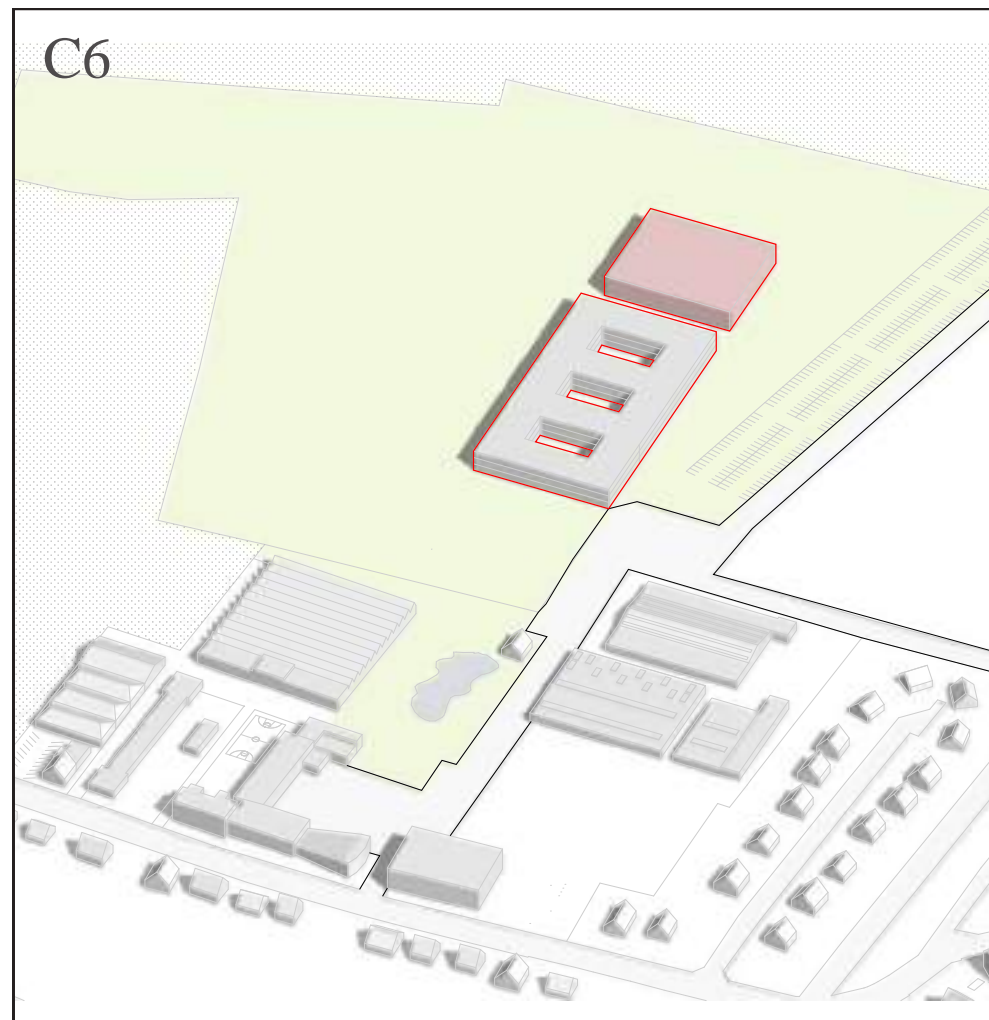
Groot gebouw - 3 bouwlagen - alternerend



Groot gebouw- 2 bouwlagen met binnenkoeren



Groot gebouw - 3 bouwlagen met binnenkoeren



9.2 Mobiliteitsstudie MINT

SINT-MAARTENSSCHOLEN IEPER

BEREIKBAARHEIDSANALYSE EN VERKEERSGENERATIE

15/06/2018





INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

FIETSNETWERK

FIETSSNELWEGEN (BFF)

FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF)

LOKALE ROUTES/
TOEVOERRoutes





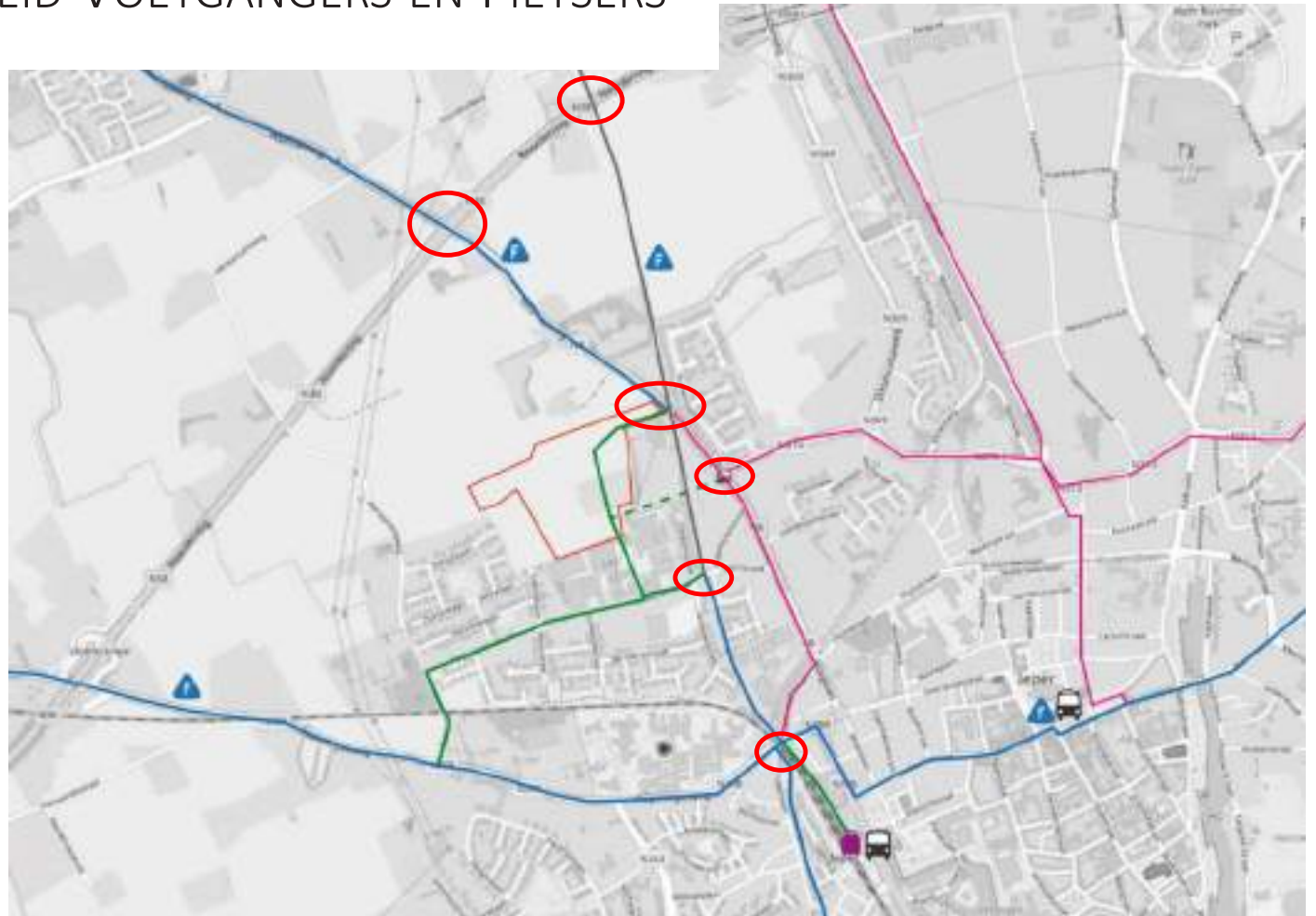
BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

FIETSNETWERK

FIETSSNELWEGEN (BFF)

FUNCTIONELE FIETSROUTES
(BFF)

LOKALE ROUTES/
TOEVOERROUTES





BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

- Kruisingen met gewestwegen:
 - N8 x N38
 - N38 x Vrijbosroute
 - N8 x Vrijbosroute
 - N8 x Oude Veurnestraat x Haiglaan
 - N308 x Scholierenpad
- Kruisingen met lokale wegen:
 - Scholierenpad x Augustijnenstraat



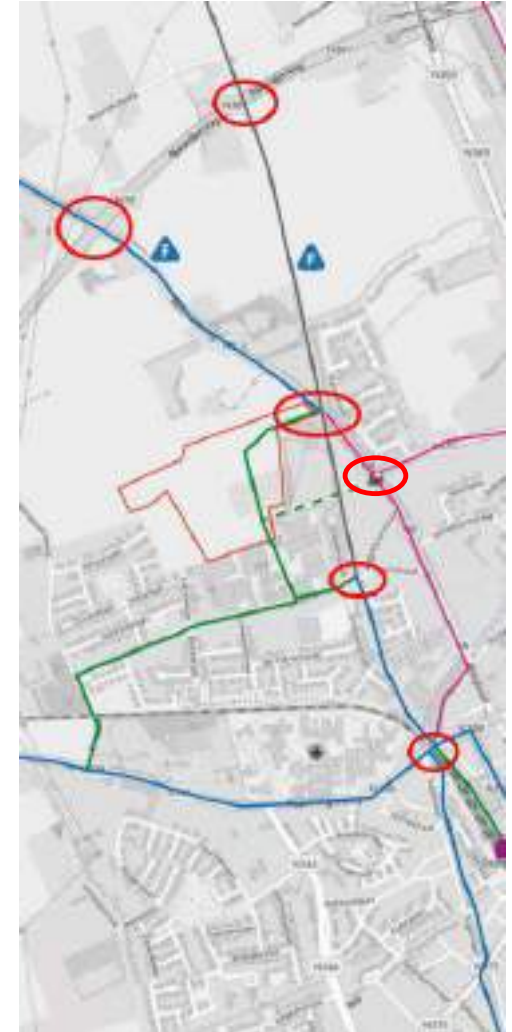


BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

Fietsnelwegen F38 en F352

Fietsvademecum:

- Kruispunt met drukke verkeerswegen bij voorkeur **ongelijkvloers**
- Kruisingen met autoluwe verkeerswegen bij voorkeur met **fietsers in de voorrang**
- Breedte: 3,5m bij hoge fietsintensiteiten – Vlaams-Brabant gaat al naar **4m**
- **Realisatie?**





BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

Fietsknooppunt

Toegang school x Veurnseweg x
Fietsostrade?

Veilige en leesbare inrichting noodzakelijk!





BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

N8 Veurnseweg

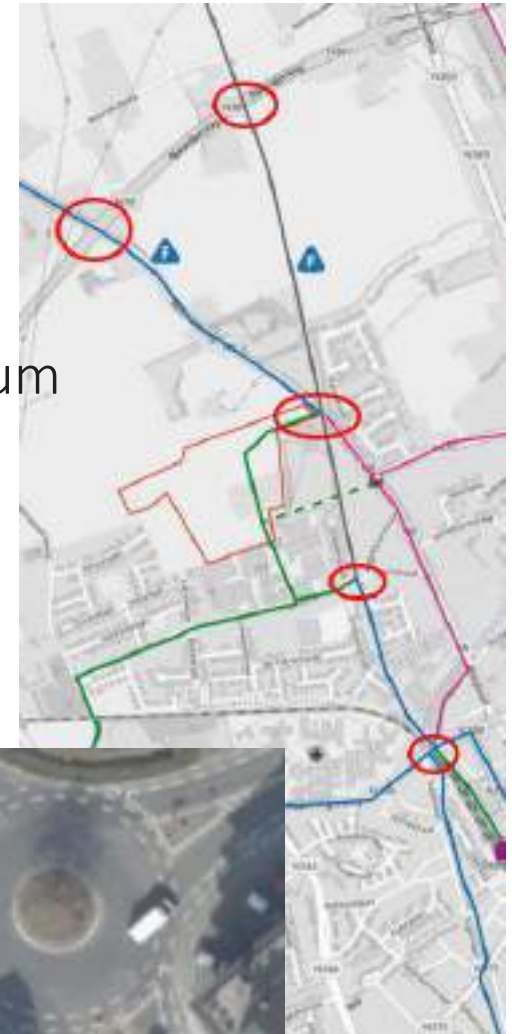
- Fietsvoorzieningen niet conform Fietsvademecum

➔ Bij 50 km/u aanliggende verhoogde fietspaden

➔ Bij 70 km/u vrijliggende fietspaden

Rotonde N8 x Haiglaan:

➔ Geen aanliggende niet verhoogde fietspaden op rotonde





INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



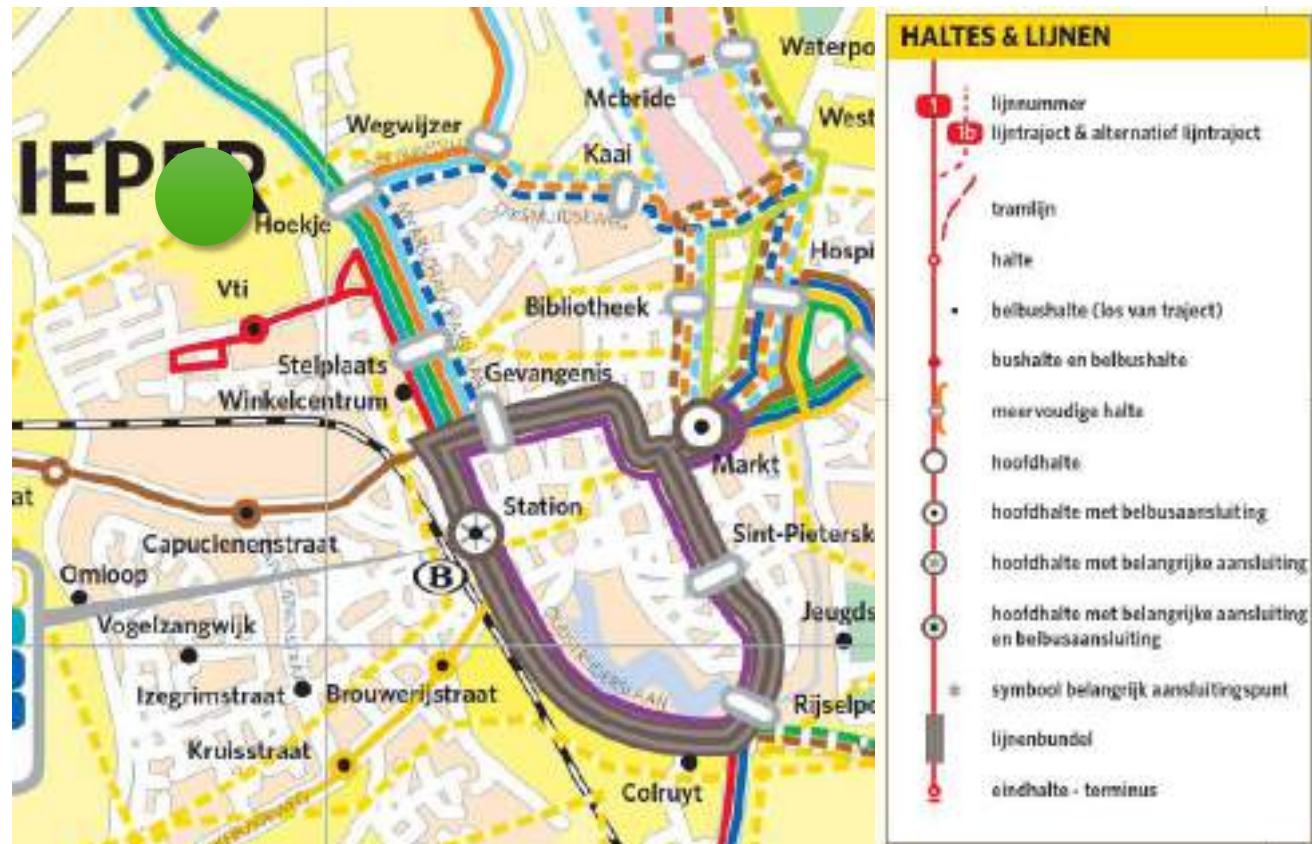
BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

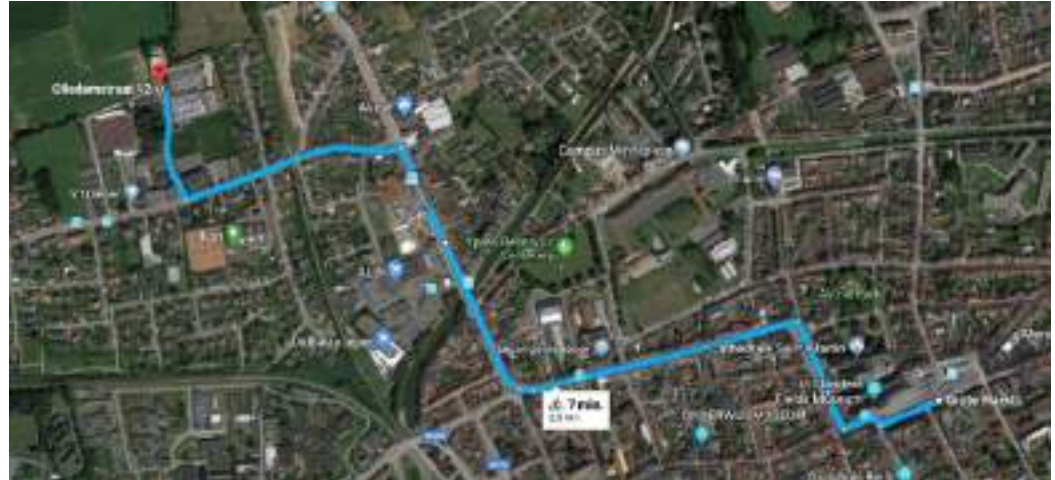
AFSTAND STATION – HUIDIG VTI:
~1.4KM (VOET: 17', FIETS: 5')

AFSTAND MARKT – CAMPUS:
~2.0KM (VOET: 25', FIETS: 7')

DICHTSTBIJZIJNDE HALTES:

- HOEKJE
- VTI







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 - Roestbrugge - Veurne
07:26			Abele - Poperinge - Vlaertinge - Ieper
08:55			Ieper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
08:56			Ieper - Oostvleteren - Alveringem - Veurne

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

07:54			Veurne - Alveringem - Oostvleteren - Ieper
16:01			Veurne - Alveringem - Oostvleteren - Ieper
14:14			Veurne - Alveringem - Oostvleteren - Ieper
17:19			Veurne - Alveringem - Oostvleteren - Ieper





BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

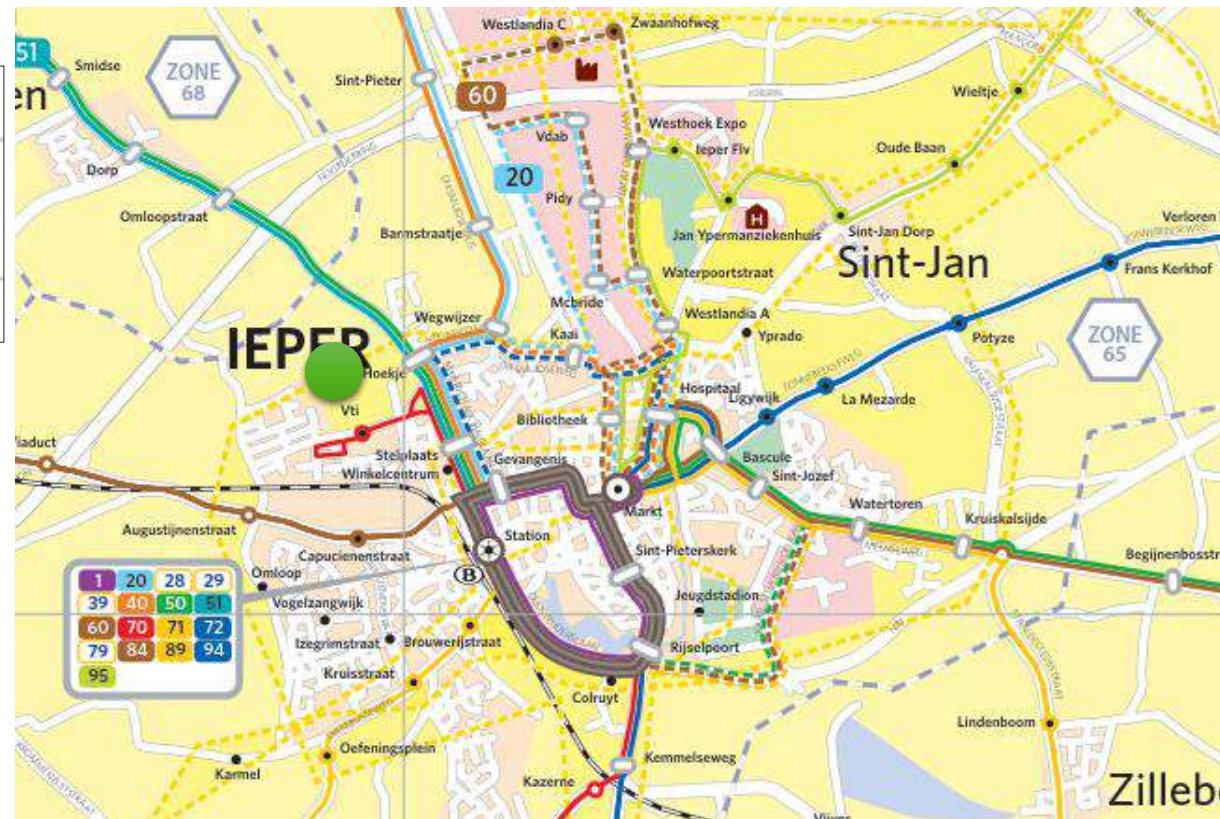
HALTE VTI:

08:02		60	Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper
16:05		60	Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper
16:05		60	Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper
17:04		60	Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper

WEBSITE VTI:

“VANAF HET STATION RIJDEN ER 'S MORGENS 2 BUSSEN (8.07 EN 8.15 UUR) NAAR ONZE SCHOOL EN OP HET EINDE VAN DE SCHOOLDAG BRENGEN DEZE BUSSEN VAN DE LIJN JE NAAR HET STATION.”

TELLING: 4 BUSSEN IN DE OCHTENDSPITS





BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.
- Bij ongewijzigde lijnvoering:
 - ➔ Waarschijnlijk grote verplaatsingsstromen tussen campus en station of Markt, te voet of met de fiets.
 - ➔ Risico op hoger autogebruik bij leerkrachten eventueel ook leerlingen



BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.
- ➔ Aanbevolen om lijnvoering De Lijn bij te sturen in functie van de campus.
- Grote shift van de buslijnen voor schoolvervoer nodig vanuit alle richtingen
 - ➔ overleg De Lijn / vervoersregio's



BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.
- ➔ Aanbevolen aanpassen haltestructuur/halte-accommodatie
- Voorkeursoplossing: Organisatie van bushalte op of aan parking van de campus zelf:
 - Vermijden oversteekbewegingen passagiers
 - vermijden busfile op de N8



BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.
- ➔ Alternatief: Verbeteren bestaande halte-infrastructuur
 - Nood aan goede oversteekvoorzieningen
 - Nood aan meer wachtruimte aan de halte(s)
 - Nood aan voldoende wachtruimte/halteerruimte voor bussen



BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.

→ Knelpunten halte Hoekje:

- Geen zelfde OV-aanbod in beide richtingen
- Geen opstelruimte voor meerdere bussen
- Geen oversteekvoorzieningen
- Potentieel conflict voetgangersstroom - fietsstroom





BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

- Huidig OV-aanbod (routing en frequentie) in directe omgeving van de campus is beperkt.

➔ Knelpunten halte VTI:

- Beperkt OV-aanbod
- Geen oversteekevoorzieningen in onmiddellijke omgeving
- Te weinig wachtruimte voor grote aantallen reizigers
- Opstelruimte voor meerdere bussen





INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



BEREIKBAARHEID AUTO

- Ontsluiting site via N8:
 - 2x1
 - Aansluiting op N8 valt samen met kruising wenslijn Vrijbosroute (fiets snelweg)
- Nood aan een verkeersveilige inrichting
 - Accentueren aansluiting. Bijvoorbeeld plateau?
 - Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers met verkeerseiland (stapsteen)
 - Lokaal verlagen snelheid naar 50km/u?





BEREIKBAARHEID AUTO

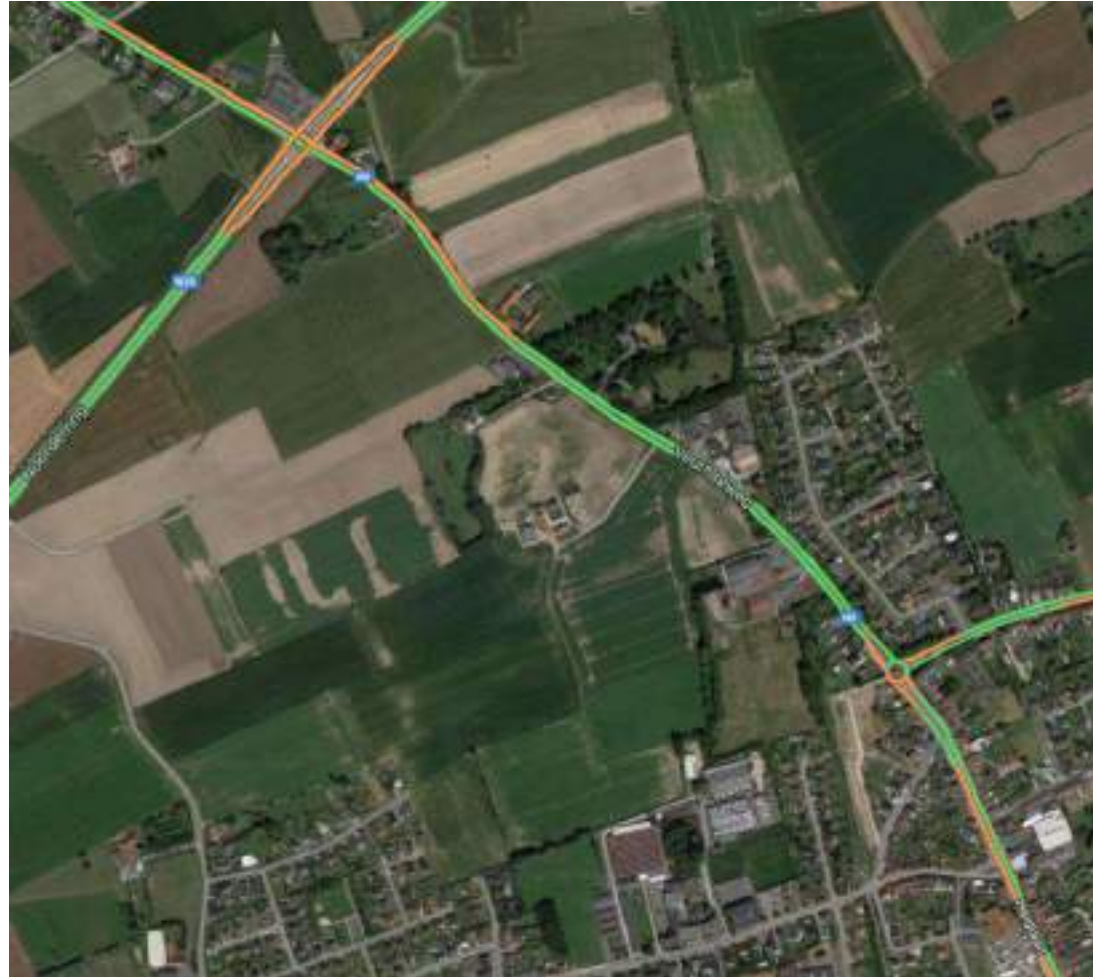
TYPISCH VERKEER, DINSDAG 8U





BEREIKBAARHEID AUTO

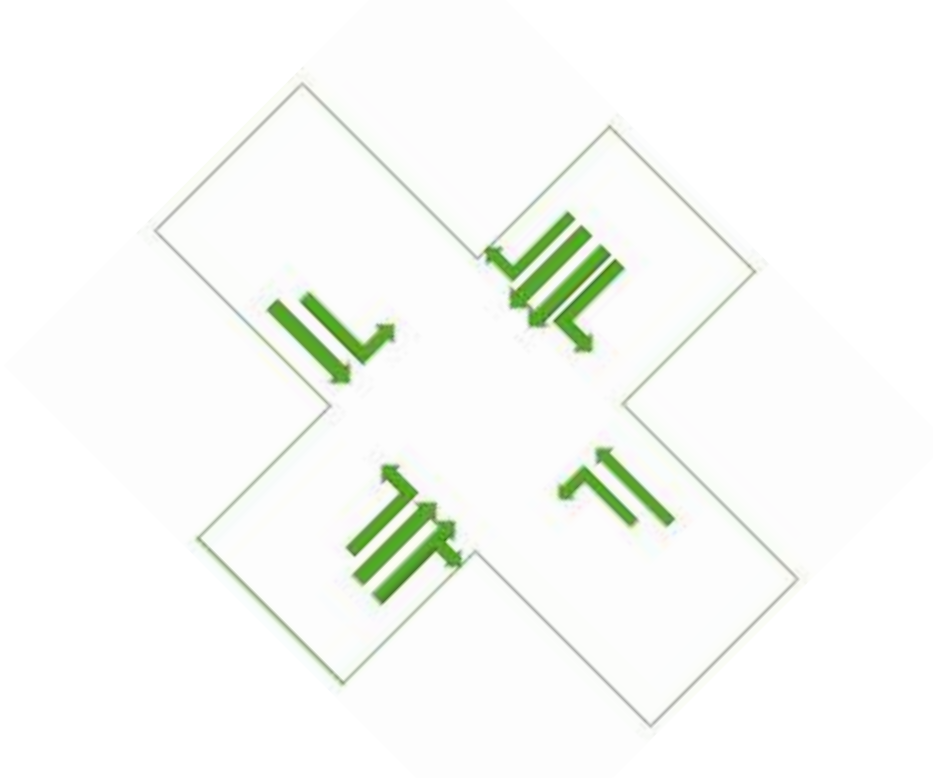
TYPISCH VERKEER, DINSDAG 16U





BEREIKBAARHEID AUTO

- Maatgevend kruispunt N8 x N38





BEREIKBAARHEID AUTO

- Onderzoek naar omleiding Brielen





INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



VERKEERSGENERATIE

Raming verkeersgeneratie op basis van kencijfers

- Uitgangspunten:
 - Aantal leerlingen: 2340
 - Aantal leerkrachten 1 per 10 leerlingen (totale korps)



VERKEERSGENERATIE

Functie	WAGENS PER SPITSUUR							FIETTERS PER SPITSUUR						
	AM / Ochtendspits							AM / Ochtendspits						
	Attractie			Productie				Attractie			Productie			
	Bez	Wn	Bew	Bez	Wn	Bew		Bez	Wn	Bew	Bez	Wn	Bew	
Onderwijs														
WD SMSI	300	76	0	250	0	0		847	33	0	0	0	0	0
TOTAAL	376			250				880			0			

- Ochtendspits:
 - 376 toekomende voertuigen
 - 250 vertrekkende voertuigen (afzetbewegingen)
 - ~126 parkeerders (exclusief pick up en drop off)

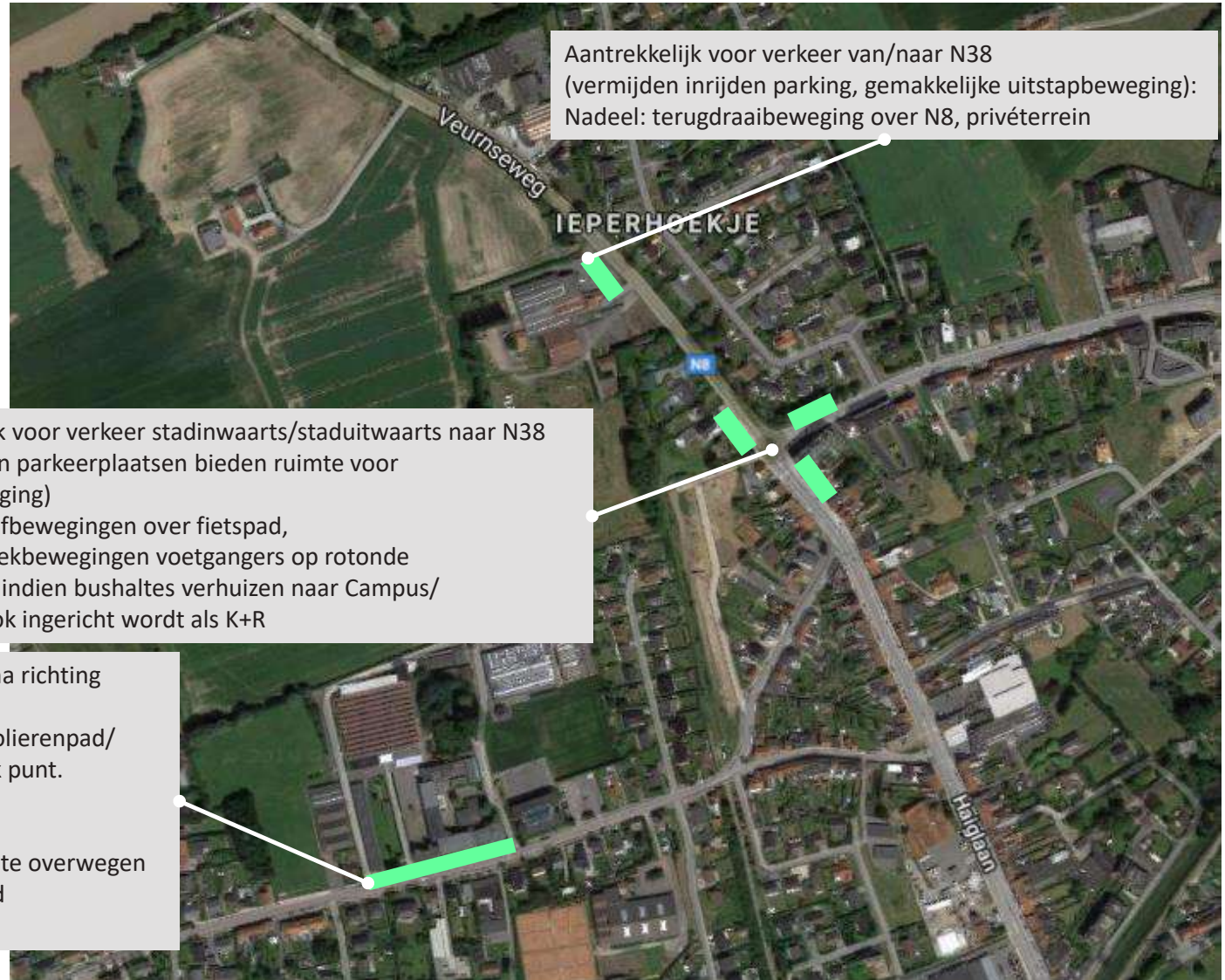


VERKEERSGENERATIE

- Hoog aantal drop off en pick up bewegingen
- Hoe organiseren?
 - Op de campus zelf? Veel extra in- en uitrijbewegingen
 - Ontstaan van spontane drop off en pick up locaties nabij zachte toegangen en doorsteken naar de site:
 - Op de N8 ter hoogte van de hoofdinrit/commerciële ontwikkeling
 - Rotonde N8: aan de verschillende zijden van de rotonde (potentieel keerpunt)
 - Augustijnenstraat ingang VTI
 - Welke locaties zijn wenselijk als Kiss & Ride?



VERKEERSGENERATIE: SPONTANE LOCATIES DROP OFF EN PICK UP



Aantrekkelijk voor verkeer van/naar N38
(vermijden inrijden parking, gemakkelijke uitstapbeweging):
Nadeel: terugdraaibeweging over N8, privéterrein

Aantrekkelijk voor verkeer stadinwaarts/staduitwaarts naar N38
(bushaltes en parkeerplaatsen bieden ruimte voor uitstapbeweging)
Nadeel: weefbewegingen over fietspad,
veel oversteekbewegingen voetgangers op rotonde
Organisatie: indien bushaltes verhuizen naar Campus/
parkeerstrook ingericht wordt als K+R

Afzijdig van gewestweg, voor verkeer dat daarna richting westen moet. Reeds routinekeuze voor VTI.
Nadeel: routekeuze fietsers maakt van het Scholierenpad/
Griettenstraat x Augustijnenstraat een erg druk punt.
Weefbewegingen op fietssuggestiestrook

Organisatie: keuze autoluwe Augustijnenstraat te overwegen
(vb. fietsstraat met strenge handhaving, verbod parkeren/laden en lossen aan schoolomgeving)



VERKEERSGENERATIE

- Verkeersgeneratie: Raming aantal OV-gebruikers:
 - Lijnbusgebruikers: 26%
 - → 581 leerlingen
 - Officiële maximumcapaciteit bus: 100p, geledebus 150p
 - Scholieren (rugzak etc): 60p (gewone bussen) à 100p (gelede bussen)
- → Nood aan voldoende OV-capaciteit halterend nabij campus



INHOUD

BEREIKBAARHEIDSANALYSE SITE

Voetgangers en fietsers

Openbaar Vervoer

Auto

VERKEERSGENERATIE

SYNTHESE EN MAATREGELEN



SYNTHESE EN MAATREGELEN

- Huidige multimodale bereikbaarheid van de locatie van de scholencampus is onvoldoende afgestemd op de komst van een scholencampus van deze omvang.
- Aandachtspunten: stappers en trappers
 - De campus wordt goed ontsloten door het lokaal/bovenlokaal gewenste fietsnetwerk.
 - De effectieve fietsvoorzieningen op dit netwerk schieten echter te kort:
 - Nood aan realisatie fietssnelwegen F38 en F352 (inclusief oversteekvoorzieningen)
 - Verbeteren fietsinfrastructuur langs de N8 en rotonde N8 x Haiglaan



SYNTHESE EN MAATREGELEN

- Aandachtspunten: openbaar vervoer
 - Nood aan een bijsturing van de lijnvoering van De Lijn zodat er meer bussen in de nabijheid van de campus halteren.
 - Verbeteren halte-accommodatie van omliggende haltes (extra wachtruimte voor reizigers, opstelruimte voor meerdere bussen, oversteekvoorzieningen nabij de bushalte ...)
 - Mogelijkheid onderzoeken of bussen eventueel kunnen halteren op de campus zelf.



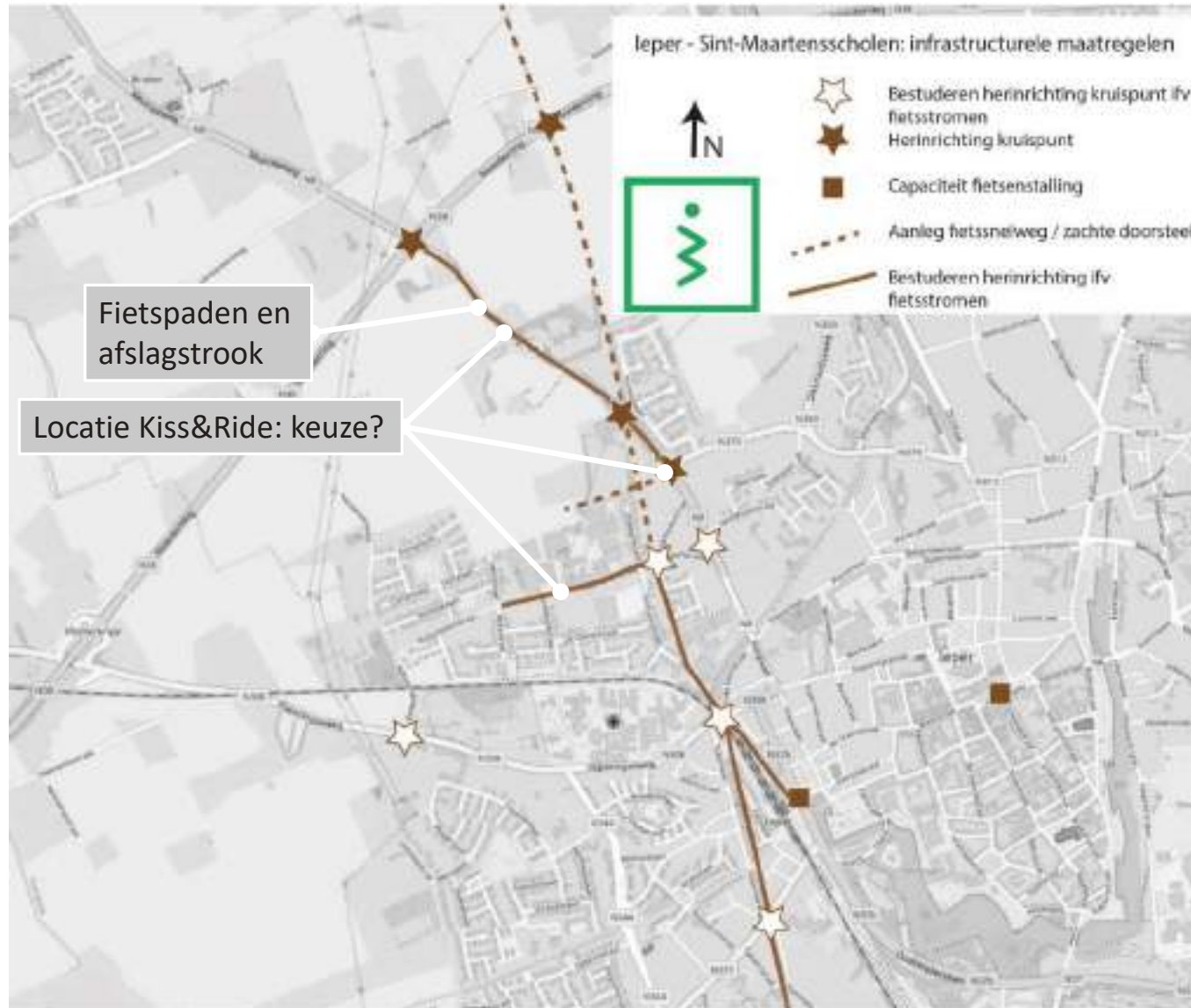
SYNTHESE EN MAATREGELEN

- Aandachtspunten: auto's
 - Hoog aantal in- en uitrijbewegingen ter hoogte van de ingang van de campus. Er zullen spontane drop off/pick up locaties ontstaan. Dit kan misschien beter gefaciliteerd worden?
 - Het aansluitingspunt van de campus op de N8 Veurnseweg vormt een complex punt (concentratie van in- en uitgaande bewegingen van gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers en kruising van de fietssnelweg F352)
 - Nood aan een aangepaste inrichting van dit conflictpunt (duidelijke accentueren, eventueel snelheidsremmende maatregelen, kwalitatieve oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers ...)



MOGELIJKE MAATREGELEN

Actietabel	
Fietsers en voetgangers	Uitbouw fiets snelwegen (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)





MOGELIJKE MAATREGELEN

- Overige suggesties

- Verspreide fietsenstallingen per gebouw (“stallen voor de deur”), overdekt en veilig
- Afgesloten en overdekte stalling voor leerkrachten
- Een sturend aanbod aan autoparkeerplaatsen, aan de rand van de campus
- Toegangsweg: Geen conflictpunten tussen fiets/voet en auto

Voorbeeld: scholencampus Peer

- Goed ontwerp, echter geen bufferstrook tussen langsparkeerstrook en fietspad





MOGELIJKE MAATREGELEN

- Overige suggesties
 - Duidelijk afgelijnde parking, binnengebied autovrij dat rekening houdt met looplijnen





MOGELIJKE MAATREGELEN

- Overige suggesties: Mobiliteitsmanagement
 - De typische schoolspits valt in de ochtend samen met de typische spits, in de avond valt de schoolspits buiten de typische spits.
 - Schooluren spreiden zorgt voor gespreide schoolspits, vergt echter afstemming met het openbaar vervoer
 - Synergie fiets – school (vb. Zwolle)
 - Pendelfietsen tussen Station/Markt en scholencampus met bijbehorende capaciteiten fietsenstallingen
 - Fietsherstelpunt integreren en verbinden met lessenspakket technische richtingen?
 - Aanmoedigingsmaatregelen fiets (vb. fietsdetectiesysteem Bonheiden)
 - Fietsvergoeding voor leerkrachten
 - ...



Hendrik Consciencestraat 1 b | 2800 MECHELEN | T 015 56 04 20 | E mint@mintnv.be

9.3 Hervorming SO

Hervorming SO

Enkele basisuitlegangspunten van de hervormingsplannen het Secundair Onderwijs zijn de volgende;

- De oriënterende functie van de eerste graad wordt versterkt
- In de tweede en de derde graad wordt het studieaanbod herschikt, transparanter en rationeler.
Zo komen er 8 studiedomeinen, inhoudelijk geordend van abstract naar praktisch.
- Op basis van de matrix kiezen schoolbesturen zelf hoe zij hun scholen organiseren.
- Schoolbesturen kunnen hun scholen als domein en campus-scholen organiseren.

Vraagstelling

Bij het nadenken over de toekomst van het VTI, kunnen we hierbij de volgende vragen stellen;

- Hoe verhoudt SMSI zich tegenover deze recente politieke beslissingen en tegenover zijn eigen patrimonium en geschiedenis?
- Is het mogelijk om één grote bovenbouwschool te realiseren op de site VTI?
- Indien niet, kan er een interessant compromis gevonden worden; een domeinschool ontwikkelen op verschillende interessante en uitgesproken sites?

	COÖRDRING	BEREIKING	WETTIGHEID
Lokaal onderwijs	→	→	→
Regionaal onderwijs	→	→	→
Nationaal onderwijs	→	→	→
Europees onderwijs	→	→	→
Wereldwijd onderwijs	→	→	→

Campus Familie

- Onderbouw

Campus College

- Taal en Cultuur
- Economie en organisatie

Campus Augustijnen

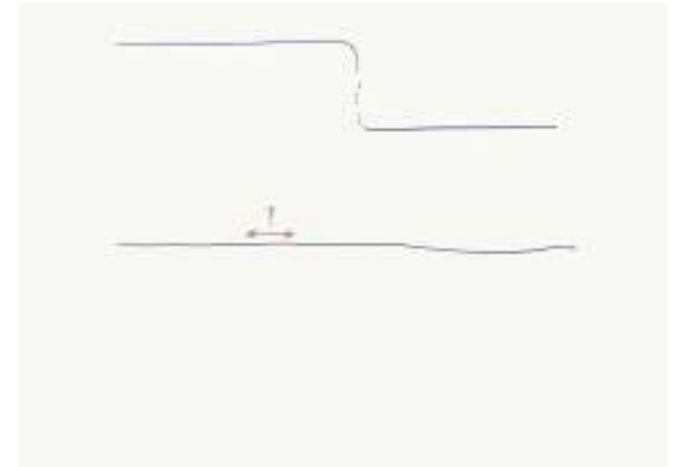
- STEM
- Kunst en Creatie
- Maatschappij en Welzijn

Watervalstelsel

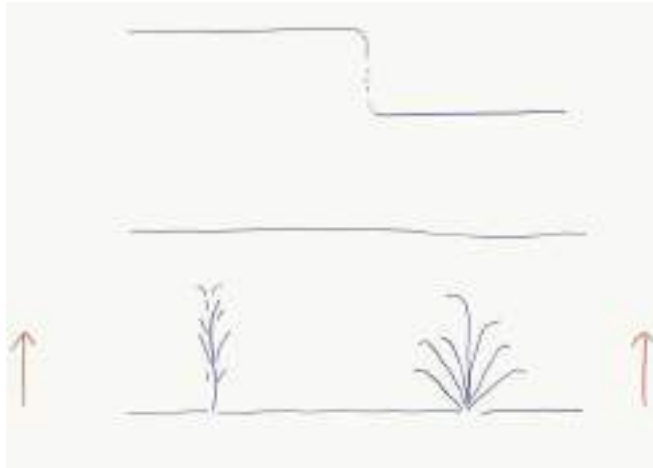
Omgaan met het watervalstelsel. Hoe kunnen we een negatieve perceptie ombuigen tot een positief verhaal.



De idee van het watervalstelsel begint met een negatieve perceptie. Bepaalde richtingen (ASO) hebben een hogere ambitie. Dit is de plek om te zijn. Andere richtingen (TSO) hebben een lagere ambitie. Er is een verschil in 'verticale spanning'.



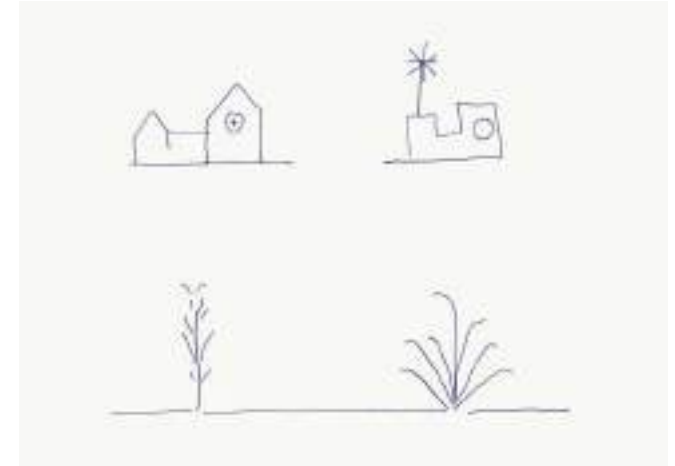
Indien we denken uit angst voor 'verschil', dan maken we alles gelijk. Maar hier ontstaat een valkuil. Indien alles gelijk is, wat kan ik dan nog kiezen? Waar kan ik mezelf dan plaatsen.



Indien we denken in termen van 'ambitie', dan is het belangrijk dat alle richtingen een sterke en zelfbewuste ambitie uitstralen. Niet allen op dezelfde manier. Maar wel duidelijk vanuit een eigenheid en identiteit.



Hier kan ik kiezen wat bij me past. Er ontstaan boeiende verschillen. Ik kan rekening houden met mijn eigen talenten en beperkingen, met mijn interesses en verlangens. Er zijn verschillen, maar dan vanuit een evenwaardigheid.



Hoe kunnen we dit 'nieuwe' scholenlandschap 'verbeelden'? Het bouwen van een nieuwe infrastructuur is een grote kans. In de verbeelding van de plekken worden de verschillen net heel belangrijk. Geen generieke mastodontschool met enkel maar uitwisselbare klassen, maar verschillende plekken waar leerlingen van verschillende werelden kunnen proeven. Geen waterval maar mooie fonteinen!

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

12.4 RVR-TOETS (05/11/2019)

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

**Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten**
Team Externe Veiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		RVR-AV-1117	/
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Karolien Schoonjans		02 553 74 98	5/11/2019
Karolien.schoonjans@vlaanderen.be			

Betreft: Advies over het gemeentelijk RUP Campus Veurnseweg te Ieper

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het Team Externe Veiligheid heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in de startnota.

Het Team Externe Veiligheid voert daarom hieronder de hogervermelde toetsing uit.

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de startnota in het plangebied geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in het plangebied een aandachtsgebied aanwezig is, nl. een vestiging van de Sint-Maartensscholen Ieper;
- volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone van de lagedrempel-Seveso-inrichting Westgas Ieper op ca. 1,5 km;
- het Team Externe Veiligheid voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichting blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij dit bedrijf en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichting;

verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak van externe veiligheid en beslist daarom dat er bij het RUP Campus Veurnseweg **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient opgemaakt te worden.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid te vermelden in de startnota/toelichtingsnota, en verder mee te nemen in het proces, en in het bijzonder om zijn advies te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten
Directiemanager Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

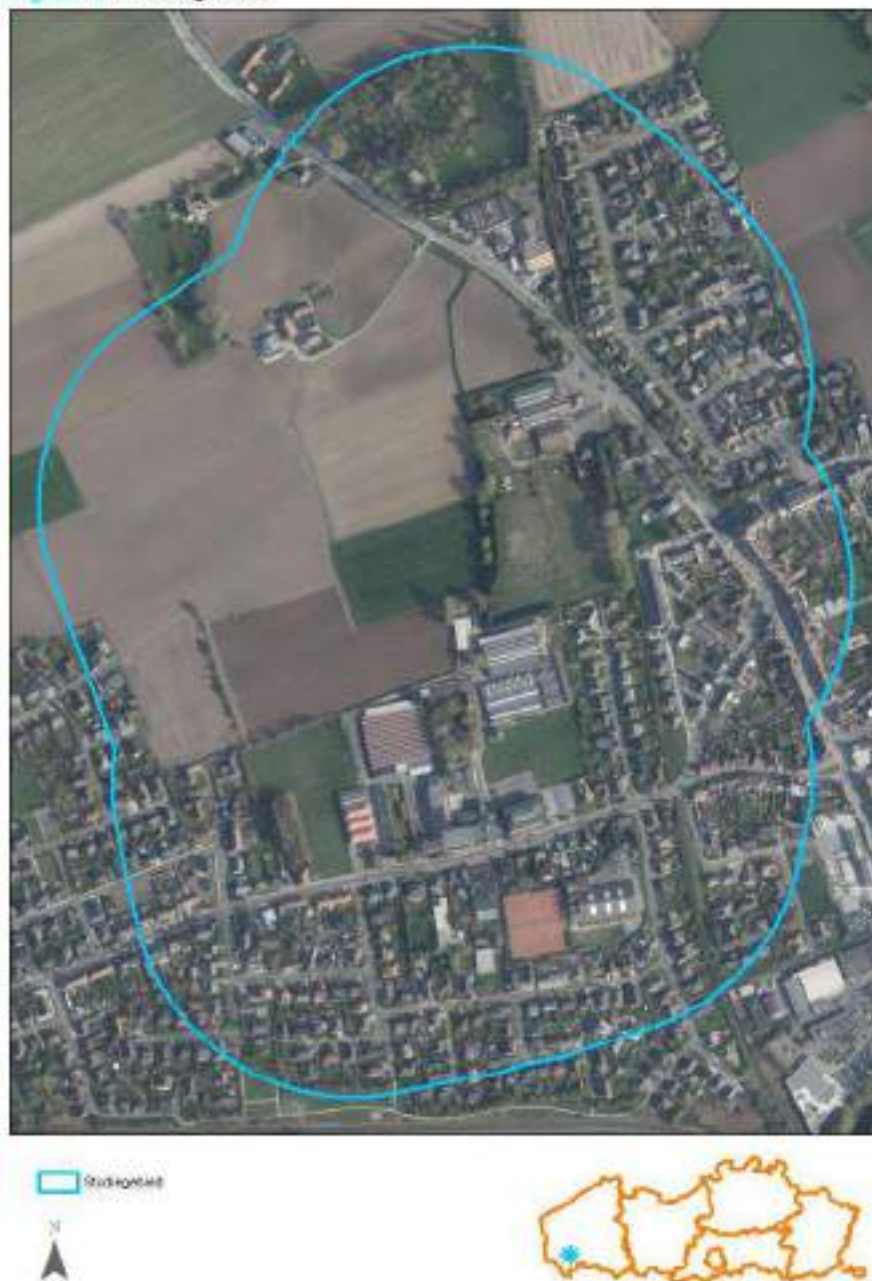
12.5 LANDBOUWIMPACTSTUDIE DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ (30/01/2020)

RUP Campus Veurnseweg Ieper

De landbouwimpactstudie is een geautomatiseerde gebiedsanalyse op basis van beschikbare gegevens. De studie geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de gekende landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.

Deze landbouwimpactstudie beschrijft het studiegebied uit Figuur 1.

Figuur 1. Studiegebied



1 HET RESULTAAT VAN DE LANDBOUWIMPACTSTUDIE

De berekening van de landbouwimpact gebeurt op basis van het studiegebied en het geeft de betrokkenheid van de landbouw met het gebied weer. Als het studiegebied geen geplande project is, dan is de landbouwimpactstudie een informatieve studie. Ook dan is het een goed afwegingskader.

De resultaten van de landbouwimpactstudie worden weergegeven in de volgende tabel:

Landbouwimpact indeling voor het project	Totaal	Bij sterk betrokken landbouwers	Bij andere landbouwers
Landbouwoppervlakte met mogelijk zeer hoge perceelsimpact (ha)	20,26	18,99	6,20
Landbouwoppervlakte met mogelijk hoge perceelsimpact (ha)	5,49	5,49	0,00
Landbouwoppervlakte met mogelijk matige perceelsimpact (ha)	1,16	1,04	0,12
Landbouwoppervlakte met mogelijk lage perceelsimpact (ha)	0,00	0,00	0,00
Landbouwoppervlakte met mogelijk zeer lage perceelsimpact (ha)	0,00	0,00	0,00
Totale landbouwoppervlakte (ha)	26,90	25,52	6,31
Aantal betrokken landbouwers	12	5	7
Aantal landbouwers met bedrijfszetel	1	1	0
Aantal bedrijfszetels of bedrijfsgebouwen	1	1	0
Aantal bedrijfszetels in de omgeving (tot 300 m)	3	-	-
Oppervlakte infrastructuur in agrarisch gebied (Grb en Rbh)(ha)	0,66	-	-
Oppervlakte bebost agrarisch gebied (Bwk, Vaststellingen en Rbh) (ha)	0,00	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij natuurbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij waterbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte niet subsidieerbaar perceel in agrarisch gebied (Vaststelling en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte bebouwd kadastral perceel in agrarisch gebied (Grb, Vaststellingen en Rbh)(ha)	1,14	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied met beperkingen (Beleidskaarten en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied (Rbh)(ha)	0,58	-	-
Oppervlakte andere gebiedsbestemmingen (Rbh)(ha)	51,72	-	-
Totale oppervlakte (ha)	81,02	-	-

Kostenraming voor de wijziging van het landbouwgebruik in het studiegebied zijn in de volgende tabel weergegeven:

Geschatte kosten voor het landbouwgebruik bij	Totaal berekend bedrag (Euro)	Bij sterk betrokken landbouwers (Euro)	Bij andere landbouwers (Euro)	Oppervlakte berekende percelen (ha)	Oppervlakte waarop van toepassing (ha)
Onmiddellijke gebruiksbeëindiging	162 267	126 878	35 388	31,53	26,90
Uitgefaseerde gebruiksbeëindiging	108 323	87 151	21 173	31,53	26,90
Ingang nulbemesting (2 gve)	0	0	0	0,00	0,00
Ingang minimale bemesting (100 + 2 gve)	0	0	0	0,00	0,00
Instelling natuurbehoud historisch permanent grasland	0	0	0	0,00	0,00
Inschakeling als overstromingsgebied (zomeroverstroming)	0	0	0	0,00	0,00
Inschakeling als overstromingsgebied (winteroverstroming)	0	0	0	0,00	0,00

De resultaten worden eveneens door kaarten weergegeven. De kaarten verhogen de transparantie en maken de landbouwimpactstudie zeer bruikbaar. In Figuur 2 is de landbouwimpactkaart voor het studiegebied weergegeven.

Figuur 2. Landbouwimpactkaart



2 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

De landbouwimpactstudie geeft de mogelijke perceelsimpact weer in twee klassen van gebiedsbetrokkenheid en dit voor de in 2016-2019 geregistreerde percelen in landbouwgebruik, indicatieve bedrijfszetels en serres. Eveneens worden de totale landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal landbouwzetels weergegeven. De landbouwimpactstudie schat op vraag de transitiekosten bij gebruiksbeëindiging of voor enkele specifieke scenario's in. Vervolgens werd het resterend agrarische gebied gedifferentieerd naargelang het reëel gebruik of de mogelijkheden van landbouwgebruik.

2.1 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

De perceelsimpact werd berekend voor de landbouwpercelen. De aangiften van Natuurpunt, ANB, LiLa, vzw Durme en VWW werden hiervoor niet meegenomen. De berekening is gebaseerd op het gebruik en houdt geen rekening met het eigendomsstatuut van de percelen.

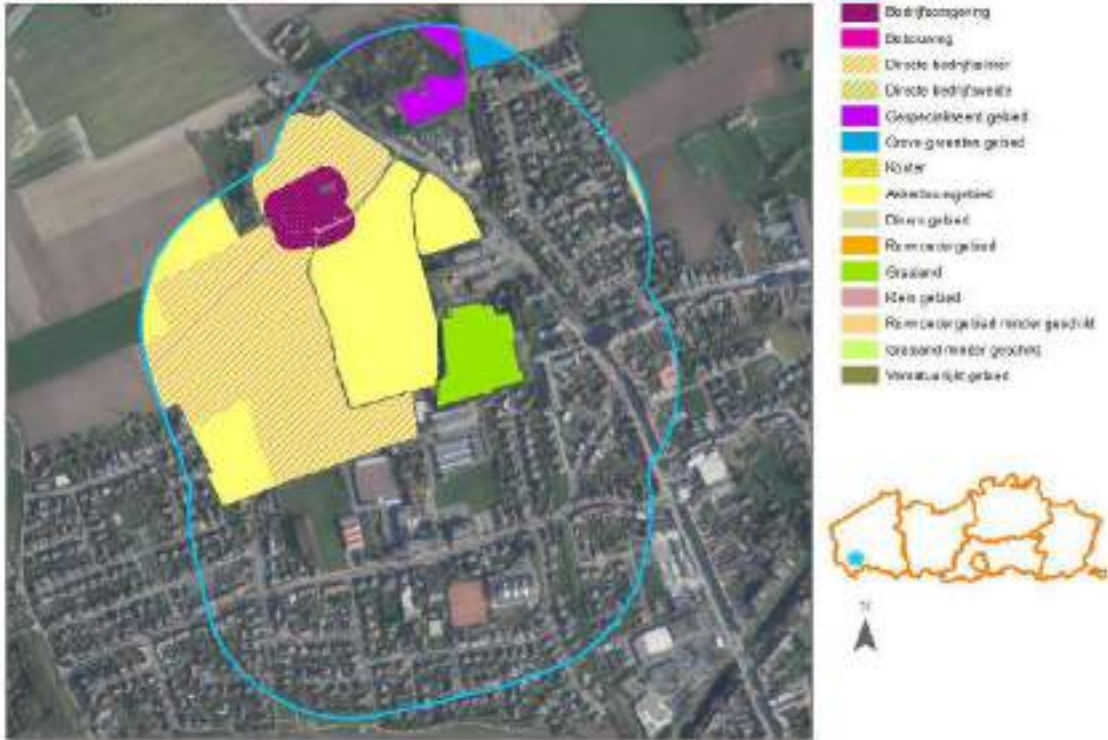
De aangifte wordt vervolledigd met een indicatie van de bedrijfszetels en serres. Vervolgens wordt het gebruik bepaald, rekening houdend met de teeltaangiften tot 10 jaar terug. Het landbouwgebruik wordt weergegeven in Figuur 3.

Figuur 3. Landbouwgebruik



Op basis van het landbouwgebruik, zijn ruimtelijke samenhang, de bedrijfsstructuur en waar nodig de intrinsieke bodemkwaliteit, wordt de landbouwstructuur weergegeven in Figuur 4.

Figuur 4. Landbouwstructuur



Het landbouwgebruik wordt aangevuld met bedrijfseconomische gegevens om de landbouwwaarde te berekenen. Het resultaat wordt in Figuur 5 weergegeven.

Figuur 5. Landbouwwaarde



De landbouwstructuur en de landbouwwaarde bepalen samen de landbouwimpact op de landbouwpercelen en geven bijgevolg meer duiding.

2.2 DE GEBIEDSBETROKKENHEID

Afgezien van de perceelsimpact kan een bedrijf zwaar getroffen worden bij de projectrealisatie door de betrokkenheid van de uitgebate percelen met het gebied. Alle percelen van een professioneel geacht bedrijf (Berekend standaard omzet is meer dan 25.000 euro) krijgen de aanduiding 'Sterk betrokken' als 20 % of meer van het bedrijfsareaal gelegen is binnen het studiegebied of als de leefbaarheid verbonden is met het bedrijfsareaal gelegen in het studiegebied. De andere percelen zijn aangeduid als 'Andere'. Deze indeling kan enkel geduid worden als er meerdere landbouwers per klasse aanwezig zijn omwille van hun privacy.

2.3 ENKELE KENGETALLEN VOLGEND UIT DE LANDBOUWGEBRUIKSAANGIFTE

Uit de gebruiksaangifte wordt de totale geregistreerde landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal bedrijfszetels dat zich binnen het studiegebied bevindt, weergegeven.

2.4 DE GESCHATTE KOSTEN IN EURO VOOR HET LANDBOUWGEBRUIK BIJ GEBRUIKSBEËINDIGING

Als het project direct wordt uitgevoerd, wordt het bedrag van de gebruiksbeëindiging berekend zoals de uittredingsvergoeding van de gebruiker bij onteigeningen. Daarbij wordt een billijke vergoeding voorzien voor het verlies van landbouwgebruik. De billijke vergoeding houdt rekening met het feit dat de gebruiker het project niet kon voorzien. Bij een geleidelijke gebruiksbeëindiging zal de gebruiker nieuwe investeringen vermijden. Daarom werd ook het bedrag berekend waarbij er geen afschrijvingen meer verondersteld zijn voor het bedrijf. Bij deze berekening nemen we enkel de percelen mee, die daarvoor voldoende informatie bevatten. Zo worden de gebouwen, de kapitaalsintensieve percelen en de natuurgerichte teelt niet berekend.

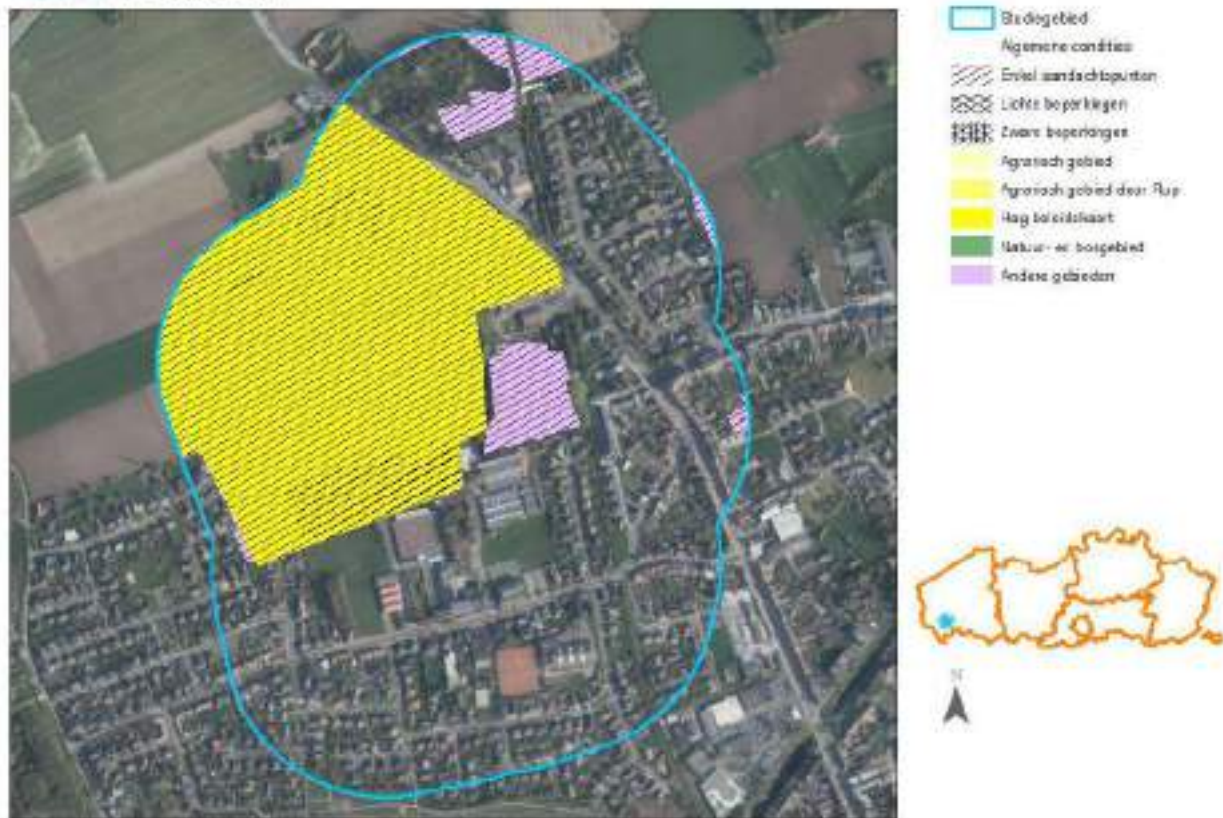
Specifiek voor bestemmingswijzigingen worden de gebruiksbeperkingen vanuit de gebruikerscompensatie berekend. Het gaat om de bemestingsbeperkingen na de bestemmingswijziging van historische permanente graslanden van een agrarische naar een groene bestemming door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Voor de actief in te schakelen overstromingsgebieden kan de vergoeding berekend worden conform de uitvoering van het integraal waterbeleid zodra de overstromingsfrequenties voor en na de inschakeling bekend zijn.

2.5 DE ANDERE PERCELEN

Naast de landbouwpercelen is er ook de agrarische bestemming. Het gedeelte van deze bestemming dat niet als landbouwgebruik gekend is wordt hier belicht. Bepaalde stukken zijn bebouwd, bebost of geregistreerd door niet-landbouwers. Het overige agrarische gebied wordt ingedeeld naargelang de gebruiksmogelijkheden. Het resterend gebied wordt ongedifferentieerd weergegeven om zo het studiegebied volledig te beschrijven. De basis voor de differentiatie van de gebruiksmogelijkheden wordt door het landbouwkader in Figuur 6 weergegeven voor de landbouwpercelen en de agrarische bestemmingen binnen het studiegebied.

Figuur 6: Landbouwkader



3 HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTKAART

De projectmatige landbouwimpactstudie is ontwikkeld om een snelle, transparante en objectieve inschatting te kunnen maken over de invloed van een project op het landbouwgebruik, de landbouwbedrijven en het agrarisch gebied. Deze inschatting kan gebruikt worden voor de onderbouwing van beslissingen over het project inzake uitvoering, locatie en begeleiding. De mogelijkheden evenwel ruimer, zoals:

3.1 AFWEGEND

De druk op de ruimte in Vlaanderen maakt het noodzakelijk om nieuwe ontwikkelingen maatschappelijk af te wegen op hun meerwaarde t.o.v. de huidige invulling en potentiële ontwikkelingen. De landbouwimpactstudie kan input geven om een nieuwe geplande gebiedsontwikkeling maatschappelijk te toetsen op haar meerwaarde tegenover de huidige landbouwtoestand.

3.2 MITIGEREND

In een vroegtijdig stadium kan de landbouwimpactkaart veel informatie geven aan de projectontwikkelaar. Bij een zoekzone als studiegebied is de aangeleverde informatie ruimer dan de reële impact en kan er worden bijgestuurd om de impact te matigen.

3.3 PARTICIPEREND EN TRAJECTBEGELEIDING

In een participatief traject kan de landbouwimpactkaart als objectieve basis worden gebruikt. De landbouwers kunnen de kaart verder verfijnen door zelf gegevens aan te leveren. Als de consequenties groot worden ingeschat, kunnen de landbouwers die willen geënuquêteerd worden door middel van een landbouweffectenrapport of LER. Het LER verwerft dan inzichten en aan de hand daarvan wordt de instrumentenkoffer voorgesteld om het project te realiseren.

3.4 VISIEVORMEND

De landbouwimpactstudie geeft geen visie weer, maar ze is uitermate geschikt om een visie te ondersteunen. Zo kan ze dienen als bouwsteen voor gebiedsontwikkelingen.

4 ENKELE AANDACHTSPUNTEN BIJ HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTSTUDIE

Bij het gebruik van de landbouwimpactstudie hou je rekening met volgende punten:

4.1 ACCURAATHEID

Voor de geschetste mogelijkheden is de landbouwimpactstudie een snel, transparant en objectief instrument. Het is wel belangrijk te weten dat deze studie een indicatieve weergave is van de landbouwimpact op basis van de beschikbare gegevens. Het resultaat van deze studie is dan ook afhankelijk van de waarde van de basisgegevens en mag niet worden overroepen. Deze gegevens zijn in elk geval voldoende accuraat om op planniveau te kunnen werken, op perceelsniveau is een terreincheck aangewezen.

4.2 UPDATE EN VERFIJNING

De basisgegevens worden periodiek aangepast en dat moment is geschikt om gelijktijdig de methodiek te verfijnen.

4.3 TRANSITIEKOSTEN VOOR FUNCTIEVERLIES

Voor schadeberekeningen voorziet de studie enkele mogelijke transitie van het landbouwgebruik. Voor specifieke processen, zoals vernatting van landbouwgebieden of voor andere opgelegde landbouwgebruiksbeperkingen, is de huidige tool niet ontwikkeld. Als men voor deze processen de gebruikswaardevermindering kent, dan laat de gebruikte methodiek toe deze te berekenen.

4.4 TOTAALPLAATJE BEKIJKEN

Vanuit efficiëntieoverwegingen is het logisch om de transitiekosten te minimaliseren, maar bij de daadwerkelijke projectuitvoering moet weliswaar met meerdere factoren rekening worden gehouden.

5 MEER INFORMATIE EN DUIDING

Meer informatie over de LIS is te vinden op onze website <https://lv.vlaanderen.be>, specifiek op <https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie>

12.6 INSPIRATIEGIDS VOOR EEN KWALITEITSVOLLE GROEI VAN LEPER (11/05/2020) (ZIE APARTE BIJLAGE)

INSPIRATIEGIDS VOOR EEN KWALITEITSVOLLE GROEI VAN IEPER

Onderzoek naar groene lobben en verdichtingsmogelijkheden te Ieper

Stad Ieper

mei 2020



OMGEVING
URBANISM

plusofficearchitects

OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

OMGEVING zoekt in elk project naast de ruimtelijke ook de maatschappelijke meerwaarde, en laat dit engagement doorsijpelen in zowel onderzoek, ontwerp als uitvoering. De menselijke schaal van de projecten wordt door het ontwerpbureau doorgezet in het principe van coöperatieve samenwerkingen. Zowel inhoudelijk als procesmatig is collectiviteit een kernbegrip voor OMGEVING. Zorgvuldig samengestelde ontwerpteams vormen een netwerk van strategische allianties waarin disciplines zowel intern als extern op maat zijn samengebracht.

In de stad en ver daarbuiten pakt het in Antwerpen en Gent gevestigde onafhankelijke en multidisciplinaire ontwerpbureau OMGEVING complexe ruimtelijke uitdagingen op verschillende schaalniveaus aan. Daardoor kunnen ontwerpingrepen op een hoger schaalniveau direct worden getoetst op hun mogelijke consequenties op een lager schaalniveau, en vice versa. Sinds 1973 zijn niet alleen de projecten, maar ook de horizontale organisatiestructuur van OMGEVING gebaseerd op dialoog, samenwerking en kruisbestuiving. Meer dan vijftig ervaren en gedreven stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ruimtelijk planners, architecten, ingenieurs, geografen, mobiliteitsdeskundigen, milieudeskundigen en net zo veel persoonlijkheden maken deel uit van de werkvelden Landscape architecture en Urbanism.

plusofficearchitects

plusofficearchitects is een ontwerpteam voor architectuur en stedenbouw, gevestigd in Brussel. plusofficearchitects werd opgericht door Nathan Ooms en Ward Verbakel naar aanleiding van het winnend wedstrijdontwerp voor 30 serviceflats te Lommel in 2005. Tien jaar later heeft plusofficearchitects zich ontwikkeld tot een ontwerppraktijk met 10 medewerkers en een opmerkelijk diverse opdrachtenportefeuille met een nadruk op publieke gebouwen en stedenbouwkundig ontwerp. Als ambitieuze ontwerpers combineren we de disciplines architectuur, stedenbouw en landschapsontwerp. Ze streven een onderzoekende ontwerp aanpak na; elk project is voor hen een kans om bestaande noties over bouwen, publieke ruimte en natuurlijke systemen opnieuw te onderzoeken en te bevragen.

COLOFON

project Inspiratiegids voor een kwaliteitsvolle groei van Ieper

projectnummer 18165

opdrachtgever Stad Ieper

opdrachtnemer OMGEVING: Peter Swyngedauw, Sven Augusteyns, Anne Declerck
Plusofficearchitects: Ward Verbakel, Gertie van den Bosch

Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

INHOUD

I	INLEIDING	7	V	GROENELOBBEN EN MIDDELHOOGBOUWKAART	31
II	UITDAGINGEN	9	1	Groenelobben en middelhoogbouwkaart	32
1	Droogte en wateroverlast	10	2	Ruimte voor water	36
2	Hitte-eilandeffect	10	3	Ruimte voor natuur	40
3	Groentekort	10	4	Ruimte voor klimaat	44
4	Ruimte inname en versnippering	11	5	Ruimte voor fietsen en wandelen	48
5	Stadsnatuur	11	6	Ruimte voor recreatie	52
6	Bereikbaarheid	11	7	Ruimte voor hoger bouwen	56
7	GRS als uitgangspunt van groenlobbenlan en nota	12	VI	POTENTIESCANS	61
III	DEFINITIE GROENE LOB EN (MIDDEL)HOOGBOUW	15	1	Uitwerking voorbeeldgebieden	62
1	Groene lob	16	2	Prioritaire ontwikkelingszones	64
2	Middelhoogbouw	20	3	Strategische spie	66
IV	STRATEGIE	25	4	Veurnseweg Reigersburg	84
1	Behouden - versterken - verbinden van de groene lobben	26	5	Jan Yperman en omgeving	92
2	Rood voor groen	28	6	Collegesite	104
			VII	BIJLAGEN	115



I INLEIDING

Met deze inspiratiegids willen we leper op pad helpen om op een kwaliteitsvolle wijze te groeien. Het versterken van groenblauwe netwerken wordt op een slimme wijze gekoppeld aan de verdichtingsopgaves.

Hierdoor wordt ruimte gemaakt voor natuur, water, recreatie, multifunctionele en stadsnabije landbouw, functionele en recreatieve verbindingen. Hierdoor ontstaat de ideale plek om bewoners en lokale ondernemers aan te trekken in klimaatrobuuste stadsdelen.

We vermijden waar mogelijk het aansnijden van open ruimte en zoeken in de eerste plaats naar een optimalisatie van de bestaande bebouwde ruimte.

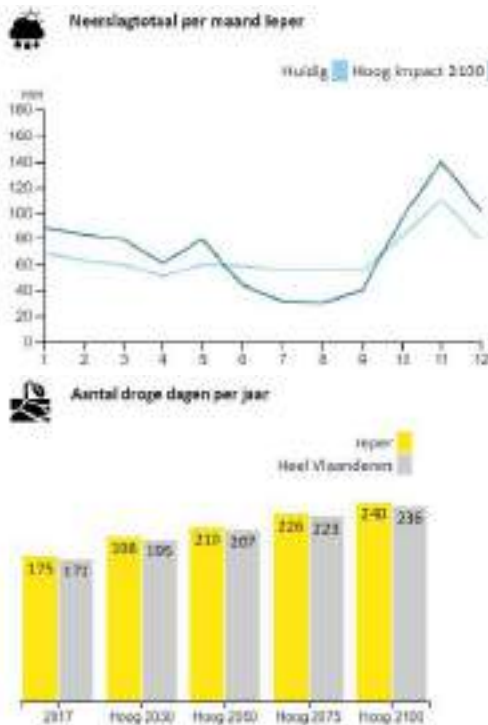
De kansen zijn legio, maar de gevaren ook. Ondoordachte verdichting en uitbreiding kan zorgen voor een gebrekkige leefkwaliteit, afname van groen, overstromingsgevaar, toename van hitte, visuele verstoring van het stadsgezicht en bebouwing van groene lobben.

Net daarom stelt OMGEVING en Plusoffice Architects een inspiratiegids voor. Deze gids fungeert als een handige tool, een inspiratiebron voor stedelijke administraties, burgers en ontwikkelaars.

II UITDAGINGEN

1 DRINKWATERTEKORT EN OPBRENGSTVERLIES LANDBOUW

Onderstaande grafieken tonen aan hoe volgens de verwachtingen van de VMM Ieper de gevolgen van de klimaatopwarming zal voelen. In de winter, herfst en lente zal het meer regen, terwijl er in de zomer tot de helft minder neerslag zal vallen. Het aantal droge dagen zal daarmee tegen 2100 stijgen met 65 dagen tov 2017. Er dreigt potentieel een drinkwatertekort, opbrengstverliezen in de landbouw en slechte waterkwaliteit. Ieper staat met haar strategische ligging dan ook voor de uitdaging om kostbaar water op te vangen.



Figuur 1 bron: klimaat.vmm.be

2 HITTESTRESS

Onder het huidige klimaat zijn er in Ieper gemiddeld 3 hittegolfdagen per jaar. Volgens de VMM kan dit in een hoog-impactklimaatscenario oplopen tot gemiddeld 44 hittegolfdagen in een jaar.

Hogere temperaturen kunnen een belangrijke gezondheidsimpact hebben, zeker in de binnenstad van Ieper die relatief veel warmte vasthoudt. Dit heet het hitte-eilandeffect. Ieper wordt in het klimaatrapport van 2015 gerangschikt als een stad met een gemiddeld stedelijk hitte-eiland effect, op gelijke hoogte met Aalst. Het effect van extreme luchttemperaturen uit zich onder andere in hittestress. Vooral hittegevoelige bevolkingsgroepen, jonge kinderen en ouderen, ondervinden hier overlast en schadelijke gezondheidseffecten van. Maatregelen om de stad te verkoelen zijn o.a. schaduw en groen.



Figuur 2 bron: klimaat.vmm.be

3 GROENTEKORT

Zoals het structuurplan reeds aanhaalt, biedt de Ieperse vesting een goed groen aanbod, al zijn er ook enkele wijken die kampen met een publiek groen tekort. De wijken in het noordwesten en noordoosten hebben te weinig buurtgroen. Er kan worden gekeken in welke groenlobben deze tekorten kunnen worden opgevangen. Daarnaast worden de wijken in het zuidwesten door de barrierewerking van de spoorweg en de Oud-strijderslaan afgesneden van het vestenlandschap. Het realiseren van een ontsluiting van deze wijken richting het groen aanbod kan hieraan tegemoet komen.

Ook in intramuros is er weinig buurtgroen. Ook in intramuros is er te weinig buurtgroen. De uitdaging wordt een evenwicht vinden tussen verdichting nastreven en integratie van groen.



Figuur 3 toegang tot publiek groen (zie studie bijlage)

4 RUIJTE INNAME EN VERSNIPPERING

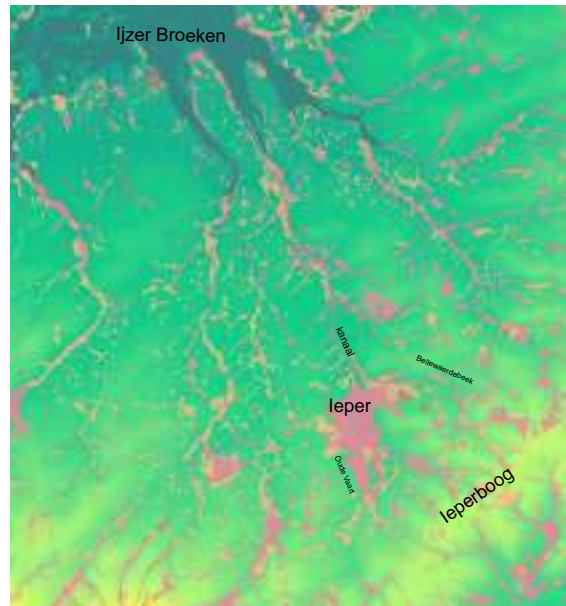
De verhardingsgraad in leper is hoog. Dat toont onderstaande kaart. Met 695 m² ruimte inname per dag, bekleedt leper plaats vijf als snelste ruimte-innemende gemeente. (Betonrapport Natuurpunt) Goede ruimtelijke ordening dient ingezet te worden om de dagelijkse ruimte-inname terug te dringen. Dit kan o.a. door ontharding van kleine locaties, maar ook een doordacht beleid inzake inname openbare ruimte. Slecht gelegen bouwgronden worden bij voorkeur niet meer aangesneden. Verdichting rondom multimodale vervoersknopen kan de groei van de stad opvangen. De stationsomgeving van leper vormt hier een belangrijke locatie.



Figuur 4 verhardingsgraad leper (Geopunt)

5 BIODIVERSITEITSVERLIES

leper is gelegen tussen de leperboog en de Broeken aan de IJzer. De Oude Vaart en de Bellewaerdebeek, die beide uitkomen in het kanaal leper IJzer vormen de belangrijkste regionale ecologische verbindingen tussen deze natuurwaarden. Momenteel wordt er weinig aandacht gegeven aan deze regionale ecologische verbindingen. Dit heeft geleid tot ecologische knelpunten aan wegen en spoorwegen en dichtbouwen van beekvalleien. Het onderling verbinden van waardevolle stadsnatuur (Verdonken Weide, de Triangel, vestingen) vormt daarnaast ook een uitdaging, opdat de biodiversiteit op peil blijft en zich kan ontwikkelen.



Figuur 5 leperboog en van nature overstroombare gebieden (blauw, geel en rood) (Geopunt)

6 BEREIKBAARHEID

De stad leper leent zich optimaal voor fietsers en wandelaars. Zij verdienen dan ook een hoge prioriteit in maatregelen en investeringen inzake mobiliteit. Zeker op de invalswegen naar de stad zijn er nog vele onveilige punten. Een fietsring met radialen kan de oplossing zijn om leper beter en veiliger bereikbaar te maken met de fiets.

Voor de automobilist zijn er congestieproblemen op enkele knooppunten rondom de binnenstad. Vooral de Zuiderring loopt vast tijdens de spits. De doorstroming kan verbeterd worden door infrastructurele maatregelen (bv fietstunnel, rotonde) maar ook een modal shift naar meer duurzame vervoersmiddelen.



Figuur 6 congestieknelpunten leper (bron mobiliteitsdienst leper)

7 GRS ALS UITGANGSPUNT VOOR HET IEPERSE GROEIMODEL

7.1 GROENE RING ROND DE STAD



Het verwezen kanaal Ieper-Komen en het vestingslandschap hebben nagenoeg geen rechtstreekse fysieke relatie met elkaar. De tussenliggende ruimte vormt bijgevolg een zeer interessant spanningsveld, waar het creëren van een relatie/connectie tussen de beide vermelde structuren centraal moet staan, om zo te streven naar een (blauw)groene en meervoudige ringstructuur rond de stad.

Aan de zuidzijde van de stad vormt de stationsomgeving ten zuidwesten van het spoor zo'n strategische site. In de gehele spie tussen het spoor en het verwezen kanaal Ieper-Komen kan minstens een link worden gerealiseerd met het vestingslandschap. Dit kan opgevangen worden door bijvoorbeeld een ongelijkgrondse kruising van de sporenbundel, om zo via het natuurgebiedje 'de Triangel' de Oudstrijderslaan over te steken.

Aan de noordzijde van de stad kan eenzelfde oefening worden gemaakt voor de omgeving tussen de Wieltjesgracht en de kop van het kanaal. Deze zone leent zich voor horizontale/verticale verdichting en stedelijke reconversieprojecten en maakt deel uit van het masterplan 'noordelijke stadspoort', opgemaakt in 2005. Ook hier kan het een mooie opportuniteit zijn om een link te creëren tussen het kanaal Ieper-Komen en de Wieltjesgracht als onderdeel van het vestingslandschap.

7.2 TANGENTEN NAAR HET BUITENGEBIED



De groene ring heeft twee primordiale kwaliteiten in het groennetwerk: enerzijds is het een groene verblijfsruimte op zich, anderzijds vormt hij een cruciaal tussenniveau als 'distributeur' van het zacht verkeer. Hiertoe takken enkele strategische tangenten aan op de groene ring, die de wijken verbinden, maar evengoed connectie geven met het buitengebied. Een eerste is de Bellewaerdebeek: deze waterloop sluit aan op het Ieperleekanaal, bevindt zich ingebuisd onder de Waterpoortstraat en komt aan de oppervlakte ter hoogte van de Potakker.

7.3 VERKLEINEN VAN DE GROENE MAZEN VIA STRATEGISCHE PROJECTEN

Een tweede tangent is de Dikkebusbeek, die vanuit het westen de stad binnenstroomt via de woonwijken rondom de Capucienenstraat. Deze is reeds duidelijk aanwezig in het weefsel en is gecombineerd met een pad voor de zachte weggebruiker. De waterloop takt aan op het verwezen kanaal Ieper-Komen, dat volgens het voormelde concept van de groene ring een betere connectie zou kunnen krijgen met het vestingslandschap via de laaggelegen weiden. In de andere richting kan dit een cruciale verbinding voor zachte weggebruikers met Dikkebus/Dikkebusvijver zijn.

Een derde belangrijke as is de oude spoorwegbedding tussen Ieper en Kortemark (Vrijbosroute). Deze is vormgegeven als fietsverbinding van Kortemark tot in Boezinge, waar een brug over het kanaal verbinding geeft met het Westkaaipad, om zo tot aan de kop van het kanaal te fietsen. Het laatste deel van de oude spoorwegbedding is niet als fietspad gerealiseerd, althans tot aan het Scholierenpad dat verbinding geeft met het station. Mits de realisatie van de missing link, vormt deze ook een as met veel potentie om verder op aan te takken.

Een vierde tangent is het verlengde van het verwezen kanaal Ieper-Komen. Zoals reeds eerder vermeld vormt deze een cruciale verbinding met de bossen op de heuvelrug ten zuidoosten van de stad.



1. het noordwestelijke kwadrant van de stad
2. De duurzame woonwijk De Vloei
3. De Verdrongen Weide en Zillebekevijver
4. kruising kanaal Ieper-Komen, de Vrijbosroute, de spoorlijn en de Poperingseweg
5. De Steverlyncklaan (Kanteelpad)

Tussen de groene ring en de tangenten naar het buitengebied zijn de mazen soms nog groot. Deze worden ingevuld door groene ruimtes op woon- en buurtniveau, maar kunnen in combinatie met strategische projecten in het kader van het woon- en werkweefsel op bepaalde plaatsen nog worden verkleind.

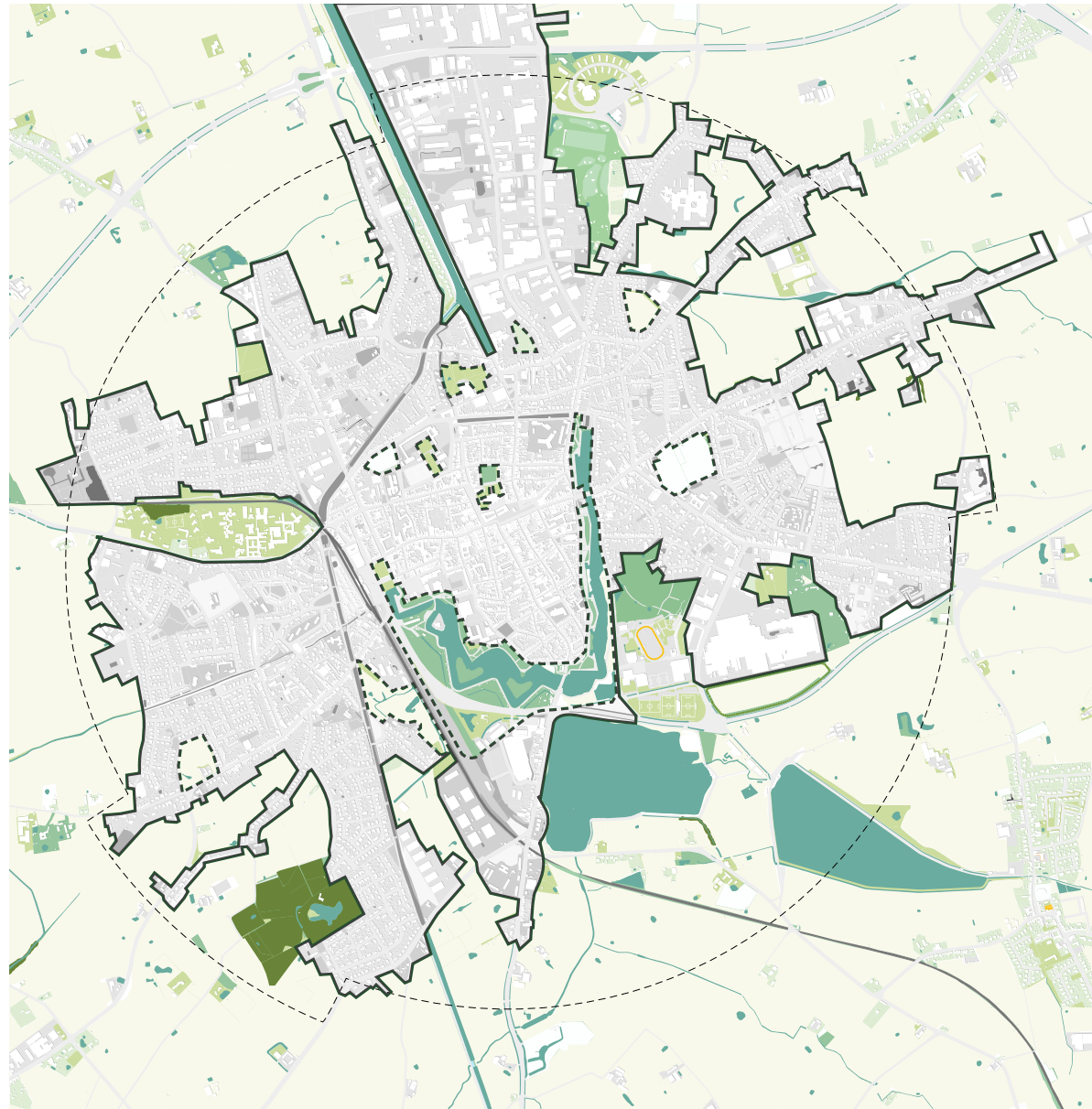
III DEFINITIE GROENE LOB EN MIDDELHOOGBOUW

1 GROENE LOBBENSTAD

De groene lobbenstad is als stedenbouwkundig concept ontwikkeld door Tjanlingii (1996) als reactie op de concentrische groei van steden. Concentrische uitbreiding van steden leidt op de lange duur tot onleefbare situaties. Het groen komt te ver van het centrum te liggen. Tjanlingii stelt voor om Middeleeuwse steden uit te breiden volgens een radiale stadslobbenstructuur met daartussen een netwerk van blauwgroene vingers die tot aan de historische kern reiken. Ieper zou ook in die filosofie kunnen bekeken worden. Die radiale blauwgroene vingers worden zo goed mogelijk aangesloten op het platteland. Deze groene lobben brengen meer natuur bij het stadscentrum en vangen overtollig regenwater op. Ze zijn aantrekkelijk voor wandel- en fietsrecreatie en scheppen mogelijkheden voor korte fietsroutes naar het centrum. Groene lobben zorgen daarnaast voor minder hitte in de stad en zijn de ideale plekken om nieuwe klimaatadaptieve woonontwikkelingen langs te realiseren. Anderzijds ziet Tjanlingii ook het belang dat bepaalde steden kunnen hebben als satelietsteden, die een verbinding maken met de grootsteden. Ook dit is een rol die Ieper zou kunnen opnemen. Het zal van belang zijn een evenwicht te zoeken.

GROENE LOB IS OPEN RUIMTE TUSSEN STADSRANDGRENSEN EN STAD

In Ieper detecteren we 13 groene lobben, die vanuit het platteland de stad binnen priemen. Wie doet haar na? Om een duidelijk werkingsgebied af te bakenen voor de groene lobben, trekken we een denkbeeldige cirkel rond Ieper die de stadsrand aanduidt. Van zodra een open ruimte deze stadsrandgrens overschrijdt wordt het een groene lob ten dienste van de stad. De groene lob rijkt tot zo diep mogelijk in de stad.



Figuur 7 open ruimte rondom en in Ieper, niet rekeninghoudend met de gewestplanbestemming

In de historische stad zelf zijn enkele kleinere groene ruimtes gedetecteerd die mee vorm kunnen geven aan het groenblauwe netwerk van de stad. We benoemen ze als stadsgroen intramuros en vormen geen eigen groene lob.

1.1 13 GROENE LOBBEN ZIJN HERKENBAAR IN IEPER.

We lijsten hieronder de verschillende lobben op en geven ze een naam aan de hand van hun belangrijkste plaatsnaam.

1. Ter Waarde
 2. Jan Yperman
 3. Potijze
 4. De Vloei
 5. Picanol
 6. Verdrongen Weide
 7. Militair domein
 8. Tortelbos
 9. Heilig Hart
 10. Veurnseweg
 11. Reigersburg
 12. Kanaal Ieper-Ijzer/Ieperlee
 13. Vestenlandschap (Ieper Intramuros)
-
14. Stadsgroen intramuros



Figuur 8 Nummering groene lobben

1.2 ALGEMENE DEFINITIE

1.2.1 GROENE LOBBEN ZIJN VERBONDEN MET HET OMLIGGENDE LANDSCHAP

We definiëren vier landschappen rondom Ieper en het vestenlandschap als afzonderlijk cultuurhistorisch landschap. Het landschap van de Bellewaerdebeek in het noordoosten. Het landschap van de Ieperlee, waarbij beekvalleien vanaf de Ieperboog afstromen tot in de Verdonken Weide. Het landschap van de Dikkebusbeek, vervolgens het landschap van de Augustinusbeek en als laatste het vestenlandschap.



Figuur 9 groene lobben zijn verbonden met het omliggende landschap

1.2.2 GROENE LOBBEN SITUEREN ZICH BINNEN HET STEDELIJK GEBIED

Zodra deze landschappen de stedelijke afbakening van Ieper binnendringen, spreken we van groene lobben. Deze groene lobben kunnen vandaag diverse functies bezitten, van waterwinningsgebied (Verdonken Weide) tot landbouw of parkfunctie (Hoornerkpark).



Figuur 10 groene lobben situeren zich binnen het stedelijk gebied

1.2.3 WEGEN EN BEBOUWING DOORKRUISEN DE GROENE LOBBEN EN VORMEN DAARDOOR SUBLOBBEN.

De groene lobben worden echter afgesneden van hun dragend landschap door wegen en bebouwing. Zo is het landschap van de Bellewaerdebeek het sterkst versnipperd. Enerzijds wordt de beek ingebuisd, anderzijds worden open ruimteverbindingen afgesneden door verlinting (zoals aan het Jan Ypermanziekenhuis). Ook het vestenlandschap staat niet meer in contact met haar overstromingslandschap door de Zuiderring en Oudstrijderslaan. De groene lobben worden daardoor onderverdeeld in sublobben.

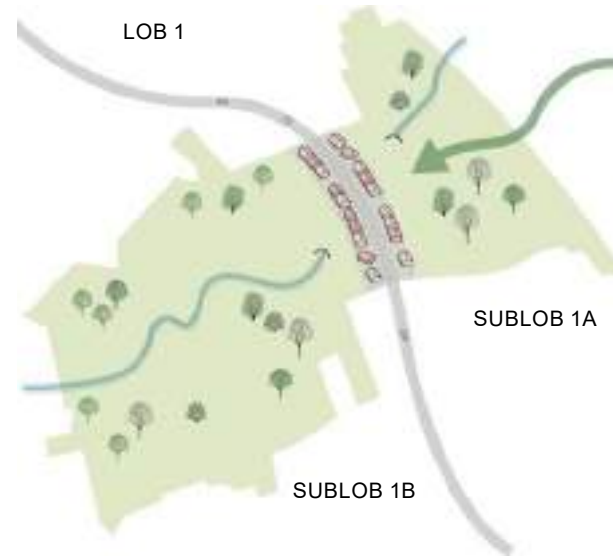


Figuur 11 wegen en bebouwing doorkruisen de groene lobben en vormen sublobben

1.2.4 WAT IS EEN SUBLOB

Deze versnippering tegenaan vormt één van de belangrijkste uitdagingen van het groenellobbenplan. We definiëren daarom per groene lob, sublobben (aangegeven met 1a en 1b). Het zijn groene zones die zijn afgesneden door bebouwing of infrastructuur van hun dragend landschap. Deze sublobben op ecologisch en landschappelijke wijze met elkaar verbinden kan op bepaalde plaatsen een opportuniteit zijn om de waarde van het leperse landschap te versterken en te behouden.

In de naastliggende theoretische figuur (13) ziet u dat de beek meer ruimte heeft gekregen en de ecologische verbinding is hersteld. De twee sublobben zijn met elkaar verbonden.



Figuur 12 sublobben



Figuur 13 sublobben verbinden met elkaar

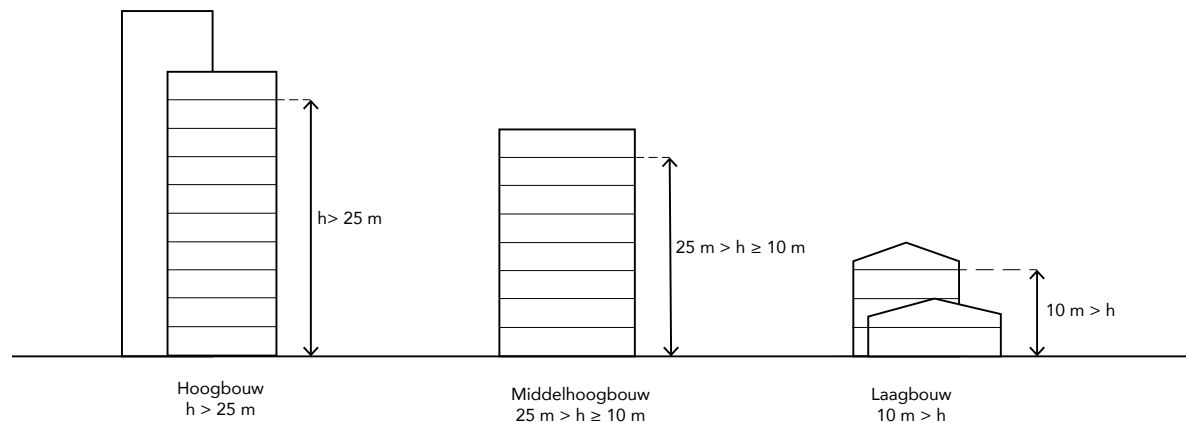
2 MIDDELHOOGBOUW

2.1 HOE HOOG IS HOOG?

In navolging van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staat Ieper als belangrijke stad in de regio, voor een verdichtingsopgave.

De term hoogbouw komt vooral voort uit technische regelgeving voor brandpreventie waarbij afhankelijk van de hoogte van de bovenste verdiepingen drie categorieën bestaan: laagbouw, middelhoogbouw en hoogbouw. Volgens die definitie begint hoogbouw bij gebouwen waarbij de bovenste verdieping 25 m hoog is.

Voor Ieper lijkt de discussie eerder te gaan om de sprong van 2-4 bouwlagen naar 6-8 bouwlagen, middelhoogbouw dus. Met een uitzondering voor hoogbouw tot 10 bouwlagen op strategische locaties. Om de discussie over plekken waar je hoger mag bouwen niet 'op de spits te drijven' stellen we daarom voor te spreken over middelhoogbouw, wat prima past bij de definities die ook in de brandnormering gehanteerd wordt.



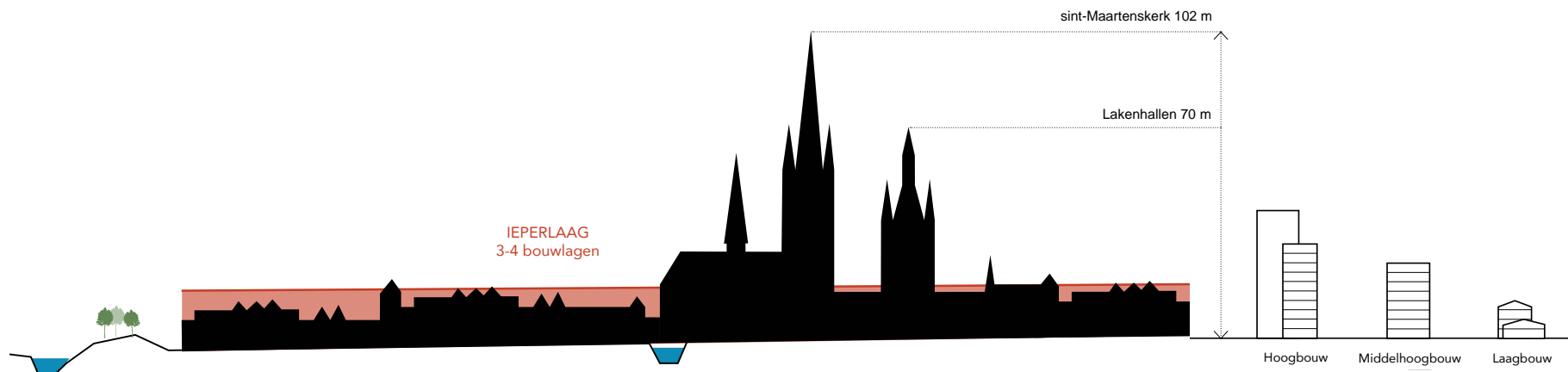
Figuur 14 laagbouw, middelhoogbouw en hoogbouw

2.2 MIDDELHOOGBOUW IN IEPER

De skyline van Ieper-centrum intramuros kan je lezen als een geconsolideerde kern van 3-4 bouwlagen met enkele bijzondere pieken en enkele hogere volumes tot 6 bouwlagen.

- Kliniek Zwarte Zusters 6 BL
- Kattenkerkhof 6 BL (centraal deel)
- De Meersen 6 BL

Deze 'basislaag' schommelt op de grens tussen laagbouw en middelhoogbouw. De torens van de Sint-Maartenskerk en de Lakenhallen vervolledigen het stadsgezicht met enkele 'hoogbouw' accenten. Intramuros stellen we voor om de basislaag de "Ieperlaag" te noemen. Daarin kan je als hoogterichtlijn 4 bouwlagen hanteren. Een bouwlaag wordt gedefinieerd aan de hand van de verordening van de stad Ieper. Strategisch kunnen meer bouwlagen worden toegestaan als het een meerwaarde betekent of zorgt voor ontpitting.



Figuur 15 bouwhoogte in Ieper

2.3 HUIDIGE BOUWHOOGTES IEPER

Als we uitzoomen zien we hoe Ieper in de valleisnede staat (p.23) met een duidelijk relatief dicht bebouwd centrum, en wijken rondom rond. We definiëren een aantal zones die ons helpen keuzes te maken over de bouwhoogten en het beeld van de stad en haar ommeland. Elke zone kan een eigen bouwhoogte-strategie volgen.



Figuur 16 Huidige bouwhoogte in Ieper op basis van het Digitaal Hoogtemodel

2.4 BOUWHOOGTEN VOOR IEPER EN HET OMMELAND

De binnenstad

In de binnenstad hanteren we de Ieperlaag van maximum 4 bouwlagen. Enkel de bijzondere gebouwen zoals de historische torens alsook enkele woonprojecten voegen accenten toe. Strategische afwijking zijn mogelijk als het een meerwaarde oplevert voor het openbaar domein of de klimaatrobustheid van de binnenstad.

Zichtassen

Buiten de stadswallen wordt de bouwhoogte beperkt om het historische zicht op de stad vanaf de Ieperboog, Zillebeke, Heuvelland en andere belangrijke zichtassen te vrijwaren. De woonwijken daar hebben er op vandaag overwegend 1-2 bouwlagen die kunnen evolueren naar 2-3 bouwlagen. Uitzonderlijk en mits aangetoonde meerwaarde kan hoger gebouwd worden. Zichtassen hebben tot doel het zicht op het stadsgabariet te vrijwaren. Deze bieden een perspectief op de historische binnenstad en spelen een belangrijke rol in de beoordeling van een project.

Zoekzone (middel)hoogbouw

De zone langs de Oude Vaart en het spoor (strategische spie) alsook de kop van het kanaal vragen bijzondere aandacht. Beide zones zijn geschikt voor verdichting en hogere bouwhoogte. Voor de spie is de nabijheid van het station een troef. Beide zones liggen nabij de binnenstad. De beschikbare plaats, zichtassen van de Ieperboog die hier niet gelden... Het zijn voor beide argumenten om een zoekzone naar middelhoogbouw aan te vatten.

