

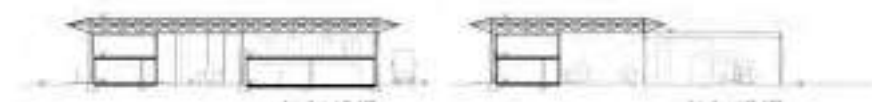
2..3.2.2 Case #4: AIM, Durisch & Nolli, Mendrisio, Zwitserland (2015)

Een groot dak en de overdekte buitenruimte

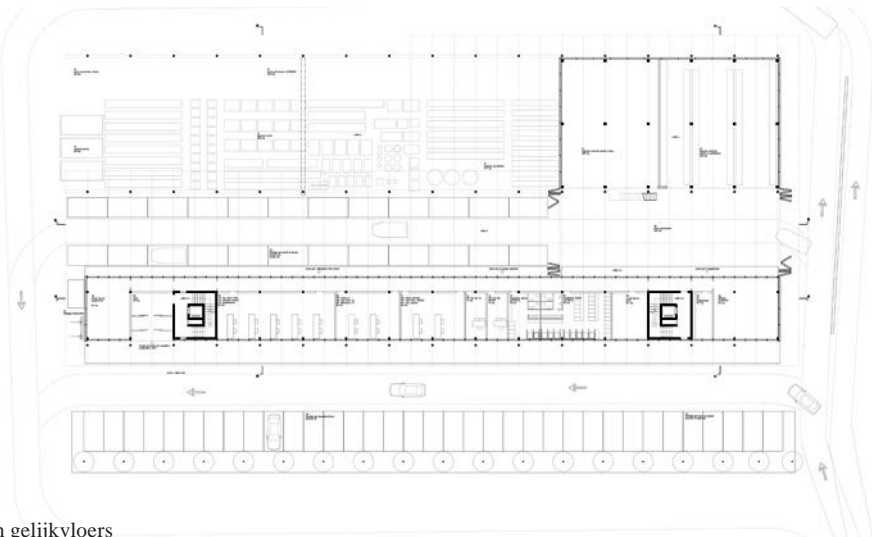
De architect ontwerpt een groot dak op industriële schaal. Dit creëert op een goedkope manier veel beschermde buitenruimte. Is het ook niet interessant, bijvoorbeeld voor de afdeling bouw, om dit soort ruimtes, afgeschermd van weer en wind, maar toch in een benaderend buitenklimaat, te gebruiken voor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



Gevelaanzicht



Langsdoorsnede



Plan gelijkvloers



Overdekte logistieke zone



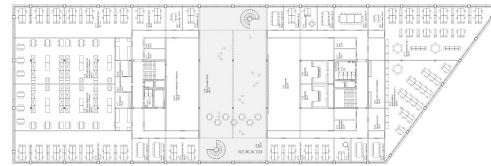
Logistieke as

2.3.3 Boeiende stapelingen

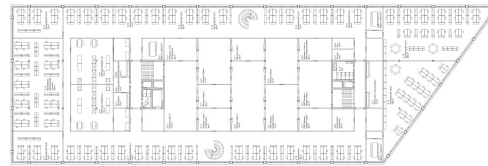
2.3.3.1 Case #5: FLOW Innovationspark, Rodriguez - Waldrap, Biel/Bienne, Zwitserland (2017)

Compact en boeiend bouwen; een grote machine

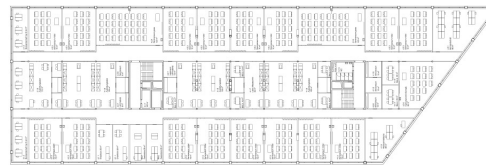
Dit ontwerp toont een groot gebouw. Per verdieping wordt de ruimte anders georganiseerd. Grote ateliers wisselen af met reeksen van kleinere lokalen. Het opwindende van dit soort gebouwen ligt in het feit dat ze ontworpen zijn als één grote moderne machine, waar toch heel veel verschillende gebruiken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



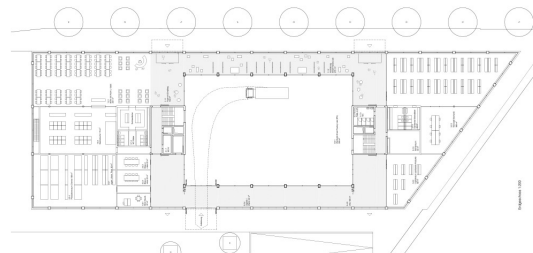
Plan verdieping +4



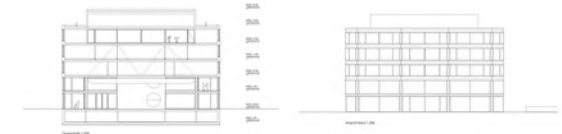
Plan verdieping +3



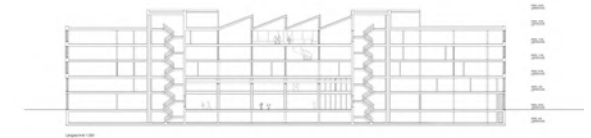
Plan verdieping +2



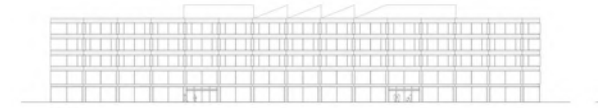
Plan gelijkvloers



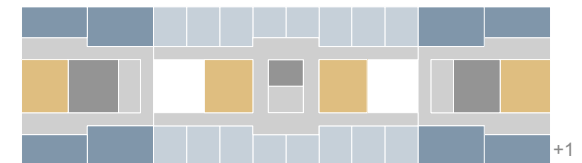
Dwarsdoorsneden



Langsdoorsnede



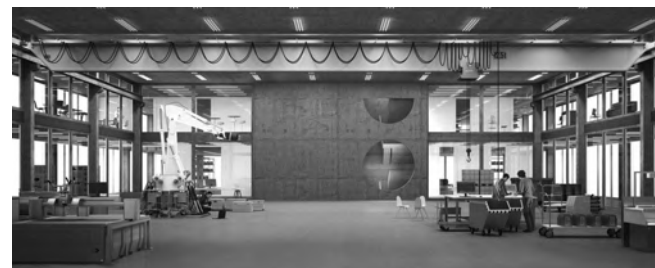
Gevelaanzicht



Inspiratieschema verdieping +2



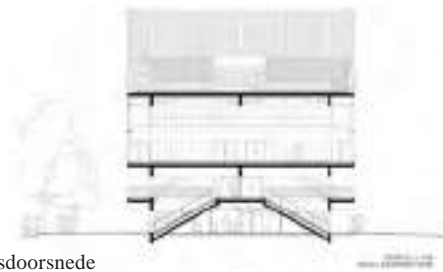
Inspiratieschema gelijkvloers



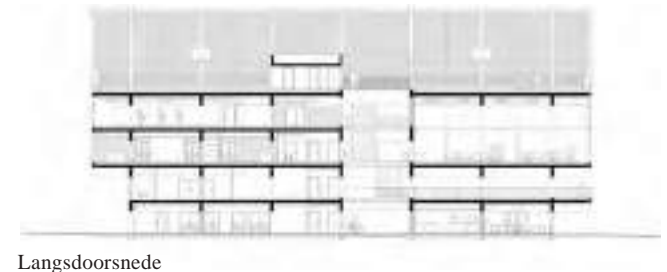
2.3.3.2 Case #6: Lieu de vie, Studio Muoto, Paris-Saclay, Frankrijk (2016)

Speelse stapeling

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



Dwarsdoorsnede



Langsdoorsnede



Compact en transparant gebouw



Plan verdieping +3



Plan verdieping +1



Wijde zichten op de omgeving



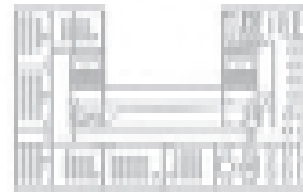
Plan gelijkvloers

2.3.4 Nieuwe grote campussen in Vlaanderen

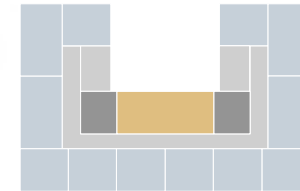
2.3.4.1 Case #7: Scholencampus, Osar Architects, Beringen, België (2016)

Masterplan

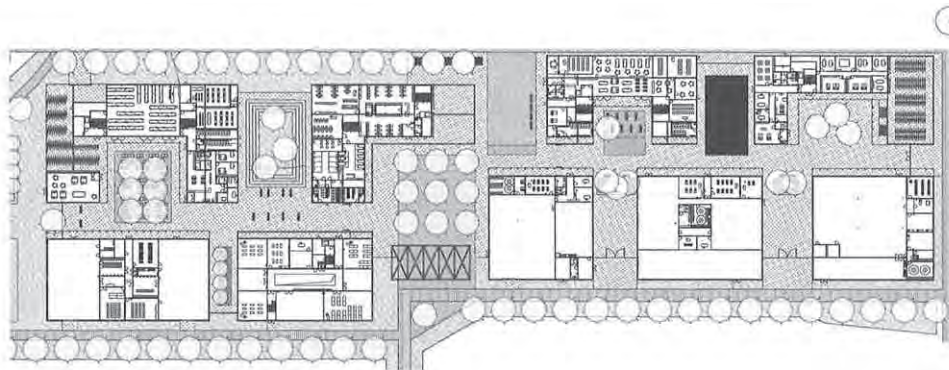
Het project in Beringen is de grootste scholencampus momenteel in Vlaanderen door DBFM gerealiseerd. Dit kwalitatieve project is ontworpen door OSAR architecten. Het project komt het dichtst in de buurt met de ambities van SMSI Ieper, die zelfs nog een grotere campus ambiëren. Door de verwantschap wordt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



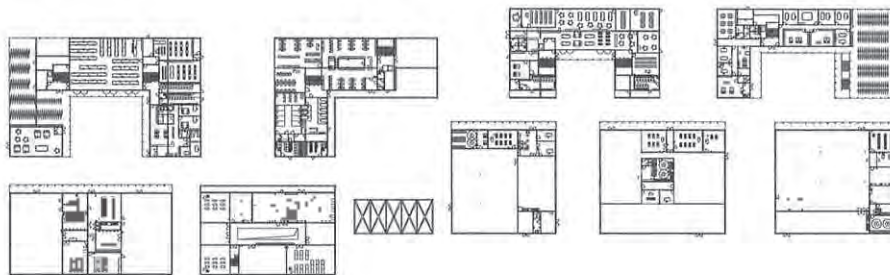
Typeplan



Inspiratieschema typeplan



Plan gelijkvloers



Plan verdieping +1



Langssnedes



Schakeling van volumes

3 Masterplan

3.1 Analyse van de site

Situering

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



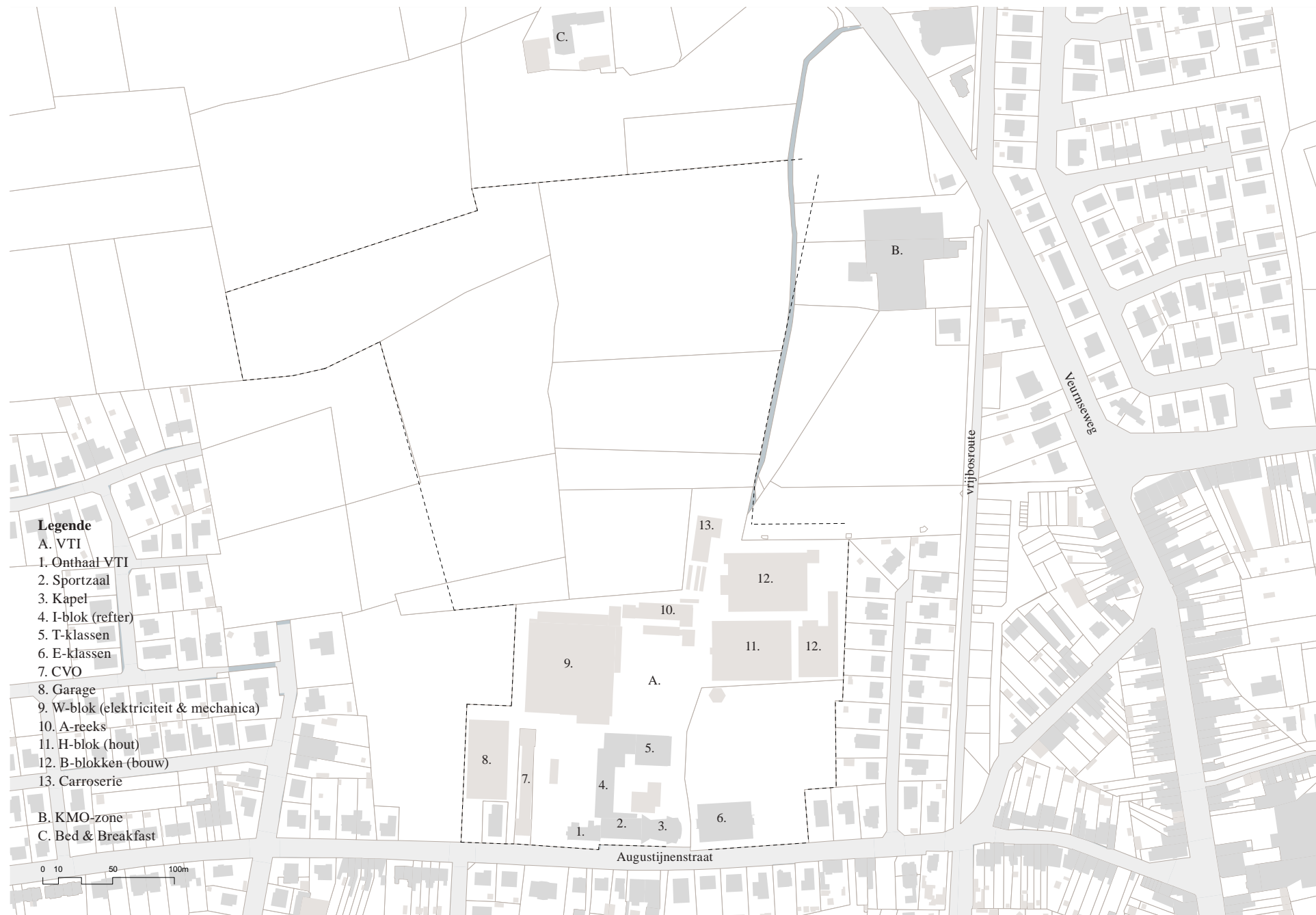
1.

Links:

1. Site VTI binnen Ieper

Rechts:

2. Site VTI en omliggende omgeving



Huidige toestand

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

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

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



1.

Links:

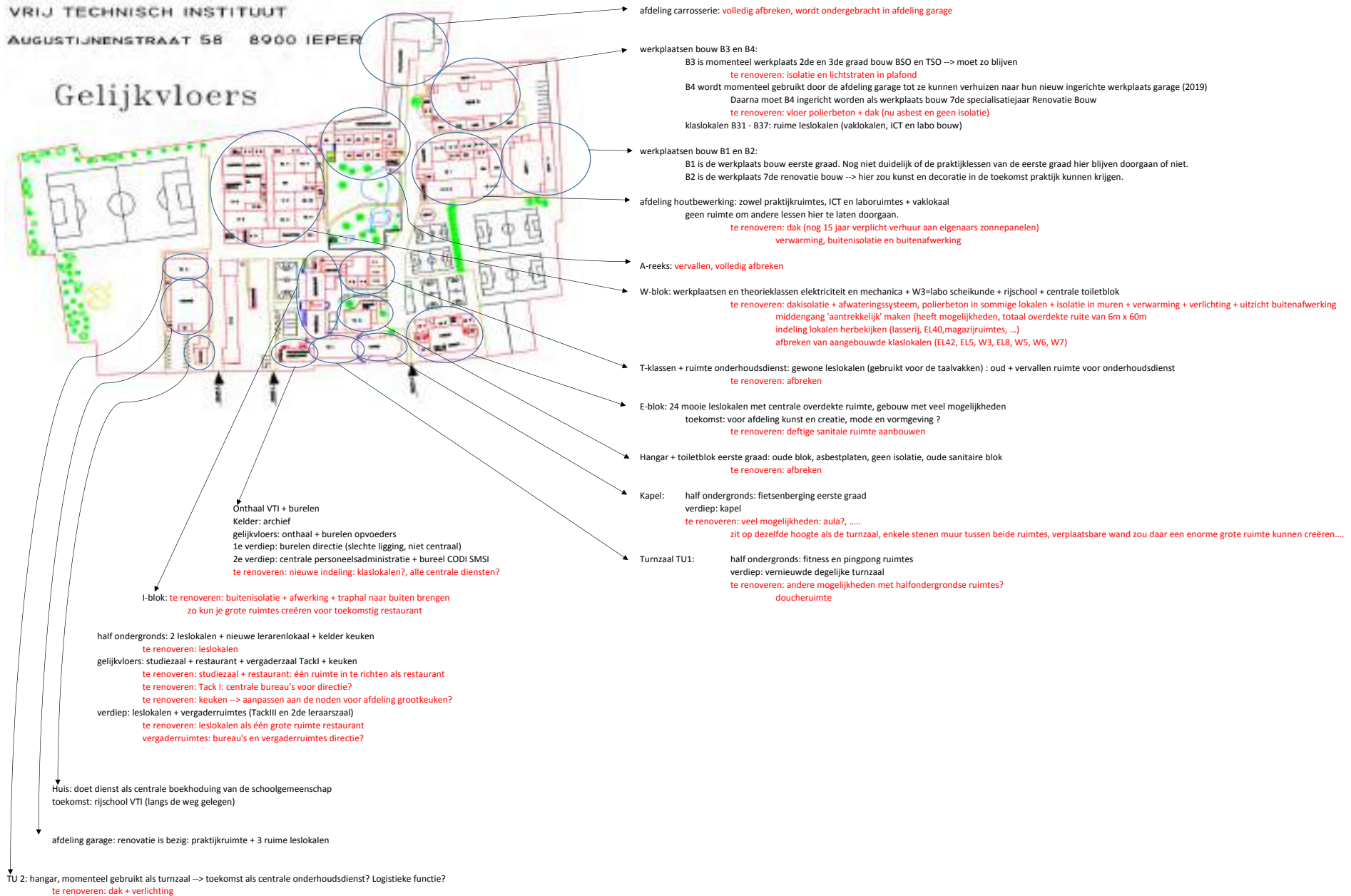
1. Beeld van de school in 1961

Rechts:

2. Document opgemaakt door VTI aangaande toekomstige investeringen

VRIJ TECHNISCH INSTITUUT
AUGUSTIJNENSTRAAT 5B 8900 IEPER

Gelijkvloers





Overzicht van de gebouwen

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



Huidige ontsluiting van de site

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



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



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

3.2 Stand van zaken; opgave volgens SMSI

Toegang Campus via Veurnseweg

De Augustijnenstraat zal de capaciteit die voorzien wordt voor de volledige uitbreiding van de site niet meer aankunnen. Vandaar stelt SMSI voor om de hoofdtoegang van de campus te verleggen. Ze takt aan op de regionaal belangrijke Veurnseweg. Al het gemotoriseerd verkeer benadert de site via deze weg.

Toegang Campus via Vrijbosroute

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

Toegang Campus via Augustijnenstraat

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

Parking

De parking voorziet in 300 staanplaatsen voor auto's. Gezien de grote oppervlakte, ter grootte van een voetbalveld, is het belangrijk om de parking landschappelijk in te passen. We kiezen ervoor om de parking in zijn lengte-as op te spannen langsheen de toegangsweg. De parking kan een landschappelijk element worden door bijvoorbeeld een inrichting met halfverharding en het integreren van een bomengrid tussen de staanplaatsen. Ze vormt zo de overgang tussen bebouwde en onbebouwde zone.

Fiestenstalling

Analoog wordt de fietsenstalling geïntegreerd met de aantakking aan de Vrijbosroute. Ze kan eveneens opgespannen worden langsheen het fietspad. Een ontwerp in detail bekijkt welke breedte hiervoor moet gevrijwaard worden, en aldus hoeveel grond hiervoor dient aangekocht te worden.

Centrale as

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

Plein Zuid

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

Plein Noord

Dit wordt eveneens een belangrijke plek binnen de campus. Hier takken de verschillende toegangswegen aan op de centrale as. Het is een 'kruispunt', een plek van overgangen. Een plek waar de stad overgaat in de campus.

Vijverpark

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

Ontwikkelingsveld 1

Ter hoogte van deze zone is er momenteel een sportveld. Bij het verdichten van de site is dit de zone bij uitstek om nieuwe gebouwen in te planten. De zone ligt erg centraal op de site, langsheen Plein Zuid.

Ontwikkelingsveld 2

Ter hoogte van deze zone is er momenteel een akker. De zone is geschikt voor verdere uitbreiding van de campus. Ze ligt in het verlengde van de centrale as en dicht bij de hoofdonthutningen en parking.

Sportterreinen

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

Uitbreiding KMO-zone

De uitbreiding van de KMO-zone kan profiteren van de aanleg van de nieuwe weg en de parking. De zone kan een nieuwe 'voorkant' krijgen langsheen deze zijde. We tekenen ter inspiratie ateliergebouwen in loodrecht op deze weg.

4 Ontwikkelingsscenario's

4.1. Scenario 1

Volgens programma-opgave SMSI

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

Ordering bouwvolumes per type lokalen

Deze oefening is een directe vertaling van het schoolprogramma. De bouwvolumes worden ingedeeld per type lokalen. Om de volumes een maat te geven, baseren we ons op de typologie van de nieuwe scholencampus in Beringen. De basistypologie is erg eenvoudig; een gang met aan weerszijden klassen. De gebouwen exploreren de diepte van de kavel door de ontwikkeling in U-vorm.



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

Schikking van de volumes

Centrale eenheid

Zichtbaar vanaf de Augustijnenstraat.

Algemene lokalen

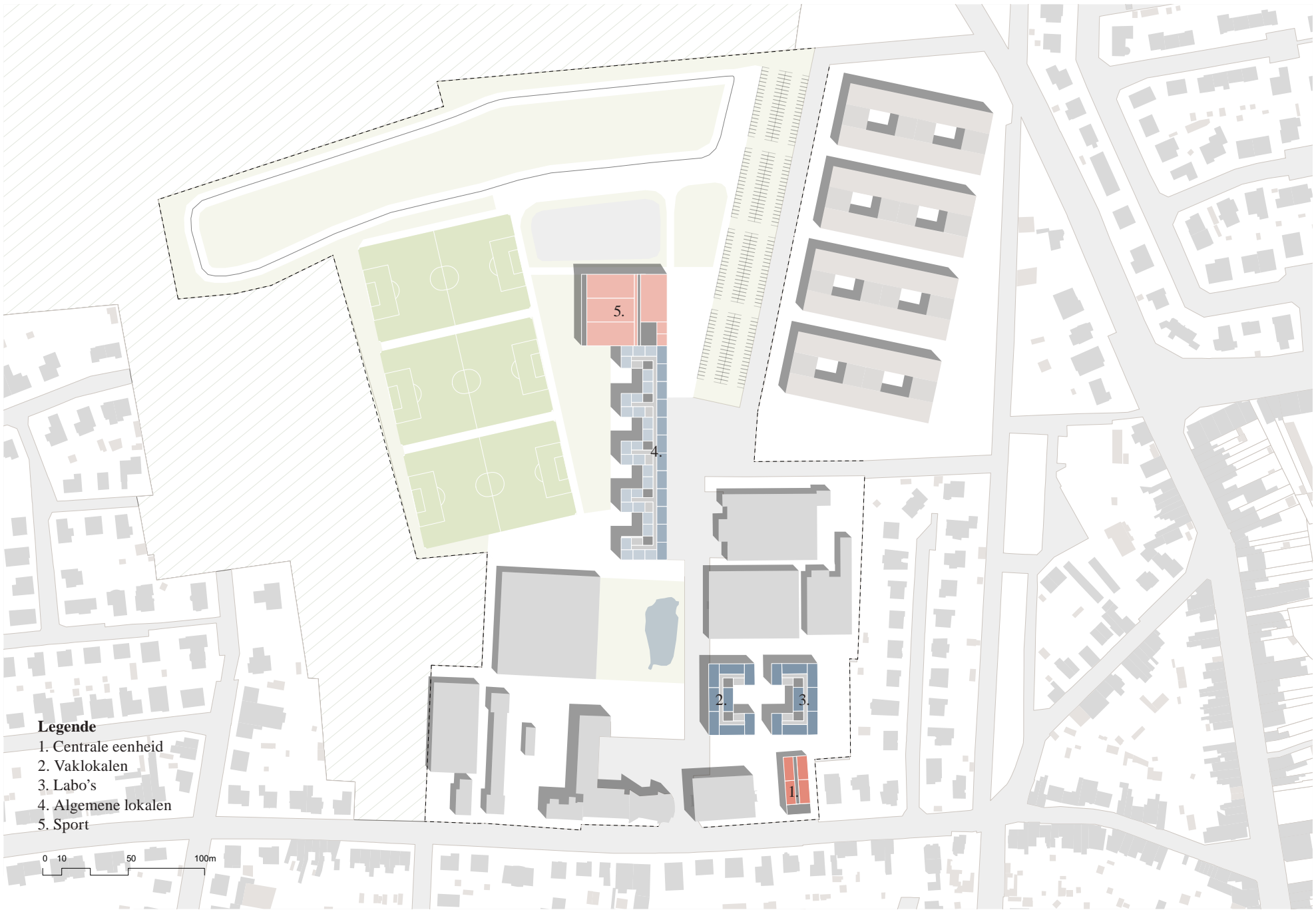
In het verlengde van de centrale as. Hier is er plaats voor een lang groot gebouw.

Vaklokalen

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

Sport

Op het eindpunt van de campus. Hier is er plaats om rondom sportvelden te voorzien. De sporthal ligt vlakbij de parking, wat interessant is voor naschools gebruik.



Legende

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

0 10 50 100m

Evaluatie; - - - - -

- -

Compactheid;

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

- -

Schaal;

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

- -

Werking;

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

- -

Perceptie (zie beeld hiernaast);

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



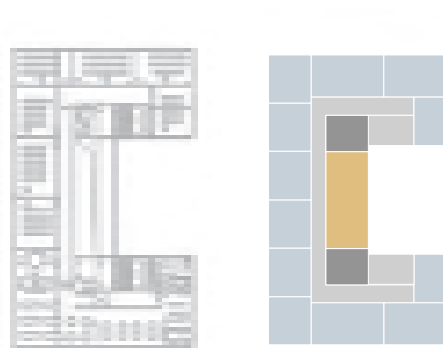


4.2. Scenario 2

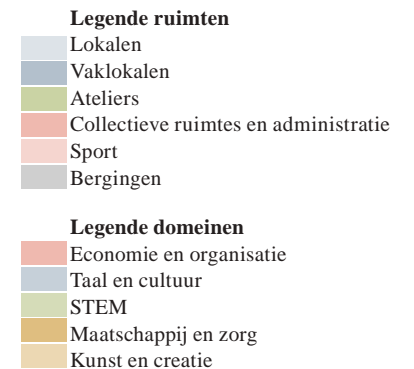
Volgens programma-opgave SMSI

Ordening bouwvolumes per graad

Deze oefening is een directe vertaling van het schoolprogramma. We delen de lokalen en de vaklokalen nu echter in per graad. Hierdoor ontstaan er twee grote gebouwen, bestemd voor respectievelijk de tweede en de derde graad. Elk bouwvolume bestaat uit een menging van gewone lokalen en vaklokalen. De gemeenschappelijke delen zijn verspreid over de rest van de site analoog aan scenario 1. Om de volumes een maat te geven, baseren we ons wederom op de typologie van de nieuwe scholencampus in Beringen. Om het gebouw van de derde graad op een compacte manier in te passen, extrapoleren we de U-vorm tot een gebouw met een binnenhof.



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



Schikking van de volumes

Tweede graad

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

Derde graad

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



Legende

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

0 10 50 100m

Evaluatie; ++-----

--

Compactheid;

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

+ -

Schaal;

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

+ -

Werking;

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

--

Perceptie (zie beeld hiernaast);

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



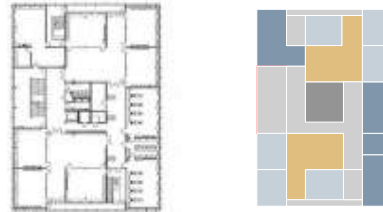


4.3. Scenario 3

Volgens programma-opgave SMSI

Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein

Dit scenario gaat een stap verder. Indien we werkelijk geïnteresseerd zijn in een school voor de toekomst, dienen we ook na te denken over vernieuwende en aangepaste schooltypologieën. Verschillende domeinen en/of afdelingen hebben uiteenlopende behoeftes afgestemd op de leerlingen. De constructie van de ruimte speelt hier een erg belangrijke rol in. Zie hiervoor ook het kader opgebouwd in hoofdstuk 2 Analyse. Deze oefening is gebaseerd op reeds in Europa gerealiseerde schoolgebouwen. Klassen worden gegroepeerd in clusters. Per cluster zijn er collectieve lokalen voorzien voor overleg en/of ontmoeting. Per afdeling kan een verhouding op maat van de behoefte worden ontworpen. Elke richting kan hierbij zijn eigen 'gezicht' of profiel toe-eigenen. Een gevolg voor dit masterplan is ook dat we meer en kleinschaligere bouwvolumes ontwerpen, waardoor een geheel ontstaat met een meer menselijke schaal. Het geheel krijgt een meer open landschappelijke kwaliteit.



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



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

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

Schikking van de volumes

STEM, Taal&Cultuur

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

Vaklokalen

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

STEM, Verzorging, Zorg, Sport

Deze reeks gebouwen zijn meer 'gekleurd'. Het zijn gebouwen op maat van de afdeling. Typologisch zijn ze ook 'dieper' dan de standaard typologie; de klassen zijn geschikt rond collectieve delen. Ze liggen in het verlengde van de centrale as.



Legende

- 1. Centrale eenheid
- 2. STEM
- 3. Taal & Cultuur
- 4. Vaklokalen
- 5. STEM
- 6. Verzorging
- 7. Zorg
- 8. Sport

Evaluatie; +++-----

--

Compactheid;

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

++

Schaal;

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

+ -

Werking;

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

--

Perceptie (zie beeld hiernaast);

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





4.4. Het wervend karakter van het Nijverheidsonderwijs

Inspirerende architectuur voor het nijverheidsonderwijs

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

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

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

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



1.



2.



3.

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

Optimaliseren investerings- en onderhoudskosten

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

Verblijfskwaliteit

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



1.



2.

1. VTI Ieper, zicht op H-blok

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

Architectuur als pedagogisch middel

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

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

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



1.



2.



3.

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

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

Afbraak ateliers Hout en Bouw

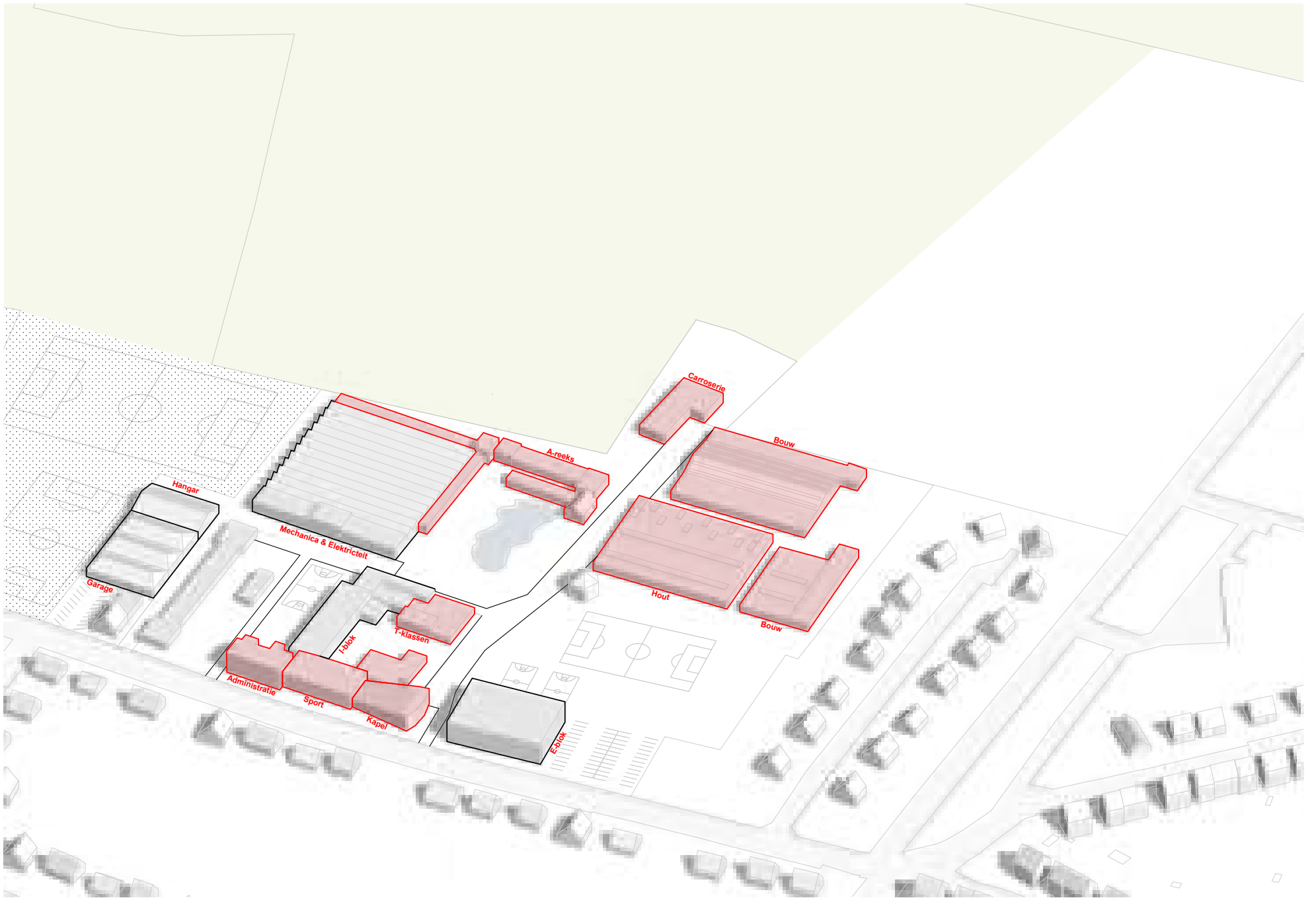
De bestaande architectuur is overwegend van een minderwaardige kwaliteit. De energie- en onderhoudskosten voor dit verouderd patrimonium zijn hoog. De overmaat aan ruimte is een luxe, maar vraagt natuurlijk ook blijvend een budget. Het instandhouden en bijkomend investeren in de verouderde ateliers is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

Afbraak vleugel administratie

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

Afbraak sport en kapel

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



4.5. Scenario 4

Herinterpretatie programma-opgave SMSI

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

Afbraak sterk verouderde ateliers

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

Investeren in nieuwe infrastructuur voor nijverheids onderwijs

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

Behoud College, wordt domeinschool

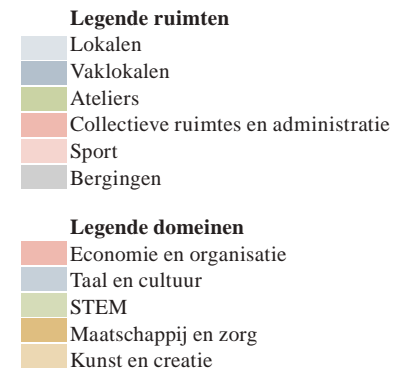
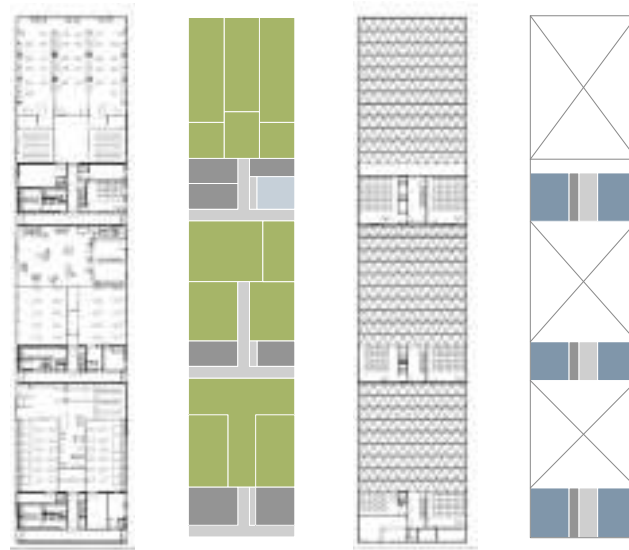
Gezien we niet genoeg budget hebben om heel de bovenbouw te realiseren (te verifiëren bij DBFM?), kijken we ook naar het bestaande patrimonium van SMSI. We gaan uit van het behoud van het prachtige College in de historische binnenstad. Deze site is nog steeds een belangrijke troef binnen het patrimonium.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

Immaculata nog steeds naar site Augustijnen

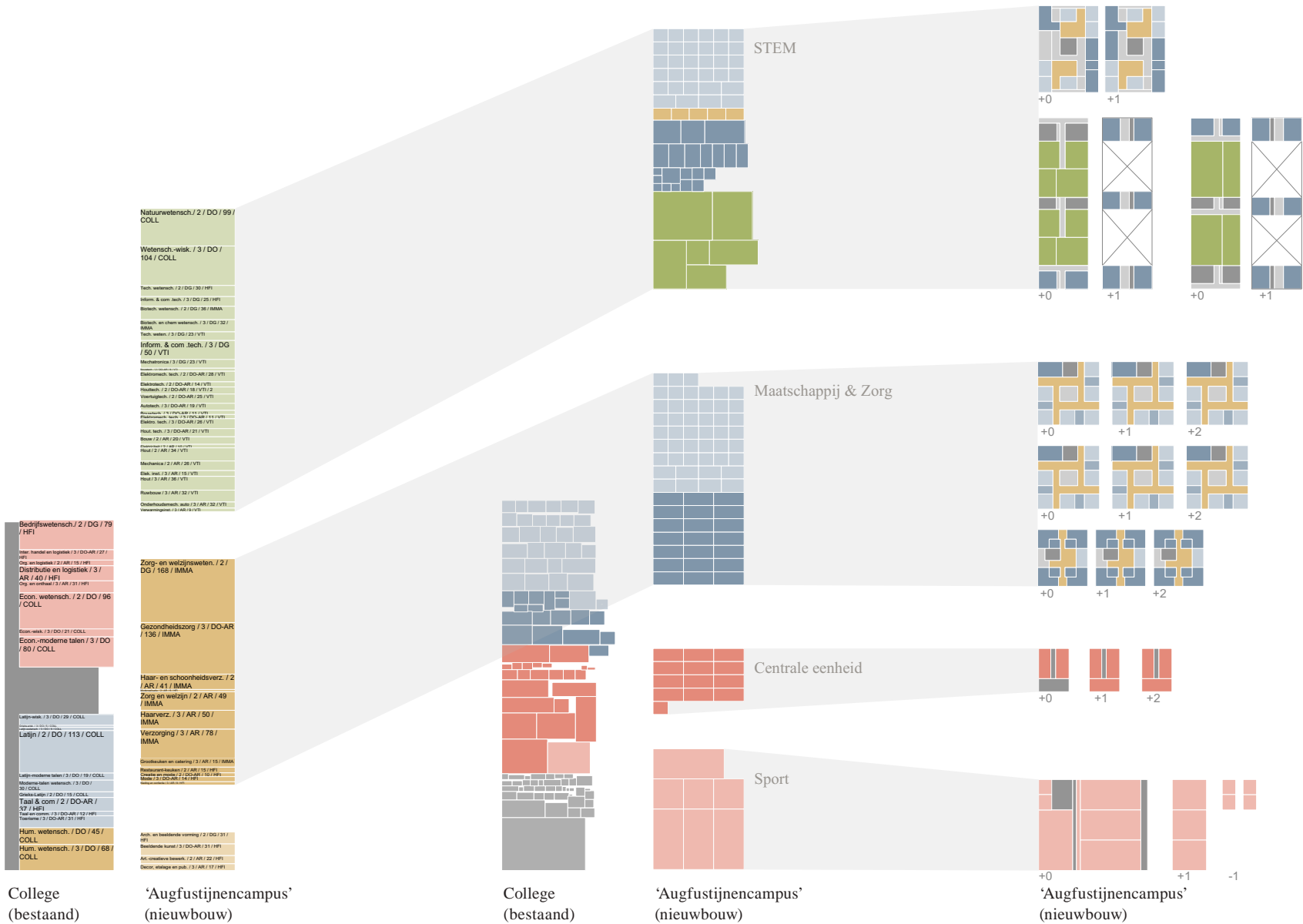
De leerlingen van Immaculata verhuizen nog steeds mee naar VTI.

Diverse schooltypologieën spelen in op het pedagogische concept per domein

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



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



Scenario 4

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

Schikking van de volumes

Centrale eenheid

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

Keuken

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

Mechanica en Electriciteit

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

Autotechniek

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

Vaklokalen, verzorging, Zorg, STEM

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

STEM

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

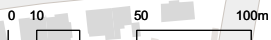
Sport

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



Legende

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



Evaluatie; + + + + + + - -

+ +

Compactheid;

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

+ -

Schaal;

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

+ -

Werking;

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

+ +

Perceptie (zie beeld hiernaast);

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





4.6. Scenario 5

Behoud College, blijft domeinoverschrijdend

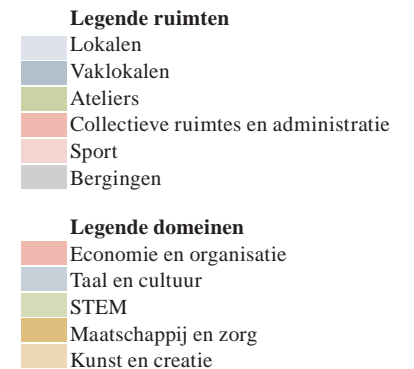
Deze optie is een variante van scenario 4. De ontworpen infrastructuur is dezelfde, enkel de domeinen zijn anders geordend. Het college wordt geen domeinschool, maar blijft domeinoverschrijdend onderwijs aanbieden, zoals nu het geval is.

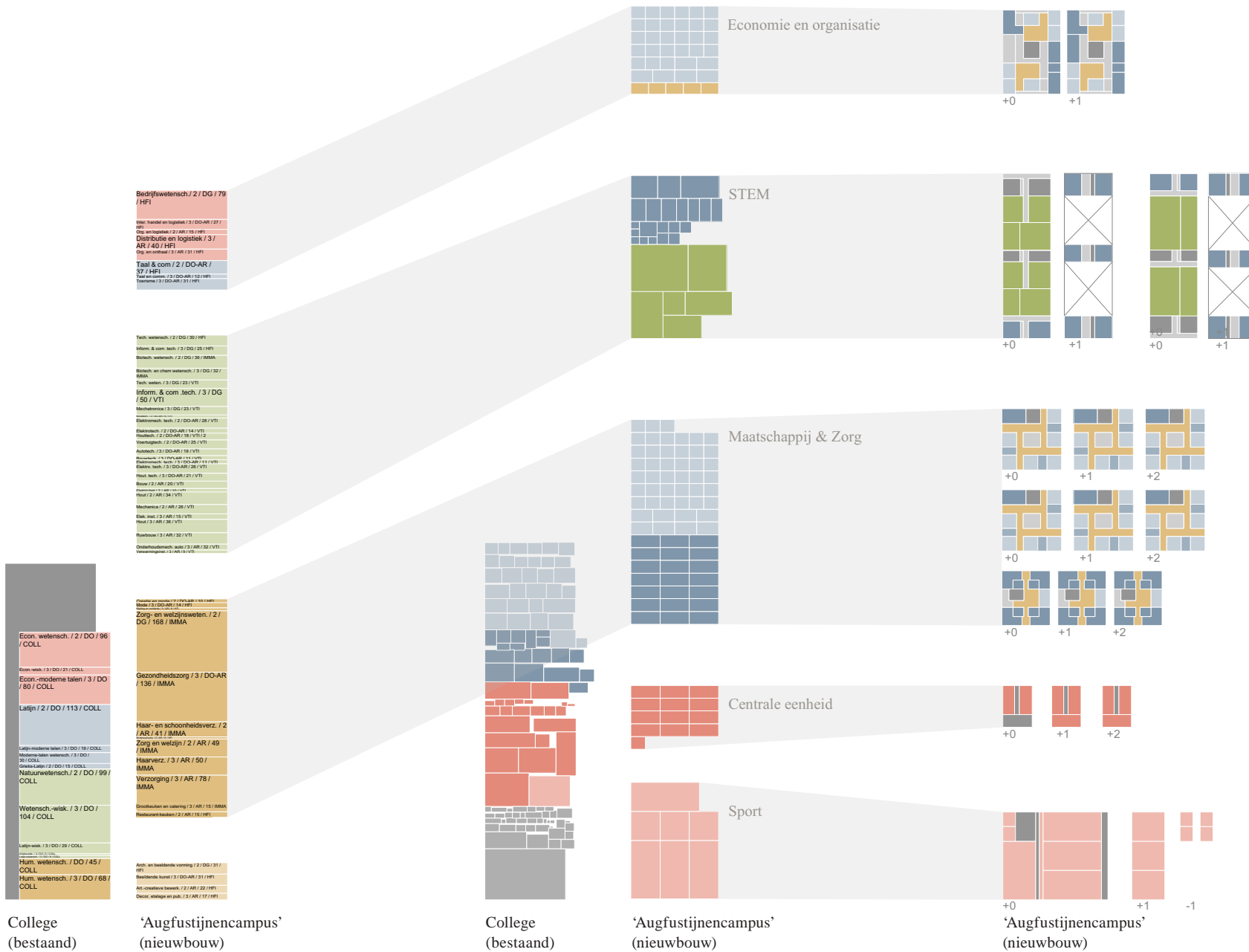
Deze optie toont aan, dat zelfs met typologisch goed uitgewerkte schoolgebouwen er een zekere mate van flexibiliteit blijft bestaan. Een grote hoeveelheid van lokalen blijven neutrale klaslokalen. Dit deel van het programma is zeer gemakkelijk inwisselbaar. En ook binnen de vaklokalen zijn er een aantal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

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

Immaculata nog steeds naar site Augustijnen

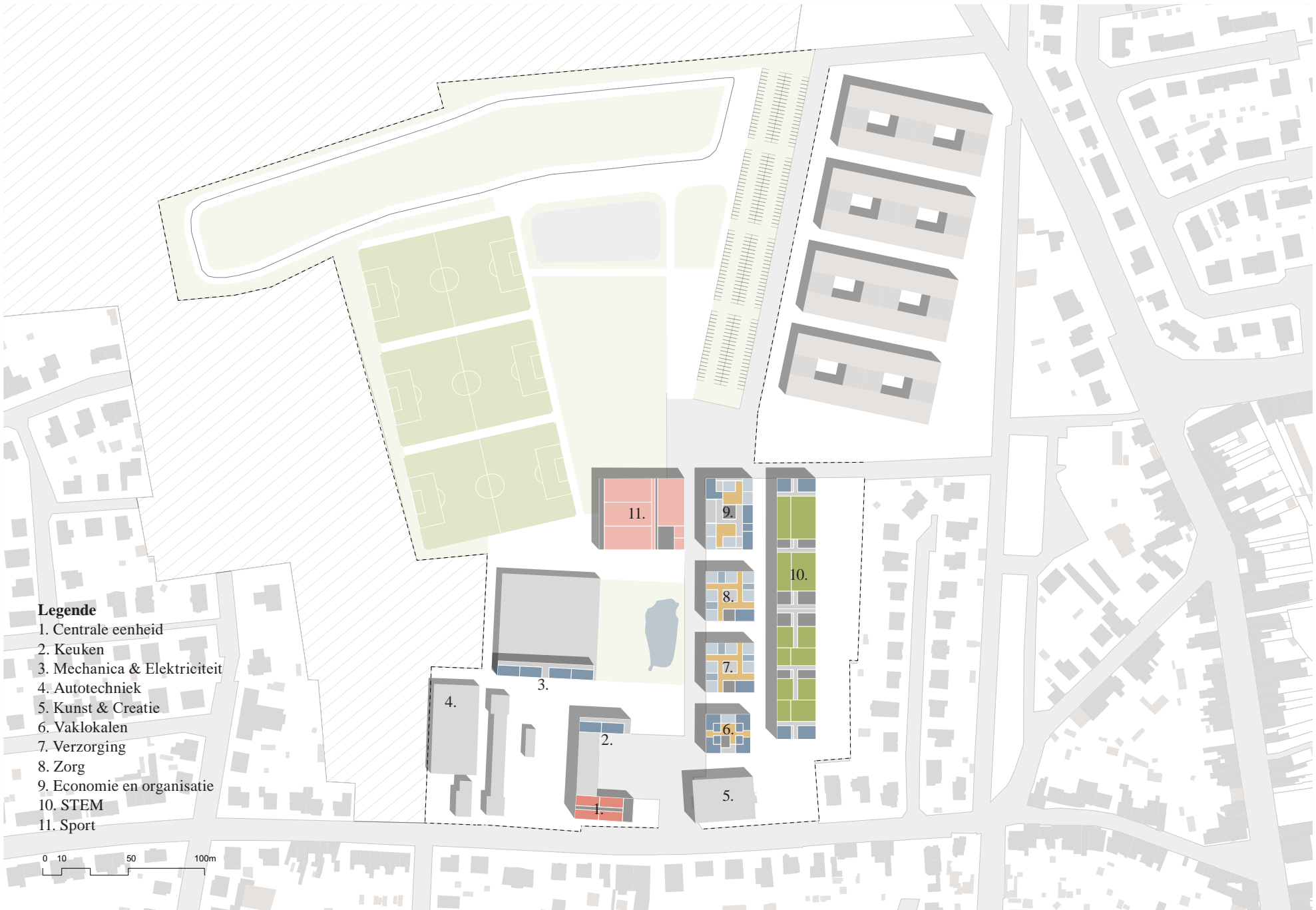
De leerlingen van Immaculata verhuizen nog steeds mee naar VTI.





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

Schikking van de volumes
Idem scenario 4



Legende

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

0 10 50 100m

Evaluatie;
Idem scenario 4





4.7. Scenario 6

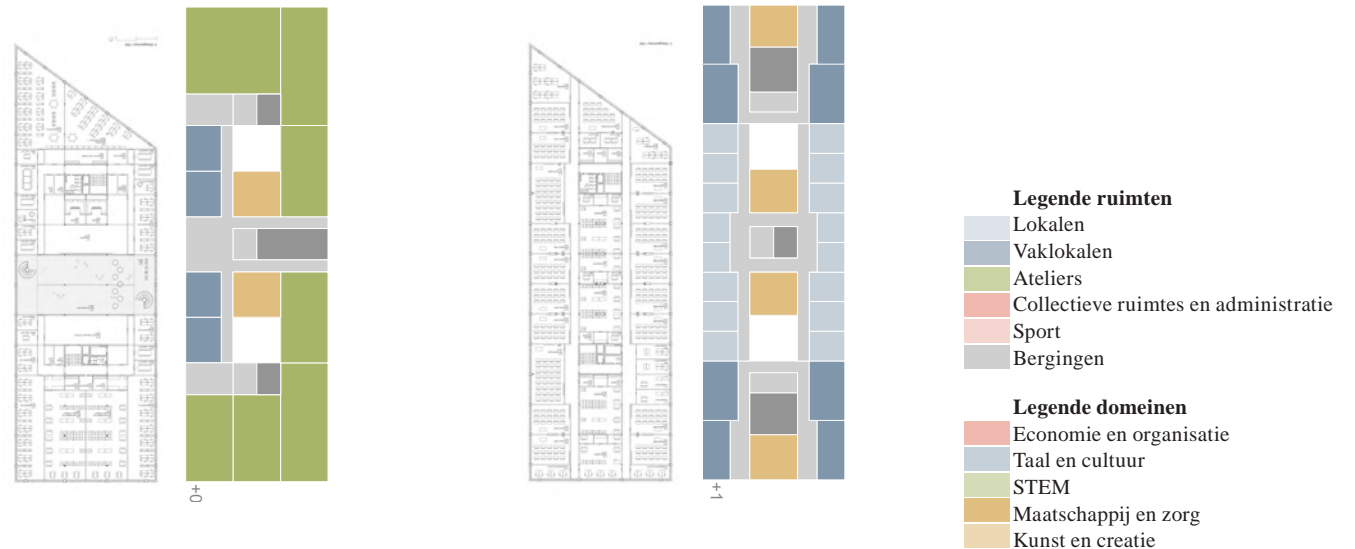
Behoud College, wordt domeinschool

Behoud Immaculata, wordt domeinschool

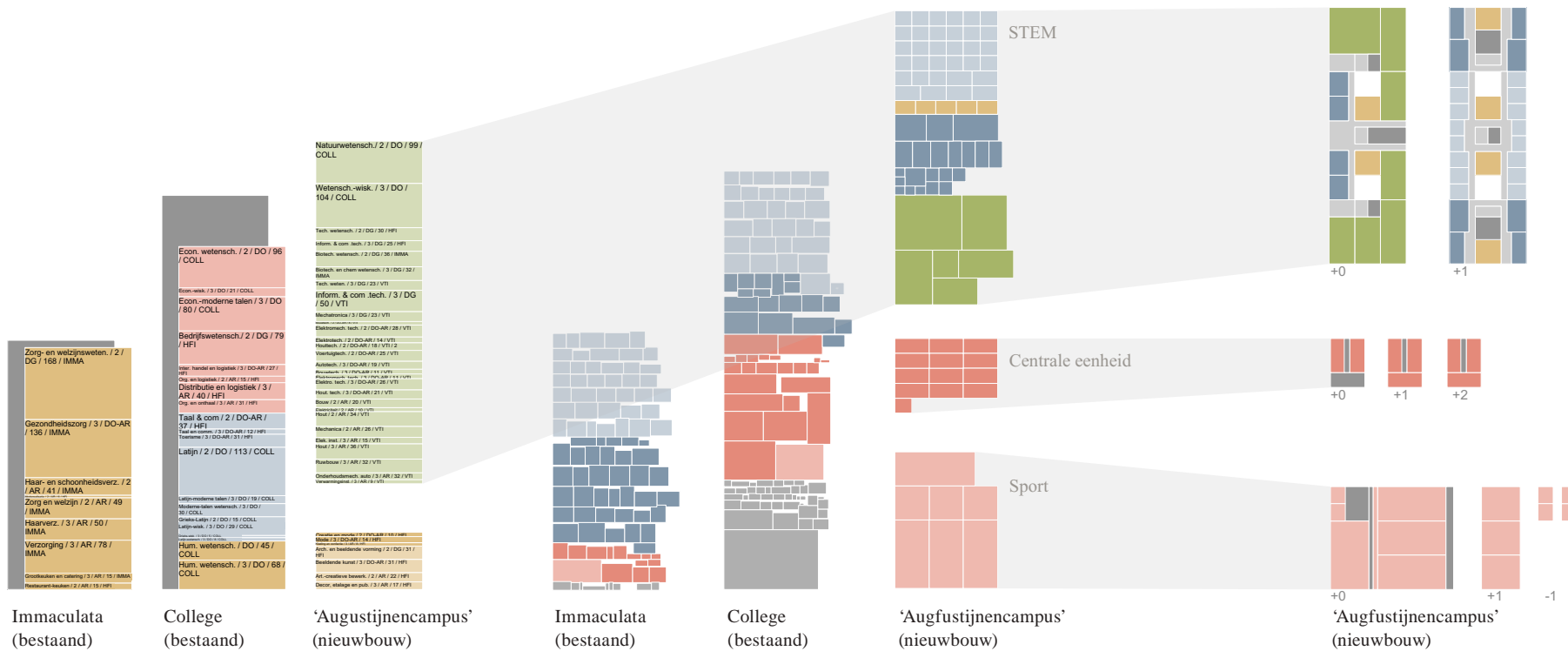
Beide campussen College en Immaculate blijven behouden. Door de eerste graad op site Heilige Familie te herlocaliseren, komt er genoeg ruimte vrij op site Immaculata om het volledige domein Maatschappij en Welzijn van de tweede en derde graad te organiseren. Dus het overbevolkingsprobleem is op een natuurlijke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

Van Campusmodel naar Netwerkmodel

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



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



Scenario 6

Domeinschool op 2 sites:

- VTI nieuwe campus

- College wordt domeinschool

- Immaculata wordt domeinschool

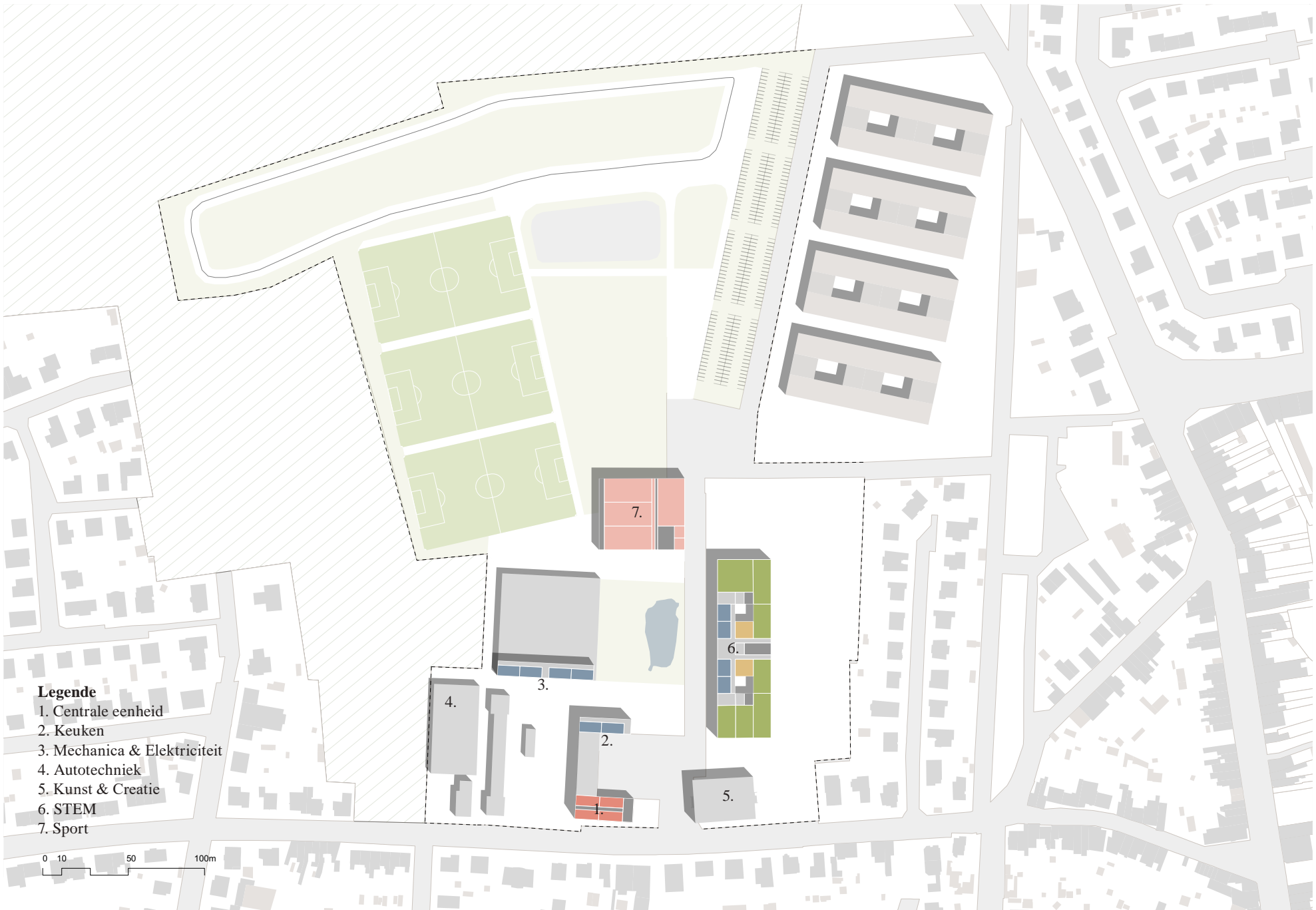
- Van campusmodel naar netwerkmodel

Schikking van de volumes

STEM

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

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



Legende

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

0 10 50 100m

Evaluatie; + + + + + + - -

+ +

Compactheid;

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

+ +

Schaal;

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

+ -

Werking;

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

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

+ -

Perceptie (zie beeld hiernaast);

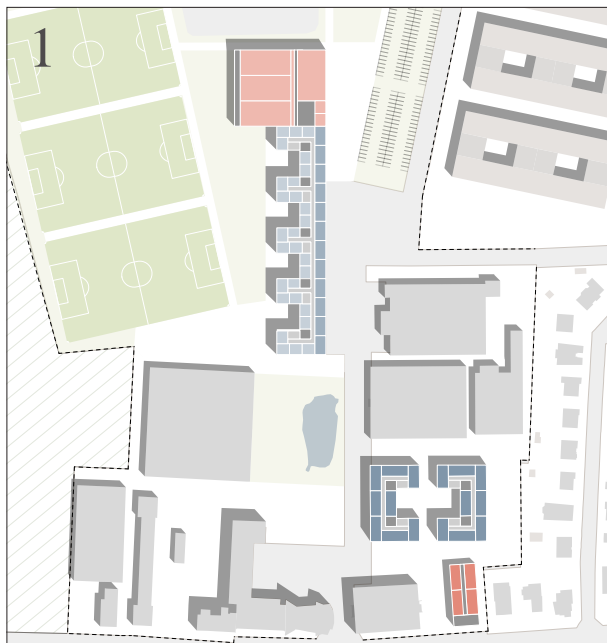
Door de prioriteit te leggen op een nieuw fris gebouw voor het nijverheidsgebouw, kan men hier echt vernieuwend uitpakken. Daarentegen zal het beeld van één grote organisatie niet op een letterlijke manier gerealiseerd worden.



4.8. Samenvatting

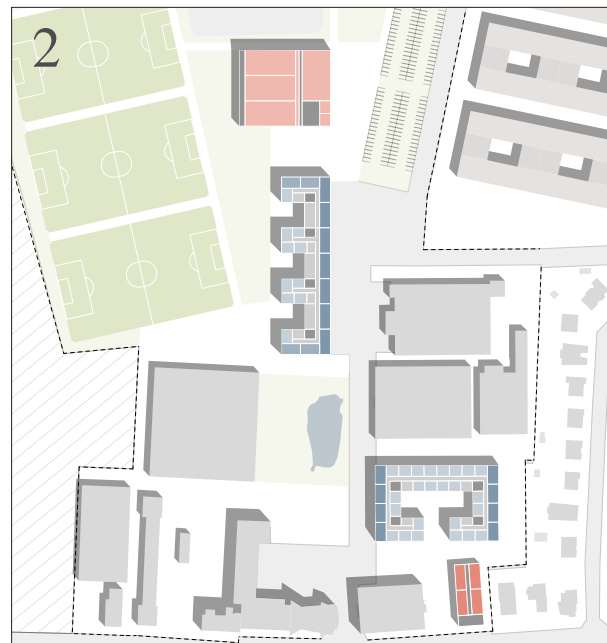
Scenario 1

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



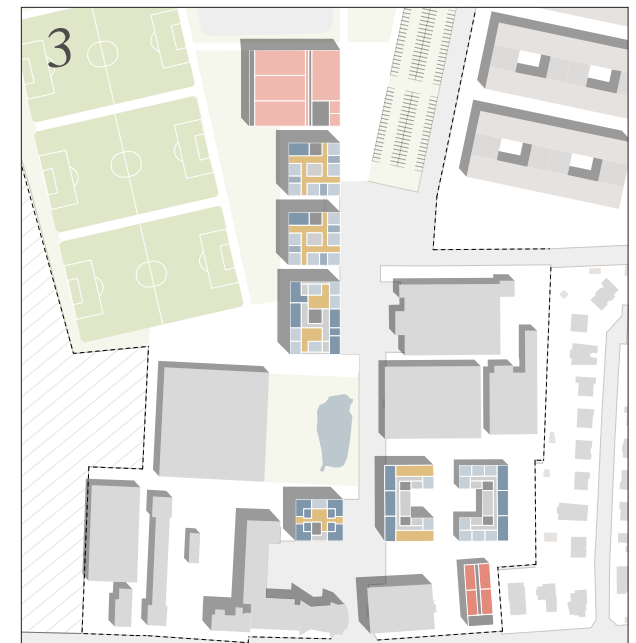
Scenario 2

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per graad



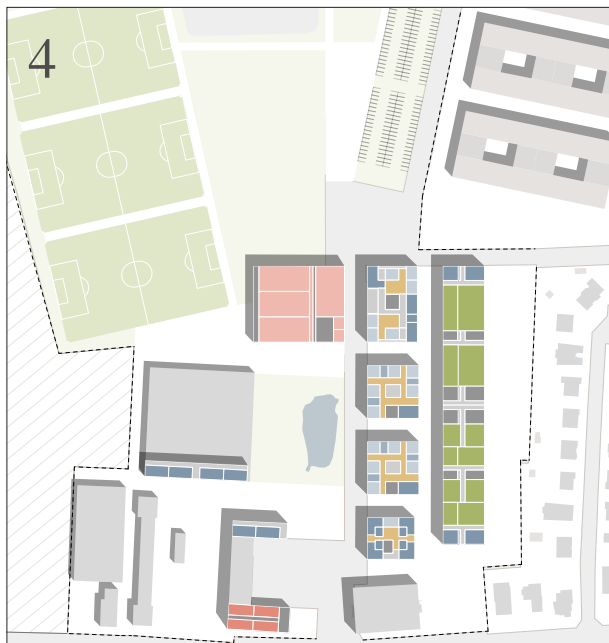
Scenario 3

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



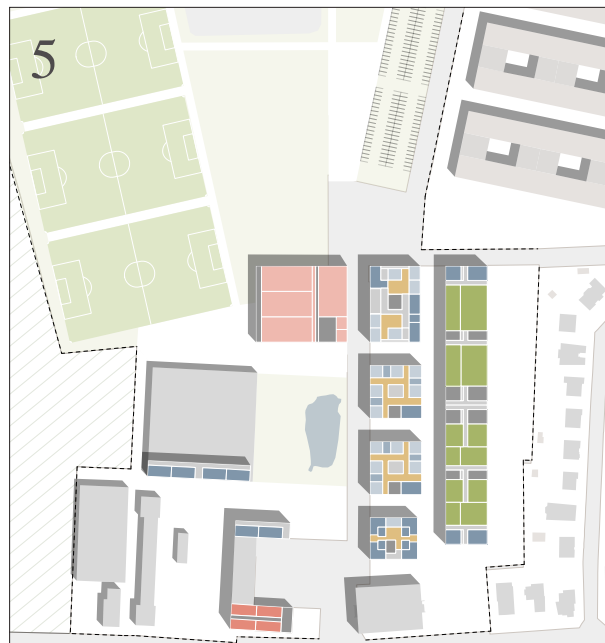
Scenario 4

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



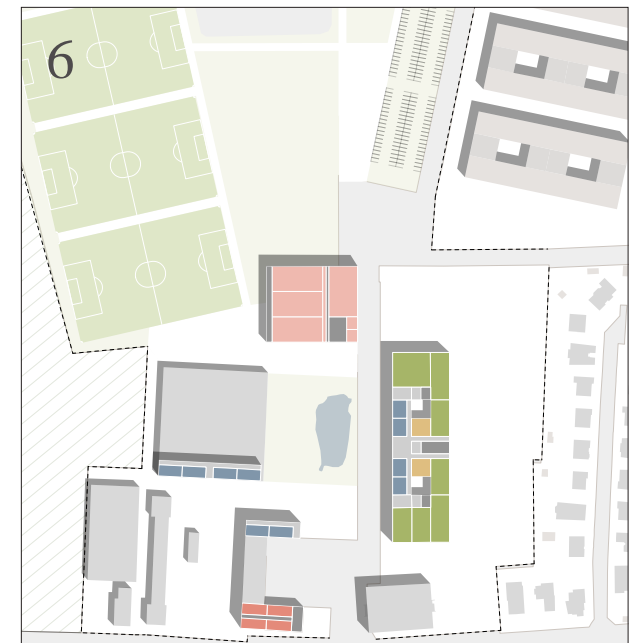
Scenario 5

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



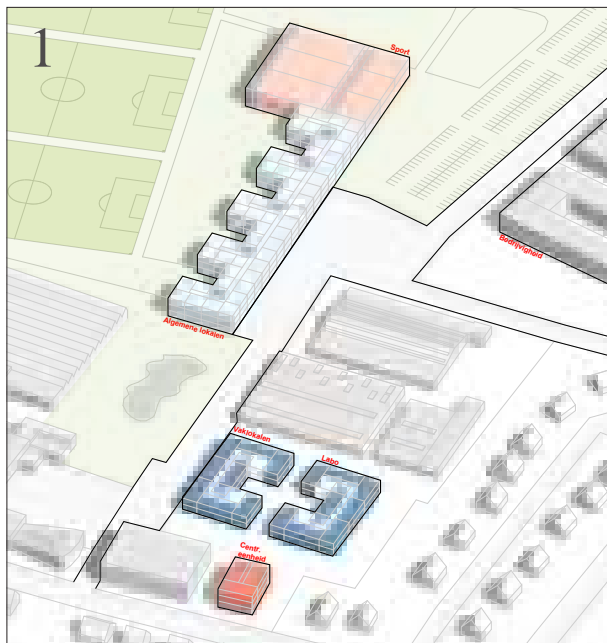
Scenario 6

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



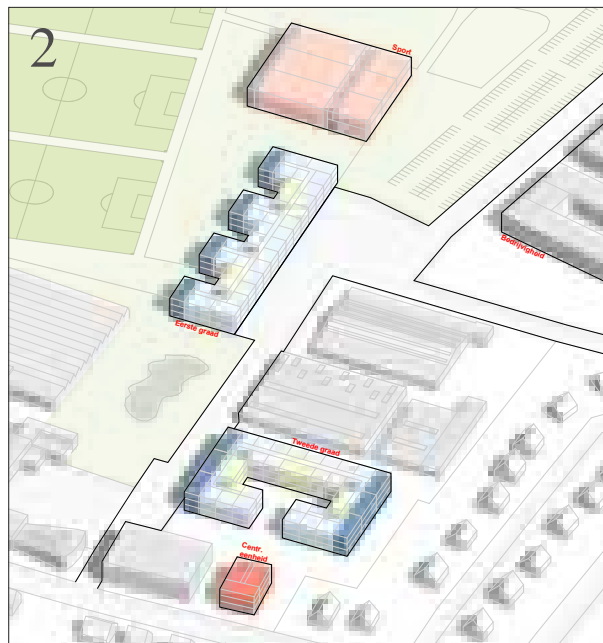
Scenario 1

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



Scenario 2

- Volgens programma-opgave SMSI
- Ordening bouwvolumes per graad



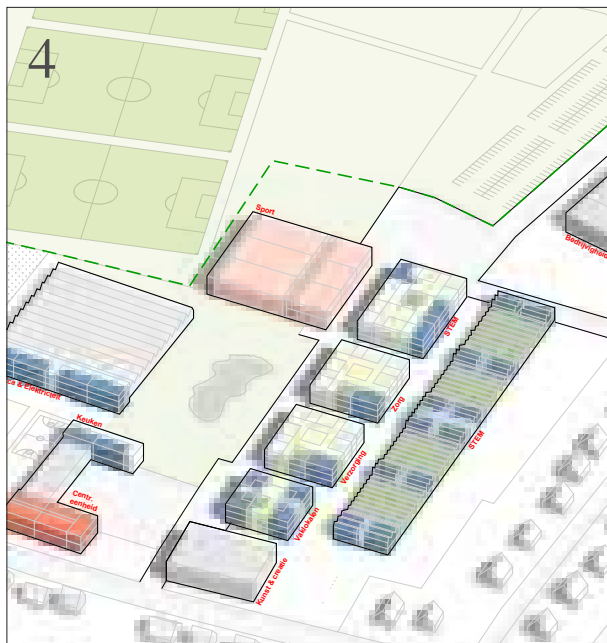
Scenario 3

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



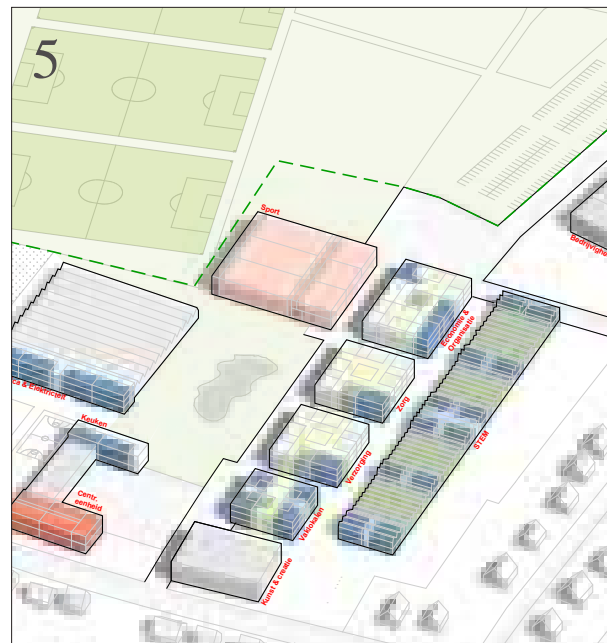
Scenario 4

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



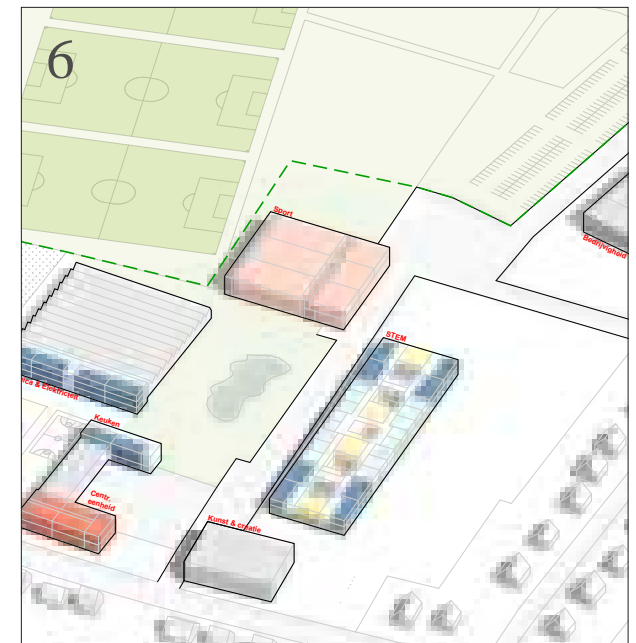
Scenario 5

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



Scenario 6

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



5 Evaluatie

5.1.1 Inplanting, Typologie, Programma

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

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

Inplanting, Typologie, Programma

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

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

DS zaterdag 26 mei, Filip Rogiers

Scholen slim organiseren 2014 Tom Van Acker, Yves Demaertelaere

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

Schaaloefening: Campus

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

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

Schaaloefening: afstand tot het centrum

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

School voor wetenschap en techniek Bree

572 ln
10.399 m²
- Basisschool
- Middenschool
- TSO school



Scholencampus Peer

1000 ln
16.933 m²
- Basisschool
- Middenschool
- Internaat



Scholencampus Beringen

2000 ln
27.437 m²
- Basisschool
- Middenschool
- 3 Bovenbouwscholen



Scholencampus SMSI Ieper

2500 ln
20.810 m²
- 1 Bovenbouwschool





School voor
wetenschap en
techniek
Bree

725m tot kerk



Scholencampus
Peer

850m tot kerk



Scholencampus
Beringen

500m tot kerk



Scholencampus SMSI
Ieper

1360m tot kerk

Verdeling leerlingenaantallen over de verschillende scenario's

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

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

Scenario 1-3

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



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

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

Scenario 4-5

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



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

Scenario 6

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



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

het Netwerkmodel

- Campus SMSI; 3383 Iln



Diverse typologieën en diverse pedagogische modellen

De volgende aandachtspunten worden geformuleerd in de projectdefinitie DBFM;

- wegwerken schotten
- flexibiliteit
- efficiëntie

Maar ook;

- diversiteit aan plekken
- geen mastodontschool
- de leerling centraal

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

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

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

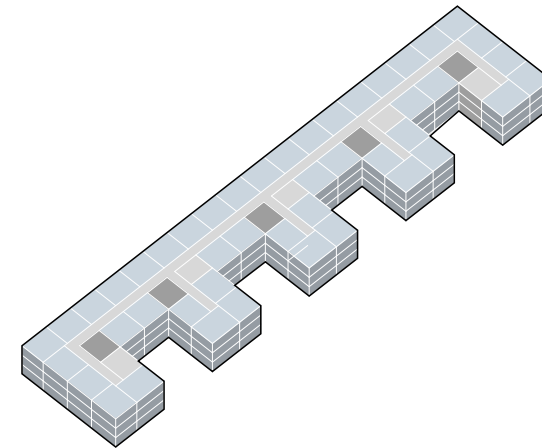
Links:

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

Rechts:

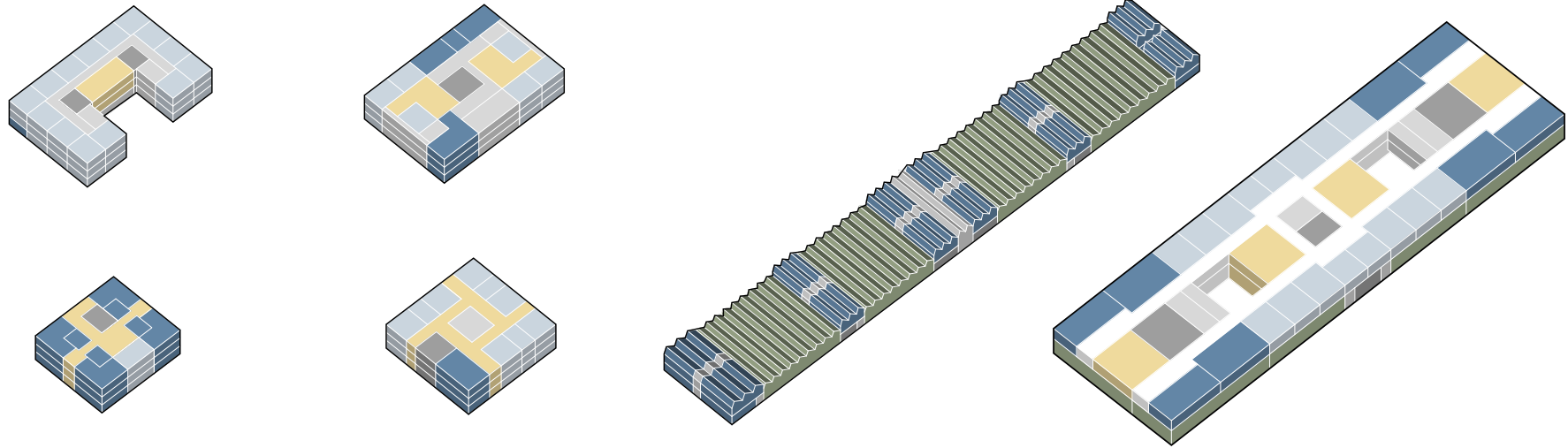
2. Campus Beringen, Osar Architects, België
3. SSIC, Durisch & Nolli, Gordola, Zwitserland
4. FLOW Innovationspark, Rodriguez - Waldrap, Biel/Bienne, Zwitserland

Scenario 1-2



1.

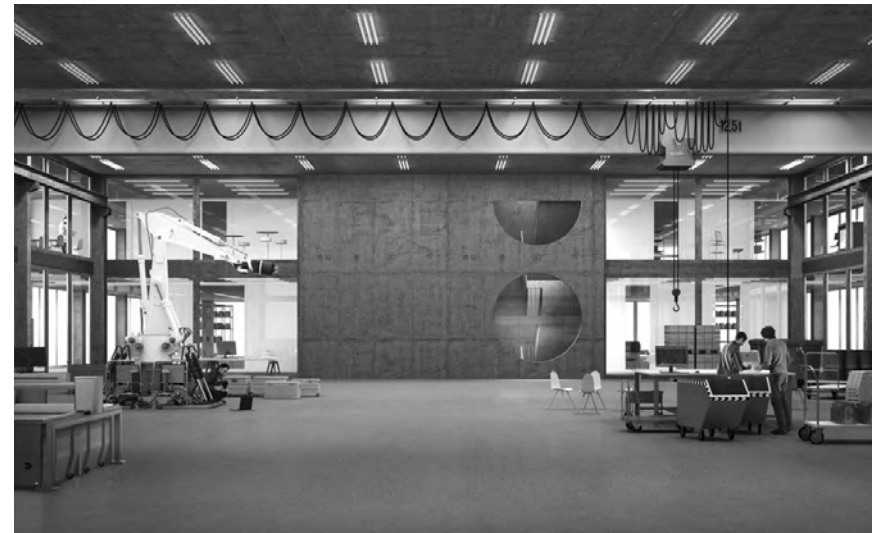
Scenario 3-6



2.



3.



4.

Het wervend karakter van het nijverheidsonderwijs

Zie ook hoofdstuk 4.4

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

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

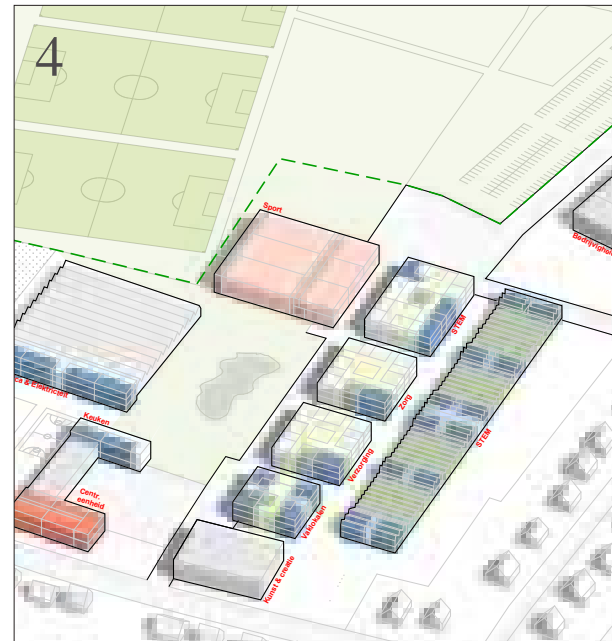
Kunnen gesprekken met DBFM leiden tot een herdefiniëring van het programma? Kan het aandeel nieuwbouw / renovatie herberekenen worden? Het kan enkel de kwaliteit van de site ten goede komen als ze ook als één geheel kan bedacht worden.



Scenario 3



Scenario 4



5.1.2 Inplanting, Typologie, Programma; Conclusie

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Schaal en opdeling in entiteiten

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

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Samenstelling van het programma

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Pedagogische visie vertaalt in diverse schooltypologieën

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Verkaveling campus VTI

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Aanpak voor de opmaak van een kwalitatieve projectdefinitie

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;




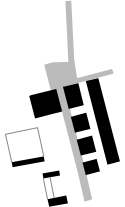
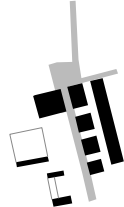
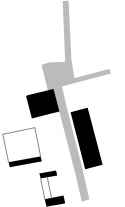
Beheer van SMSI

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Participatie; betrekken van onderwijzend personeel en leerlingen

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

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

5.2.1 Mobiliteit en Visibiliteit

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

Het idee van centraliteit

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

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

Mobiliteitsstudie Bureau MINT

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

Mobiliteitsstudie stad Ieper

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

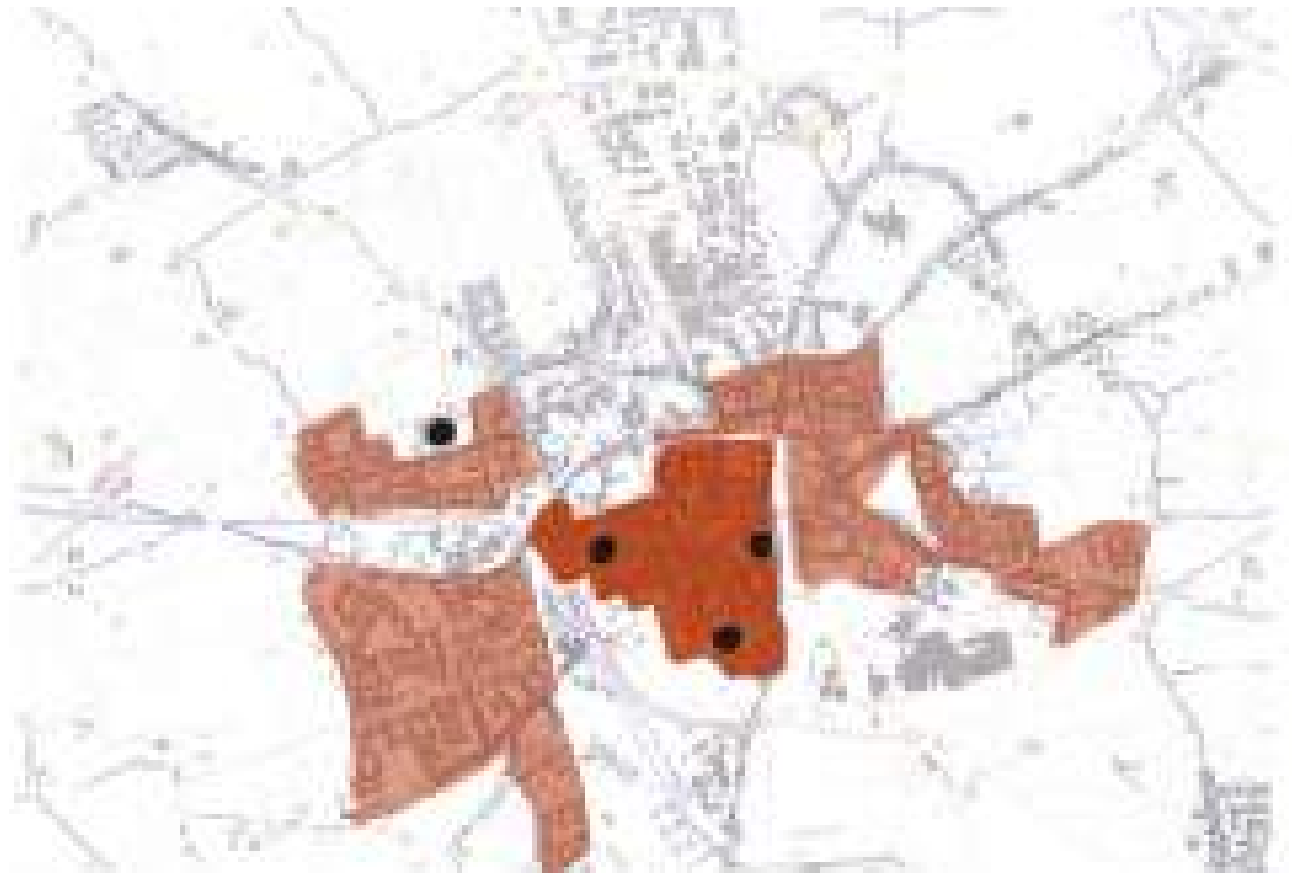
Links:

1. Locatie scholen SMSI - Huidige toestand

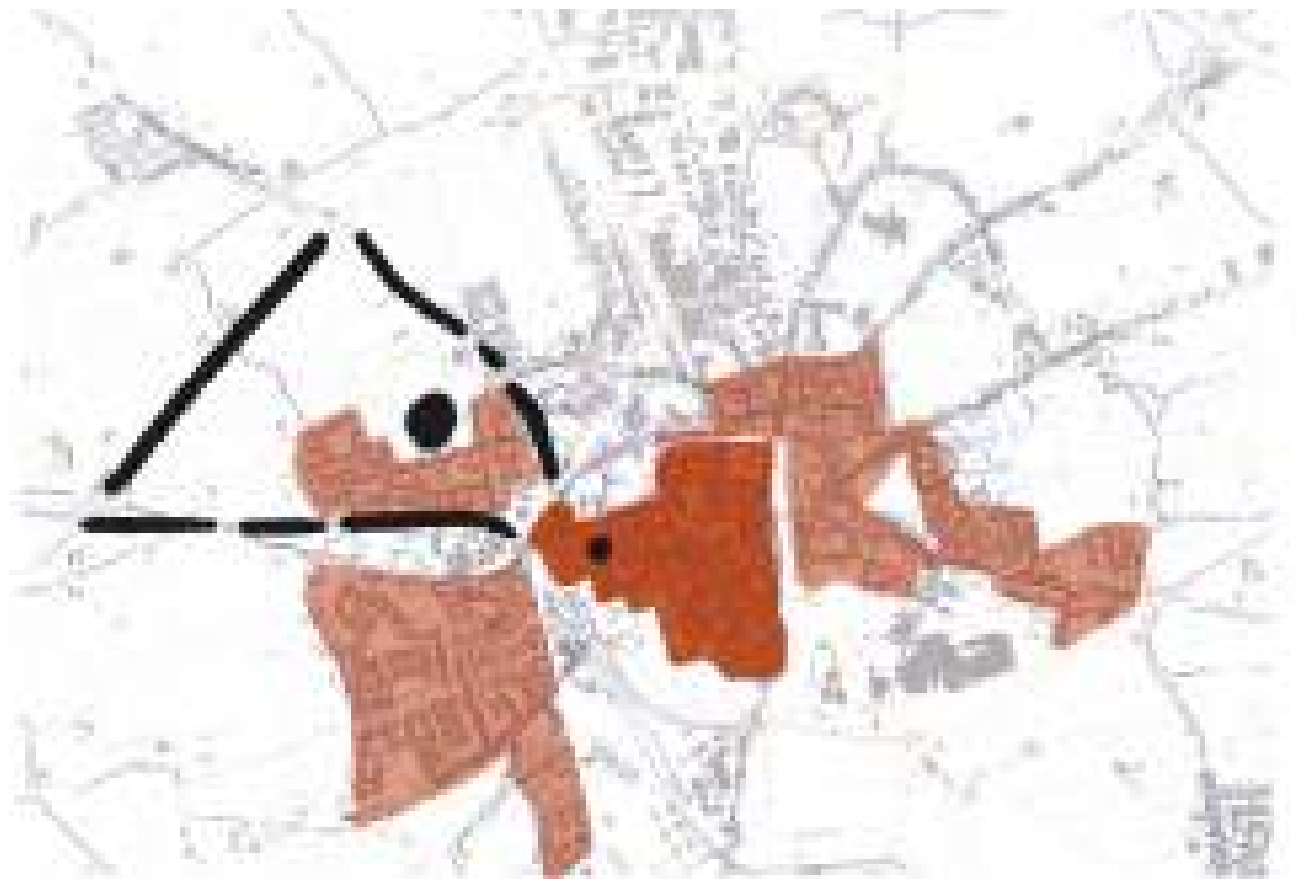
Rechts:

2. Locatie scholen SMSI - Toekomstige toestand

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



1.



2.



BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

FIETSNETWERK

FIETSSNELWEGEN (BFF)

FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF)

LOKALE ROUTES/
TOEVOERROUTES



3.

Mobiliteit; bereikbaarheid Openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Rechts:

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



BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

HALTE HOEKJE:

- IN NOORDELIJKE RICHTING STOPPEN

ALLE LIJNEN

15:17	94	Ieper - Zonnebeke - Moorslede - Roeselare
15:37	48	Ieper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
16:44	51	Ieper - Poperinge - Raesbrugge - Veurne

07:26	60	Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper
08:55	48	Ieper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
08:56	50	Ieper - Oostvleteren - Aalvingem - Veurne

- IN ZUIDELIJKE RICHTING ENKEL LIJNEN

50/51/29 (BELBUS)

07:54	50	Veurne - Aalvingem - Oostvleteren - Ieper
10:01	50	Veurne - Aalvingem - Oostvleteren - Ieper
14:14	51	Veurne - Aalvingem - Oostvleteren - Ieper
17:19	29	Veurne - Aalvingem - Oostvleteren - Ieper



Mobiliteit; maatregelen inzake verkeersveiligheid

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

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

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

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

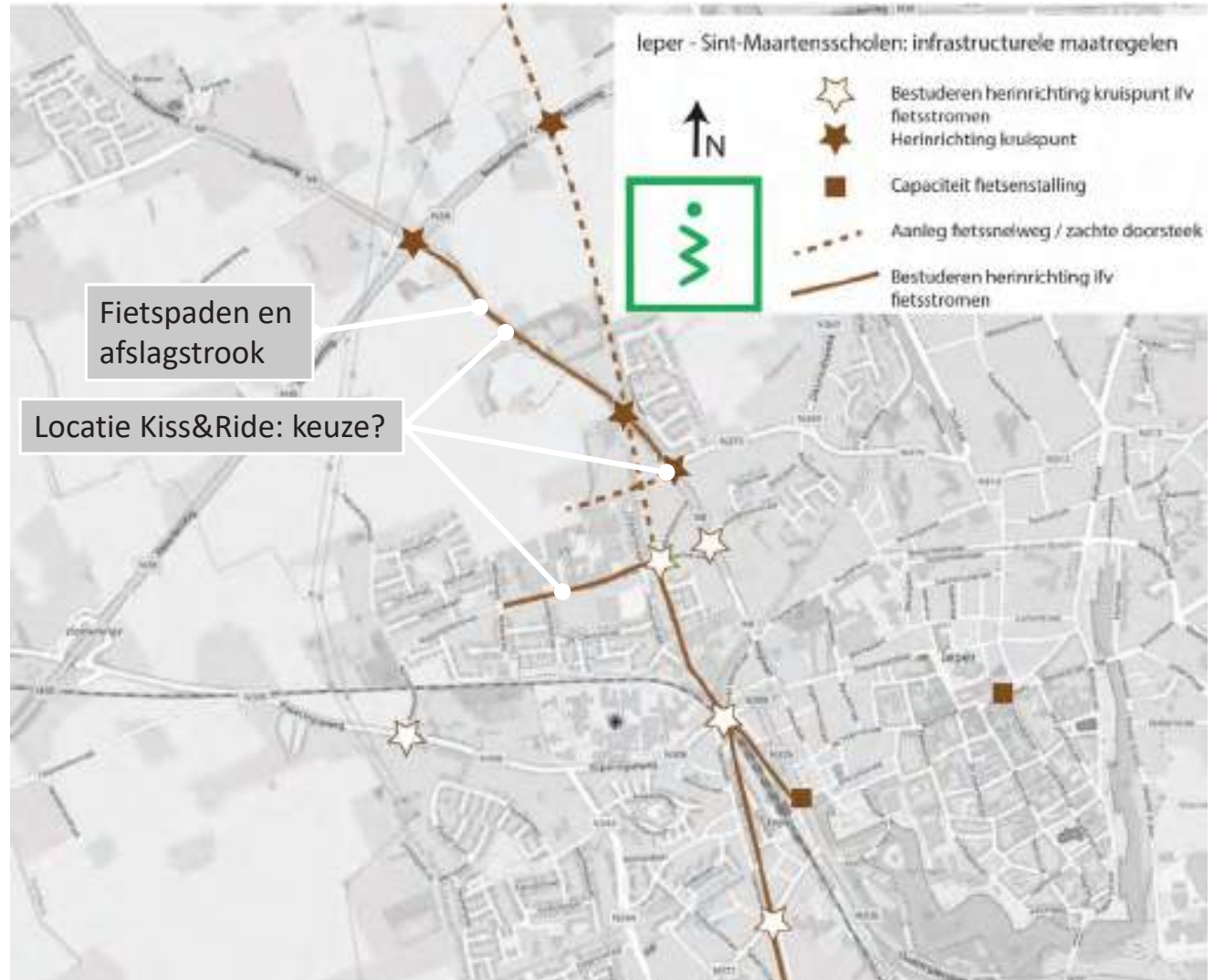
De infrastructuurwerken zouden via een PCV dossier kunnen opgestart worden. Indien hier kosten voor de school uit voortvloeien, moet dat van in het begin duidelijk zijn, en mee begroot worden.

Links:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Inrichtingsplan p. 38

Rechts:

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



1.



MOGELIJKE MAATREGELEN

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

Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.

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

Toekomen;

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

Traject;

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

Links:

1. Uittreksel uit mobiliteitsstudie MINT - Bereikbaarheid p. 8

Rechts:

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

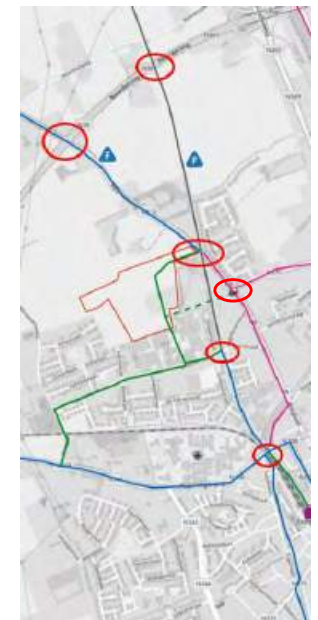


BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

Fietsknooppunt

Toegang school x Veurnseweg x
Fietsostrade?

Veilige en leesbare inrichting noodzakelijk!





1.



3.



2.



4.

Visibiliteit; aandacht voor de zichtbaarheid van de site

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

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



1.
150

Studio Thys Vermeulen



2.

Links:

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

Rechts:

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



3.



1.



3.



2.



4.

Synthese plan mobiliteit

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

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

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

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

Idem scenario 1-3

Scenario 6 (1005 lln); ontsluiting via Augustijnenstraat

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

Links:

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

Rechts:

2. Circulatieplan

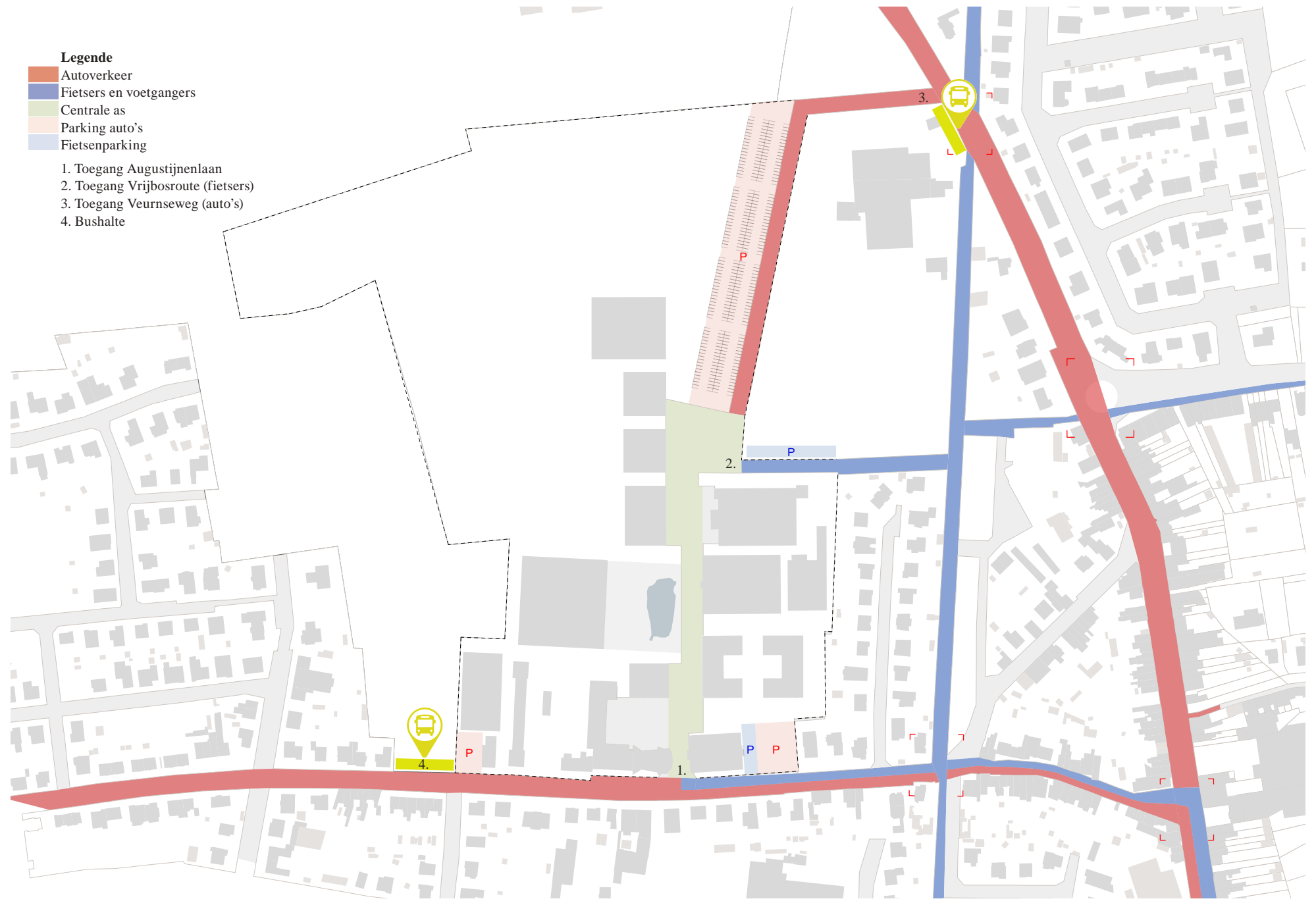


VERKEERSGENERATIE:
SPONTANE LOCATIES
DROP OFF EN PICK UP



Legende

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



5.2.2 Mobiliteit en Visibiliteit, Conclusie

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Maatregelen inzake verkeersveiligheid

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Maatregelen inzake bereikbaarheid openbaar vervoer

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

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;




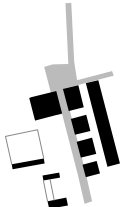
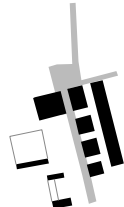
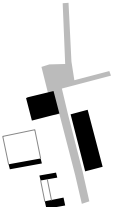
Ontsluiting Veurnseweg

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Stedenbouwkundige ambitie

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

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6
							
Gegevens	# Sites Bovenbouw	1	1	1	2	2	3
	Domeinschool	X	X	X	X		X
	Ordering	Type lokalen	Graad	Domein	Domein	Overschrijdend	Domein
Mobiliteit & Visibiliteit	Mobiliteit						
	Visibiliteit						

5.3.1 School en Stad

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

Verweving

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

Het gevaar van 'verappartementisering'

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

Links:

1. Oude prentkaart Sint-Vincentiuscollege en Menenpoort

Rechts:

2. Inplanting site 'College'



1.



Economie van de binnenstad

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

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

Verlaten stedelijke sites, risico op leegstand en afbraak

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

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

Leegstand in Vlaanderen: hoe de winkels uit onze provinciesteden verdwenen

Woensdag 17 oktober 2018 - 17:33, door [naam]



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



'Tussen 2000 en 2012 verdwenen in België 18 % van de bloemenwinkels, 30 % van de krantenwinkels, 23 % van de bakkers, 30 % van de vishandels en 36 % van de slagerijen'

1.



2.



3.



4.



5.

Links & Rechts:

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



6.



7.



8.



9.

Opgroeien in een bredere wereld

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

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

Links:

1. Omgeving Veurnseweg

Rechts:

2. Huidige omgeving scholensites in de binnenstad

3. Grote markt Brussel



1.



2.



3.

Stedenbouwkundige visie over heel het ontwikkelingsgebied

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

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

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

Aansnijden van agrarisch gebied en juridische context

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

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

Links:

1. Generisch bedrijventerrein aan park
2. Huidig structuurplan

Rechts:

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





3.



- 1. Site VTI
- 2. Woongebied
- 3. Sportpark
- 4. Woonuitbreidingsgebied

4.

5.3.2 School en Stad, Conclusie

Aanbeveling School en Stad ;

Verweving

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

Aanbeveling School en Stad ;

Het gevaar van 'verappartementisering'

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

Aanbeveling School en Stad ;

Beschermen van de economie van de binnenstad

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

Aanbeveling School en Stad ;

Verlaten stedelijke sites, risico's op leegstand en afbraak

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

Aanbeveling School en Stad ;


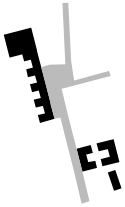
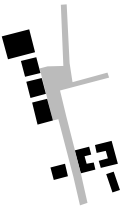
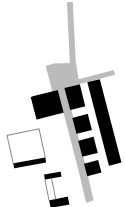
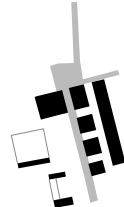
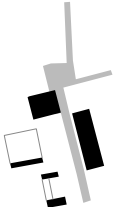
Opgroeien in een bredere wereld

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

Aanbeveling School en Stad ;

Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context

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

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

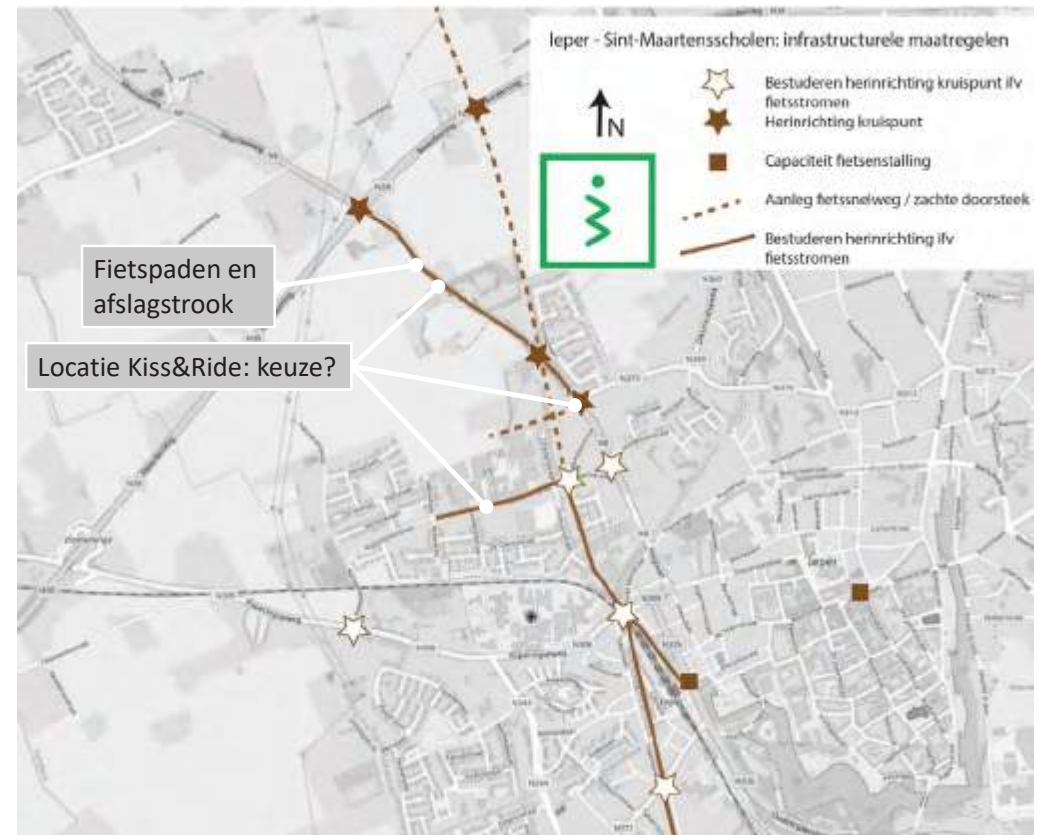
6 Budget en Oppervlakte

6.1 Budget en Oppervlakte

Budgetbewaking

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

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

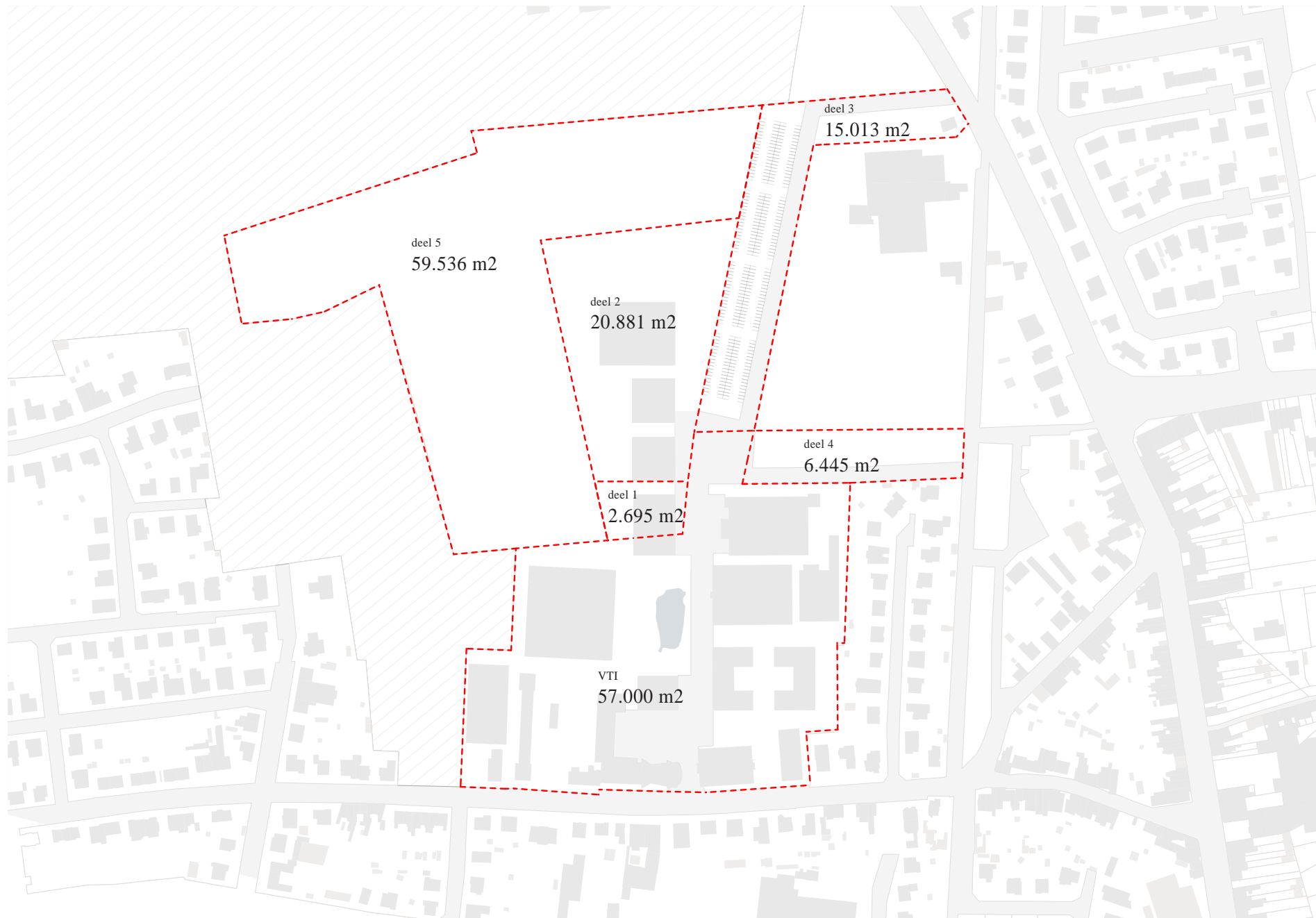


Links:

1. Plan met de noodzakelijke infrastructuurwerken.

Rechts:

2. Verkavelingsplan site VTI met aanduiding van de Oppervlaktes



Budgetoverzicht

DRAFT 27/06/2018.

Deel 1: Infrastructuurwerken Stad Ieper

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

Deel 2: Infrastructuurwerken SMSI

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

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

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

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

Deel 3: Aankoop / Verkoop gronden

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

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

Deel 4: Renovatiewerken

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

€ 5 828 395,73	(Budget S)
	(Raming?)
	(Budget S)
	(Budget S)
	(Raming?)

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

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

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

Deel 5: Bouwkost Nieuwbouw

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

€ 40 836 640,00 (Budget S)

€ 40 836 640,00 (Budget S)

€ 28 664 180,00 (Budget S)

Deel 6: Verhuiskosten

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

€ 301 230,00 (Raming?)

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

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

Totaal

BUDGET STAD

BUDGET SMSI

Vershil

BUDGET TOTAAL

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

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

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

Rechts:

1. raming Renovatiewerken VTI, opgesteld door SMSI

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

Opmerkingen

Wachtdossier HFI

Kan in wachtdossier Lyceum

Wachtdossier Lyceum

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Indien de oude uitvalt

Agionsubsidies gewenst

Agionsubsidies gewenst

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

6.2 Vergelijking Basiskosten, Extra Kosten

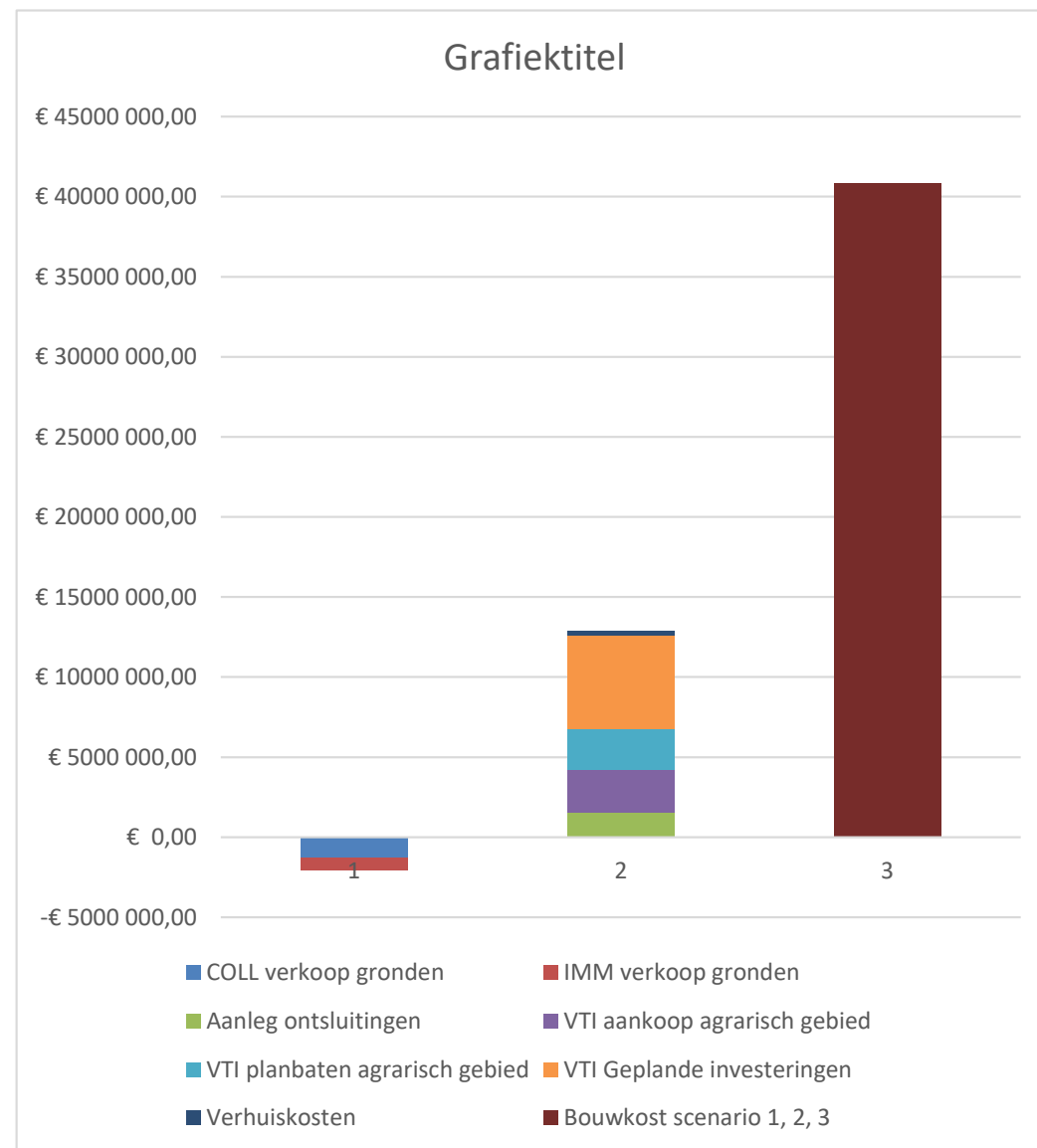
Vergelijking Basiskosten - Extra Kosten scenario 1, 2 en 3

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

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

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

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



Links:

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

Rechts:

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

Budgetoverzicht

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

6.3 Alternatieven om de extra kosten te drukken

Herbekijk verdeling DBFM, renovatie VTI

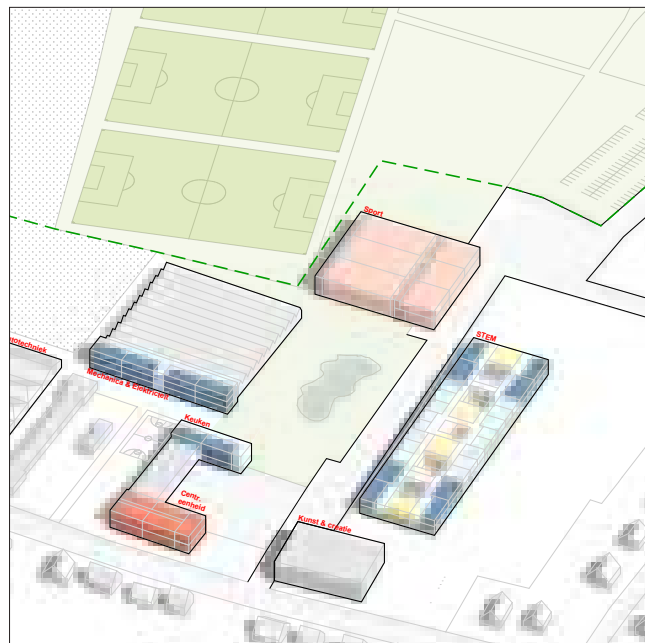
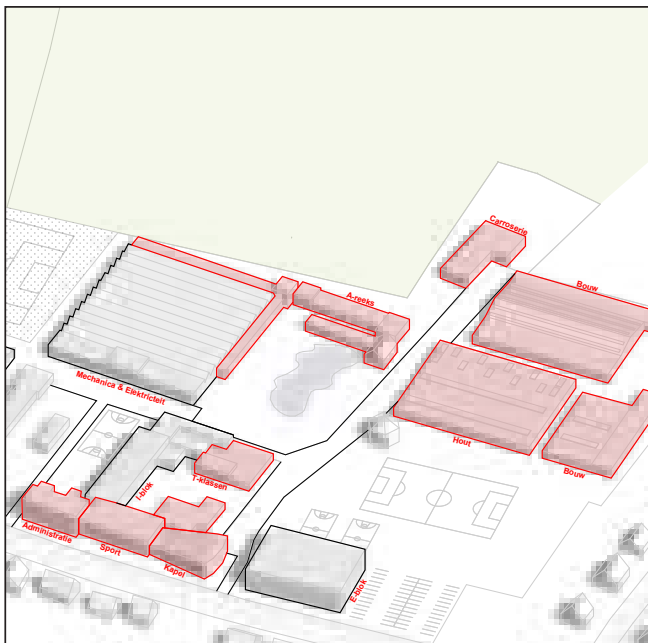
Een herdefiniëring van het project, in samenspraak met DBFM, kan openingen bieden voor meer financieel interessante investeringen.

Keuze voor Scenario 6

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

Evalueren andere gronden

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



De keuze van het Niet-Bouwen

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

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

Kan het niet-bouwen ook leiden tot financiële winsten?

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

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

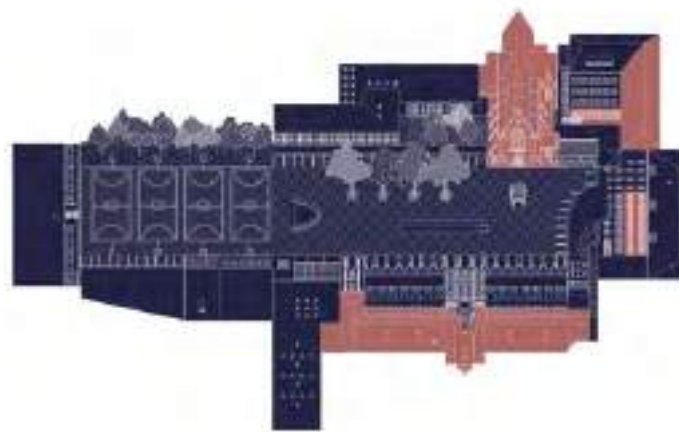
In Hoogstraten restaureren ze momenteel het Klein Seminarie. Aanvankelijk had de school plannen om een nieuwbouwvolume te voorzien. Maar na onderzoek bleek dat de school nog veel ruimte had die onderbenut bleef. Vroeger waren er 450 internaatleerlingen, nu nog maar 150, waardoor de infrastructuur niet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

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

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

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

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



6.4 Budget en Oppervlakte, Conclusie

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Budgetbewaking

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Extra kosten

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Investerings in VTI?

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

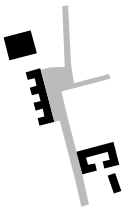
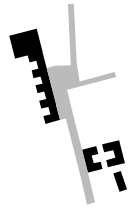
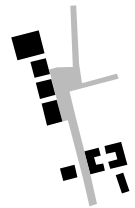
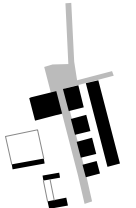
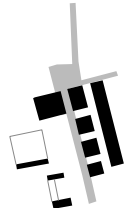
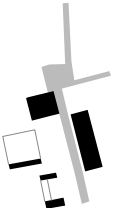
Totale kosten - baten analyse

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Verdeling Stad en SMSI

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

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

7 Conclusies haalbaarheidsstudie

7.1 Aanbevelingen Hedwig Truys, Team Vlaams Bouwmeester

Werkgroep SMSI 05.10.18

Maatschappelijke meerwaarde en contextuele inbedding

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

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

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

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

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

- een pedagogisch plan: hoe zal SMSI de domeinschool organiseren, wat zijn de ambities, hoe worden de domeinen georganiseerd, ...
- welk programma van eisen is nodig om het pedagogisch plan te realiseren: soort lokalen, aantal 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 ontwerp-team, zullen er niet alleen ruimtelijk maar ook financieel de beste winsten geboekt kunnen worden.

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

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

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

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

Timing grondverwerving en juridische verankering van de bouwcampagne

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

Mobiliteit en parkeervoorzieningen

De mobiliteitsimpact kwam al uitvoering aanbod tijdens de werkgroepvergadering. Ook het gevraagde parkeeraanbod vraagt absoluut een kritische reflectie. Er worden 300 parkeerplaatsen vooropgesteld wat neerkomt op een minimaal ruimtebeslag van 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).

7.2 Aanbevelingen Wouter Bertier, Provincie West-Vlaanderen

Werkgroep SMSI 05.10.18 - email 04.10.18

Bijkomende informatie vanuit de provincie West-Vlaanderen

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

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

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

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

Verwachtingen vanuit Stad Ieper / Provincie West-Vlaanderen

Teneinde het lokale programma uit dit planinitiatief te definiëren :

Het masterplan geeft een optimale ruimtelijke inpassing van:

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

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

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

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

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

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

7.3 Aanbevelingen Studio Thys Vermeulen, ontwerpteam

Inplanting, Typologie, Programma; Conclusie

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Schaal en opdeling in entiteiten

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

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Samenstelling van het programma

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Pedagogische visie vertaalt in diverse schooltypologieën

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Verkaveling campus VTI

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Aanpak voor de opmaak van een kwalitatieve projectdefinitie

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Beheer van SMSI

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

Aanbeveling Inplanting, Typologie, Programma;

Participatie; betrekken van onderwijzend personeel en leerlingen

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

Mobiliteit en Visibiliteit, Conclusie

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Maatregelen inzake verkeersveiligheid

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Maatregelen inzake bereikbaarheid openbaar vervoer

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

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Visibiliteit; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het traject.

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Ontsluiting Veurnseweg

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

Aanbeveling Mobiliteit en Visibiliteit ;

Stedenbouwkundige ambitie

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

School en Stad, Conclusie

Aanbeveling School en Stad ;

Verweving

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

Aanbeveling School en Stad ;

Het gevaar van 'verappartementisering'

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

Aanbeveling School en Stad ;

Beschermen van de economie van de binnenstad

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

Aanbeveling School en Stad ;

Verlaten stedelijke sites, risico's op leegstand en afbraak

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

Aanbeveling School en Stad ;

Opgroeien in een bredere wereld

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

Aanbeveling School en Stad ;

Aansnijden van agrarisch gebied, juridische context

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

Budget en Oppervlakte, Conclusie

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Budgetbewaking

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Extra kosten

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Investerings in VTI?

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Totale kosten - baten analyse

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

Aanbeveling Budget en Oppervlakte ;

Verdeling Stad en SMSI

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

8 Verslagen

8.1 Startoverleg

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

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

Agenda

Overlegstructuur
Aanpak - proces

Verslag

Acties in rood

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

Overlegstructuur

Stuurgroep:

Ontwerper

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

Stad Ieper

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

Sint-Maartensscholen

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

Provincie:

Plaatsvervanger Gertjan Lebrun nog te bepalen

Inspiratiegroep (werkgroep):

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

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

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

→ Zie afzonderlijk document overhandigd tijdens startoverleg.

Aanpak - Proces

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

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

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

Digitaal platform

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

Praktisch

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

Aan te leveren informatie:

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

Overzicht van historische informatie:

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


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

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

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

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

8.2 Inspiratievergadering

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

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

Agenda

Inspiratievergadering school – 2a

Inspiratievergadering stad – 2b

Verslag

Bespreking:

Inspiratievergadering school – 2a

De bespreking werd voorbereid aan de hand van een presentatie.

Scholen - Ordening van het geheel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De ontwerper zal de verschillende modellen naast elkaar voorstellen.

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

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

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

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

Inspiratievergadering stad – 2b

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

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

Nieuwe stedelijkheid

Gedifferentieerde typologie – historische stedelijkheid

Mobiliteit

Sterke zachte assen.

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

Referentieproject Park Spoor Noord A'pen

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

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

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

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

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

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


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

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

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

Mobiliteit: stationsomgeving blijft een knelpunt door de aanwezige wegeninfrastructuur.

8.3 Werkoverleg 2

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

Agenda

Werkoverleg school – 2a

Werkoverleg stad – 2b

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

Bespreking:

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

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

Werkoverleg school – 2a

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Werkoverleg stad – 2b

De focus van dit overleg ligt op mobiliteit.

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

Bespreking:

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

Het OV-knooppunt Grote Markt wordt afgebouwd.

Afstand station – VTI = 1 km via Scholierenpad.

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

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

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

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

Niet alle kruispunten worden meegenomen als aan te pakken kruispunten:

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

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

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

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



Raming parkeerplaatsen / (bromfietsstallingen bovenbouw site

Als we de resultaten bekijken zijn er 300 leerlingen die heel frequent via fiets met de wagen naar de bovenbouw site komen. Occasioneel zijn dat er nog eens 406 meer. Op slecht weer stagen moeten we dus rekening houden met tot 706 leerlingen die via een wagen naar school gebracht of afgehaald worden.

Er komen 3063 leerlingen heel frequent met de (brom)fiets naar school. Occasioneel zijn dat er nog eens 200. We schatten dus 3250 tot 3300 (brom)fietsen stallingen nodig voor de bovenbouw site.

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

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

Planning

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

Stap	Activiteit	Start	Einde	VTP	MHT	WVMDBO	Samenvoeging	Verkeersplan	Verkeersplan
Stap 1	Levenswijzer	2018	2018	0	0	0	0	0	0
Stap 2	Levenswijzer	2018	2018	0	0	0	0	0	0
Stap 3	Levenswijzer	2018	2018	0	0	0	0	0	0
Stap 4	Levenswijzer	2018	2018	0	0	0	0	0	0

8.4 Werkoverleg 3

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

Datum	5 juli 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) Dominique Maes – dominique.maes@smsi.be (SMSI) Jan Hermans – jan.hermans1@telenet.be (SMSI) Kjell Patteeuw – kjell.patteeuw@smsi.be (SMSI) Dirk Debuysere – dirk.debuysere@kuleuven-kulak.be</p> <p>Jan Vannobel – immaculata@smsi.be – jan.vannobel@smsi.be (Immaculata) Frank Hosten – frank.hosten@smsi.be (College) Hilde Uytterschaut – hilde.uytterschaut@smsi.be (Lyceum) Matthias Archie – matthias.archie@smsi.be (Heilige Familie) Pieter Roets – pieter.roets@smsi.be (VTI) Bjorn Lefevere – bjorn.lefevere@smsi.be (VTI)</p> <p>Provincie: Wouter Billiet – wouter.billiet@west-vlaanderen.be</p> <p>Stad Ieper: Burgemeester Jan Durnez – burgemeester@ieper.be Schepen Ryde – schepen.ryde@ieper.be Sandra Debuf – sandra.debuf@ieper.be</p>
Verontschuldigd	
Verslag	

Agenda

Werkoverleg 3 - SMSI

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

Verslag

Bespreking:

Scenario's 1 – 2 - 3

De tweede en derde graad worden geordend:

1. Volgens klassen
2. Volgens graad (2^{de} en 3^{de} graad afzonderlijk)
3. Volgens domein

Vragen / bespreking:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Volumestudie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het aantal bouwlagen kan verhoogd worden (SMSI).

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

Oppervlakte gronden en budgettering

Infrastructuur voor de stad

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

Agentschap Wegen en Verkeer en provincie als derde betaler.

Ook de Lijn moet hier zo snel mogelijk betrokken worden.

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

Aankoop gronden

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

VCRO

Afdeling 2 Planbatenheffing

Onderafdeling 1 Grondslag, uitzonderingen, vrijstellingen en schorsingen

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

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

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

Aankoop gronden

De aankoop van grond dient ook rekening te houden met de visibiliteit door de juiste maat te geven aan de te verwerven grond ter hoogte van de toegang(en). Bv de toegang vanaf de Vrijbosroute (perceelsdeel ca 6000 m²) kan versmald worden, echter willen we hier op accommodatie inzetten die uitnodigt (fietsstallingen), interessante ruimte,....

Renovatie VTI vs integratie in het nieuwbouwproject

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

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

Uitdagingen voor de toekomst

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

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

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

Conclusie overleg

De toegelichte informatie wordt met de presentatie overhandigd.

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

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

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

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

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

Planning

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

Task	Start	End	11/17	00/17	01/17	02/17	03/17	04/17	05/17	06/17	07/17	08/17	09/17	10/17	11/17	12/17	01/18	02/18	03/18	04/18	05/18	06/18	07/18	08/18	09/18	10/18	11/18	12/18
1. Pedagogisch concept (SMSI)	01/17	03/17																										
2. Locatie (gedragen beslissing door de 3 partners SMSI, de stad en provincie – derde partijen Agentschap Wegen en Verkeer en de Lijn te betrekken). Het engagement van de stad en de provincie ten aanzien van de Studieopdracht voor een haalbaarheidsonderzoek Sint-Maartensscholen vzw Ieper – campus Veurnseweg is belangrijk.	01/17	03/17																										
3. Kijk op vernieuwing VTI infrastructuur. Een gefaseerd verhaal op LT: de integratie op de bestaande site met de nieuwe ontwikkeling voor volledige site. (SMSI)	01/17	03/17																										

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 automobilititeit 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 graadsleerlingen 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			Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6	
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			Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6	
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 Leper). Maar dit past echter binnen de visie van stad Leper (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 nieuw 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

mobiliteit

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: treinnet (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 geconcipeerd 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:

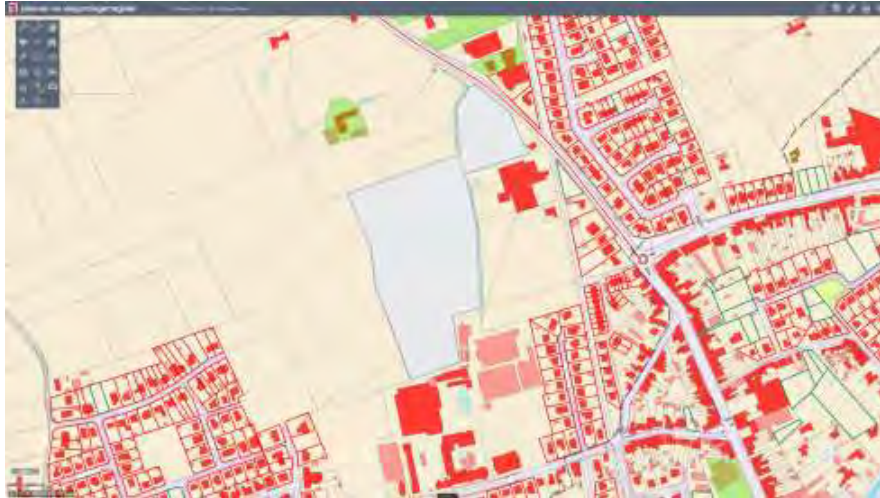
- Het ontwerp bundelt kwalitatieve architectuur met een zo beperkt mogelijke grondinname.
- De gebouwen van het VTI worden op een goede manier geïntegreerd in / gekoppeld aan de nieuw te bouwen volumes.
- Om leegstand van de schoolsites in de binnenstad te vermijden (College en Immaculata) moet de herbestemming (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 vervolotraject. Om het begeleidingstraject verder te kaderen wordt de bundel aangevuld met de verslaggeving van de vergadermomenten.

9 Bijlagen

9.1. Volumestudies

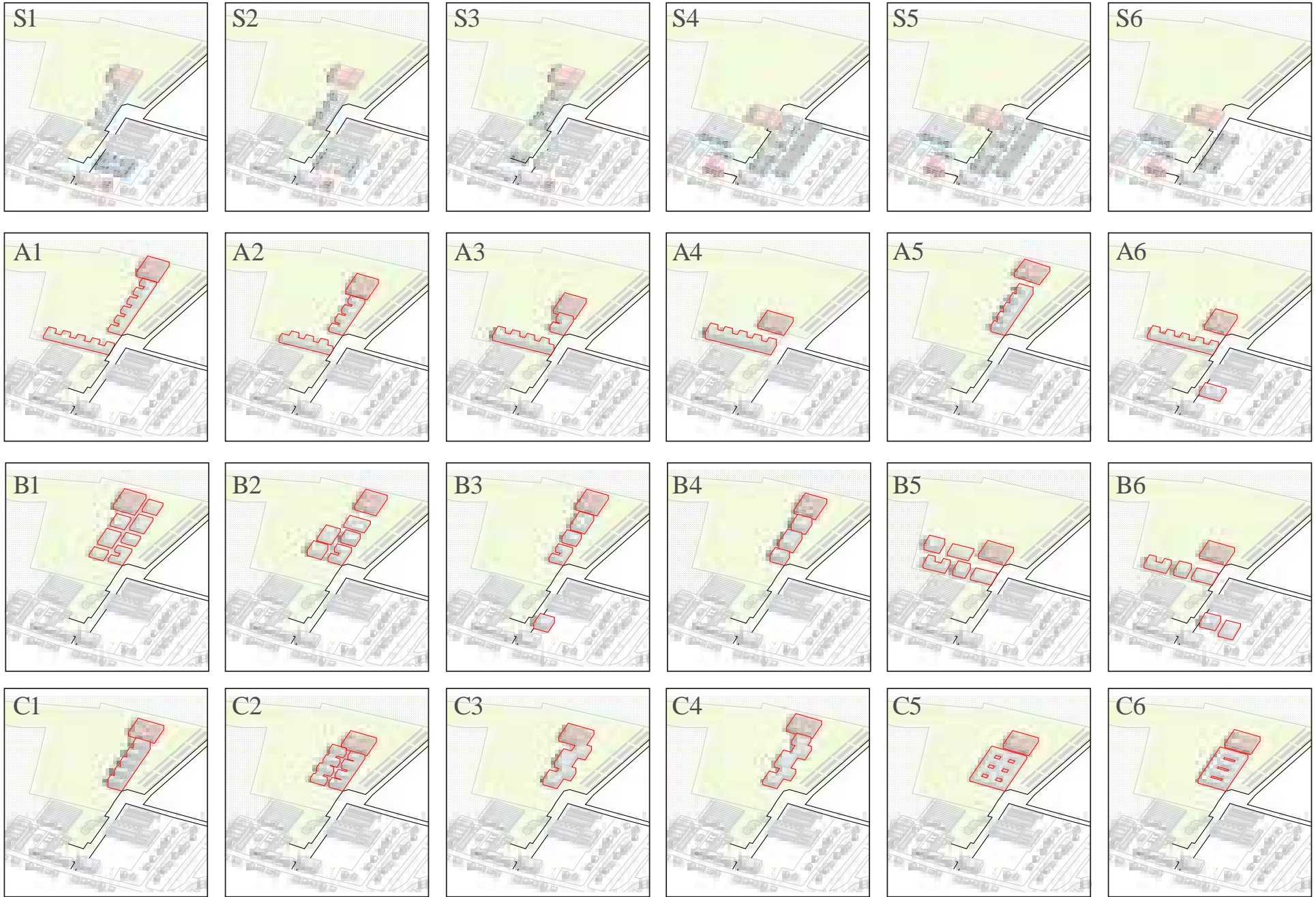
Volumestudies

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.

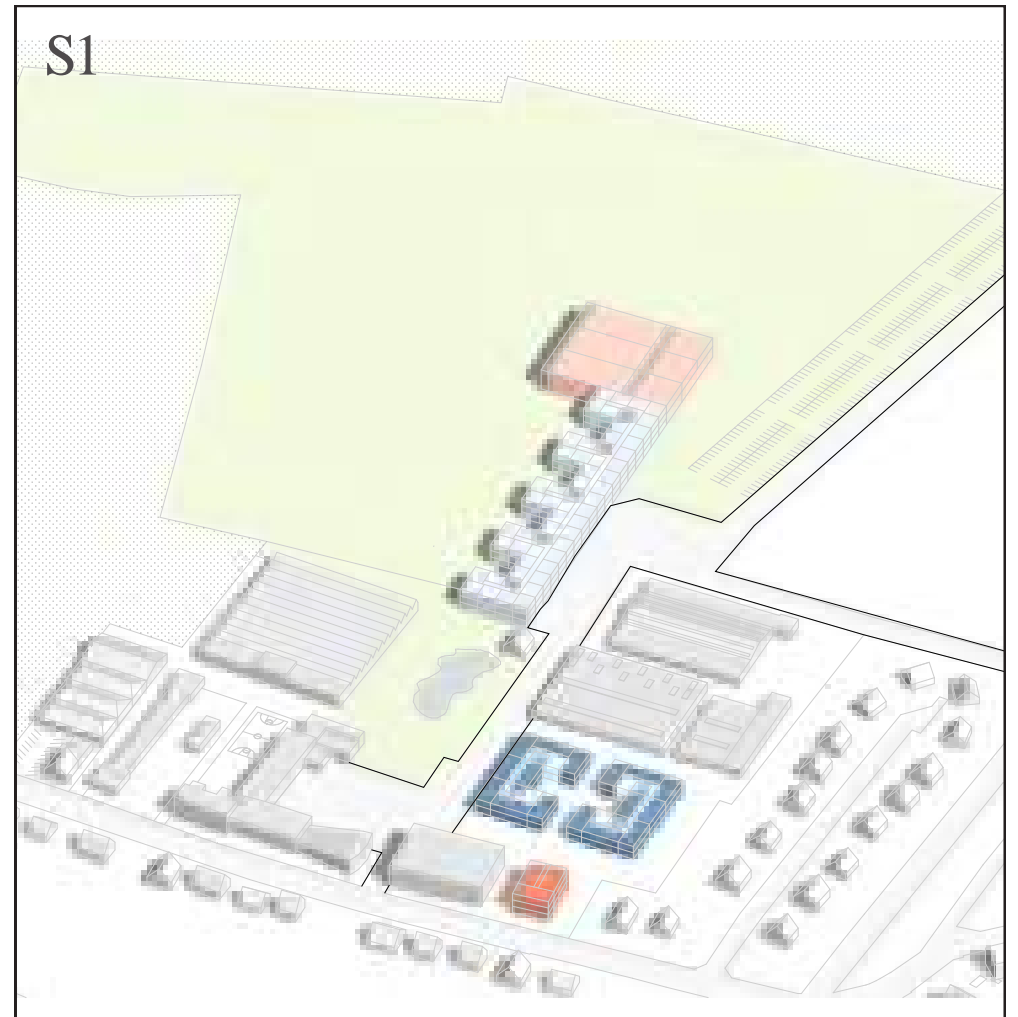
De verschillende reeksen A, B en C tonen volumetesten met variaties in;

- Bouwhoogte
- Stedenbouwkundige schikkingen



9.1.1 Scenario's

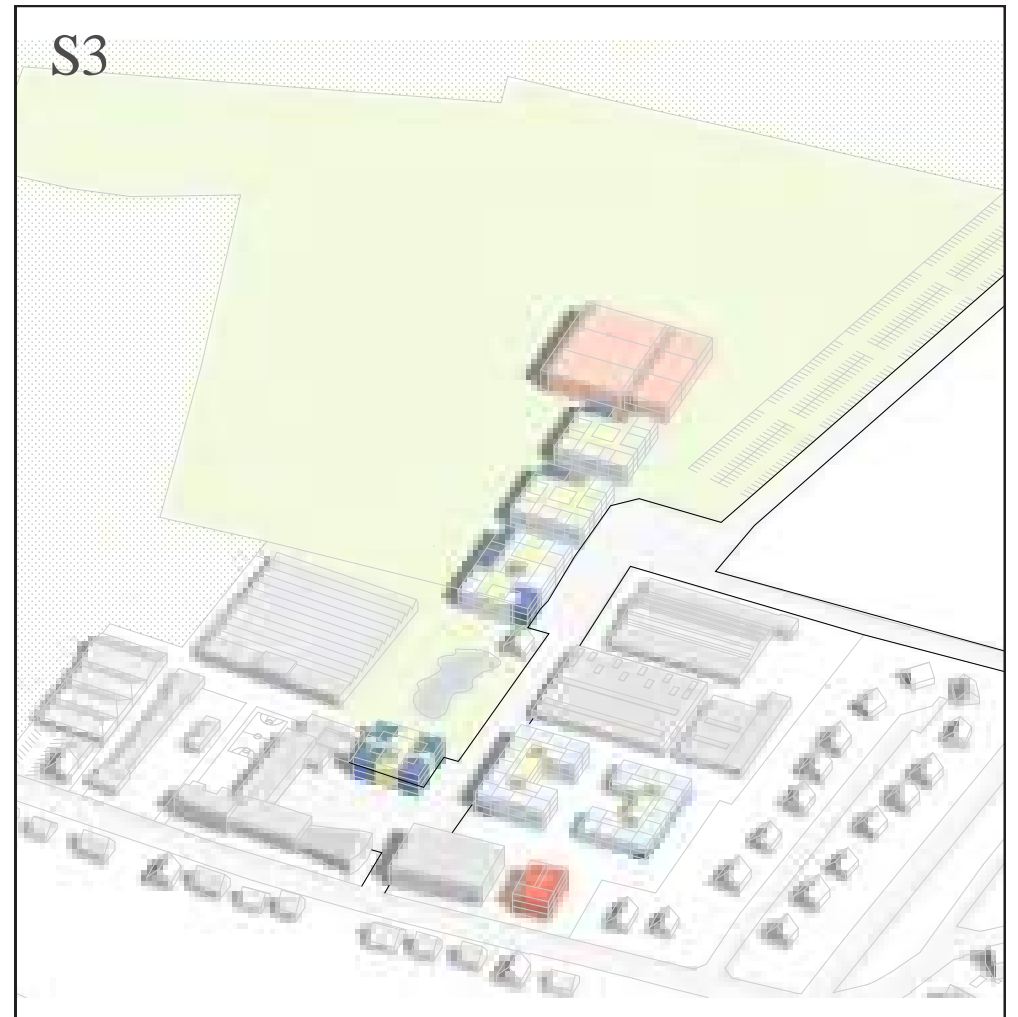
Scenario 1



Scenario 2



Scenario 3



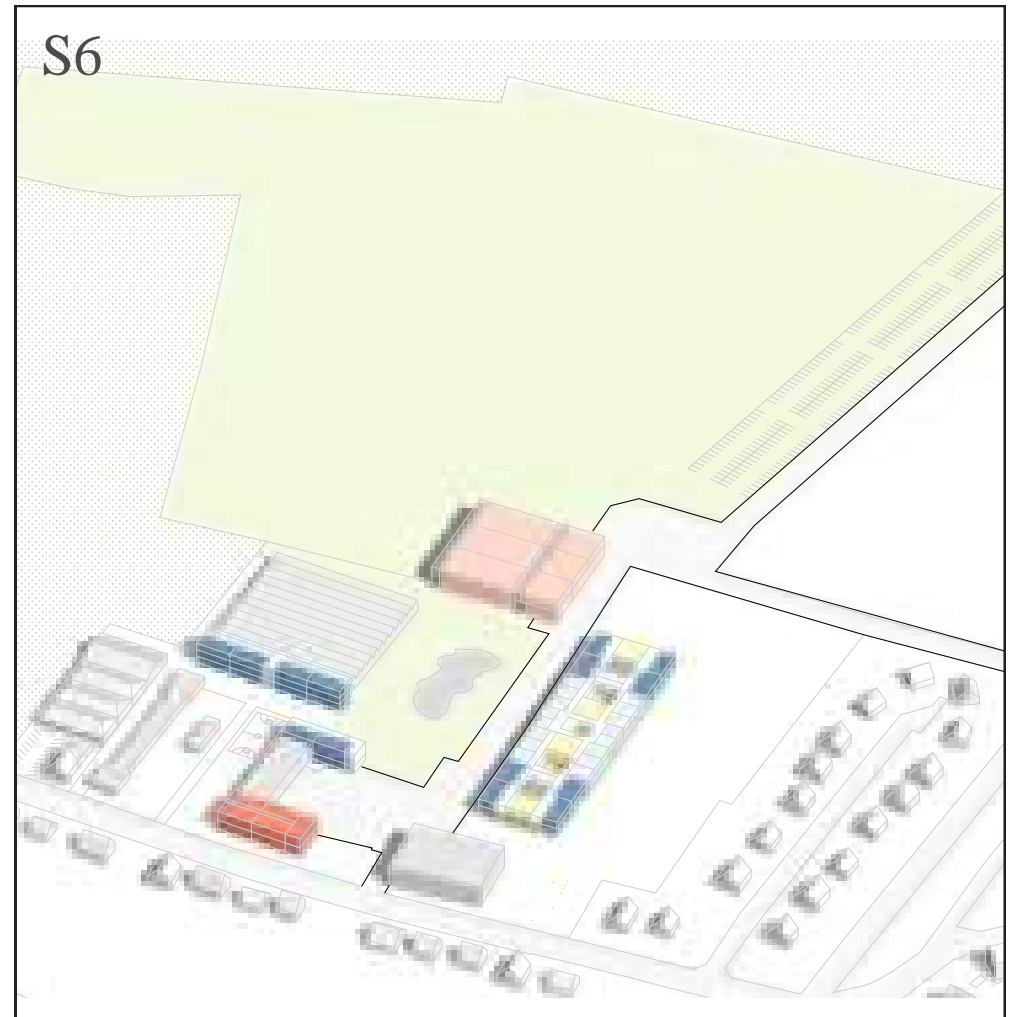
Scenario 4



Scenario 5

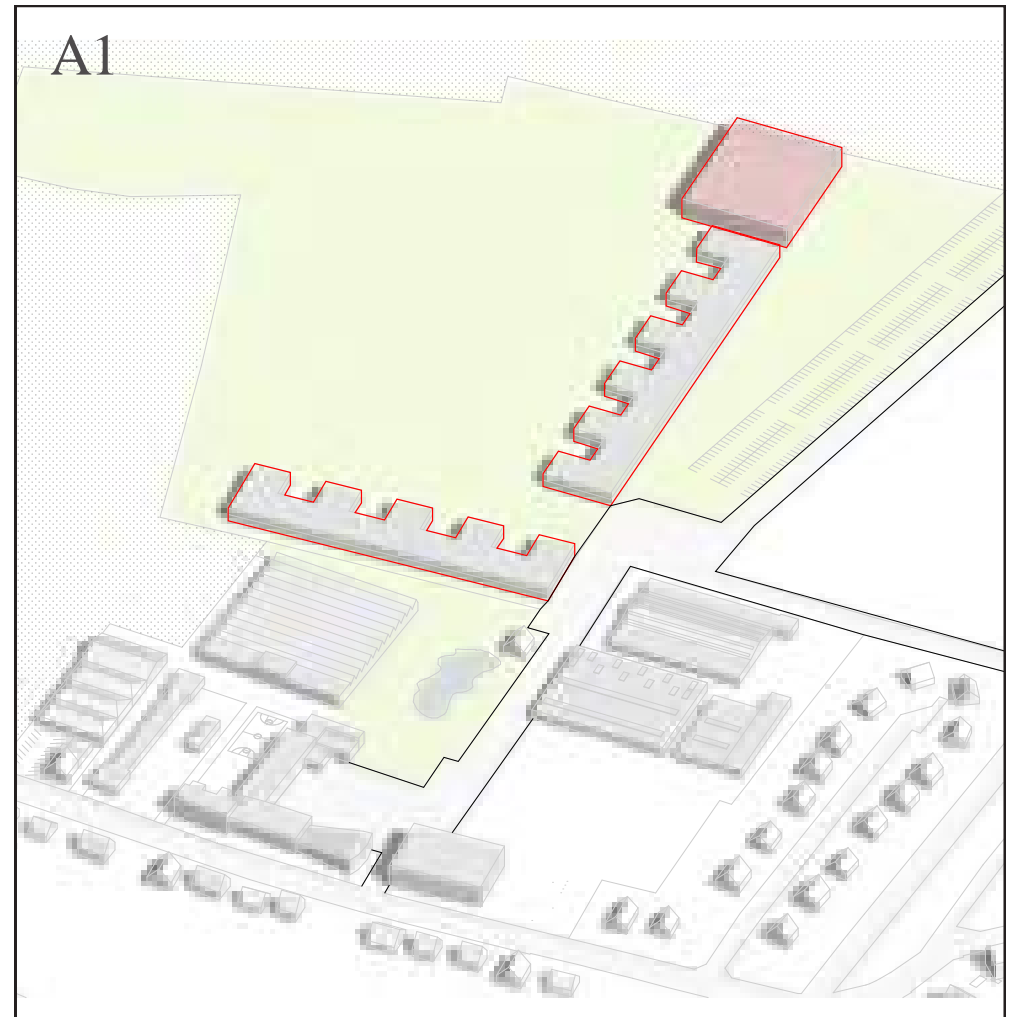


Scenario 6



9.1.2 Grote gebouwen

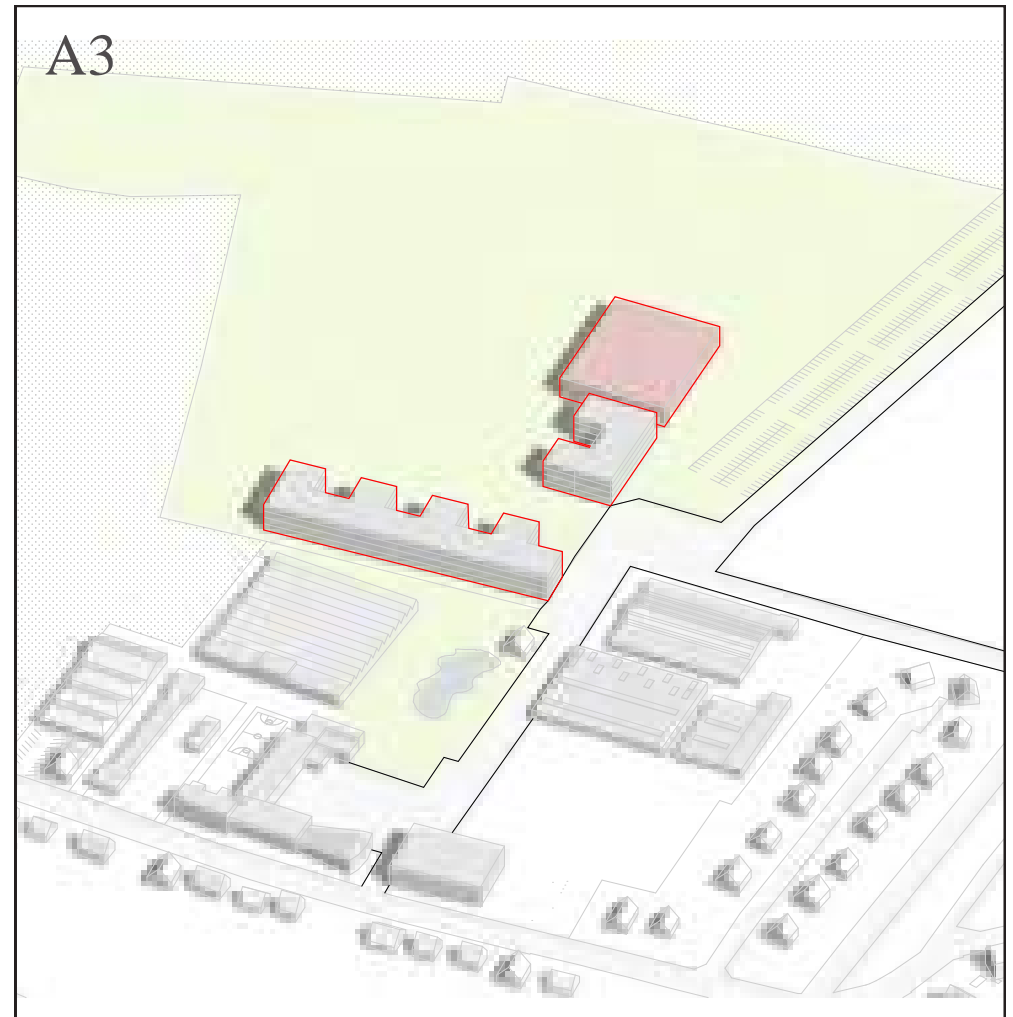
Grote gebouwen - 2 bouwlagen



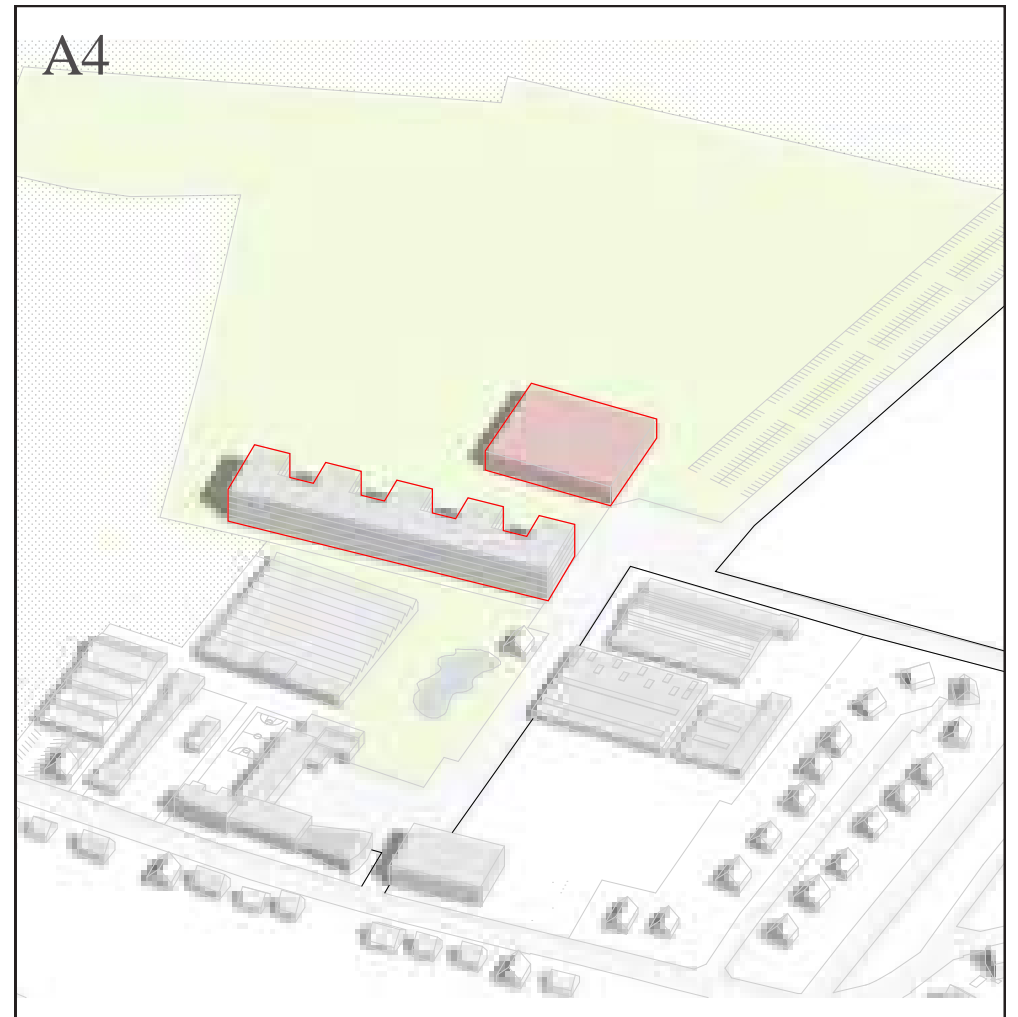
Grote gebouwen - 3 bouwlagen



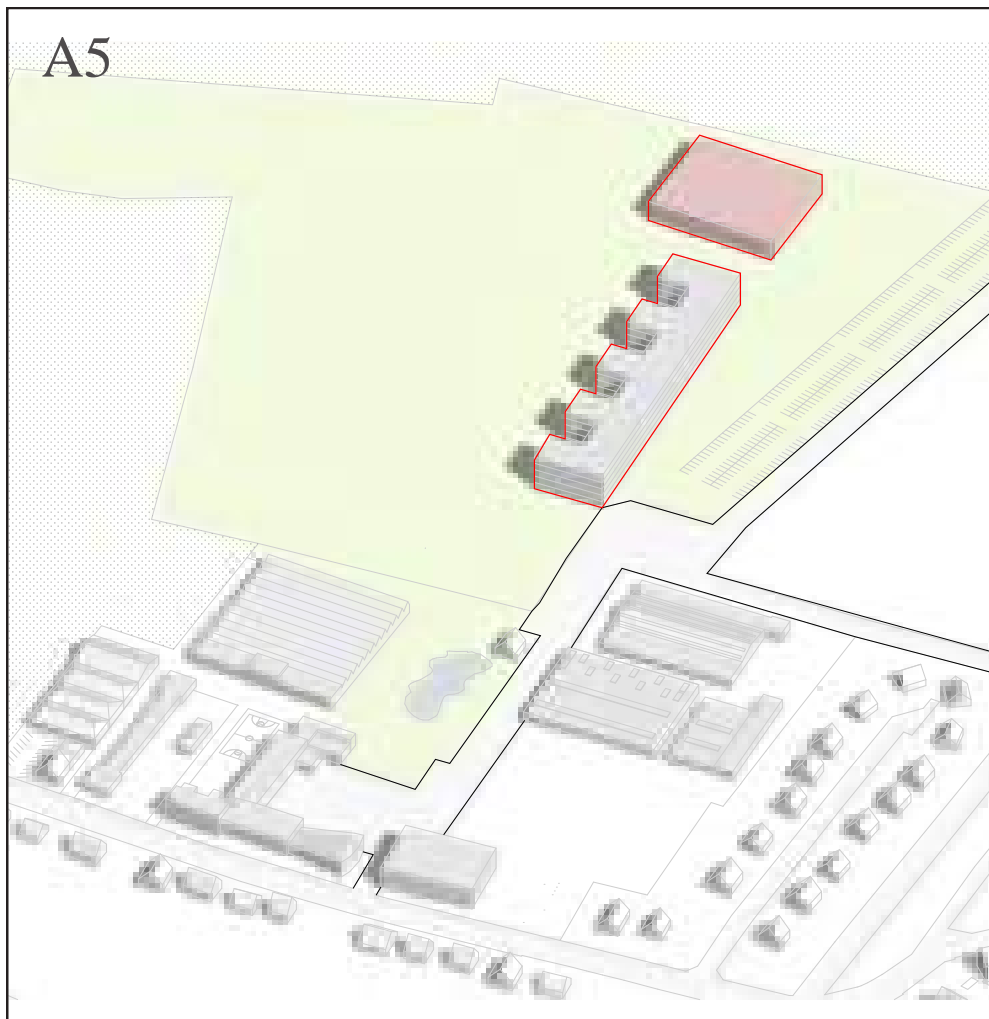
Grote gebouwen - 4 bouwlagen



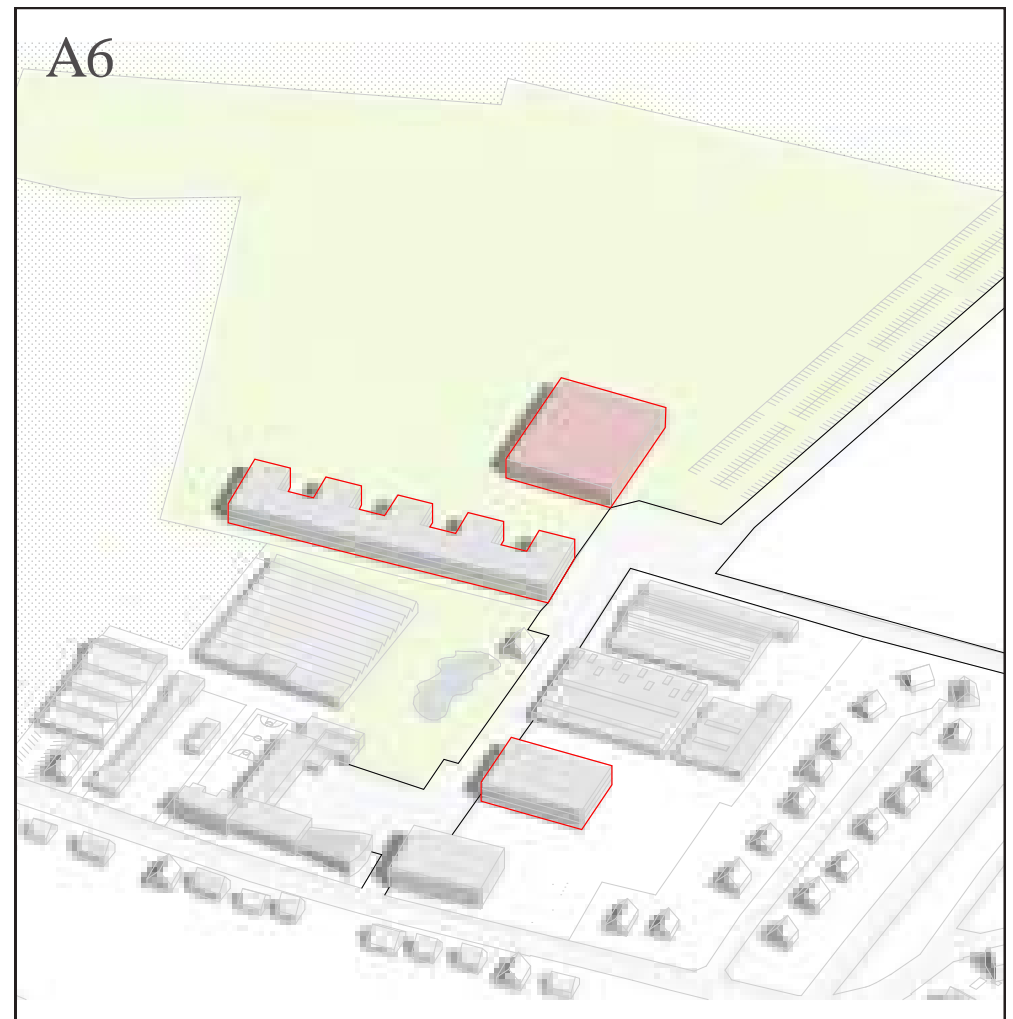
Grote gebouwen - 5 bouwlagen



Grote gebouwen - 5 bouwlagen - alternatieve inplanting

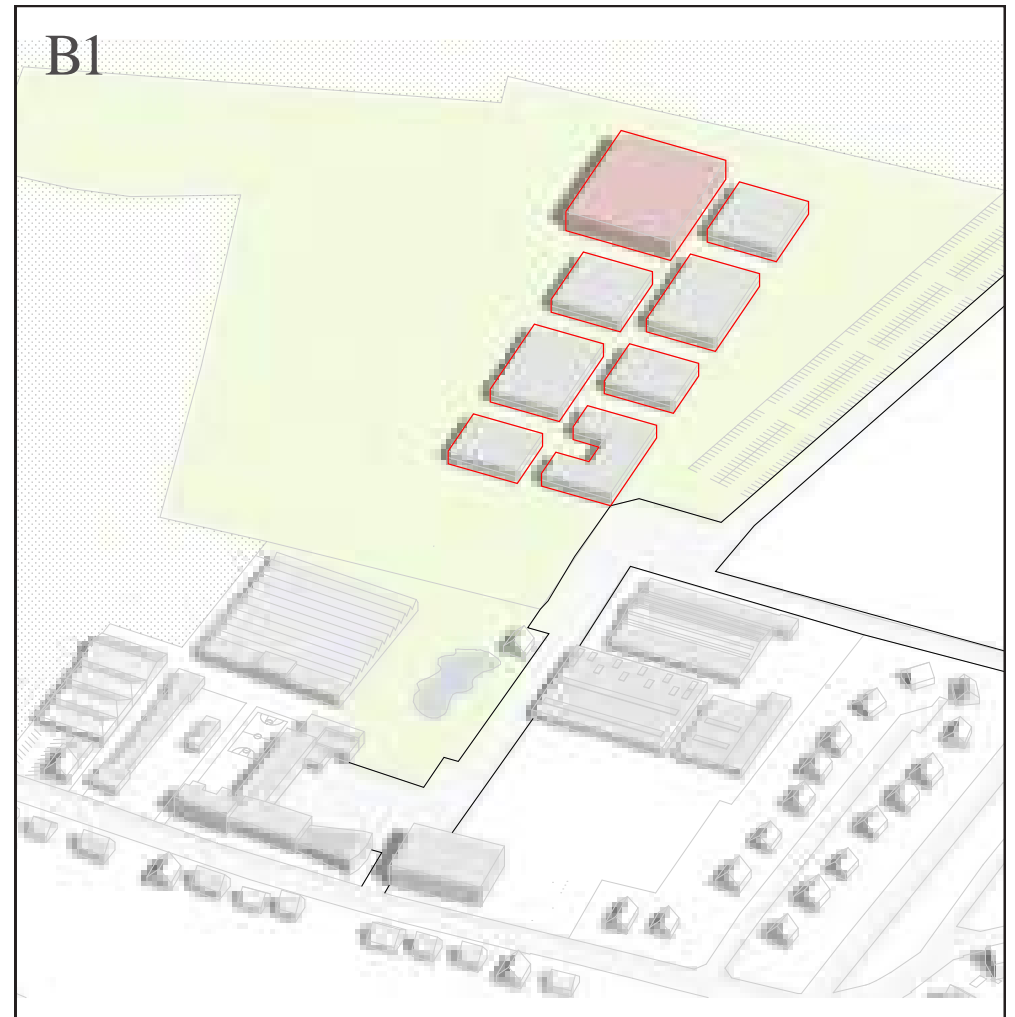


Grote gebouwen - 3 bouwlagen - verdichting

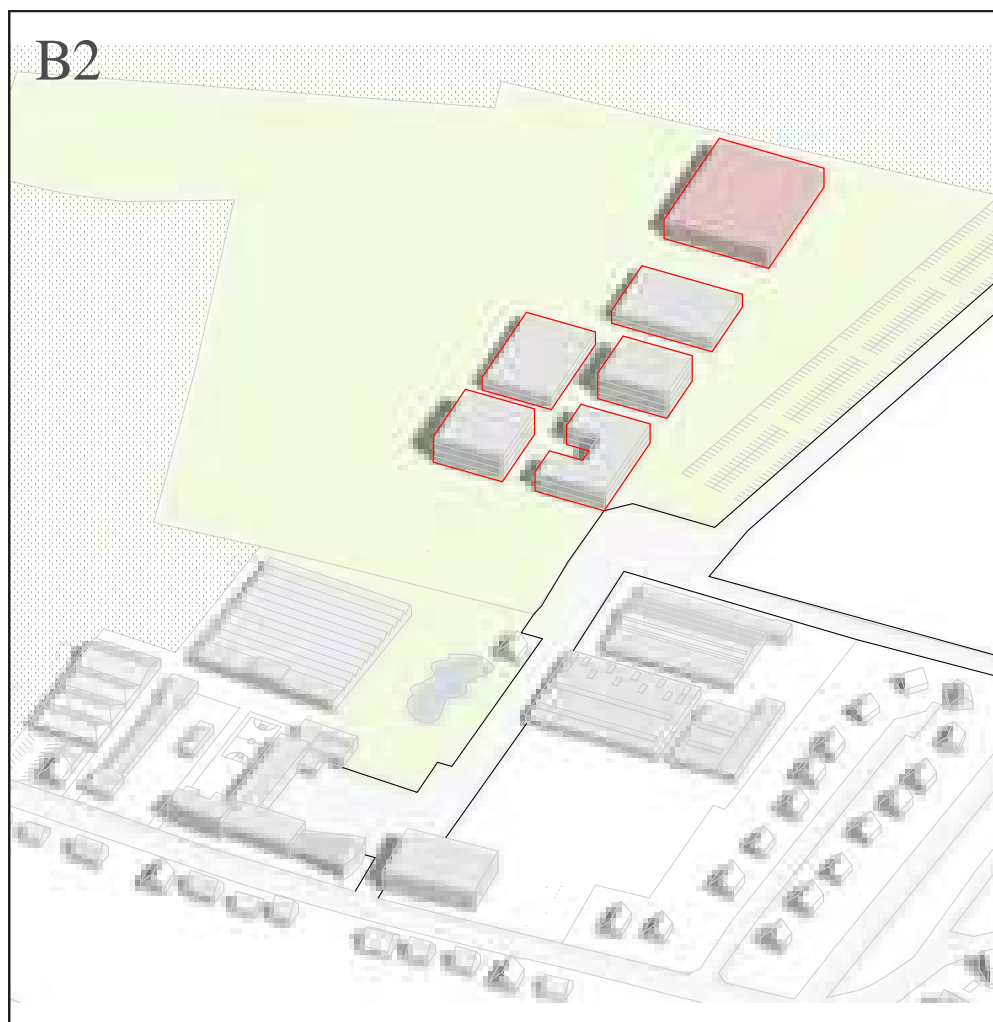


9.1.3 Kleine gebouwen

Kleine gebouwen - 2 bouwlagen



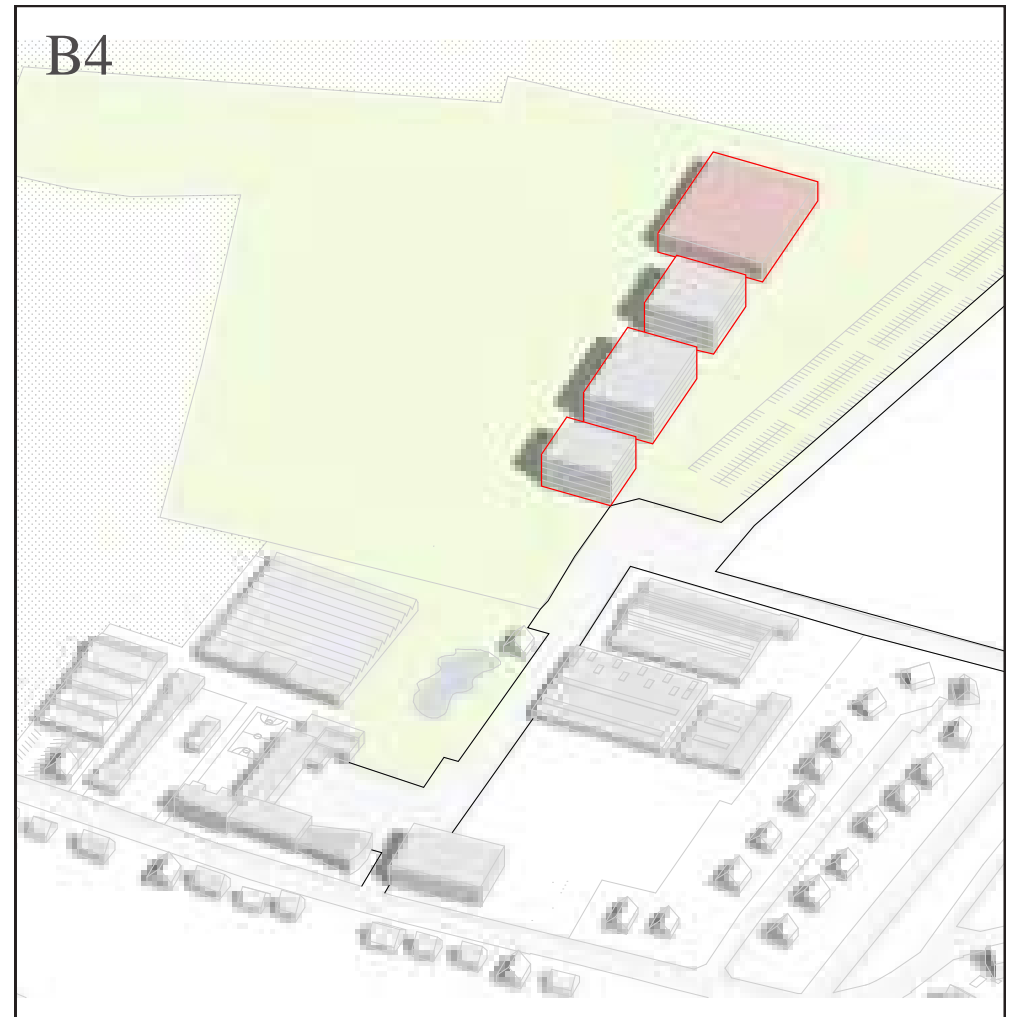
Kleine gebouwen - 3 bouwlagen



Kleine gebouwen - 4 bouwlagen



Kleine gebouwen - 5 bouwlagen



Kleine gebouwen - 3 bouwlagen - alternatieve inplanting

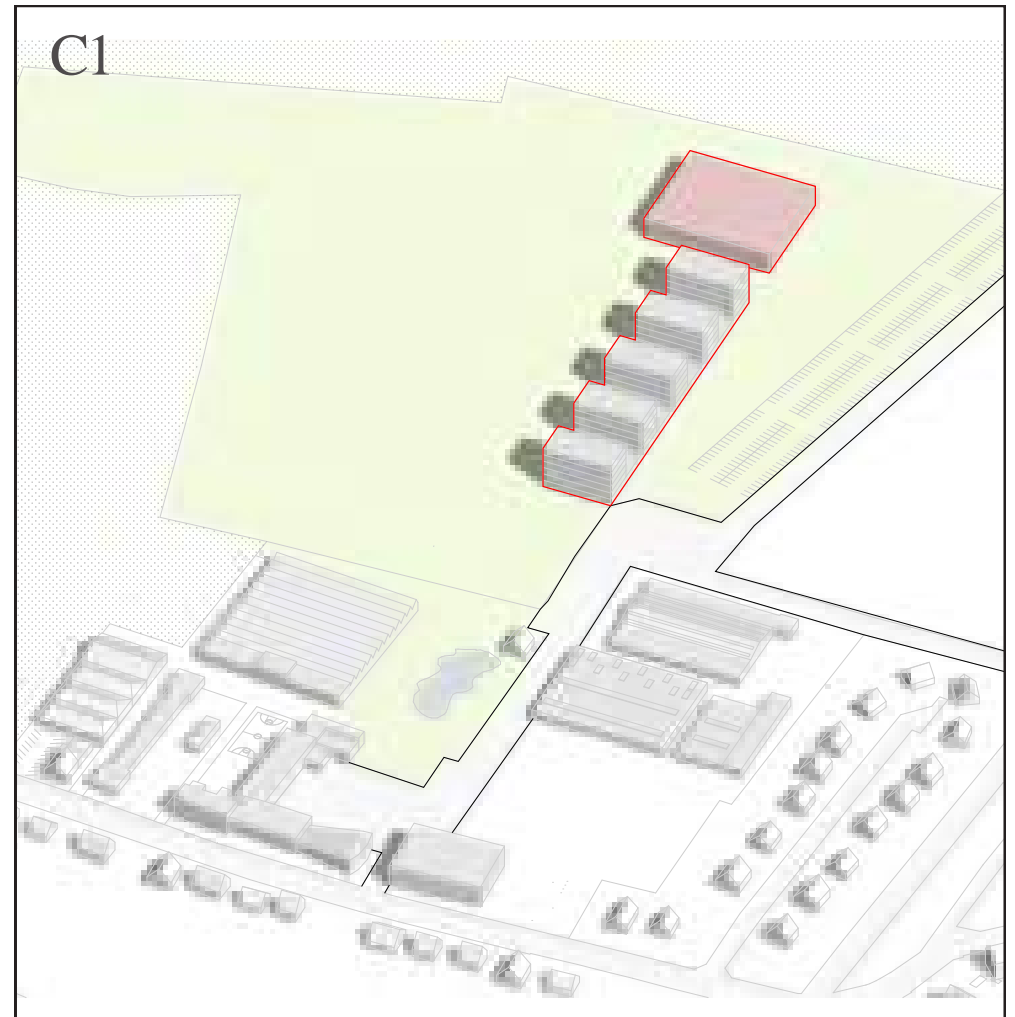


Kleine gebouwen - 3 bouwlagen - verdichting

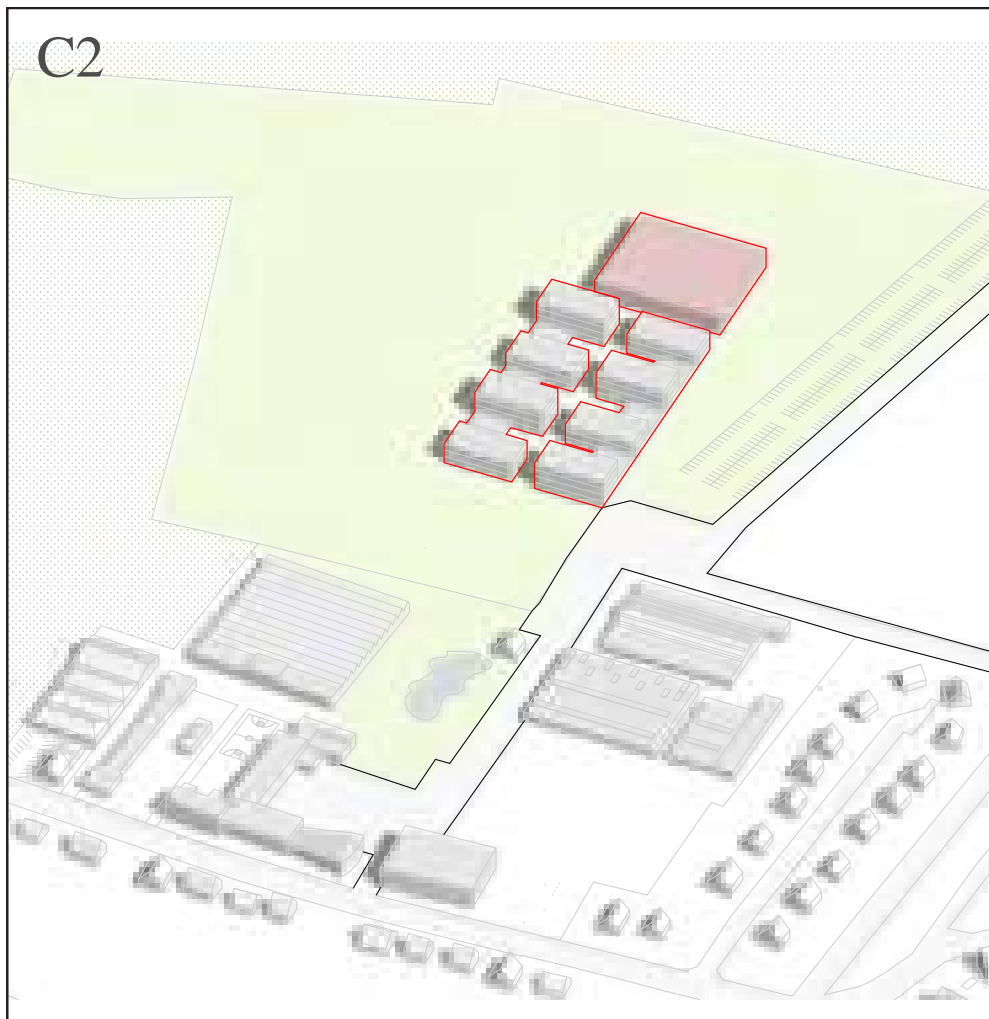


9.1.4 Hybrides

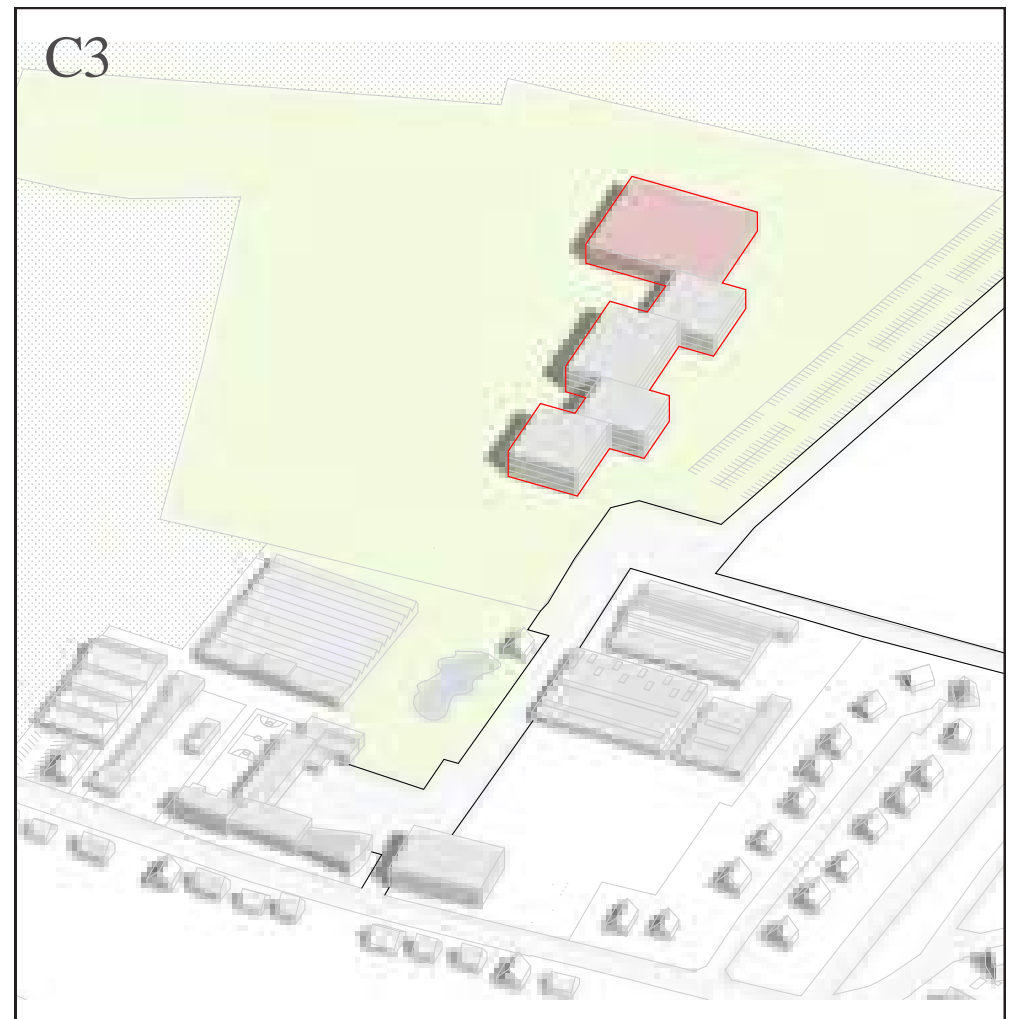
Verbindende sokkel - 5 bouwlagen



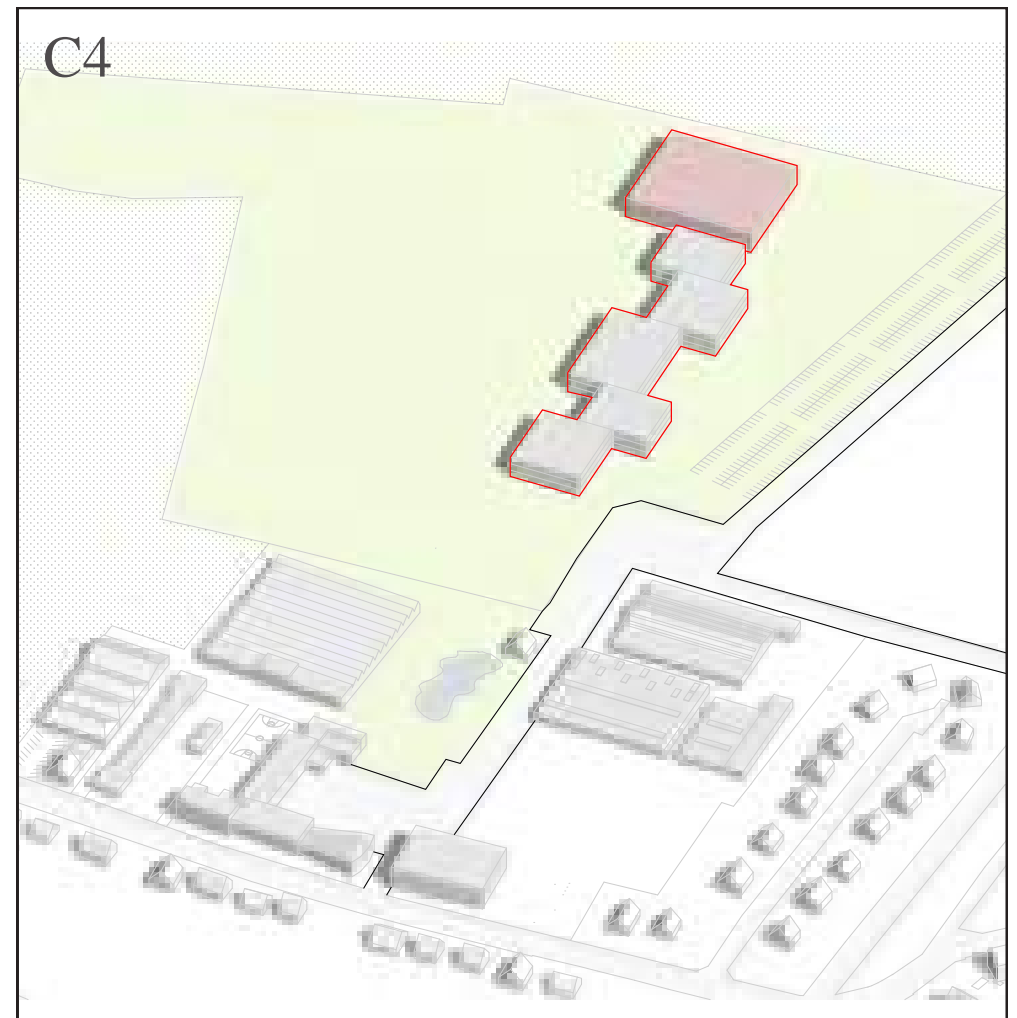
Verbindende sokkel - 3 bouwlagen



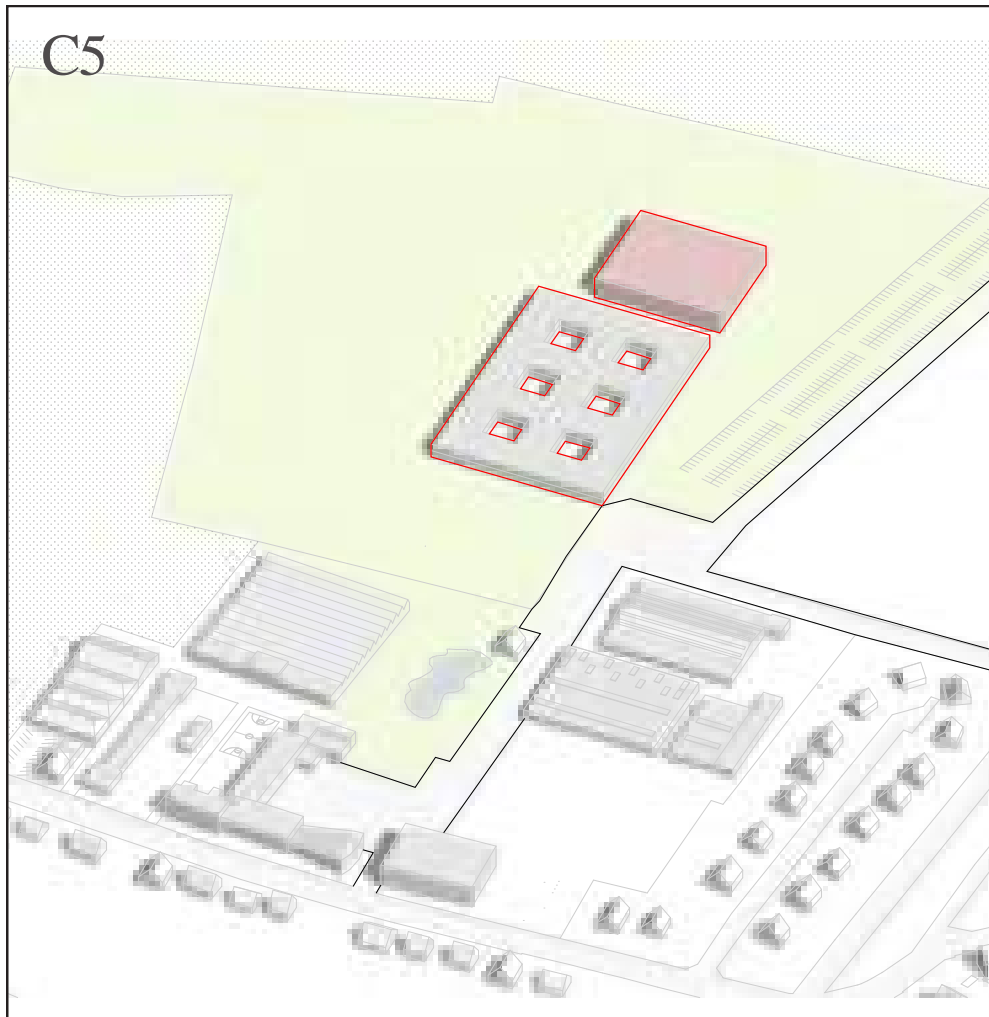
Groot gebouw - 4 bouwlagen - alternerend



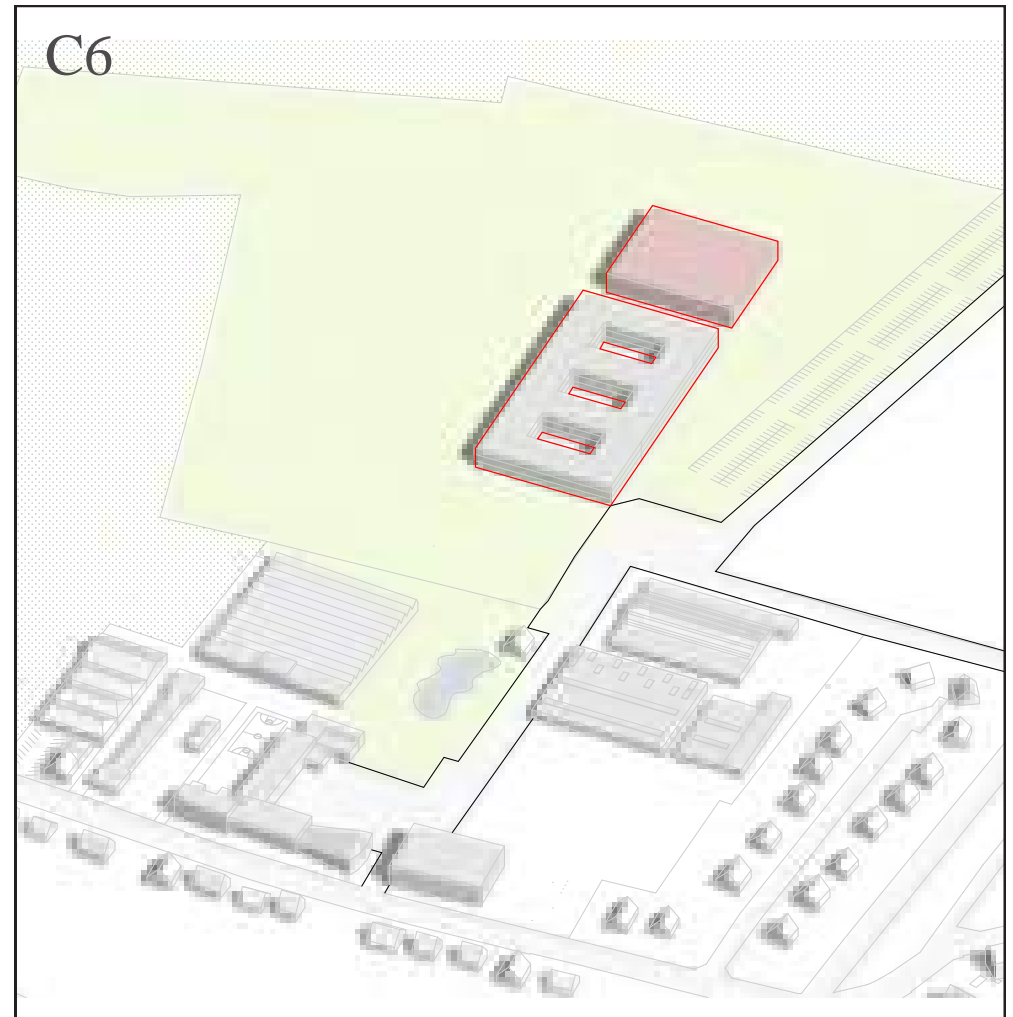
Groot gebouw - 3 bouwlagen - alternerend



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



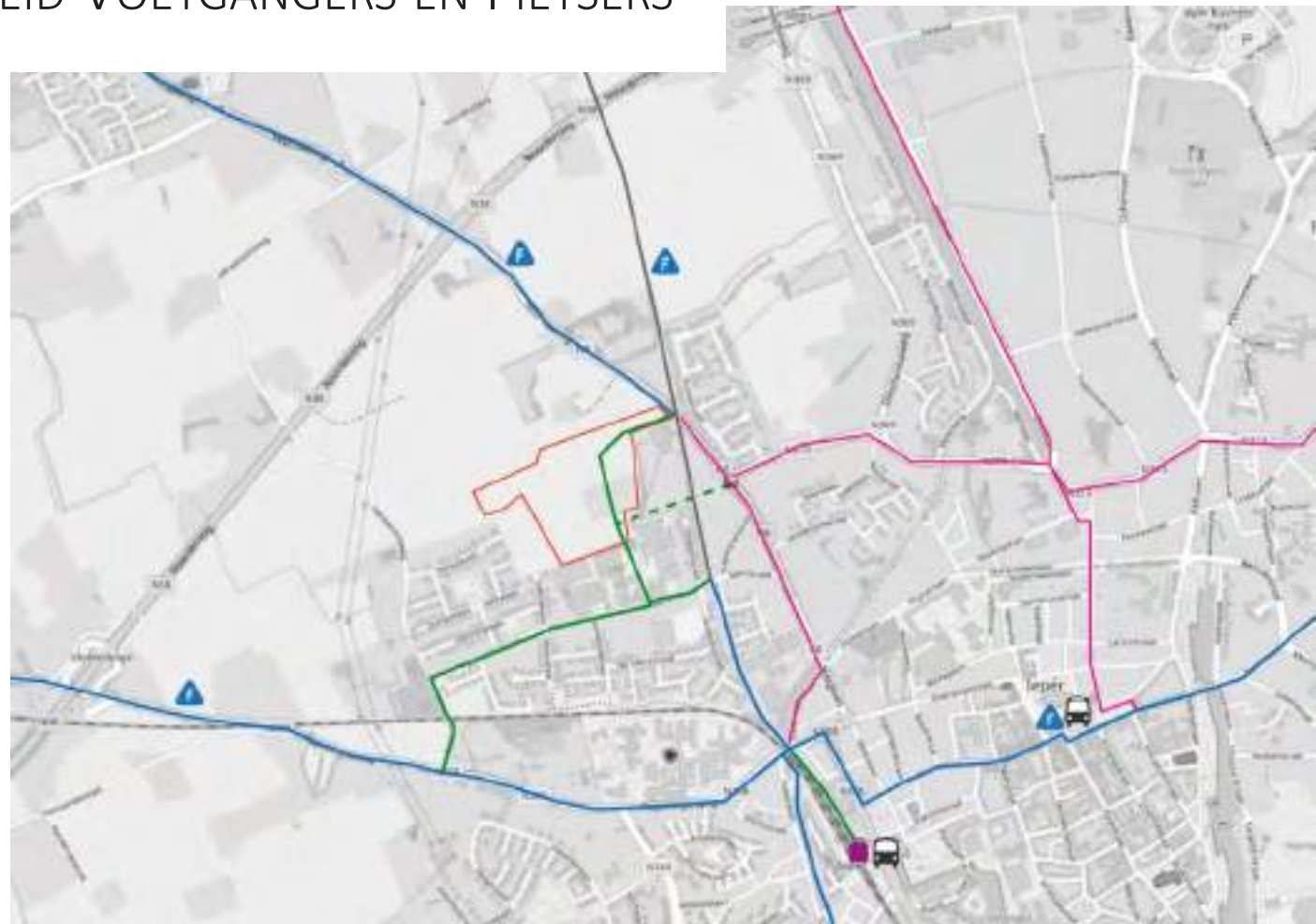
BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

FIETSNETWERK

FIETSSNELWEGEN (BFF)

FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF)

LOKALE ROUTES/
TOEVOERRoutes





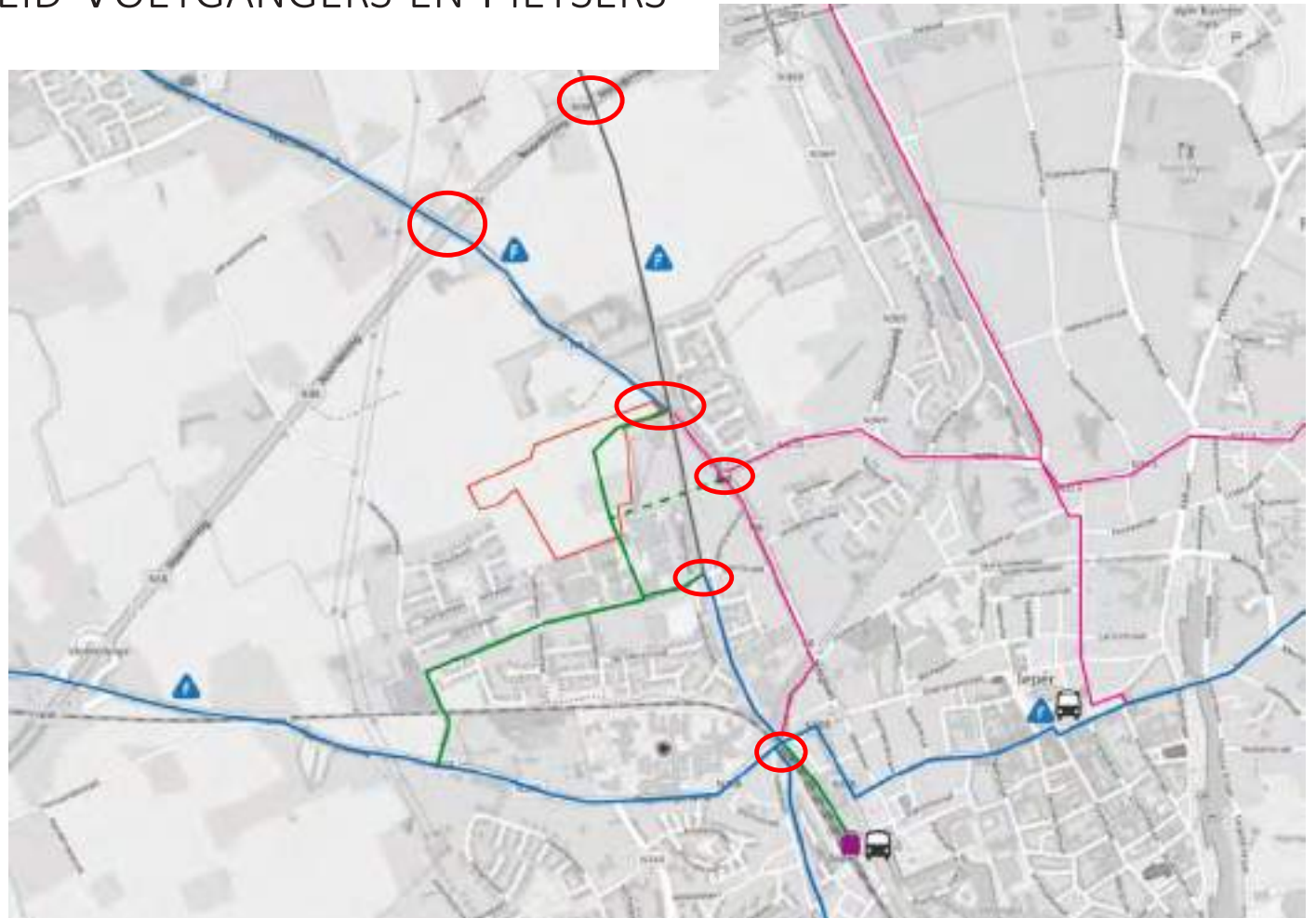
BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

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



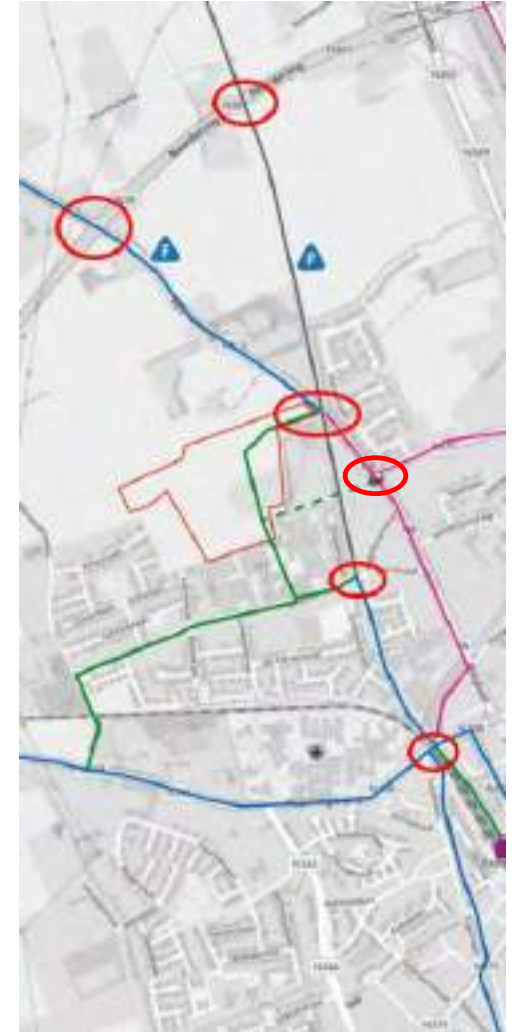


BEREIKBAARHEID VOETGANGERS EN FIETSERS

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



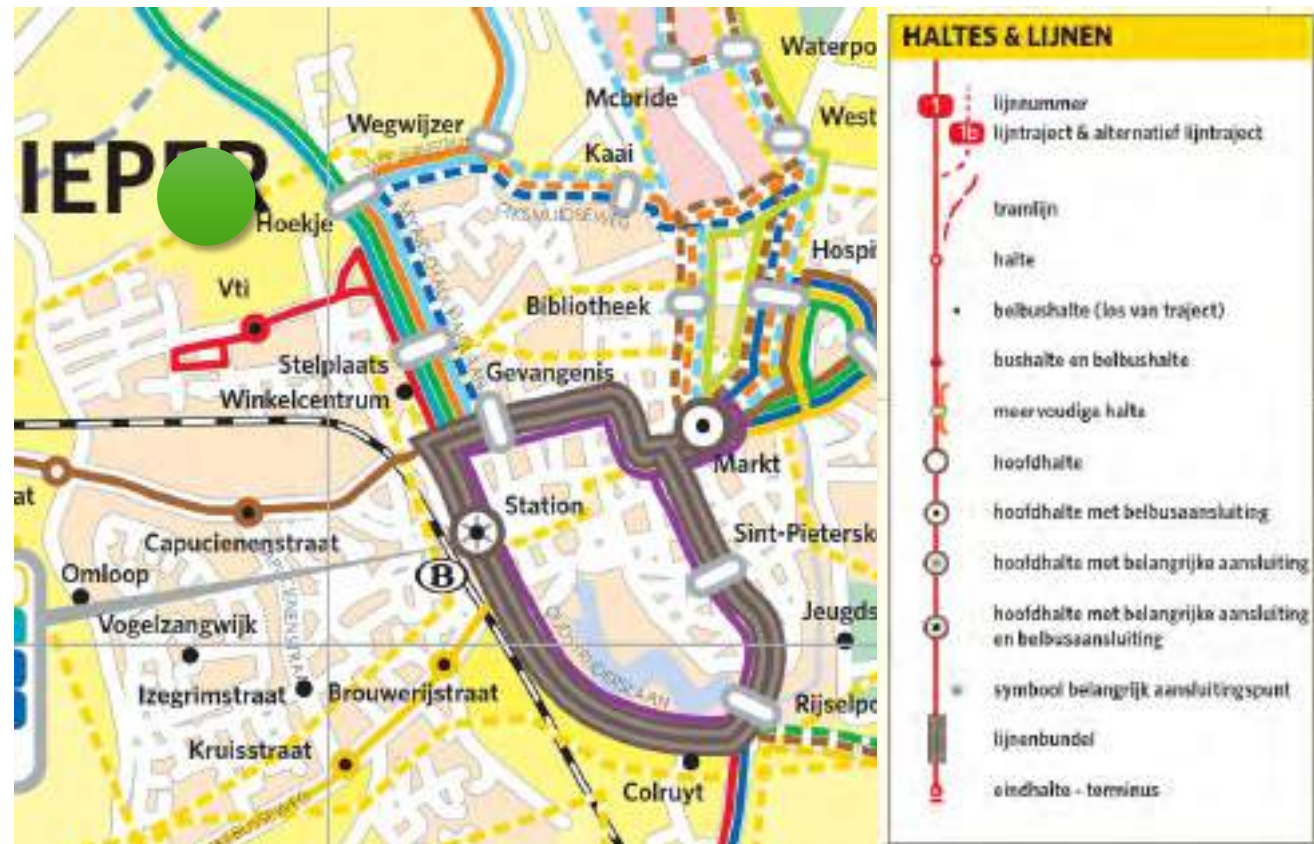
BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

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

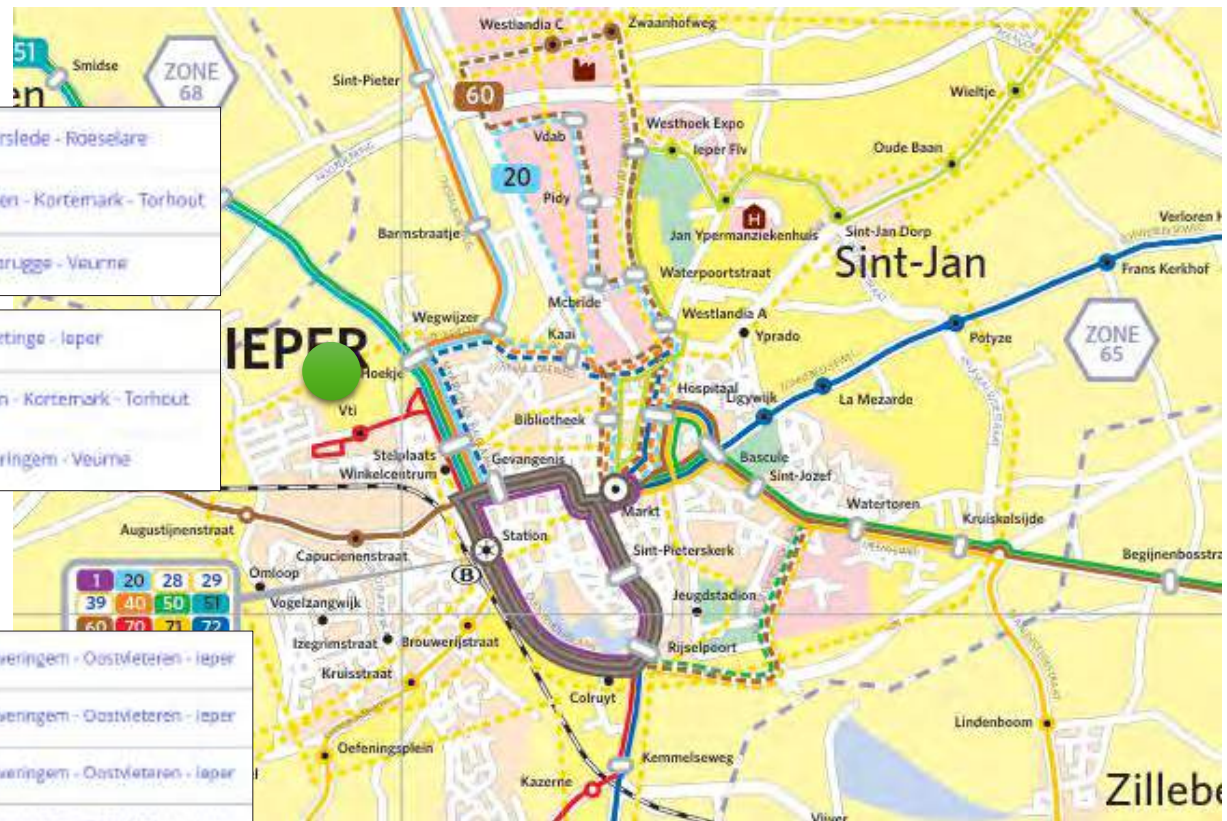
HALTE HOEKJE:

- IN NOORDELIJKE RICHTING STOPPEN
ALLE LIJNEN

15:17			leper - Zonnebeke - Moorslede - Roeselare
15:37			leper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
16:44			leper - Poperinge - Raasbrugge - Veurne
07:26			Abele - Poperinge - Vlamertinge - Ieper
08:55			leper - Langemark - Staden - Kortemark - Torhout
08:56			leper - Oostvleteren - Akeringham - Veurne

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

07:54			Veurne - Akeringham - Oostvleteren - Ieper
18:01			Veurne - Akeringham - Oostvleteren - Ieper
14:14			Veurne - Akeringham - Oostvleteren - Ieper
17:19			Veurne - Akeringham - 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 oversteekvoorzieningen 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 (fietsssnelweg)
- 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

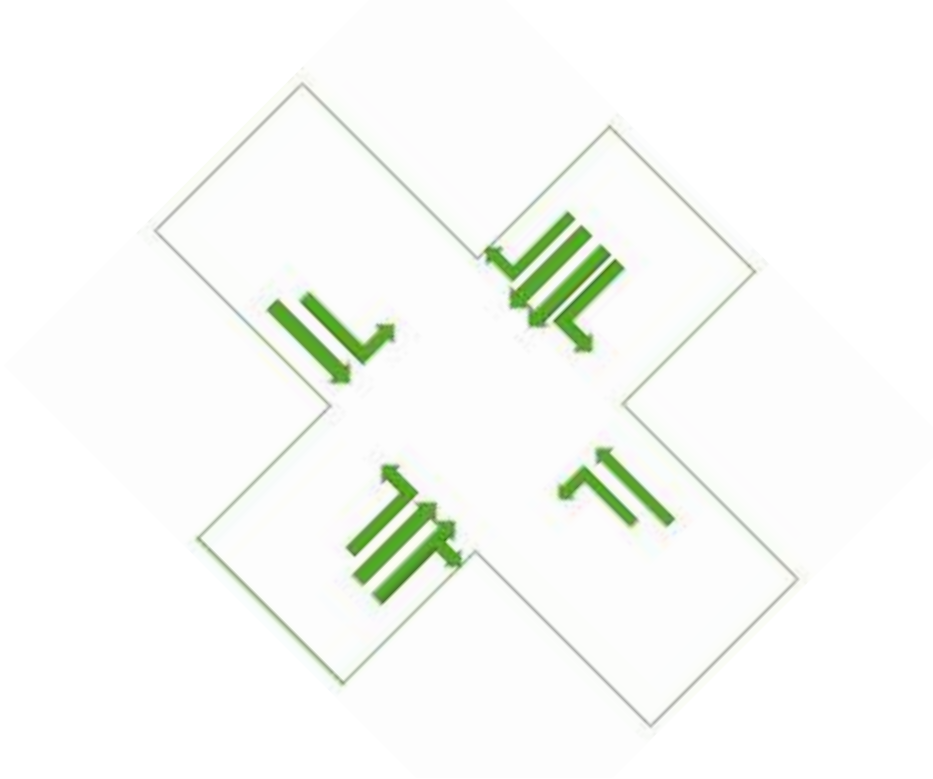
TYPISCH VERKEER, DINSDAG 16U





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
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.



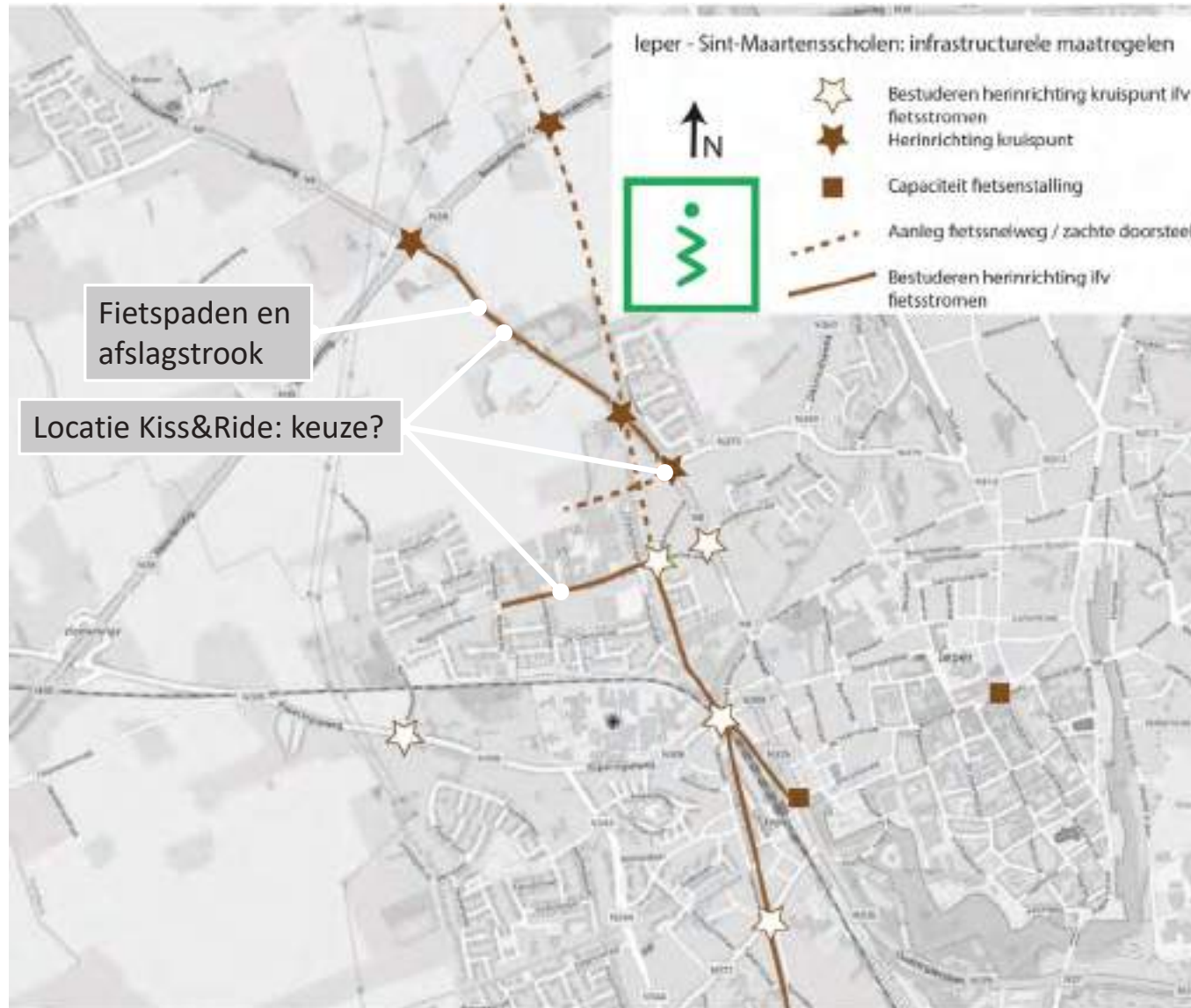
SYNTHESE EN MAATREGELEN

- 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)
	Conformerings infrastructuur 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

- Verspreidde 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?

	COÖRDINEREN	BOEIBESTUUR	AFBODMAAKT
1 school op 1 site	→	→	→
1 school op 2 sites	→	→	→
1 school op 3 sites	→	→	→
1 school op 4 sites	→	→	→
1 school op meerdere sites	→	→	→

Campus Familie

- Onderbouw

Campus College

- Taal en Cultuur
- Economie en organisatie

Campus Augustijnen

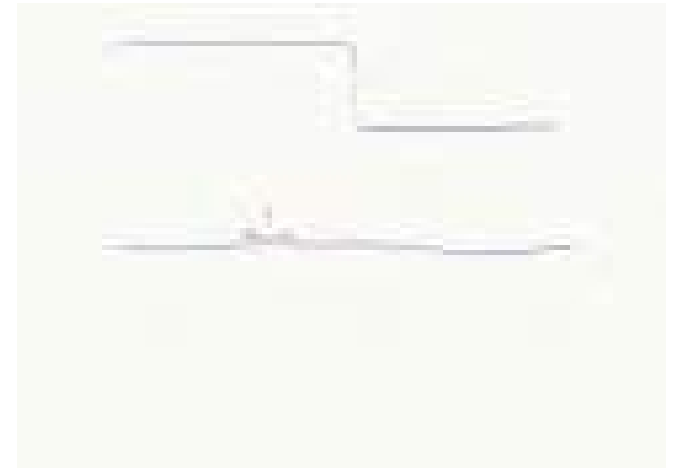
- STEM
- Kunst en Creatie
- Maatschappij en Welzijn

Watervalstelsel

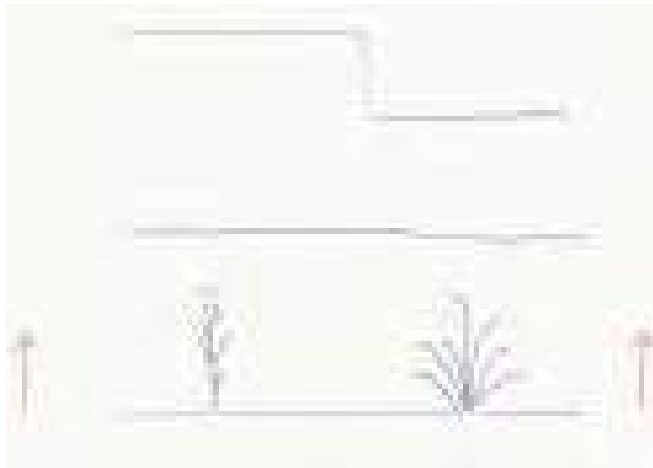
Omgaan met het watervalstelsel. Hoe kunnen we een negatieve perceptie ombuigen tot een positief verhaal.



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'.



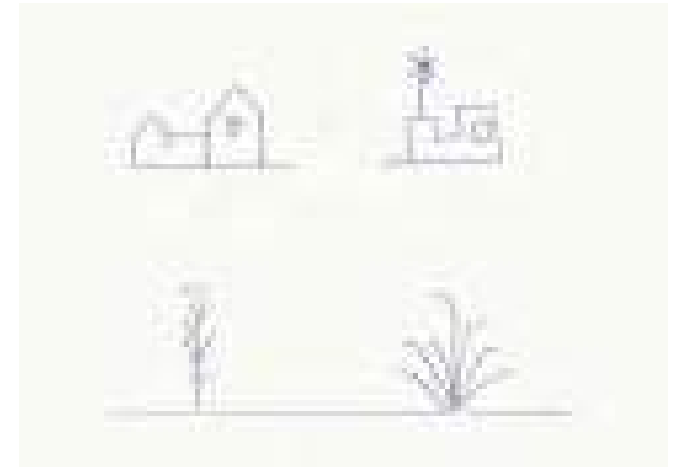
Indien we denken uit angst voor 'verschil', dan maken we alles gelijk. Maar hier ontstaat een valkuil. Indien alles gelijk is, wat kan ik dan nog kiezen? Waar kan ik mezelf dan plaatsen.



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)

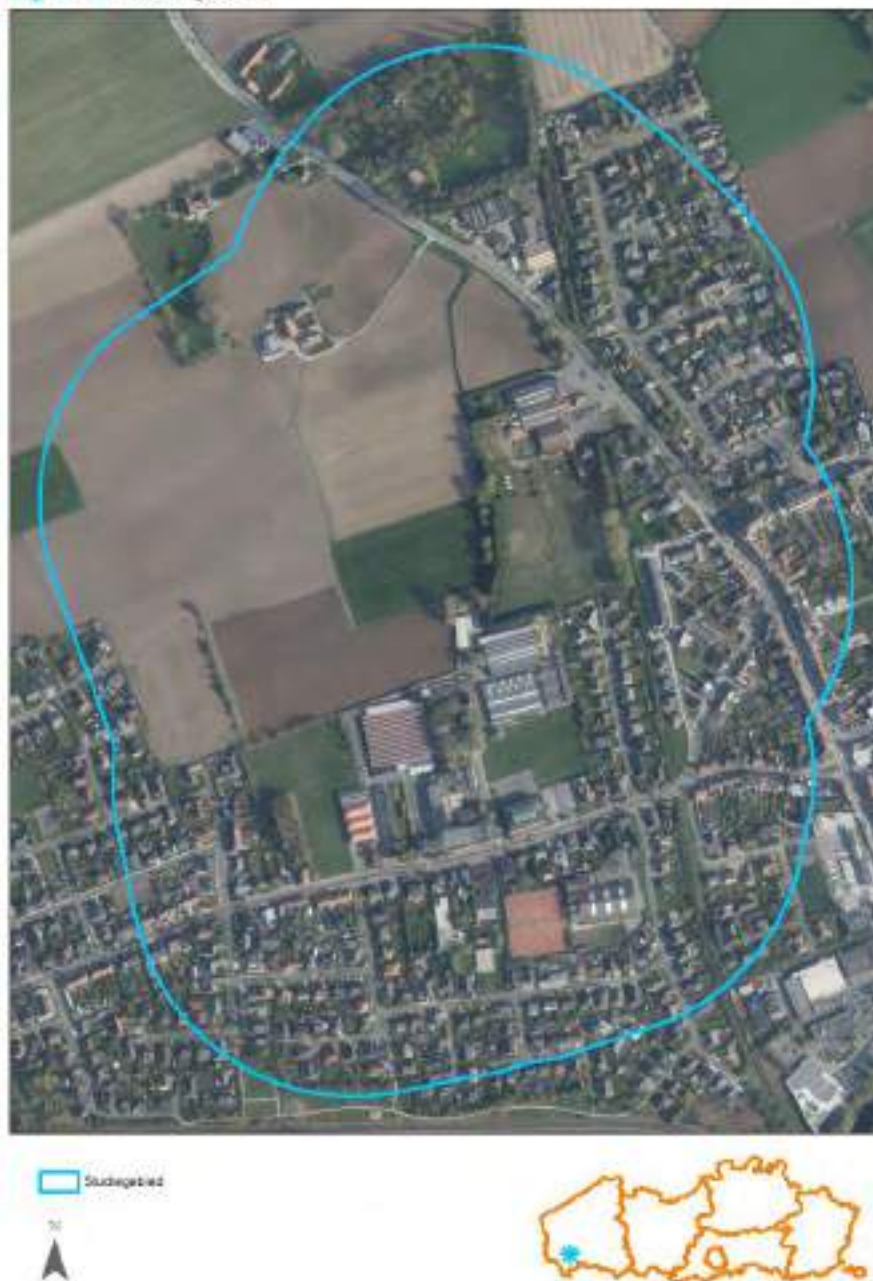
12.5 LANDBOUWIMPACTSTUDIE DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ (30/01/2020)

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.

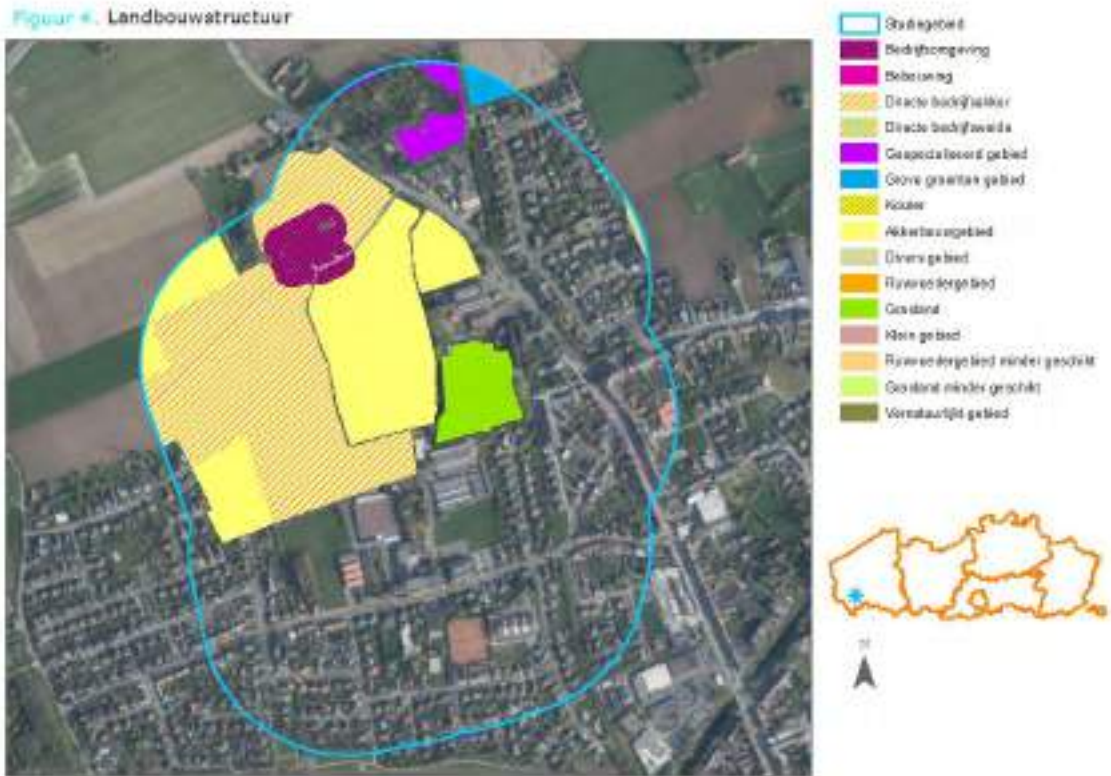
De aangifte wordt vervolledigd met een indicatie van de bedrijfszetels en serres. Vervolgens wordt het gebruik bepaald, rekening houdend met de teeltaangiften tot 10 jaar terug. Het landbouwgebruik wordt weergegeven in Figuur 3.

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.

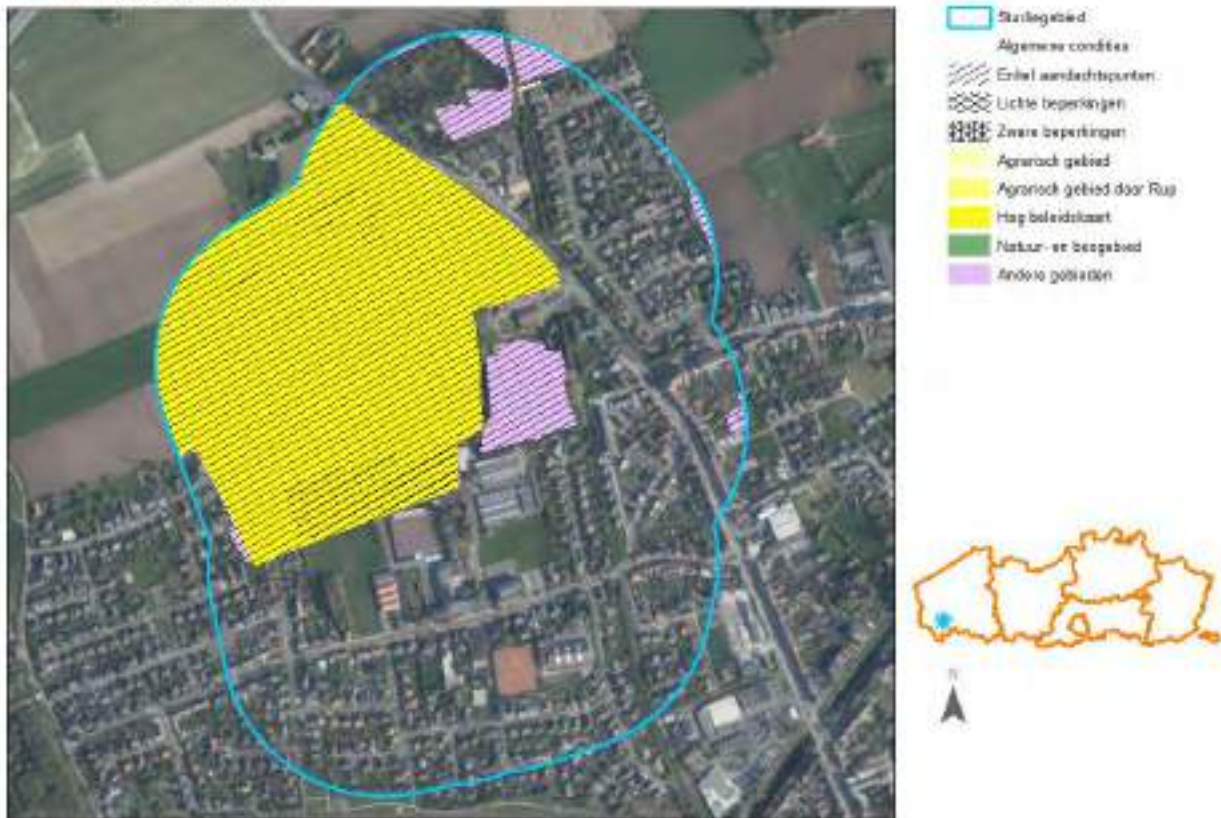
Specifiek voor bestemmingswijzigingen worden de gebruiksbeperkingen vanuit de gebruikerscompensatie berekend. Het gaat om de bemestingsbeperkingen na de bestemmingswijziging van historische permanente graslanden van een agrarische naar een groene bestemming door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

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 5. 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 ontwerp bureau 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 ontwerp bureau OMGEVING complexe ruimtelijke uitdagingen op verschillende schaalniveaus aan. Daardoor kunnen ontwerp ingrepen 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 ontwerp team voor architectuur en stedenbouw, gevestigd in Brussel. plusofficearchitects werd opgericht door Nathan Ooms en Ward Verbakel naar aanleiding van het winnend wedstrijd ontwerp voor 30 serviceflats te Lommel in 2005. Tien jaar later heeft plusofficearchitects zich ontwikkeld tot een ontwerp praktijk 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.

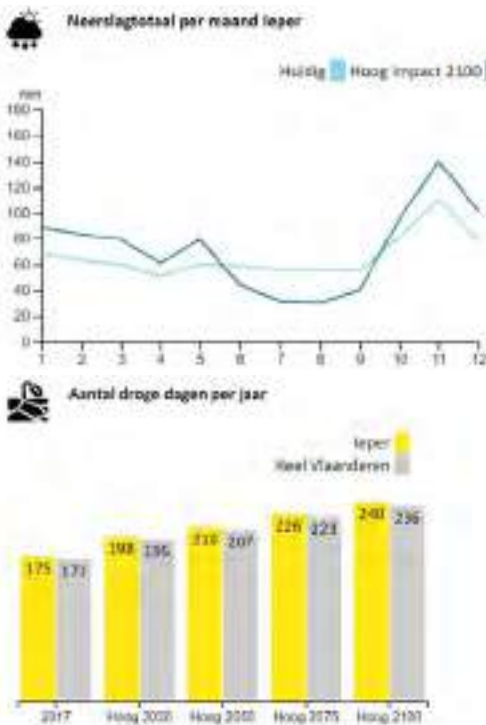
De kansen zijn legio, maar de gevaren ook. Ondoordachte verdichting en uitbreiding kan zorgen voor een gebrekkige leefkwaliteit, afname van groen, overstromingsgevaar, toename van hitte, visuele verstoring van het stadsgezicht en bebouwing van groene lobben.

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.

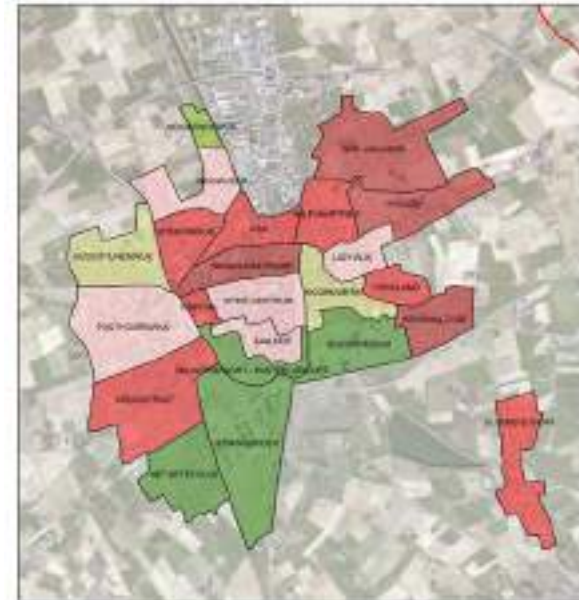


Figuur 2 bron: klimaat.vmm.be

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

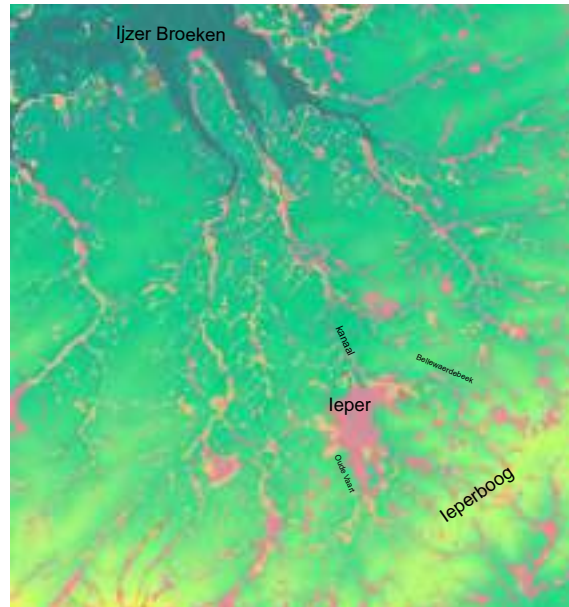
De verhardingsgraad in leper is hoog. Dat toont onderstaande kaart. Met 695 m² ruimte inname per dag, bekleedt leper plaats vijf als snelste ruimte-innemende gemeente. (Betonrapport Natuurpunt) Goede ruimtelijke ordening dient ingezet te worden om de dagelijkse ruimte-inname terug te dringen. Dit kan 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 tangents 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.

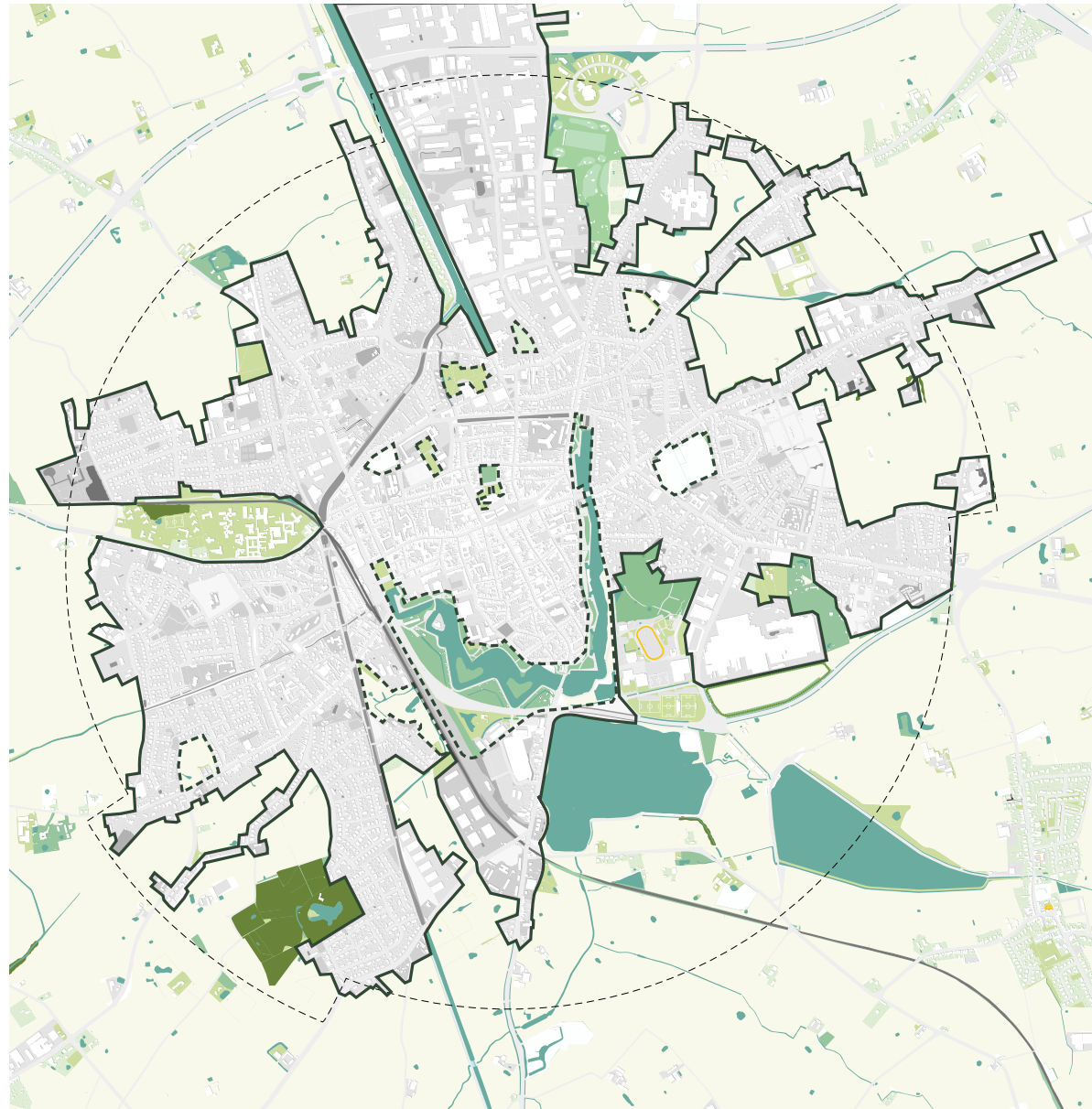
III DEFINITIE GROENE LOB EN MIDDELHOOGBOUW

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 (Hoorwerkpark).



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.

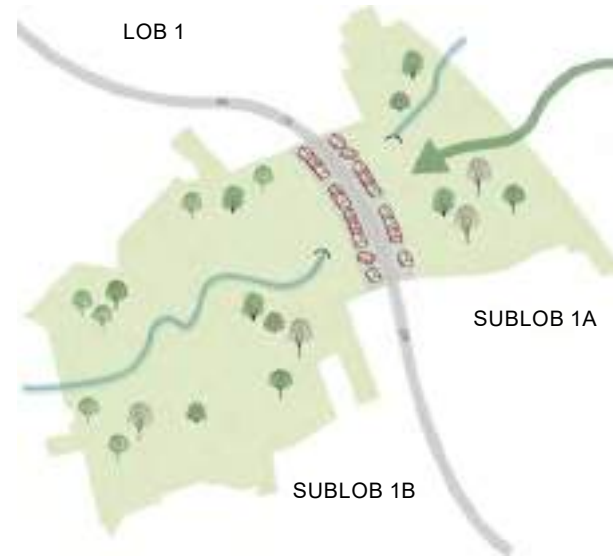


Figuur 11 wegen en bebouwing doorkruisen de groene lobben en vormen sublobben

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

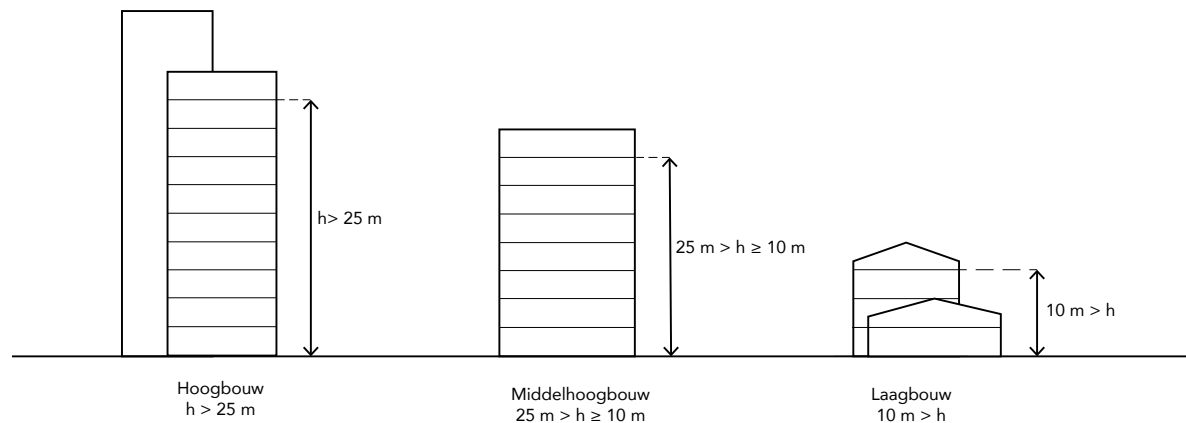
2 MIDDELHOOGBOUW

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.



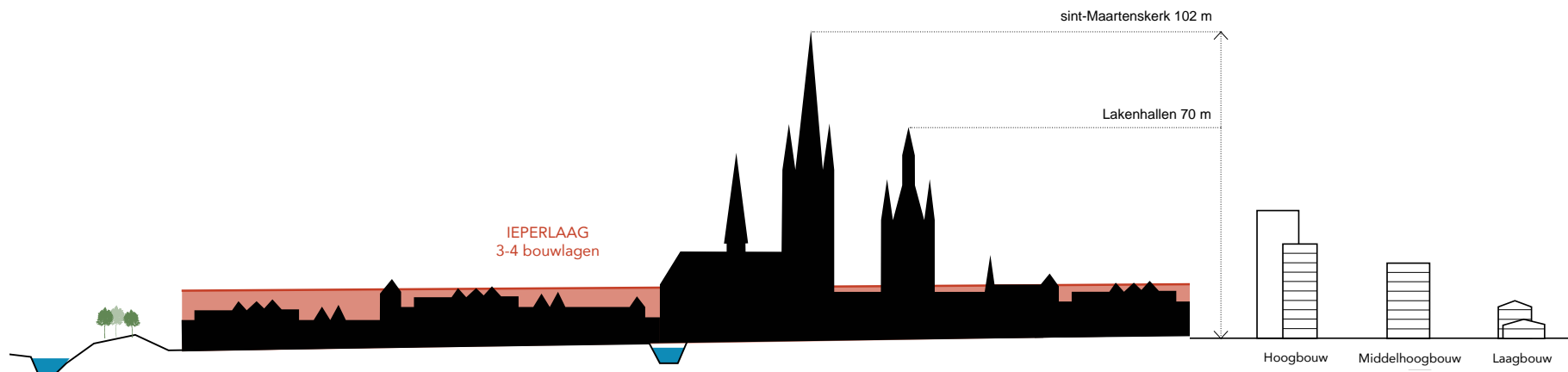
Figuur 14 laagbouw, middelhoogbouw en hoogbouw

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

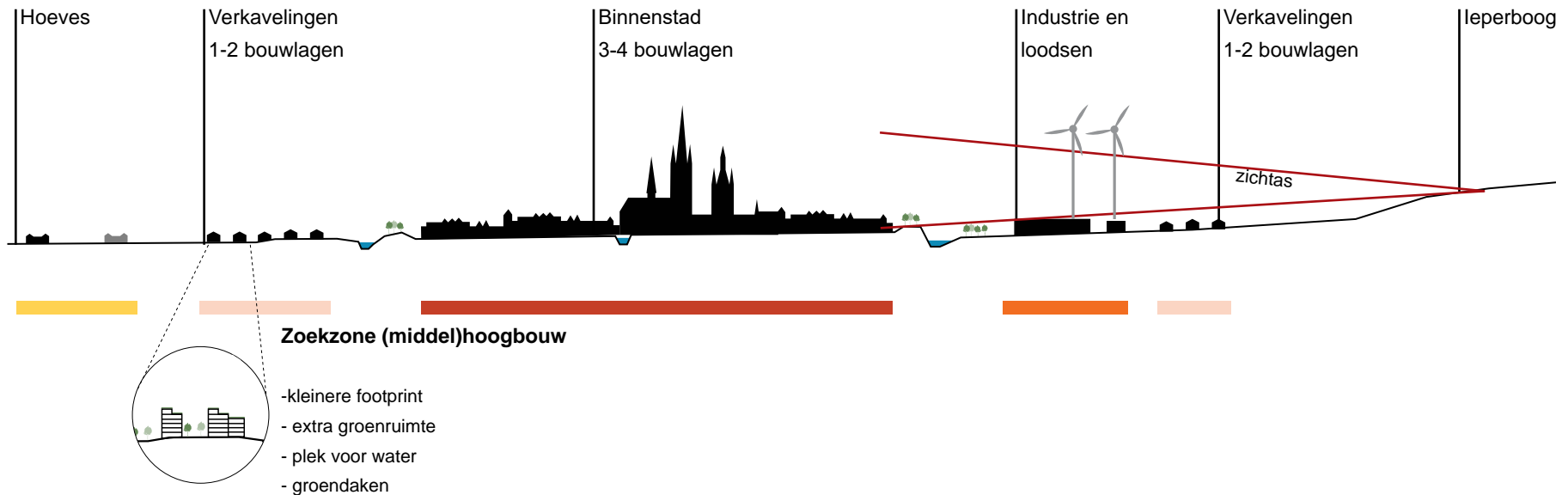
In de binnenstad hanteren we de Ieperlaag van maximum 4 bouwlagen. Enkel de bijzondere gebouwen zoals de historische torens alsook enkele woonprojecten voegen accenten toe. Strategische afwijking zijn mogelijk als het een meerwaarde oplevert voor het openbaar domein of de klimaatrobustheid van de binnenstad.

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.



IV STRATEGIE

1 BEHOUDEN - VERSTERKEN - VERBINDEN VAN DE GROENE LOBBEN

Ieper kent heel wat groene lobben, al zien we dat de versnippering van deze open ruimte voorkomt. Een strategie en visie kunnen helpen om de lobben te behouden, versterken, verbinden.

1.1 BEHOUDEN

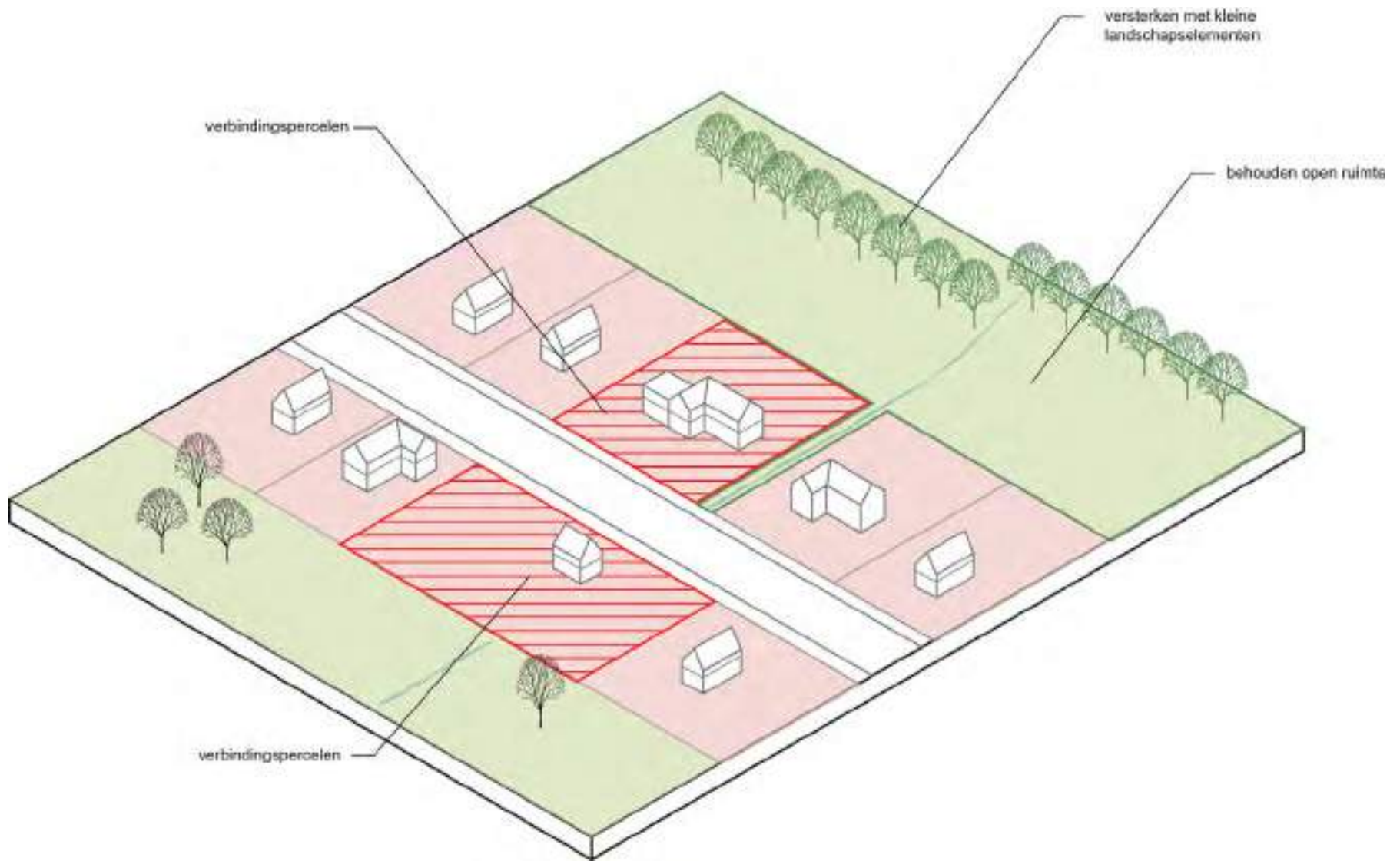
We hebben de ambitie om de open ruimte die momenteel voorkomt in de groene lobben te behouden. Verdere inname van de open ruimte door bebouwing dient wel doordacht te gebeuren met een voorkeur voor verdichting van bestaande bebouwing of een toepassing van het rood voor groen principe.

1.2 VERSTERKEN

Eens de open ruimte is behouden, moeten we ze versterken. Zoals de aanplanting van kleinschalige landschapselementen in landbouwgebied, het verbreden van beekvalleien en het klimaatadaptief inrichten. Verder op in deze nota vindt u meer uitleg over deze mogelijke maatregelen.

1.3 VERBINDEN

Om de groene sublobben met elkaar te verbinden houdt in dat bepaalde percelen worden omgevormd tot verbindingspercelen. Deze percelen liggen bovenop en aanpalend aan een beekloop of vormen de droge verbinding tussen twee sublobben. We duiden deze verbindingspercelen niet expliciet aan. Overal waar verbindingen (ecologische, water of fietsverbindingen) mogelijk zijn worden de percelen verbindingspercelen genoemd. Deze bouwgronden of landbouwgronden kunnen met behulp van het rood voor groenprincipe of ruil worden geopend en hun verbindende rol spelen op schaal van het landschap.



Figuur 17 Principeschets behouden, versterken, verbinden groene lobben

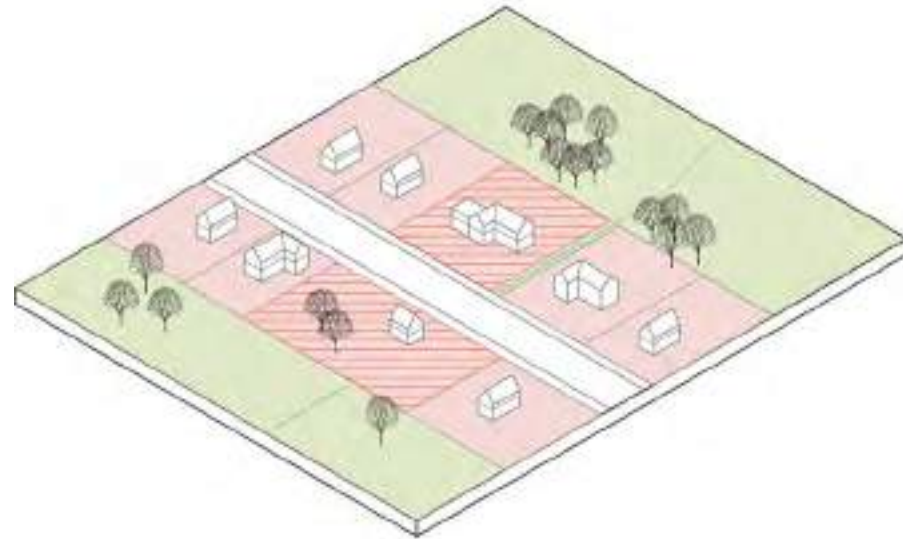
2 ROOD VOOR GROEN

Om het groenellobbenplan te realiseren moet er worden samengewerkt met ondernemers en particulieren die wensen te bouwen. Projectontwikkelaars zijn zich er meer en meer van bewust dat een groene omgeving, met een goed voorzieningenniveau en goede multimodale bereikbaarheid essentieel zijn voor de verkoopbaarheid en projectwinst. Daarnaast is de leefbaarheid van deze wijken ook aanzienlijk beter, waardoor ook de gezondheid van haar inwoners stijgt.

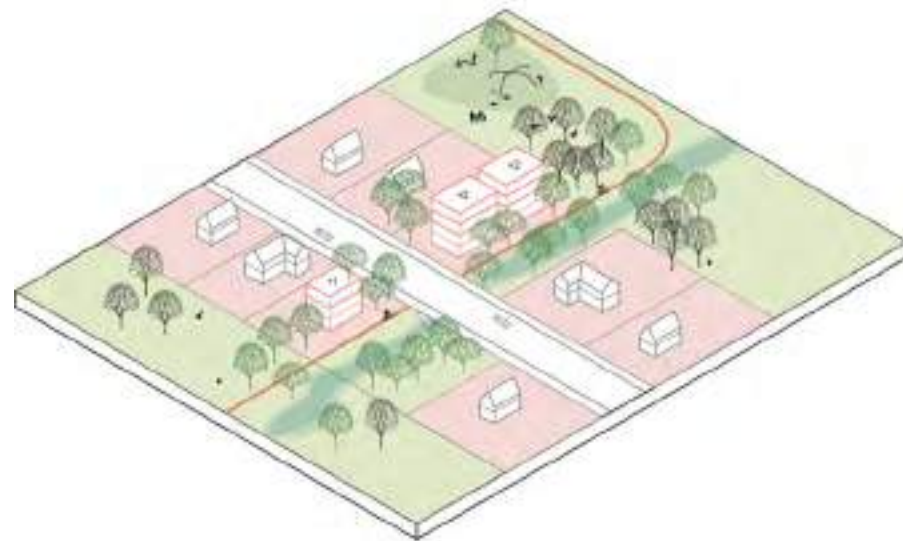
Het is daarom ook logisch om de ideale balans te zoeken tussen groen en rood (bebouwing volgens het gewestplan). Eens toegepast levert dit samenspel win win's op voor de ontwikkelaar, inwoners en de stad.

Het principe is eenvoudig:

De bouwhoogte in een bepaalde wijk is begrensd tot 3 bouwlagen, wanneer de ontwikkelaar de groene ruimte behoudt versterkt en verbindt dan kan de bouwhoogte met maximaal 2 bouwlagen stijgen. Uiteindelijk kan de ontwikkelaar daardoor compacter en efficiënter bouwen (tot 5 bouwlagen) en ontstaat er een robuuster groen-blauw netwerk. Dit principe wordt doormiddel van ontwerpend onderhandelen bekomen. In de volgende hoofdstukken worden de randvoorwaarden voor de groene lobben geschets, die als basis dienen voor deze onderhandeling.



Figuur 18 Een verlinte straat met twee verbindingspercelen, waarbij de beek is ingebuisd en amper zichtbaar is.



Figuur 19 De verbindingspercelen mogen hoger bouwen, waardoor ze de beekvallei een vrije loop geven. De twee sublobben worden hierdoor met elkaar verbonden.

V GROENELOBBEN EN MIDDELHOOGBOUWKAART











1 GROENELOBBEN EN MIDDELHOOGBOUWKAART

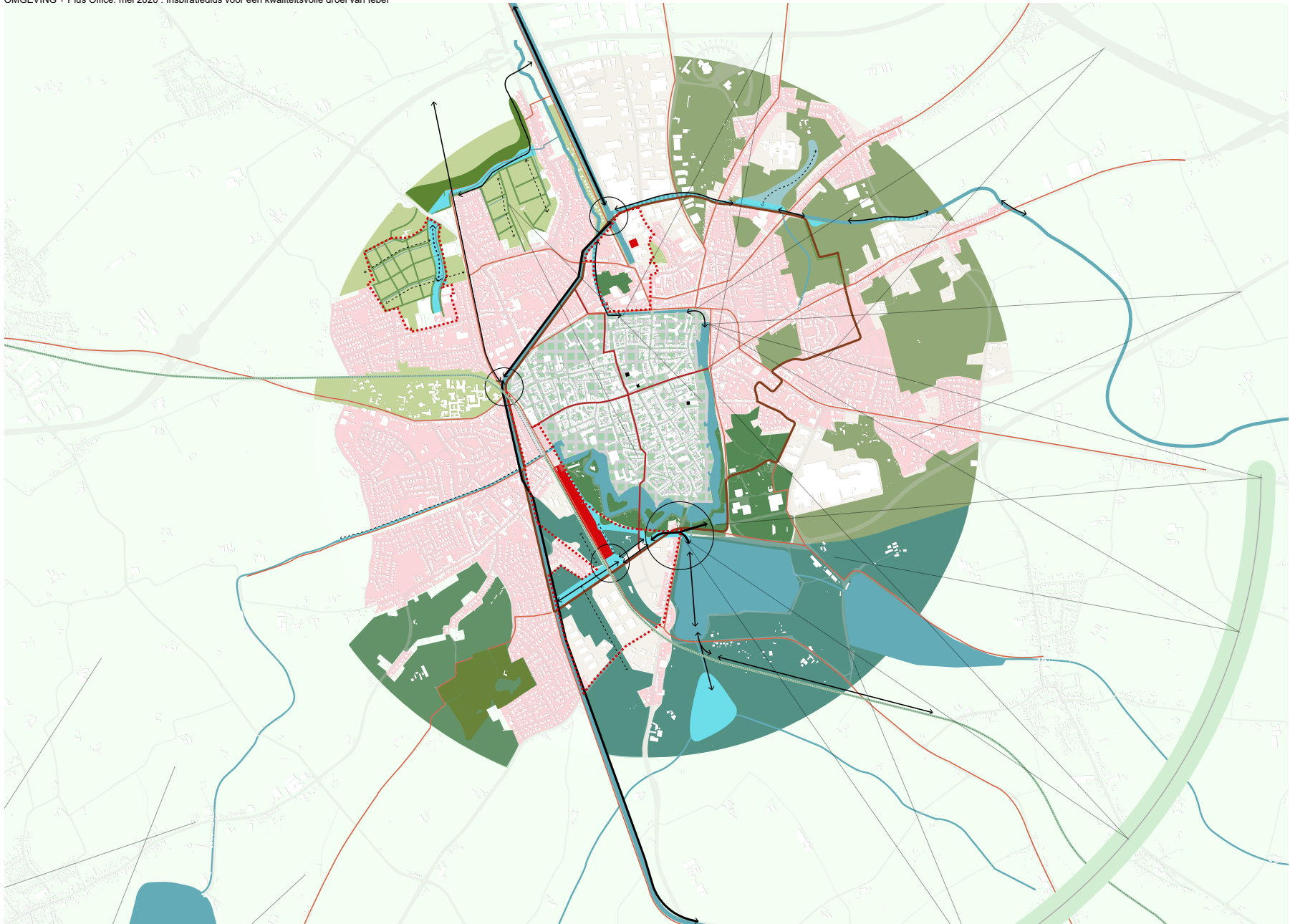
Op de naastliggende kaart vindt u de synthesekaart die de meeste lagen aanduidt van het Ieperse groeimodel. De waterstructuur, ecologische verbindingen en fietsnetwerk worden hier gecombineerd met de middelhoogbouwkaart.

In het volgende hoofdstuk staan we stil bij elk onderdeel van deze synthesekaart en lichten we ook de lagen toe die hierin niet zijn weergegeven, namelijk: de koelte-eilanden en recreatiezones.

Deze kaarten kunnen dienen als sturing en inspiratie voor projecten die worden geïnitieerd in Ieper. Per kaart zijn er acties weergegeven die bouwen aan de groene lobben.

LEGENDE

-  Ruimte voor water
-  Groene lob
-  Ecologische knooppunten
(ecoverbindingen komen samen)
-  Ecologische verbindingen
-  Fietsradialen
-  Fietsring
-  Zichtassen
-  Middelhoogbouw mogelijk bij versterking groene lob
-  Strategische zones: tot 5 bouwlagen bij versterking groene lob
-  Verkavelingen



Figuur 20 synthesekaart groenlobbenplan en middelhoogbouwnota

1.1 VISIELAGEN

De groene lobben en middelhoogbouwkaart is opgebouwd uit zes visielagen. We omschrijven ze hier summier. Op volgende pagina's vindt u de acties en bouwstenen terug.



RUIJTE VOOR WATER

Meer ruimte voor water zorgt voor minder overstromingen, minder verdroging en meer drinkwaterproductie.



RUIJTE VOOR NATUUR

Meer ruimte voor natuur zorgt voor levendige en beleefbare stadsnatuur en de realisatie van belangrijke regionale ecologische verbindingen.



RUIJTE VOOR KOELTE

Meer ruimte voor koelte zorgt voor minder hittestress door het opzetten van koelte-eilanden en verkoelingsmaatregelen in de binnenstad.



RUIMTE VOOR RECREATIE

Meer ruimte voor recreatie zorgt ervoor dat de groene lobben de ideale uitlaatklep zijn voor de Ieperling. Ze kunnen bvb. genieten van een klimaatbos, het Hamiltonpark, een nieuw vestenlandschap tot een landbouw- en sportpark.



RUIMTE VOOR FIETSEN EN WANDELEN

Meer ruimte voor fietsen en wandelen zorgt voor veiligere en aangenamere fiets-en wandelpaden. Een fietsring en radialen zorgen dat wijken en groene lobben verbonden worden met de stad.



RUIMTE VOOR HOGER BOUWEN

Meer ruimte voor hoger bouwen zorgt voor het versterken van de groene lobben. Waar het kan mag er hoger worden gebouwd als daardoor ook wordt gewerkt aan de groene lobben.

2 RUIJTE VOOR WATER

leper ligt aan de voet van de leperboog bovenop de bekende kleiige ondergrond. Het water van de leperboog komt als in een soepkom samen voor de poort van leper, in de Verdronken Weide. Daar wordt het gebufferde water ingezet voor de drinkwaterproductie, door terug opgepompt te worden naar de Zillebeekvijver. Door de langere droogteperiodes dreigt er een tekort aan water in de beide bufferbekkens. Een uitbreiding van het buffervolume dient zich dan ook aan. Dit kan in de richting van het vestenlandschap (6+7) en/of een nieuw bufferbekken over de spoorweg (5). Door het rood voor groen principe kun je een inspanning vragen van ontwikkelaars om mee te investeren onder meer in de buffering van water. Zo ontstaat een win win. Ontwikkelaars kunnen also bv. hoger bouwen voor de mede-financiering van de waterbuffer.

Een ander belangrijk watersysteem is de Bellewaerdebeek. Het water wordt momenteel snel geëvacueerd naar het kanaal, waardoor in droogteperiodes er een tekort aan water is voor de landbouw. Door bufferbekkens (2) aan te leggen en de beekvallei ecologisch in te richten (lees verbreden), kan bij hevige regenval zowel water voor de landbouw worden gebufferd en het overstromingsrisico worden verminderd.

Qua natuurontwikkeling strekt het openleggen van de beek (1) in het bedrijventerrein tot de aanbevelingen. Maar ook de herinrichting van de Augustinusbeek (11) als lokale blauw groene structuur biedt tal van kansen. Enerzijds voor de natuurontwikkeling, anderzijds als drager van een klimaatadaptieve schoolcampus en sportpark.



Figuur 21 Zillebeekvijver



Figuur 22 Bellewaerdebeek



Figuur 23 Kop van het kanaal en leperlee



Figuur 24 Verdronken weide

MOGELIJKE ACTIES

- ① Openleggen van de Bellewaerdebeek aan de Waterpoortstraat
- ② Uitbreiden overstromingsgebied Bellewaerdebeek
- ③ Regenwaterbuffer Ypermanpark
- ④ Openleggen Bellewaerdebeek Potijzestraat
- ⑤ Extra waterbuffering voor Verdrongen Weide
- ⑥ Verleggen IJzerwegbeek en vrije onderdoorgang kruispunt Zuiderring
- ⑦ Nieuw waterrijk vestenlandschap als waterbuffer (drinkwater), koelteplek en drager stedelijke ontwikkeling
- ⑧ Ecorecreaviaduct IJzerwegbeek onder spoorweg
- ⑨ Dikkebusvijverbeek ecologisch inrichten oevers (zie bouwsteen ecologisch inrichten beekvallei)
- ⑩ Openleggen en ecologisch inrichten Ieperlee (o.m. aan Nijverheidsstraat)
- ⑪ Openleggen en ecologisch inrichten Augustinusbeek



Figuur 25 ruimte geven aan water: voor drinkproductie, landbouw en natuur

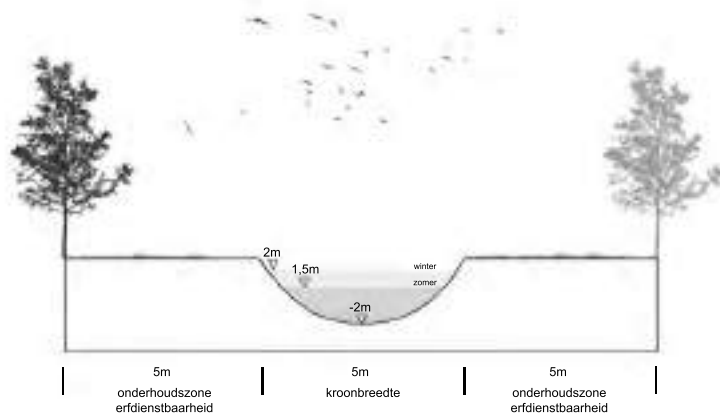
2.1 INRICHTINGSPRINCIPES

Om de acties te vertalen in concrete projecten geven we enkele generieke inrichtingsprincipes mee.

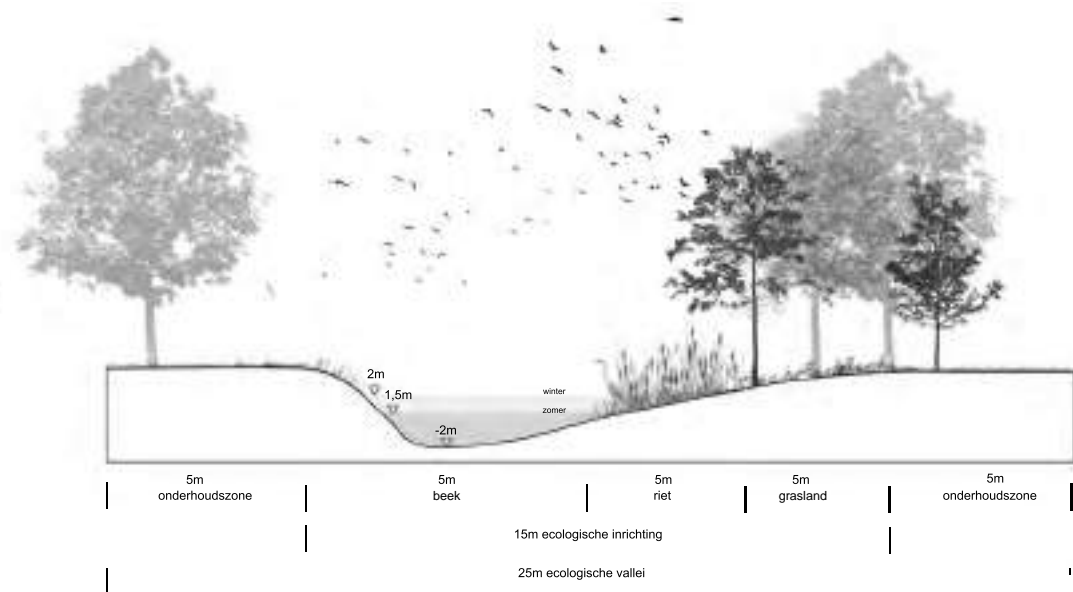
2.1.1 ECOLOGISCHE BEEKINRICHTING = 25M

De minimale en wettelijke beekbreedte bedraagt bij een kroonbreedte van 5m voor een beek, 15m. Dit wil zeggen dat aan beide zijdes van de beek een onderhoudszone van 5m moet worden gevrijwaard. 5m is in vele gevallen niet voldoende om afstroming van sedimenten of meststoffen te vertragen. Daarom dat een meer natuurlijk valleilandschap meer aangewezen is. Daarnaast kan een bredere beek ook meer regenwater opnemen. De oevers klimmen geleidelijk aan op en vormen verschillende soorten vegetatie. Van beek, riet tot grasland.

Idealiter zou een minimum breedte van 15m waar mogelijk aangehouden worden voor de natuurlijke zone van de vallei, dit is exclusief de onderhoudszones van 5m aan elke zijde. Inclusief onderhoudszones betekent dit een minimumprofiel van 25m voor de ecologische inrichting van een beek. Daarnaast vormt hermeandering van beeklopen ook een beproefde techniek om meer waterbuffering en natuurwaarden te realiseren.



Figuur 26 snede wettelijke minimum breedte beek



Figuur 27 snede ecologische inrichting beek (riet, grasland)

2.1.2 WATERBUFFER VOOR LANDBOUW

Waterbuffers voor de landbouw kunnen worden gerealiseerd in de heringerichte beken. Deze buffers vangen overtollige regenwater op bij natte periodes. Dit water kan worden opgehouden in een open landschappelijk ingerichte buffer. Bij langere periodes van droogte kunnen deze buffers een cruciale rol spelen in het irrigeren van de teelten.



Figuur 28 ecologische snede beek met waterbuffering voor de landbouw

3 RUIJTE VOOR NATUUR

Op schaal van de regio is leper een belangrijk knooppunt voor de passage van dieren. De soorten (das, marter, vos,...) van de leperboog migreren langs de Oude Vaart en het kanaal naar de Ijzervlakte en de Galgenbossen. Ook de Bellewaerdebeek is een belangrijke drager van natuur, al vormen de vele hindernissen en hoogteverschillen voor een moeilijke passage.

Bij de uitvoering van infrastructuurwerkzaamheden en ontwikkelingen moet er steeds rekening gehouden worden met de noodzakelijke natuurinrichtingen.

We geven hiernaast weer waar welke ingrepen te verwachten zijn. Een ecooloog kan verder definiëren welke diersoorten hier hun passage kennen en de juiste dimensies doorgeven voor de ecologische passage. Op volgende pagina ziet u alvast een oplijsting van mogelijke inrichtingen.



Figuur 29 Das



Figuur 30 Marter in faunapassage



Figuur 31 vos



Figuur 32 vleermuisen

MOGELIJKE ACTIES

- ① Ecologisch inrichten monding, Oude Vaart, Bellewaerdebeek, Ieperlee in Kanaal
- ② Openleggen Bellewaerdebeek + ecoduiker Dehemlaan en Paddevijverstraat
- ③ Ecoduiker Brugseweg
- ④ Ecoduiker Potijzestraat
- ⑤ Openleggen Ieperlee Nijverheidsstraat
- ⑥ Optimaliseren waterverbinding
- ⑦ Ecoduiker (Ijzerwegbeek) onder kruispunt Zuiderring. Verleggen en openleggen Ijzerwegbeek (integreren in nieuw water vestenlandschap)
- ⑧ Ecorecreaduct onder spoor (Ijzerwegbeek)
- ⑨ Ecoduiker Ieperlee onder spoorweg
- ⑩ Ecologisch inrichten Oude Vaart en oevers
- ⑪ Ecokoker en ecoduiker onder spoorweg voor das en amfibien
- ⑫ Ecologisch inrichten Oude Vaart en oevers
- ⑬ Droge ecologische verbinding Scholierenpad (bermen)
- ⑭ Augustinusbeek ecologisch inrichten en via kleinschalige landschapselementen verbinden met Scholierenpad
- ⑮ Natuurwaarden versterken en via kleinschalige landschapselementen verbinden met Augustinusbeek
- ⑯ Augustinusbeek ecologisch inrichten en inheems klimaatbos aanplanten
- ⑰ Ecoduiker Diksmuidseweg (Augustinusbeek verbinden met Ieperlee en Kanaal)



Figuur 33 behouden, versterken en verbinden van natuurkernen

3.1 INRICHTINGSPRINCIPES

3.1.1 ECOKOKER DAS

De das is het grootste zoogdier dat door de faunapassage zal kruipen. Het is dan ook het zoogdier waarop de faunapassages dienen te worden gedimensioneerd. Hiervoor zijn kleine ecotunnels of kokers vanaf een diameter van 600mm geschikt. Door hun beperkte afmetingen kunnen kleine ecotunnels onder de meeste wegen door geperst worden zonder het wegdek open te breken en moet het verkeer voor de aanleg dus niet stilgelegd worden. Ze kunnen ook eenvoudig toegevoegd worden tijdens wegenwerken. Net zoals voor grote ecotunnels geldt voor kleine tunnels het volgende: hoe langer de tunnel, hoe groter de binnenafmetingen. Het uiteinde van de tunnel moet immers goed zichtbaar blijven.

meer informatie over ecologische ontsnipperingsinrichtingen vindt u op www.wegenennatuur.be



Figuur 34 ecokoker

3.1.2 ECORECREATIEVE VERBINDINGEN

Ecologische verbindingen worden amper op zichzelf uitgevoerd. Meestal liften ze mee met nieuwe infrastructuurwerken. Werk maken van werk is dan ook het motto. Bij de aanleg van een fietspad of weg kan er meteen ook een ecologische verbinding worden gerealiseerd.

In Leper ligt zo'n opportuniteit bij de ondertunneling van de sporen voor een fietspad. Zo kan meteen ook de IJzerwegbeek ecologische worden ingericht. Hierdoor kan de versnipperde natuurwaarde van het vestenlandschap en de Triangel met de Oude vaart worden verbonden.

Hieronder ziet u een impressie van de ecorecreatieve verbinding (8).



Figuur 35 Ecorecreatieve verbinding IJzerwegbeek Leper

3.1.3 ECODUIKER

Bij de onderdoorgang van de IJzerwegbeek onder de Rijselse weg lijkt de ecoduiker het meest geschikt om diersoorten tot bij het vestenlandschap te brengen. Bij een gewone duiker vormt een waterloop onder de weg de doorgang. Terwijl een ecoduiker ook uitgerust is met een extra functie, namelijk een droge strook voor landdieren. Meestal bestaat een ecoduiker uit één of twee richels langs de wanden van de duiker waardoor de oever van de waterloop als het ware doorloopt onder de weg. Dat droge gedeelte kan de vorm hebben van een vrije strook (of doorlopende oever) naast het water of een loopplank boven het water. Op de looprichel wordt best een laagje aarde aangebracht zodat het voor dieren niet te onnatuurlijk overkomt.

Ecoduikers zijn ideaal voor kleinere dieren en dieren die de oevers van waterlopen volgen. Als er een droge strook aanwezig is, zullen bijvoorbeeld dassen, bunzingen of otters hier graag gebruik van maken.



Figuur 36 ecoduiker Mol Postel

3.1.4 FAUNAMAATREGELEN VLEERMUIZEN

De meeste vleermuissoorten zijn in hun zoektocht naar voedsel zeer gevoelig voor licht. Vleermuisvriendelijke verlichting bestaat in drie varianten:

- Amberkleurige LED-lampjes: amberkleurige verlichting stoort de vleermuisen niet, en geeft de mens wel nog voldoende zicht op de omgeving.
- Verlaagde lichtmasten waarvan de lichten scherp naar beneden schijnen en slechts een beperkte zijwaartse straling hebben. Tracht zo veel als mogelijk weg te schijnen van de natuur.
- Dimbare verlichting: die detecteert de aanwezigheid van auto's, fietsers of wandelaars. De wegverlichting gaat enkel aan wanneer mensen in de buurt zijn. De lampen zijn zo ingesteld dat ze bij het inschakelen langzaam aangaan (geen 'flits') en bij uitschakelen zachtjes doven.

Daarnaast zijn bomenrijen van belang om vleermuisen te geleiden. De vesten zijn op deze manier een ideale biotoop



Figuur 37 vleermuisvriendelijke led verlichting

3.1.5 BERMEN

Voor sommige soorten, zoals insecten, amfibieën, vlinders en kleine zoogdieren is slechts een kleine strook ecologisch beheerd grasland nodig als ecologische verbinding. Langs het Scholierenpad kan de berm daarom dienen als droge natuurverbinding richting de Galgenbossen en de Augustinusbeek. Zie p. 50 voor inrichtingsprincipes.

Om de galgenbossen te bereiken zijn er evenwel nog heel wat ontsnipperingsmaatregelen nodig. Zoals een ecokoker onder de ringweg.



Figuur 38 Scholierenpad

4 RUIJTE VOOR KLIMAAT

Door de klimaatopwarming worden groenelobben steeds noodzakelijker om de stad af te koelen en kostbaar water op te houden tijdens droogte. Groene lobben werken als een spons. Ze vullen de grondwatertafel aan en de bomen zorgen voor koelte door schaduw en verdamping van water. Met de juiste windrichting wordt deze koele lucht tot in de stadsrand binnengestuwd. Dit is evenwel niet altijd voldoende om de effecten van hittegolven tegen te gaan.

4.1 HITTE- EILAND

Wanneer de warmte de stad overmeestert kan de situatie snel verstikkend worden en dit met de nodige gevolgen op de gezondheid en het milieu. Door de klimaatsverandering zullen de periodes met grote warmte waarschijnlijk frequenter worden, ze zullen ook langer en intenser worden.

Hittestress door stijgende temperaturen zien we vooral in de bebouwde omgeving, minder in de landelijke omgeving. Vooral 's nachts loopt het temperatuurverschil tussen een stad en haar landelijke omgeving op tot enkele graden, soms zelfs met uitschieters tot 7 à 8 °C en meer. Hittgolven treden daardoor frequenter én intenser op in steden.. Dit fenomeen valt te verklaren door de vervanging van begroeide en waterdoorlatende bodems door gebouwen en niet-waterdoorlatende verhardingen alsook door drukker menselijke activiteiten in de stad. Vooral de binnenstad van Ieper heeft hier reeds mee te kampen. Steeds meer droogte en warmere zomers prangen ook hier tot bewuste anti-hittemaatregelen:

4.2 KOELTE-EILANDEN

Koelte-eilanden vormen een belangrijke maatregel om inwoners te laten afkoelen. Om koelte-eilanden te identificeren houden we rekening met luchttemperaturen, maar ook met de blootstelling aan zonnestrallen, de wind en de luchtvochtigheid, die een invloed hebben op de stress ten gevolge van de hitte. Omdat we geen technische studie kunnen uitvoeren, duiden we de gebieden aan die de meest efficiënte voorwaarden vormen om de stress die ontstaat door hitte in buitenruimten te verminderen, namelijk: zones met schaduw van bladrijke bomen, idealiter in combinatie met "waterpartijen" (vijvers, fonteinen, waterlopen, etc.).

4.3 LOKALE HITTE

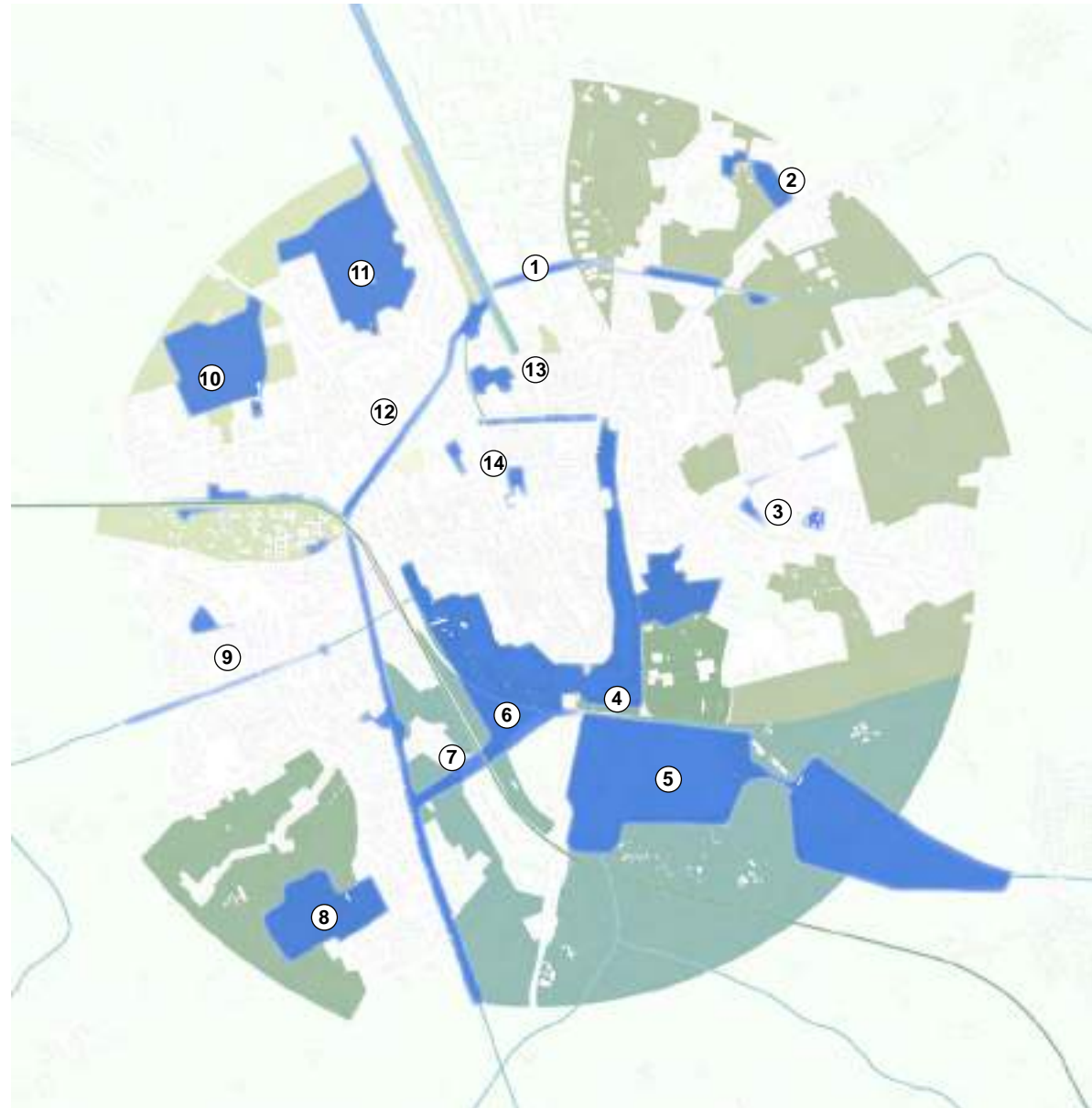
Het verkoelende effect van groene en blauwe elementen is erg lokaal : het volstaat niet dat er een boom op een plein staat, opdat het hele plein een verkoelend effect heeft. Het is daarom nodig om deze groene en blauwe maatregelen op grote schaal toe te passen, en liefst in combinatie met elkaar. Het is niet altijd vanzelfsprekend om meteen veel bomen aan te planten in een stad, maar het voordeel van dit soort maatregelen is dat ze eveneens een positief effect hebben op de levenskwaliteit en de aantrekkelijkheid van de stad.

4.4 IEPERSE KOELTE STRATEGIE

- De kaart toont potentiële koelte-eilanden. Hierbij merken we op dat de vesten (4) een belangrijke koelteplek zijn voor de binnenstad. In de binnenstad speelt het hitte-eilandeffect het sterkste. Er is veel verharding en weinig schaduwrijk groen. Inzetten op vergroening op straatniveau blijft belangrijk. (14)
- Daarnaast merken we op dat de Bellewaerdebeek (1) en het park rond Jan Yperman (2) de enige toekomstige koelteplekken zijn in het noordoosten. Het openleggen van de Bellewaerdebeek kan dan ook een belangrijke hittemaatregel zijn voor de werknemers van het bedrijventerrein (1).
- Naar het oosten toe, heeft de sociale woonwijk Hoveland (3) reeds grote bomen, al heeft deze wijk, alsook de Vloei, nog meer schaduwrijke bomen nodig om echt van een koelteplek te spreken. In heel de wijk is er, op het Hoornwerkpark na, maar weinig schaduw en koelte.
- In het zuiden vormt de Verdonken Weide en Zillebeekvijver een koelte-eiland, mits het goed verbonden wordt met de stad. Daarvoor is een vrije ecorecreatieve doorgang van de IJzerwegbeek onder de spoorweg nodig (7). Deze verbinding zorgt dat de westelijke wijken verbonden geraken met de Strategische Spie (6) en de Verdronken Weide (5).
- In het westen is weinig koelte te vinden. Enkel de Oude Vaart en de Dikkebusbeek geven, samen met wat buurtgroen in de Vogelwijk (8) en het Tortelbos (7), koelte. Het groen inrichten, ontpitten en strategisch aanplanten van bomen in de wijken kan soelaas bieden. Ook de oevers van de Dikkebusbeek verbreden en met bomen aanplanten kan koelte brengen.(9)
- In het noordwesten vormt de Augustinusbeek de kapstok om koelte binnen te brengen (10 en 11).

MOGELIJKE ACTIES

- ① Openleggen Bellewaerdebeek en toekomstbomen planten
- ② Boomgaardring aanleggen als koelteplek hospitaal
- ③ Toekomstbomen planten en beschermen in Hoveland
- ④ Vestenlandschap als koelte-eiland versterken
- ⑤ Verdrongen weide als koelte-eiland versterken
- ⑥ Strategische spie als nieuw koelte-eiland inrichten
- ⑦ IJzerwegbeek realiseren als verbinding tussen koelte-eilanden.
- ⑧ Tortelbos als koelte-eiland
- ⑨ Toekomstbomen planten in Vogelwijk en omgeving Dikkebusbeek
- ⑩ Augustinusbeek als koelte-eiland voor sport- en schoolcampus
- ⑪ Landbouwpark en klimaatbos als koelte-eiland
- ⑫ Oude Vaart als koelte-eiland versterken
- ⑬ Bosje langs Ieperlee toegankelijk maken
- ⑭ Koelte binnenbrengen in de binnenstad door aanplanten toekomstbomen en ontpitten bouwblokken



publiek toegankelijke gebieden met schaduw van bladrijke bomen, eventueel aangevuld met waterpartijen.

Figuur 39 koelte-eilandkaart

4.5 INRICHTINGSPRINCIPES

4.5.1 ONTHARDEN. (ONTHARDINGSSUBSIDIES)

Ontharding in het bebouwde weefsel kan door verschillende maatregelen worden gerealiseerd. In het publieke domein kunnen bijvoorbeeld verharde parkeerplaatsen bij straatwerken vervangen worden door grasdallen of ander waterinfiltrerend materiaal. Dit geldt ook voor gebundelde buurtparkings. Een andere mogelijke maatregel is het ontharden van straten en het publiek domein in functie van trage weggebruikers. Tot slot moeten opritten zoveel als mogelijk worden vergroend en onverhard aangelegd. De overheid biedt onthardingssubsidies aan.

4.5.2 ONTPITTEN BINNENGEBIEDEN

Vandaag kijken heel wat bewoners in de binnenstad uit op weinig inspirerende en verharde binnengebieden waarbinnen veelal garageboxen staan. Deze verharde binnengebieden dragen echter weinig tot niets toe aan de leefbaarheid van de bewoners. Het is dan ook aan te raden gemeenschappelijke binnengebieden waar mogelijk te vergroenen zodat bewoners en eventueel de buurt een plek hebben voor ontmoeten in een informele en verkoelende omgeving.

4.5.3 SCHADUWVORMING DOOR TOEKOMSTBOMEN

Bomen maken het verschil bij een stijgende temperatuur in de binnenstad en daarbuiten. Grote bomen kunnen daarbij meer koelte en schaduw leveren waardoor het aanplanten en beschermen van toekomstbomen een goede koelstrategie is.

Een toekomstboom is een boom in een straat of op een plein die de garantie krijgt op een lange toekomst. De stad investeert er in de ondergrond en beschermt de boom zodat hij 100 jaar kan groeien. Om 100 jaar te groeien, heeft een boom 100 m³ ondergrondse ruimte nodig voor zijn wortels. Om deze ruimte te creëren, kan bijvoorbeeld een ondergrondse structuur onder het wegdek of voetpad aangelegd worden.

Vooraleer een boom een toekomstboom kan worden, moet hij aan een paar criteria voldoen. Zo moet hij minstens 7 meter ver van gebouwen staan en moet hij van een soort zijn die oud kan worden. Tenslotte moet hij voldoende ruimte voor zijn wortels rond zich hebben.

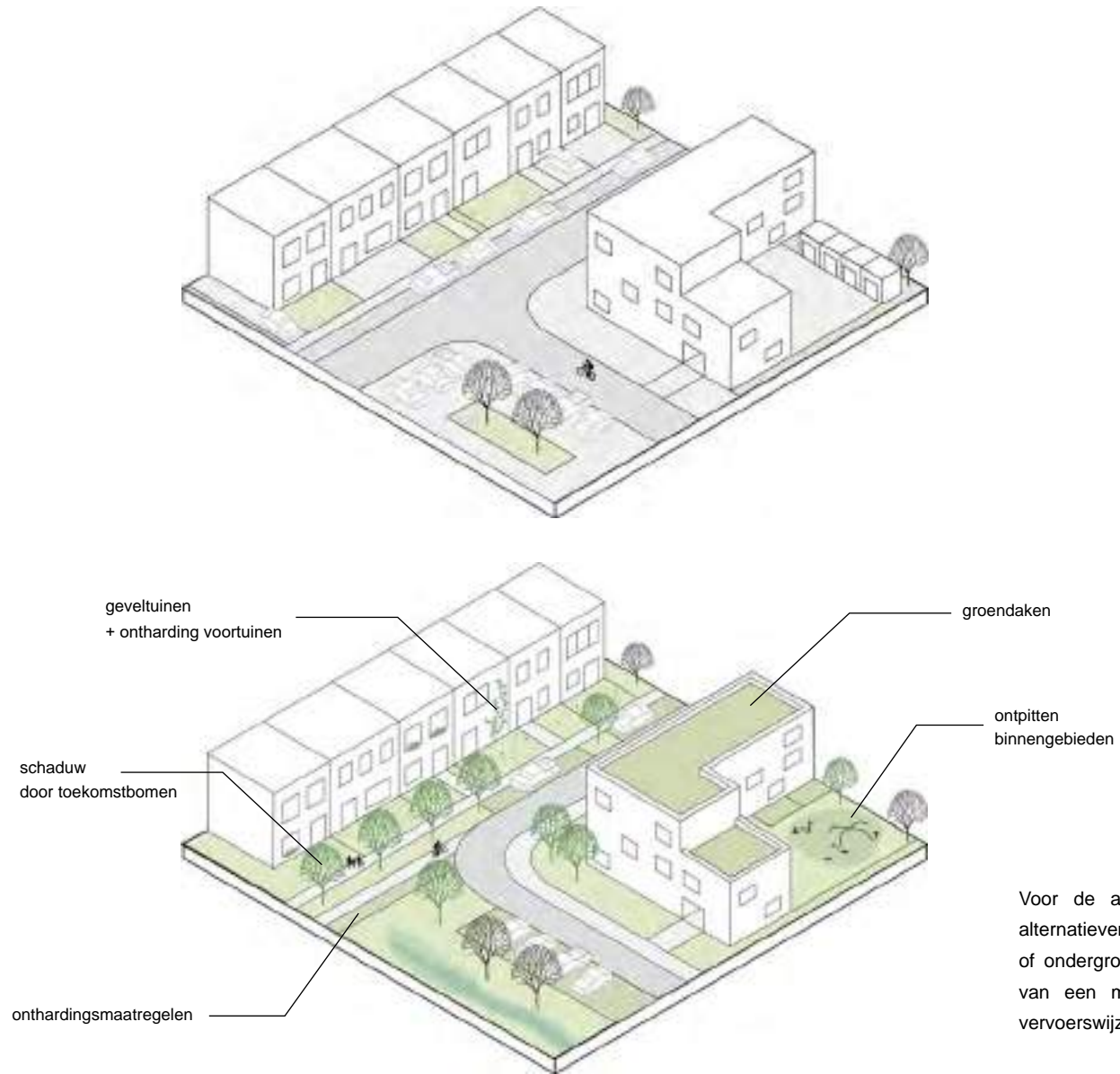
4.5.4 GEVELTUINEN

Geveltuintjes, hoe klein ze ook zijn, dragen bij aan een aangename en mooie leefomgeving. Een geveltuintje kan al worden verwezenlijkt door een tegel uit de stoep te nemen en er een plant voor in de plaats te zetten. Zo kan een grijze woonstraat in een handomdraai worden vergroend.

Zicht op groen brengt rust en vrolijkheid. Groen in de stad, waaronder ook gevelgroen, produceert bovendien zuurstof en vangt fijn stof uit de lucht. Tot op 5m van een volgroeide geveltuin is net zoals bij grote bomen (die voldoende schaduw leveren) de verkoeling ook te voelen.

4.5.5 GROENDAKEN

De daken van appartementsgebouwen worden veelal onderbenut. De daken van deze gebouwen zijn vaak plat en kunnen multifunctioneel worden gebruikt of verduurzaamd mits enkele kleine ingrepen. Het extensief of intensief vergroenen van platte daken is hier een voorbeeld van. Op deze manier wordt regenwater opgevangen en fungeert de begroeiing bovendien als extra isolatie.



Voor de aanwezige voertuigen dienen alternatieven opgezocht, bovengronds of ondergronds, onverminderd de impact van een modal shift naar alternatieve vervoerswijzen.

Figuur 40 mogelijke inrichtingsmaatregelen voor het realiseren van koelte

5 RUIMTE VOOR FIETSEN EN WANDELEN

Ieper leent zich ideaal als fiets- en wandelstad. De fietsafstand van het noorden naar het zuiden van de stad bedraagt slechts 5km. Ook haar deelgemeentes liggen tussen 5 en 7km van de Markt van Ieper. Vanuit de invalswegen in het noordoosten rijd je recht de stad in, maar ook de groene lobben geleiden de fietsers tot in het centrum. Laat tot 7km nu net de afstand zijn die perfect met de fiets valt te overbruggen.

5.1 RADIALEN

Het uitbouwen van veilige, voldoende brede en conflictvrije fietsinfrastructuur is van groot belang voor het aanmoedigen van inwoners om de fiets te pakken. We merken op dat de fietsinfrastructuur op de invalswegen vandaag vooral bestaat uit fietssuggestiestroken. Overal waar de snelheidslimiet hoger is dan 30km/u zou een vrijliggend fietspad van minstens 2m enkelrichting kunnen worden ingetekend, met een schuwzone van 1m tov het gemotoriseerd verkeer. Vele invalswegen die naar het centrum lopen, hebben de nodige breedte om dit te realiseren.

Een Noord-Zuid en Oost-west fietsverbinding doorheen de binnenstad kan ingericht worden tot fietsstraat. Hier moeten auto's achter fietsers blijven rijden. Deze assen zijn een opportuniteit om de binnenstad te verbinden met de groene lobben en de rest van de stad.

5.2 FIETSRING

Om een goed netwerk uit te bouwen voor fietsers is de aanleg van een fietsring rondom de stad van belang. Deze ring zorgt ervoor dat de buurten onderling worden verbonden. Er zijn reeds enkele plekken waar de ruimte en infrastructuur reeds voorhanden is. De Oude Vaart is bijvoorbeeld reeds op bovenlokaal niveau een belangrijke fietsverbinding. Het is van belang om de missing links aan te leggen. Deze situeren zich enerzijds aan het einde van de Oude vaart, waar een fietsbrug over het kanaal naar de Waterpoortstraat (1) de ring kan rond maken. Anderzijds is er langsheen de Bellewaerdebeek een volledig uitgerust fietspad mogelijk, met een nieuwe doorsteek door het industrieterrein (2) (houthandel) en een nieuw fietspad door landbouwgebied (3) om vlot tot bij De Vloei (4) te geraken. vervolgens banen we ons een weg door Hoveland, naar het sportcentrum (5) om via het nieuwe vestenlandschap (6) met een tunnel onder de sporen terug aan te takken op de Oude Vaart (7).

5.3 FIETSBRUGGEN

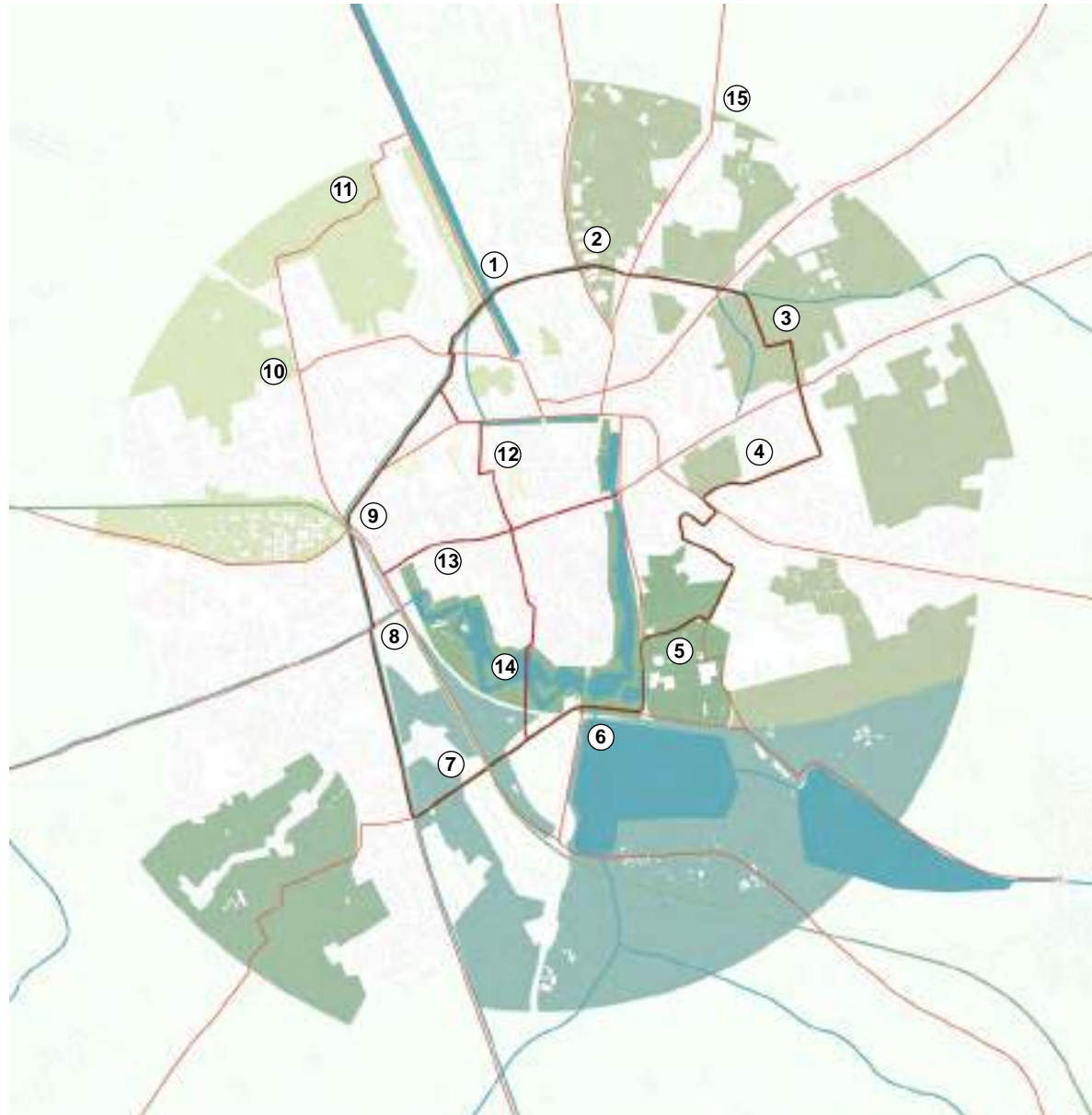
Zoals eerder aangegeven stellen we een fietsbrug voor over het kanaal. Zo halen we veel bovenlokaal fietsverkeer weg van de drukke verkeerssituatie aan de kop van het kanaal. Daarnaast stellen we een fietsbrug over de vesten voor. Zo verbinden we de noord-zuid as doorheen het centrum met de strategische spie en de oostelijke wijken (14) . Deze verbinding is essentieel om de Rijselpoort te vermijden en een snelle verbinding te realiseren van het centrum naar de KMO-zones, woonontwikkelingen en stadsgroen in de strategische spie.

5.4 WANDELNETWERK

Naast fietsen is de binnenstad uiterst geschikt om meer in te zetten op wandelen. De brandgangen zorgen voor short cuts in bouwblokken. Het verbinden van de binnenstad met de groene lobben sterkt tot de aanbevelingen. De brug over de vesten kan de binnenstad ook hier verbinden met de strategische spie.

MOGELIJKE ACTIES

- ① Fiets-en wandelbrug over Kanaal
- ② Fietsring doorheen industrieterrein
- ③ Fietsring doorheen landbouw
- ④ Fietsring doorheen Vloei en Hoveland
- ⑤ Fietsring doorheen Sportcentrum
- ⑥ Fietsring langs kruispunt Zuiderring//Rijsselweg
- ⑦ Fietsring via ecorecreaduct onder spoor
- ⑧ Dikkebusvijverpad verbinden met station
- ⑨ Kruispunt Oude Vaart, Spoorweg veilig inrichten
- ⑩ Scholierenpad
- ⑪ Scholierenpad afbuigen naar onderdoorgang Kanaal onder Noorderring
- ⑫ Noord-Zuid fietsverbinding door centrum
- ⑬ Oost-West fietsverbinding door centrum
- ⑭ Fietsbrug over vesten
- ⑮ Fietsradialen(alle steenwegen)



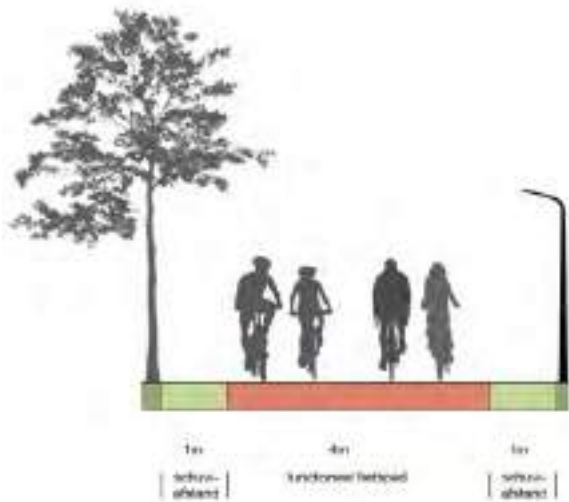
Figuur 41 twee functionele fietsringen en radialen verbinden de groene lobben onderling.

5.5 INRICHTINGSPRINCIPES

5.5.1 BREEDTE FUNCTIONEEL FIETSPAD

Het scholierenpad dat in het verlengde van de oude vaart ligt en SMSI in de toekomst zal verbinden zal uiteindelijk deel worden van de fietssnelweg F352 Diksmuide Ieper

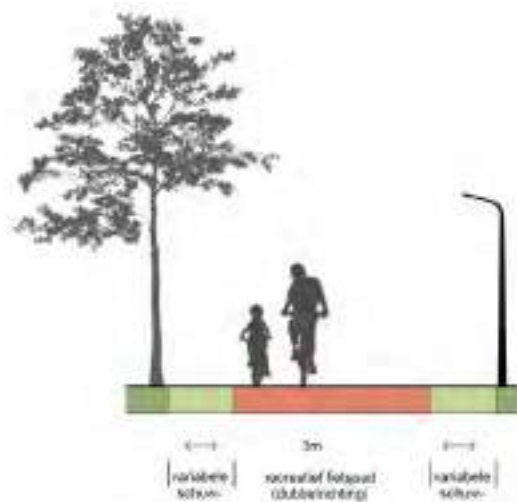
Het vele fietsverkeer dat hier verwacht wordt, moet kunnen rekenen op een minimum fietspadbreedte. Een minimale breedte van 4m is gewenst. Met aan de beide zijde een schuwafstand van 1m.



Figuur 42 maatvoering functioneel fietspad

5.5.2 BREEDTE RECREATIEF FIETSPAD

Het is aanbevolen om bij hoge fietsintensiteiten een grotere fietspadbreedte te voorzien. Standaard wordt voor een enkelrichting fietspad 2m aanbevolen. Een dubbelrichting fietspad 3m. Daarnaast dient er ook een schuwafstand voorzien te worden van die afhankelijk is van de ruimtelijke factoren. Meer info over breedte en inrichting is te verkrijgen via <https://www.mobieltvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4.pdf>



Figuur 43 maatvoering recreatief fietspad

5.5.3 BERMEN

In kader van het groene lobbenplan is het belangrijk om natuureenheden met elkaar te verbinden. Door de beperkte open ruimte in de stad vormen bermen belangrijke ecologische verbindingen voor fauna en flora. Naarmate een grasberm soort- en bloemrijker wordt, neemt de betekenis voor de fauna toe. Bloeiende planten trekken veel insecten aan, zoals vlinders en hommels. In een soortenrijke grasberm komen ook allerlei andere dieren voor zoals spinnen, sprinkhanen, graafwespen, mieren enz... Een rijk insectenleven trekt ook andere dieren aan zoals vogels, zoogdieren en amfibieën.

Bij de aanleg van een fietspad op een berm moet dus eerst de waarde en belang van de ecologische verbinding bepaald worden. Voor het Scholierenpad bijvoorbeeld, dewelke een droge ecologische verbinding is, zal er hoogstens een passage zijn van kleine reptielen.

Om een minimale ecologische functie te vervullen, moet er via ontwerpend onderzoek een afweging worden gemaakt tussen natuur en fietsfunctionaliteit. We zouden als aanname alvast kunnen stellen dat de minimum ecologische bermbreedte van het Scholierenpad 1,5 meter moet bedragen en continue moet kunnen doorlopen langs minimum één zijde van het fietspad. De verbinding kan deels samenvallen met de schuwafstand en moet natuurwaardes verbinden. Het ecologisch beheer van deze bermverbinding kan gericht zijn op een bloemrijk grasland (één keer per jaar maaien) tot een ruigte (om 2 à 3 jaar maaien), afhankelijk van de omliggende natuurwaardes.

5.5.4 FIETSBRUG

De nieuwe fiets- en wandelbrug over het vestenlandschap van Ieper vormt een belangrijke schakel in een ruimer bovenlokaal netwerk van fietsen door de stad. Dit onderstaande voorbeeld, de nieuwe fiets- en voetgangersbrug aan de Watersportbaan in Gent toont hoe de slanke vormgeving en materialisatie landschappelijk integreerd wordt. De aangelanden van de brug integreren naadloos met de oevers van de watersportbaan. Een soortgelijke inpassing kan een inspiratie zijn voor Ieper.



Figuur 44 ontwerp fietsbrug Watersportbaan, Gent

5.5.5 FIETSEN DOOR HET WATER

Een andere mogelijkheid is een fietsverbinding realiseren door het water. Een fietsverbinding dwars door het water heeft visueel een nog minder grote impact in het landschap dan een brug. Bovendien vormt het een unieke fietservaring in de stad. De locatie van de gewenste fietsverbinding in Ieper leent zich tot het uitwerken van deze mogelijkheid.



Figuur 45 fietsen door water in Limburg

6 RUIJTE VOOR RECREATIE

Elke leperling verdient voldoende groen op afstand van zijn woning. Aan de hand van de tabel (figuur 51) kunnen we nagaan of wijken voldoende groen hebben. Hiervoor verdelen we het groen in leper op in drie categorieën, van buurtgroen, over stadsdeelgroen (incl. wijkgroen) en stadsgroen. Zo kunnen we via de groene cirkels op de kaarten nagaan welke woningen er binnen de 400m afstand tot buurtgroen vallen. Daarnaast moet er op 1600m stadsdeelgroen en op 3200m stadsgroen aanwezig zijn. Aan deze richtlijnen zijn ook minimale oppervlaktes gekoppeld, waardoor we per wijk kunnen achterhalen of er voldoende groen is (figuur 50). Als we leper analyseren dan merken we volgende elementen op:

We zien een tekort aan buurtgroen in het oosten, noorden en westen van de binnenstad (figuur 47).

De twee geplande parken (Reigersburgpark (11) en het Jan Ypermanpark (2)) kunnen dit tekort opvangen, zoals in het structuurplan ook wordt aangegeven. Ook in het noordelijke deel van de binnenstad is er te weinig buurtgroen aanwezig, maar dat komt dan weer door de hoge bevolkingsdichtheid ten opzichte van de oppervlakte groen. Een park aan de leperlee (12) kan dit tekort deels opvangen, alsook een vergroening van het stadscentrum (13).

6.1 BARRIÈRES

Daarnaast merken we op dat de stad in twee wordt gedeeld (figuur 48). De spoorweg en de Zuiderring vormen een barrière in de stad. Hierdoor kunnen de westelijke wijken niet tot bij het vestenlandschap. Een betere verbinding onder de spoorweg en zuidering door kan deze wijken verbinden met het groen. De herinrichting van de Ijzerwegbeek naar een ecorecreatieve verbinding, sterkt tot de aanbevelingen.



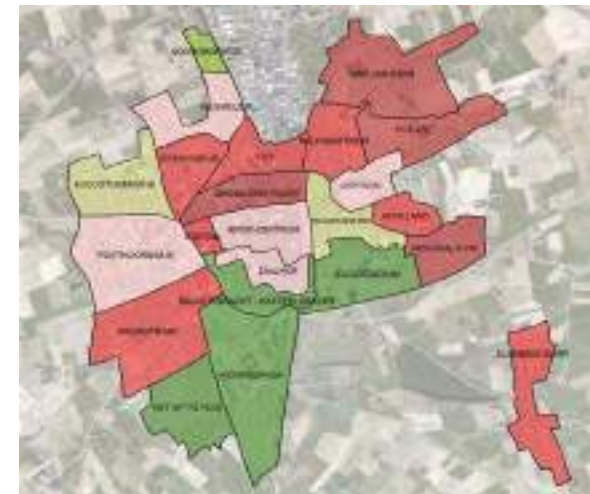
Figuur 46 Buurtgroen komt het minst voor in het noordoosten van de stad. (legende zie bijlage)



Figuur 47 Het wijk- en stadsdeelgroen voorziet zo goed als heel de stad, al is er een sterke noord-zuid opdeling door de spoorweg en Oudstrijderslaan.



Figuur 48 De verdrongen weide is stadsgroen en bedient inwoners van heel leper. Al vormt de ring hier ook een barrière om het gebied te bereiken.



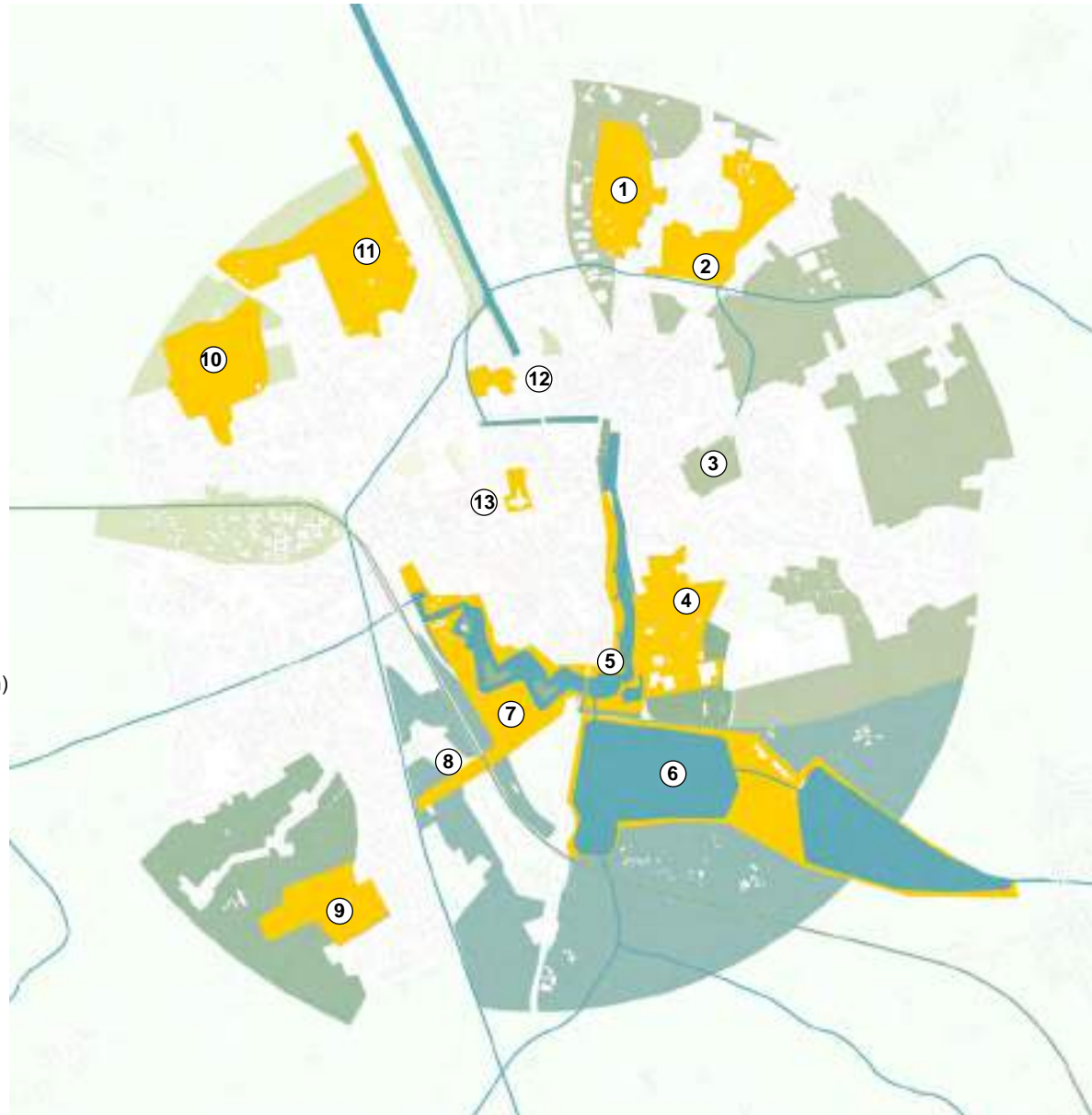
Figuur 49 Hoeveelheid groen per inwoner. (legende zie bijlage)

MOGELIJKE ACTIES

- ① Golf (privaat groen)
- ② Jan Ypermanpark (buurtgroen)
- ③ Stedelijk kerkhof tot parkbegraafplaats inrichten
- ④ Hoornwerkpark (buurtgroen)
- ⑤ Vesten intramuros (buurtgroen)
- ⑥ Verdrongen Weide en Zillebeekvijver (stadsgroen)
- ⑦ Vestenlandschap extramuros (stadsdeelgroen)
- ⑧ Ijzerwegbeek als ecorecreatieve verbinding
- ⑨ Tortelbos (stadsdeelgroen)
- ⑩ Sportpark Veurnseweg (buurtgroen)
- ⑪ Reigersburg: landbouwpark en klimaatbos (stadsdeelgroen)
- ⑫ Ieperlee-kanaalpark (buurtgroen)
- ⑬ Astridpark en omgeving (buurtgroen)
- ⓧ Hondenuitloopweide (locatie nog te bepalen)

Niveau	Abstand (m)	Oppervlakte (ha)	Abstand (m)	m ² /inw
Buurt	400	1-10 (parken >0,5ha)	150-400	4
Wijk	600	10-30 (parken >5ha)	400-800	6
Stadsdeel	1900	30-60 (parken >10ha)	800-1800	16
Stad	3200	60-250	1600-3200	32
Stadsregio	6000	200-500+	3200-6000	

Figuur 50 Groennorm tabel



Figuur 51 recreatief netwerk in de stad Ieper

6.1 BOUWSTENEN

6.1.1 KLIMAATBOS

De realisatie van een klimaatbos in het noorden van de stad kan een belangrijke bouwsteen in de versterking van het groen-blauw netwerk vormen, maar ook binnen recreatie.

De opzet voor een klimaatbos in Edegem was het oorspronkelijke overstromingsgebied in te richten als deels vochtige zone en deels nieuw bosgebied voor wandelaars en fietsers. De gemeente kreeg subsidies van Vlaanderen voor de realisatie van dit klimaatbos. Het bos zorgt bovendien voor een grote CO2 compensatie en reductie.



Figuur 52 Klimaatbos Edegem

6.1.2 LANDBOUWPARK

Niet overal kan, noch is het wenselijk, landbouwgrond worden heringericht naar natuur of recreatie. Daarom vormt een landbouwpark de ideale manier om te genieten van een kleinschalig landbouwlandschap. Een mooi voorbeeld voor het landbouwpark aan de Augustinusbeek is het landbouwpark in Oostende. Met het landbouwpark 'Tuinen van Stene' wil de stad Oostende een nieuw soort 'landschapspark' ontwikkelen als onderdeel van het 'Groen Lint'. De groene gordel rond de stad Oostende is vooral bekend als fiets- en wandellint. Als innovatief landbouwpark wordt Tuinen van Stene daarin een belangrijke nieuwe publieke ruimte.

Het projectgebied vormt vandaag met zijn 35 hectare de overgang tussen de bebouwing en het open landbouwlandschap.

Vandaag is de afstand tussen de producent van voedsel en de consument ervan, zowel ruimtelijk als mentaal, vaak heel groot. Het ontwerp van het nieuwe landbouwpark moet klassieke parkfuncties, zoals natuur, landschapsbeleving, recreatie, erfgoed en waterberging, laten samensporen met nieuwe vormen van stads nabije landbouw, waardoor de stad en de landbouwsector weer dichterbij elkaar komen.



Figuur 53 Landbouwpark Oostende

6.1.3 SPORTPARK

Op het voormalig militair domein Bulka ontwerpt OMGEVING een nieuw sport- en recreatiecentrum voor Boechout en Vremde. Via een intensief participatief proces met de betrokken verenigingen zijn het gewenste programma en de ruimtelijke compositie van het gebouw en het park vastgelegd.

De nieuwe sporthal wordt tegen de loodsen van het naastliggende containerpark gebouwd. Daardoor blijft er voldoende ruimte over voor een sportpark dat het achterliggende natuurgebied laat doordringen tot aan

de straat. Het sportpark bestaat uit een natuurgrasveld met voorzieningen voor speer- en discuswerpen en twee kunstgrasvelden. Daarnaast zijn er zes petanquevelden, een Finse piste en een sprintpiste van 110 meter in het park voorzien.

Het achterliggend natuurgebied infiltreert in het park door het sporadisch toevoegen van bomen aan de randen en doorgaande wandelroutes in het park. Het regenwater wordt opgevangen in landschappelijke grachten die rond het terrein zijn aangelegd. Zij vormen tevens een natuurlijke afsluiting.

6.1.4 SPEELBOS

In het speelbos Sahara kunnen kinderen vrij van de paden afdwalen om volop te ravotten. Maar je vindt er ook wilgenhutten, een 25 meter lange tunnel, een stepping stonepad, een natuurlijk speelveld en een ringwerp- en balspel. Originele, unieke speelelementen die de fantasie van je kind zullen aanwakkeren.



Figuur 54 sport- en recreatiedomein Boechout (OMGEVING)



Figuur 55 speelbos Sahara, Limburg

7 RUIJTE VOOR HOGER BOUWEN

Strategische verdichting is voor Ieper als stad een kans om ook een ander aanbod te ontwikkelen op de woningmarkt. Vrijstaande villa's en het landelijke wonen kent een groot aanbod in de streek. Maar de plek om het Ieper van de 21ste eeuw te ontwikkelen dat terzelfdertijd stedelijk en landschappelijk kan bijdragen, zijn schaars. Een woonwijk op mensmaat waar voorzieningen op wandelafstand gekoppeld zijn aan een grote bereikbaarheid met allerlei vormen van mobiliteit is een unieke kans. Daar zijn er redenen om ook over middelhoogbouw te denken.

We stellen voor deze verdichting nooit los te zien van de visie voor de groenlobben. Het versterken, behouden en verbinden van de groene lobben is een belangrijke meerwaarde die we nastreven in een verdichtingsproject. In het ontwerpend onderzoek en de ateliers met de administratie, bestuurders en andere stakeholders werden een aantal zones aangeduid die als bijzondere ontvangstlocaties voor toekomstige groei ingezet kunnen worden. Elk hebben ze een bijdrage te leveren aan de groenlobbenvisie en de toekomst van de leefbare stad.

Daarnaast zijn er ook verbeteringsopgaven voor de andere gebieden. De binnenstad moet een omkeer inzetten om de verhardingsgraad terug te dringen. Woonwijken buiten het centrum (vaak verkavelingen) maken in de komende decennia een transformatiegolf mee omdat ze toe zijn aan renovatie. Dat is een kans om na te denken over een meer klimaatrobuste woonwijk, zelfs met lagere dichtheden.

Ook voor de bestaande bedrijventerreinen is er nood aan een meer efficiënt ruimtegebruik. Hoe deze zones zullen door evolueren naar een 21ste eeuwse stedelijke economie maakt geen deel uit van deze studie, maar is wel een bijzondere opgave voor de stad. Een kans om een stedelijke gemengde economie te koppelen aan beter mobiliteitsgedrag en ruimtelijke meerwaarden.

7.1 MIDDELHOOGBOUWKAART

Hiernaast vindt u overzicht van de bouwhoogtemogelijkheden per gebied.

Het is belangrijk om de bouwhoogtemogelijkheden per project te kunnen blijven beoordelen, rekening houdende met zijn specifieke ruimtelijke en juridische context. Daarbij vormt de erfgoedwaarde een afwegingselement zowel op niveau van het project als in de ruimere omgeving. Binnen zichtassen dient het zicht op de historische stadskern gevrijwaard.



BINNENSTAD VERGROENEN EN VERKOELEN

Intramuros wordt gekenmerkt door de 'Ieperlaag' van maximum 4 bouwlagen. De verhardingsgraad is erg hoog, wat heel wat uitdagingen voor het stedelijk klimaat stelt. Toekomstige projecten werken mee aan een vergroening, ontpitting en leefbare binnenstad in een erfgoedcontext.

Projecten kunnen meer bouwlagen krijgen als dat meerwaarde oplevert voor het publiek domein of de klimaatrobustheid van de stad.

VERKAVELINGEN IN WOONGEBIED

Buiten het centrum geldt een 2 tot 3 bouwlagen standaard. De woonwijken zijn te autoafhankelijk om grote verdichting mogelijk te maken. Bovendien vallen veel van deze wijken onder de te vrijwaren zichtassen van de Ieperboog naar de binnenstad. Projecten die echter aantonen dat ze bouwen aan de groenlobben, kunnen met het rood voor groen principe hoger gaan. Hiervoor dient een grote meerwaarde voor de omgeving gecreëerd te worden en kan dit enkel overwogen worden waar dit ruimtelijk wenselijk is (zichtassen vrijwaren, schaduwvorming, harmonie met bebouwing,...).

Langs de invalswegen wordt er historisch gezien al hoger dan 3 bouwlagen gebouwd. Toekomstige ontwikkelingen moeten zich inpassen in de context.



STRATEGISCHE ONTWIKKELINGEN VOOR DE TOEKOMST

Drie zones springen er uit om in aanmerking te komen om hoger te bouwen. Namelijk de strategische spie aan het station, de kop van het kanaal en de lob van de Veurnseweg. De gebieden worden hier uitgelicht omdat ze deel uitmaken van een te versterken groene lob en goed bereikbaar zijn met duurzame vervoersmiddelen. In deze zones kan een hoger accent worden onderzocht waarbij de onderzoeksgrens wordt bepaald op 10 bouwlagen. Deze ontwikkeling moet gekoppeld worden aan de realisatie van de groene lob.

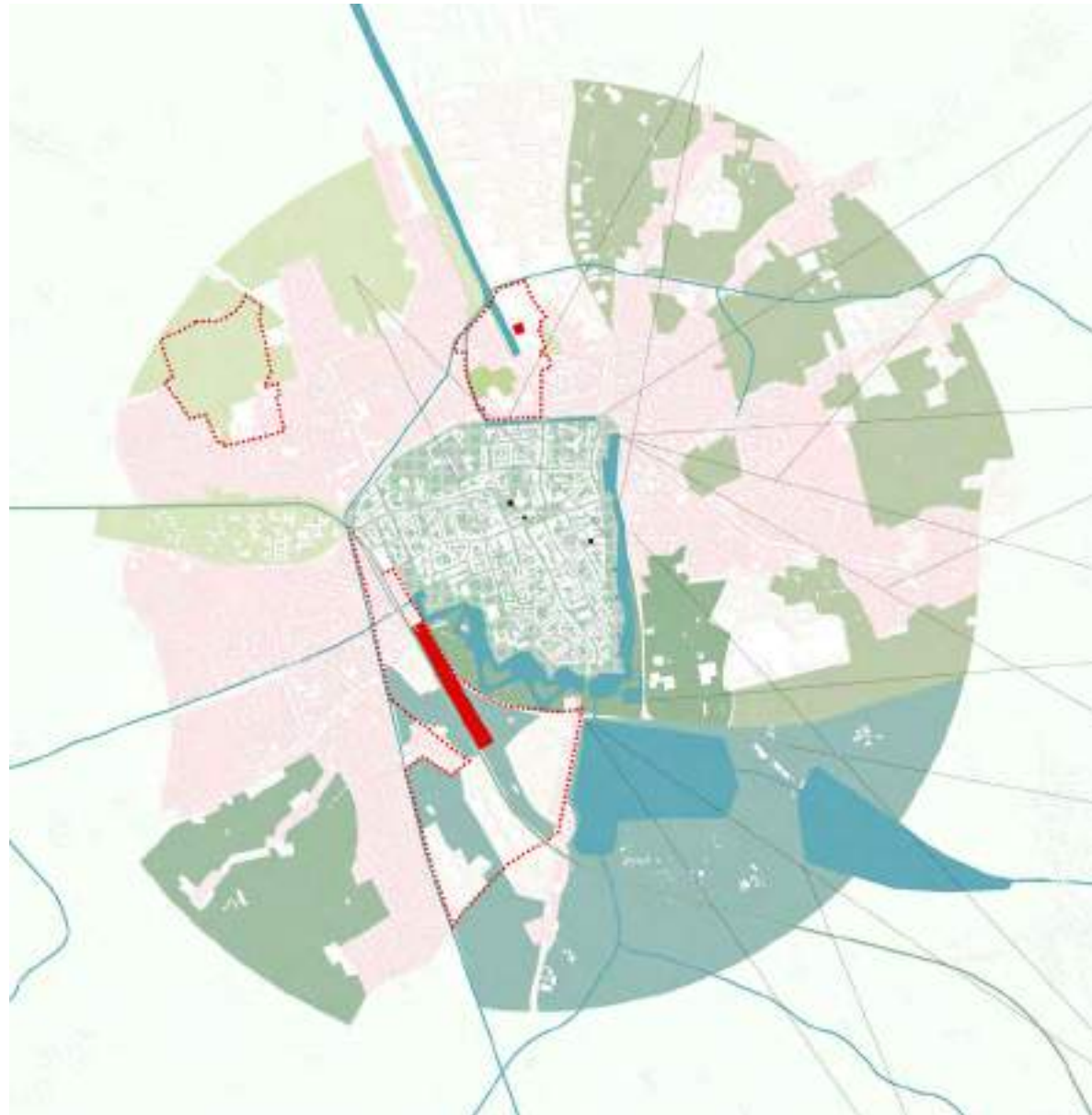


HOGER EN GROENER: IEPER VAN DE 21STE EEUW

Aan de noordzijde van de strategische spie, tussen het station en de Triangel is er ruimte om een Ieper voor de 21ste eeuw te ontwikkelen. Deze zone is goed verknoopt met het openbaar vervoer, ligt midden in een groenlob en nabij het historische centrum. In deze zone kan er gekozen worden voor enkele hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen. Dit kan echter enkel wanneer er wordt geïnvesteerd in de visielagen van de groene lob, zoals: ruimte voor water, natuur, fietsen, koelte,.

Aan de kop van het kanaal moet ruimtelijk worden onderzocht wat de maximale bouwhoogte kan zijn. Hoger bouwen kan hier mits dit meerwaarde oplevert voor de omgeving, mits de vergroeningsopgave voldoende ingevuld wordt én mits er ook voldoende afstand wordt gehouden tot de woningen in de nabijheid (laagbouw).

Voor beide strategische locaties is het belangrijk een variatie in hoogte in inplanting na te streven die uitgaat van een integrale benadering op niveau van het volledige project.



Figuur 56 hoogbouw is enkel toegelaten in de stadsrand waar de zichtassen op de historische stad niet worden gehinderd.

7.2 INRICHTINGSPRINCIPES

Om deze mogelijke verdichtingen te illustreren tonen we enkele projecten als voorbeeld van wat kwalitatieve verdichting inhoudt. Het zijn bouwstenen voor een kwalitatieve ontwikkeling van leper.

7.2.1 MIDDELHOOGBOUW MET LANDSCHAPSECOLOGISCHE MEERWAARDE

Op de voormalige bedrijfsite in Hoboken, ontwikkelden Stramien en Crepain-Binst Architecture een ambitieus stedelijk project met woningen in het groen, aangevuld met een zorgcentrum en enkele sportfaciliteiten. De site ligt op een strategische locatie om het centrum van Hoboken met het natuurgebied Hobokense Polder en de oevers van de Schelde te verbinden. Fietspaden takken aan op het bestaande weefsel en op de site wordt maximaal ingezet op berging van regenwater met infiltratievijvers en wadi's. Hogere bebouwing wordt aan de randen voorzien, zodat een ruime parkzone centraal staat.



Figuur 57 Groen Zuid Hoboken, Stramien i.s.m. Crepain-Binst en ARA

7.2.2 COLLECTIEVE TUINEN

Om tegelijk verdichting en hoogwaardige groenruimten te verwezenlijken, moet er worden ingezet op gedeelde buitentuinen. In tegenstelling tot de dichtbebouwde oorspronkelijke situatie met kleine private tuinen, herbergt de nieuwe residentie Arboretum 14 woningen met een groot groen binnengebied, alsook private zonneterrassen per wooneenheid. Dat deze tuinen soms zichtbaar zijn van aan de straat is een enorm voordeel.



Figuur 58 Arboretum Antwerpen, Geert Vennix

7.2.3 GEBOUW ALS SCHARNIER TUSSEN STAD EN LANDSCHAP

Door een kleinere footprint te verwezenlijken, ontstaan meer kansen voor het ontwikkelen van kwalitatieve groenstructuren die de kwaliteit van woonprojecten verbeteren. Het nieuwbouwproject L28 in Sint-Jans Molenbeek zet in op ecologische en sociale duurzaamheid. Het gebouw fungeert als baken tussen het bestaande woonweefsel en het nieuwe park 'L28' dat aantakt op het Tour en Taxis park.

Door compact te bouwen kunnen hoge eisen aan energie en duurzaamheid worden gesteld. In dit geval zijn acht passiefwoningen gerealiseerd die een minimum aan energie verbruiken en bijdragen aan een minimale CO2-uitstoot.



Figuur 59 L28, Sint-Jans-Molenbeek, B Architecten

7.2.4 MEERSGEZINSWONING ALS HUIZEN AAN DE STRAAT.

Grootschalige ontwikkelingen met meer bouwlagen kunnen in contrast staan met de omringende context, vaak als die als pioniers voor een nieuwe verdichtingsvisie in de laagbouw-wijken worden geplaatst. In het project voor een nieuw OCMW met serviceflats in Aarschot worden de kopse gevels in het straatbeeld geplaatst met een gelijkwaardige vormtaal als de kleinere schaal van de straat. De langse gevels treden zo het bouwblok binnen, waar een interne straat ontstaat. Hier rond worden individuele ruimtes georganiseerd, zodat dit een ontmoetingsplek wordt.



Figuur 60 OCMW Aarschot, dvt i.s.m. DRDH architects

7.2.5 WONEN AAN EEN PLEIN

Het afbreken van bestaande wooneenheden geeft meer ruimte voor publieke en sociale buitenruimtes. De nieuwe hoekwoning met vier wooneenheden van Haerynck Vanmeirhaeghe architecten, Carl Bourgeois en Kris Coremans krijgt een sterke présence in het stratenweefsel door het drastisch verkleinen van het taartstuk en plaats te geven aan een nieuw buurtpleintje.



Figuur 61 Hoekwoningen Kleine Kerkstraat Ledeborg
Tijl Vanmeirhaeghe & Carl Bourgeois i.s.m. Kris Coremans

7.2.6 VERDICHTING IN HARMONIE MET BESTAANDE ERFGOED

Het Pandreitje in Brugge werd door architecten Haverhals Heylen herontwikkeld met 75 stadwoningen en ondergrondse parking. De materiaalkeuzen en vormtaal werden afgestemd op het bestaande historische weefsel van Brugge. Bovendien wordt een hoge dichtheid verkregen (93 woningen/ha) met een hoge woonkwaliteit.



Figuur 62 Pandreitje Brugge, Haverhals - Heylen

VI POTENTIESCAN

1 UITWERKING VOORBEELDGEBIEDEN

Omgeving en Plus Office Architects selecteerden vier gebieden waar ze de richtlijnen van deze gids op interpreteren. Dit ontwerpend onderzoek levert per gebied een schetsontwerp dat ter inspiratie kan dienen voor toekomstige bouwheren, ontwerpers, maar evengoed als basis zou kunnen genomen worden voor RUP's.

Gezien de opmaak van deze gids werd opgestart eind 2018, zijn een aantal ontwerpen in de feiten achterhaald. Ze blijven evenwel een mogelijke inspiratiebron voor andere projecten. De hierna weergegeven voorstellen zijn suggesties van het ontwerpteam en geen voorafname wat betreft de finale invulling of uitwerking van deze zones. Er dient tevens rekening gehouden te worden met een aantal externe factoren zoals eigendomsrechten van derden, wijzigende omgeving, wetgeving, ...

1. STRATEGISCHE SPIE

De strategische spie wordt geselecteerd omwille van haar interessante ligging nabij het station en de Zuiderring. Daarnaast ligt zij ook op de plek waar de groene lob van de Verdrongen Weide de stad binnenkomt. Het potentieel van een hoogbouw accent kan hier samen gaan met een hoge groene lob ambitie.

2. VEURNSEWEG EN REIGERSBURG

De twee groene lobben in het noordwesten staan voor een transformatie omwille van de herlocalisatie van het SMSI, de ambitie voor een sportpark, klimaatbos en stads nabije landbouw.

3. JAN YPERMAN

Hoe kan de open ruimte rond het hospitaal Jan Yperman worden ingericht zodat de buurt en de ziekenhuisgangers kunnen genieten van deze plek? Het ontwerpend onderzoek kan dienen als onderbouwing van het RUP Jan Yperman.

4. COLLEGESITE

De Collegesite zoekt weldra een herbestemming. In kader van deze toekomstvraag werden de ruimtelijke randvoorwaarden onderzocht. Hierbij werden suggesties gedaan tot ontpitting, vergroening en verkoeling in het stadscentrum opgenomen.