

VOORSTEL TOT COLLEGEPACT (december 2019)

Burgerinitiatief Collegesite aan alle fracties uit de Gemeenteraad van de stad Tielt

Recent werd de eindnota 'Ondersteuning visievorming Collegesite' openbaar gemaakt. We hebben met ons burgerinitiatief de tijd genomen om deze studie van het gereputeerde bureau Omgeving grondig door te nemen en durven hopen dat het stadsbestuur **de belangrijkste aanbevelingen onverkort zal uitvoeren**. Overigens willen we alle betrokkenen feliciteren met het binnenhalen van een subsidie van 1,7 miljoen euro voor dit stadsvernieuwingsproject. We durven hopen dat deze extra stimulans leidt tot een waardevol concept dat **voldoende innovatief en toekomstgericht** is.

Toch valt te vrezen dat daarmee niet alle obstakels geruimd zijn. Daarom roepen wij langs deze weg op om **over de partijgrenzen heen** op relatief korte termijn te komen tot een **consensus**, zodat het project eindelijk kan gerealiseerd worden, **zonder onnodig tijdsverlies**.

Op één partij na hebben alle huidige fracties uit de Gemeenteraad gedurende de afgelopen 15 jaar de kans gehad om vanuit een bestuursmeerderheid de Collegesite te realiseren. Het resultaat op het terrein is echter teleurstellend. Een reden te meer voor ons om er alle partijen op te wijzen dat dit **het momentum** kan zijn om een bladzij om te draaien en **een toekomstgericht project** tot stand te brengen, vanuit een over de partijgrenzen heen gedragen **visie**. Daarom roepen wij op om, op basis van de eindnota van het bureau Omgeving, te komen tot een **'collegepact', dat gedragen wordt door alle belangrijke actoren uit de politiek, het beleid en andere relevante sectoren of belanghebbenden**.

Zelf willen we ons in dat kader beperken tot de essentie, die voor ons volgende punten omvat:

1. **Mobiliteit**
2. **Visuele kwaliteit**
3. **'Echt' groen**
4. **Band met de geschiedenis van de stad**
5. **Samenhang (intern en extern)**

Voor de eerste 5 punten baseren we ons op de analyse en aanbevelingen van de eindnota 'Ondersteuning visievorming Collegesite' van studiebureau Omgeving (zie hieronder).

Een ander belangrijk aandachtspunt werd niet rechtstreeks gevat door de opdracht voor Omgeving. Uit onze contacten met de handelaars van het Kernwinkelgebied bleken alvast een aantal gelijklopende bezorgdheden. We stelden evenwel vooral een grote ontgoocheling vast over het gebrek aan resultaten over alle jaren en partijen heen en een zeer groot verlangen dat er nu eindelijk iets zou gebeuren. Volgens ons is het zeker voor het **kernwinkelgebied** belangrijk om **voldoende toekomstgericht** te denken, met een realistisch oog voor **innovatie**, zoals ook bleek uit een presentatie 'The future of retail is human' die onze stadsgenote Veerle Windels op 14 november 2019 in onze stad gaf. We bepleiten verder **gericht deskundig advies** bij de invulling van de shopping, zowel op de Collegesite als in de rest van het kernwinkelgebied.

We geven hieronder kort weer welke **waardevolle visie** we uit de eindnota van Omgeving haalden en **vragen duidelijk aan te geven of u zich hier al of niet in kunt vinden:**

1. Mobiliteit

P. 54 geeft als "BELANGRIJKSTE AANBEVELING **MOBILITEITSIMPACT**: *Om de impact van de ondergrondse parking binnen het centrum van Tielt te kennen moet een grondige mobiliteitsstudie worden opgemaakt waarbij parallel een visie op het parkeerbeleid in het centrum wordt uitgewerkt.*"

De mobiliteit op en rond de collegesite (bovengronds parkeren, conflict met fietsers, kiss&ride zone, de verkeersknoop in functie van de toegang naar de ondergrondse parking) is inderdaad zeer complex en heeft een grote ruimtelijke impact.

In het licht van de mobiliteit is de voorziene parking uiteraard zeer belangrijk. P. 31 heeft het over "**dominante impact ondergrondse parking: aantal plaatsen en impact op groene inrichting**". En op p. 28 lezen we over het volume van de parkeergarage: "**De opdrachtgevende overheid kan deze wijzigen, al dan niet n.a.v. de onderhandelingen**". Dat lijkt ons een essentiële conclusie uit de studie, om te verhinderen dat Tielt in de nabije toekomst gigantisch zou investeren in een concept uit het verleden.

We verwijzen graag naar het Vademecum duurzaam parkeerbeleid van het Vlaamse gewest: <https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf> , waar **andere, actuele normen** naar voor komen:

	Aantal		Norm	Uitleg norm	Parkingplaatsen	Verschil
Wonen						
Bestek	200	appartementen	1,5	1,2 bewoners + 0,3 bezoekers (parking/app)	300	
Vademecum	200	appartementen	1,05	1,08 kleinstedelijk parkeernorm x 1,1 groeioprognose x 1,1 bezoekers (<= 0,3 in bestek) x 0,8 voor centrum (nabij openbaar vervoer,...)	209	-91
Handel						
Bestek	5500	oppervlakte (m ²)	25	m ² geeft 1 parking	220	
Vademecum	5500	oppervlakte (m ²)	50	m ² geeft 1 parking (norm Roeselare/Waregem/...)	110	-110
Totaal						
Bestek					520	
Vademecum					319	-201

De opgelegde normen in het bestek leiden reeds tot een **teveel** van 200 parkeerplaatsen. Bovendien wordt de huidige capaciteit van de Minderbroedersparking er nog **onverkort bijgeteld**.

De absolute noodzaak om het volume van de parkeergarage te herzien blijkt ook uit het zeer recente hoofdartikel van De Standaard van 28 november 2019, met als titel **'Bouwpromotoren raken niet meer af van parkeerplaatsen'**:

Onder druk van lokale parkeernormen bouwen vastgoedontwikkelaars parkings waarop niemand nog zit te wachten. Intussen stijgen de prijzen van appartementen en wordt autobezit gestimuleerd. (...) Alle acht de projectontwikkelaars die De Standaard contacteerde, zeggen dat ze parkeerplaatsen bij woningen en appartementen steeds moeilijker verkocht krijgen. Of soms zelfs helemaal niet. (...) 'We moeten ondergrondse dozen bouwen, die enorm duur zijn, ruimte innemen en onderhouden moeten worden, maar waar vaak niemand nog nood aan heeft', zegt Bob Willemsen van DCA. Ontwikkelaars beslissen niet zelf hoeveel (vaak ondergrondse) parkeerplekken zij bij nieuwe woonprojecten moeten aanleggen. Dat doen de lokale besturen, door middel van parkeernormen. (...) Maar nu al 70.000 Vlamingen aan autodelen doen, het fietsverkeer stevig de hoogte in gaat en jonge mensen steeds later hun rijbewijs halen, blijken die normen almaar vaker achterhaald – zeker in de steden. Ze behoren intussen tot de hoogste in West-Europa. Terwijl Amsterdam (en sinds kort ook Gent) tot maximaal één autoparking per wooneenheid oplegt, varieert de norm in de meeste Vlaamse steden en gemeenten van minimaal 1,3 tot zelfs 1,8.

Dat heeft perverse effecten: het jaagt de vastgoedprijzen omhoog, vreet onnodig open ruimte, maar fnuikt ook de mobiliteitsambities van de Vlaamse regering en van de lokale besturen om autoverkeer te ontmoedigen. Een hoog aanbod aan parkeerplaatsen blijkt immers een stimulans te zijn voor autogebruik.

In verschillende steden zijn op dit moment projecten aan de gang om de parkeernormen te herzien. Zo zouden ontwikkelaars bijvoorbeeld onder de norm mogen blijven als ze investeren in alternatieven voor de eigen auto, zoals aanbod van deelauto's of fietsenstallingen.

Tot slot verwijzen we ook naar het bestuursakkoord dat de huidige meerderheidspartijen in februari 2019 sloten. Daarin lezen we op pagina 2: *'We voeren een duurzaam **parkeerbeleid**. Wie wel in het centrum wil zijn, kan vlot parkeren op de beschikbare centumparkings die maximaal worden benut. We voorzien een ondergrondse centumparking onder het nieuwe project op de Collegesite die voor iedereen vlot bereikbaar is. In de winkelstraten wordt het kortparkeren verder gestimuleerd, worden fietsstallingen voorzien en worden er voldoende laad- en loszones voorzien.*

*In samenwerking met een gespecialiseerd studiebureau maken we een **verkeersplan** op basis van het STOP-principe (eerst stappen, dan trappen, vervolgens openbaar vervoer en ten slotte personenwagens). We geven zo **meer ruimte aan voetgangers en fietsers**. Daarbij wordt ook onderzoek verricht naar de reële parkeerbehoefte in het stadscentrum. We nemen de nodige maatregelen om de parkeercapaciteit af te stemmen op de reële behoefte.'*

We scharen ons achter wat Omgeving haar belangrijkste aanbeveling noemt, nl. **“een grondige mobiliteitsstudie”** in het algemeen en een **heroverwegen van de omvang van de parking** in het bijzonder.

2. Visuele kwaliteit

De studie stelt op p. 15: *“De beeldkwaliteit en belevingswaarde van de plek is op 50 jaar tijd drastisch afgenomen”*. Zal het definitieve ontwerp wel voldoende de **visuele kwaliteit** van dit centrale stadsdeel opschroeven?

Op p. 28 lezen we dat het Agentschap onroerend erfgoed aanbeveelt om volgende zichtlijnen te respecteren:

- Groot College - Stadspark
- Groot College - Mulle de Terschueren
- Groot College - Minderbroederklooster
- Stadspark - Minderbroederklooster
- Patersdreef - Stadspark

Is dit verzoenbaar met het plan op p. 51, met name het verschuiven van het parkgebouw richting Huis Mulle de Terschueren, waardoor het in de zichtlijnen stadspark-Minderbroedersklooster en Patersdreef-stadspark komt te liggen?

Het lijkt ons wenselijk om dit delicate punt, dat op papier soms wat abstract oogt, concreet te maken door het ontwerpen van een **maquette** en ook over dit punt voldoende instemming te bereiken.

Om de vooropgestelde zichtlijnen te behouden en de impact van de positie van het Parkgebouw daarop correct in te schatten, is een maquette **een essentieel instrument** voor de verdere dialoog in de politiek en met beleidsmakers, bewoners en andere belanghebbenden. Dergelijke maquette is verhoudingsgewijs een beperkte investering.

3. Echt groen

De term “**écht groen**” (p. 47) wordt op p. 29 vertaald naar “*minimum 10 % van de oppervlakte van het projectgebied moet ‘groen’ zijn*” en op p. 60 geconcretiseerd in volgende **adviezen**:

“- De ondergrondse parkeergarage moet maximaal worden geconcentreerd onder de bebouwing. Hierdoor wordt meer ruimte voorzien voor écht groen, groen in volle grond en bijgevolg ruimte voor hemelwaterinfiltratie.

- Het eenvormig inrichten van de zone rond het Klooster vergroot de ruimtelijke samenhang en kwaliteit van de onbebouwde ruimte.

- De winkel wandellus wordt enerzijds vergroend door het verder trekken van het stadspark richting noorden.

- Daarnaast wordt de suggestie gemaakt om de toegang langs Kortrijkstraat te vergroenen met een groene ‘pleinzone’.

- Door te werken met bouwblokken met duidelijke voor- en achterkanten, ontstaan binnentuinen die privaat, collectief of publiek kunnen zijn. We doen de suggestie om de binnentuinen qua inrichting te onderscheiden van de vormgeving van het stadspark en de lusthof.

- Aan de randen worden groene overgangen gemaakt met de aanpalende bebouwing. Zo wordt het trage netwerk doorheen de Collegesite gekoppeld aan een groene dooradering”

Op p. 30 bepleit Omgeving overigens ook nog om de “ **historische kloostertuin** (de Hortus Conclusus) **aan het klooster terug te geven**. De tuin kan een kwalitatieve, stedelijke plek worden die enerzijds aansluiting vindt met het verleden en anderzijds inpijkt op de realiteit van het hedendaagse gegeven van de nieuwe wandelas.” Dit scenario is waardevol en kansrijk, maar vereist een duidelijk akkoord van de eigenaars.

Wij bepleiten dat het **groen** op en rond de Collegesite **volwaardig en als samenhangend geheel** wordt ingevuld, met aandacht voor de vele functies die ze kan vervullen: een adem- , speel- en groenbelevingsruimte te midden onze Stad.

4. Band met de geschiedenis van de stad

De algemene indruk die je overhoudt van de lectuur van p. 30 is: dit plan is een Fremdkörper tegenover de geschiedenis van Tielt. Uit de SWOT-analyse op p. 20 was al gebleken: *“De ontsluiting van de Minderbroederparking verloopt momenteel vooral via de Patersdreef. De Patersdreef is een beschermd stadsgezicht en biedt een ruimtelijke kwaliteit die nu niet ten volle wordt benut. De historische betekenis van de dreef lijkt verloren te gaan.”*

Op p. 36 formuleert Omgeving volgende aanbevelingen:

*“Van oudsher was de Collegesite een belangrijk onderdeel van de historische stadskern. De ruimtelijke veranderingen, door onder meer het verdwijnen van de scholen, hebben het bouwblok tot een non-locatie gemaakt binnen het centrum van Tielt. **Nieuwe ontwikkelingen binnen het bouwblok hebben daarom in eerste instantie de opgave om de ruimtelijke kwaliteit en de eigenheid van het bestaande bouwblok te versterken.***

Hiervoor worden volgende principes onderschreven:

1. AANSLUITEN OP HET NETWERK VAN HISTORISCHE STRATEN EN PLEINEN.

Om het bouwblok in te passen in de stadskern is het belangrijk om aan te sluiten op het bestaande netwerk van historische straten en pleinen. Dit betekent dat de sfeer, maat en schaal van de historische straten wordt verdergezet in het binnengebied.

2. GESLOTEN BOUWBLOKKEN VERVOLLEDIGEN HET STEDELIJKE WEEFSEL

Nieuwe gebouwen vervolledigen bestaande bebouwing tot gesloten bouwblokken. Er ontstaat een duidelijk leesbare structuur in het binnengebied die nieuwe voorkanten maakt en (bestaande) ruimtes begrenst.

3. VERBORGEN SCHATTEN BEWAREN EN VERSTERKEN

Het bouwblok bevat vele verborgen schatten, deze worden vandaag nog niet voldoende gewaardeerd. Zo zien we bijvoorbeeld dat de scholenclusters gesloopt worden of in de rij staan om gesloopt te worden (Regina Pacis en Klein College). De link tussen het erfgoed en de publieke ruimte is hierin belangrijk. Het is tevens een kans om de groene kwaliteit van het bouwblok te versterken, waarbij erfgoed de groene ruimte kracht bij zet, met een knipoog naar het verleden.

4. ONDERDOORGANGEN MARKEREN INGANGEN

Van oudsher was het bouwblok gekenmerkt door gesloten wanden. De laatste jaren ontstaan er gaten in deze wanden. Dit is niet eigen binnen de historische kern van Tielt. Wel gebiedseigen zijn de onderdoorgangen die het netwerk van stedelijke straten en pleinen verbindt met de verborgen parels. Door de ingangen te markeren met onderdoorgangen, wordt de Collegesite een te ontdekken plek in de stadskern van Tielt”.

Ons erfgoed en ons verleden biedt mogelijkheden om de collegesite opnieuw soepel en creatief te integreren in ons historische stadswefsel: **het Tielt van de toekomst** dat organisch **verankerd** zit in onze geschiedenis. We roepen dan ook op om de door Omgeving aangehaalde historische elementen mee in het nieuwe plan op te nemen.

5. Samenhang (intern & extern)

Het **gebrek aan coherentie** komt in de nota meermaals aan bod: *“De verschillende functies in het binnengebied maken geen contact met elkaar. Samenhang ontbreekt.”* (p. 20)

Op p. 31 is het verdict zelfs snoeihard: *“Algemene samenhang in het plan ontbreekt. Het plan komt over als een bricolage/ patchwork van verschillende ontwerpideeën. Hierdoor lijkt het ontwerp niet in de Tieltsse context te passen. De link met de geschiedenis en het stedelijke weefsel ontbreekt.”* (p. 31)

De analyse op p. 48 stelt : *“Er is een versnippering van de publieke ruimte.*

- Hiërarchie in publieke ruimte ontbreekt.

- De configuratie van de bebouwing genereert onduidelijke grenzen van de publieke ruimte.

- De typologie van een plateau (plint) met losse volumes erop is vreemd binnen de stedelijke configuratie van Tielts.

- De positie van het parkgebouw lijkt willekeurig.”

Omgeving pleit er voor om het perceel van de Tieltsse Bouwmaatschappij bij het project te betrekken.

- *“Door de afbraak van het gebouw op de site van de Tieltsse bouwmaatschappij ontstaat een ongedefinieerde ruimte.*
- *Het braak laten liggen van deze ruimte doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit.*
- *De ontwikkeling van dit perceel dient worden afgestemd op de herontwikkeling van de Collegesite.”*

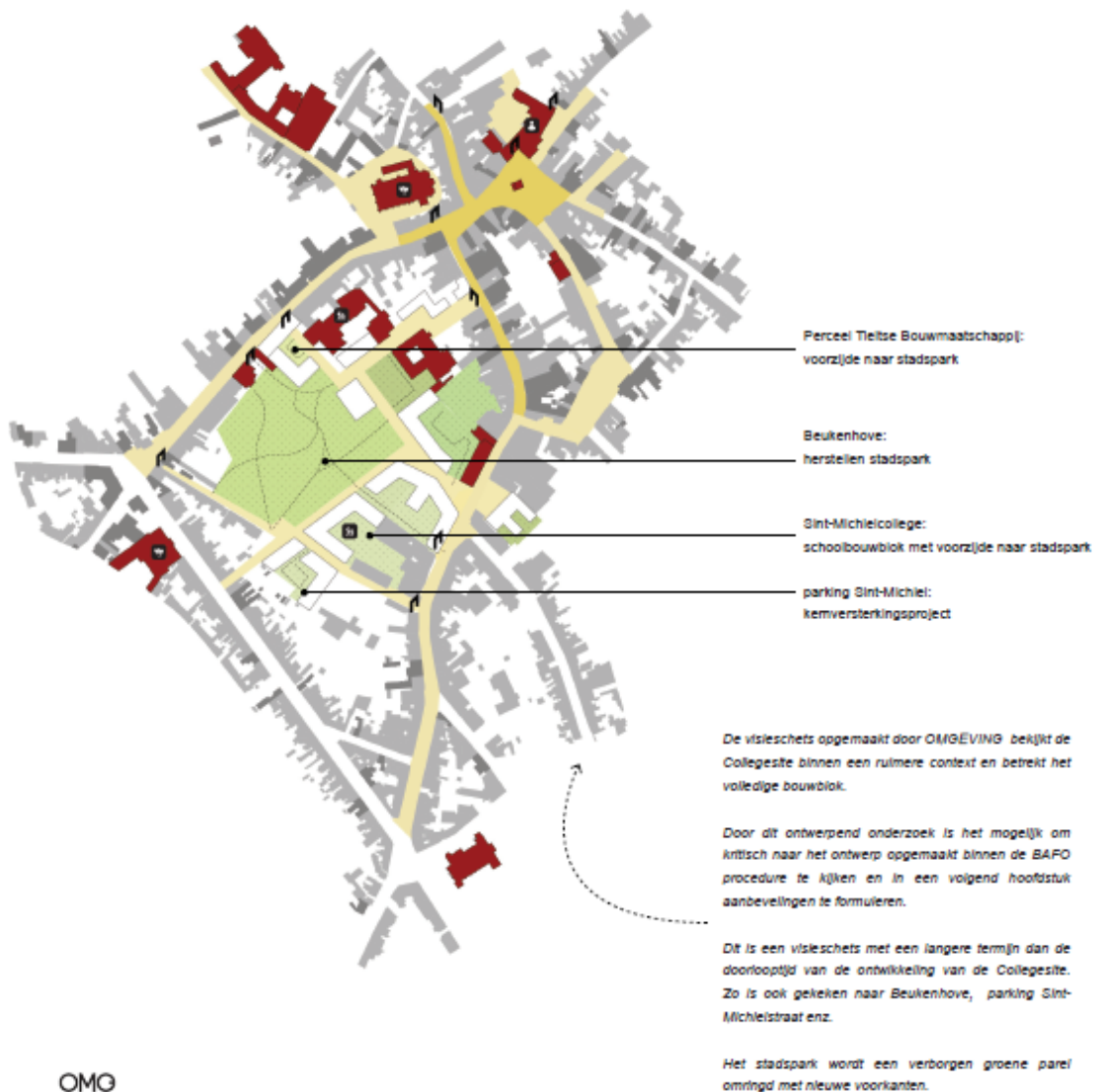
Als **oplossing** stelt men op p. 50 voor:

“Ruimtelijk is het aangewezen om het ‘gat’ in de leperstraat terug dicht te bouwen.

- Net zoals de oostelijke bouwblokken zou het westelijke bouwblok grensstellend kunnen zijn voor de publieke ruimte. Het perceel van de Tieltsse bouwmaatschappij kan de voorzet maken.

- Indien op korte termijn geen nood is aan bouwprogramma kan ‘tijdelijke natuur’ op deze locatie een toegevoegde waarde zijn.”

Omgeving wijst er op dat de **ruimere visie cruciaal is voor de collegesite**. We menen dat rekening moet gehouden worden met de (ruimere) ‘visieschets stadskern’, zoals we die zien op p. 36. De recente bouwaanvraag voor het huis Deleersnyder (hoek Kortrijkstraat-Ontvangerstraat) is daarvan een mooi voorbeeld.



De Collegesite zal de toekomst bepalen van het hart van onze stad. Door rekening te houden met de totaliteit van onze stadskern kan de collegesite, van een project waarin de *“algemene samenhang ontbreekt”*, **een coherent en organisch geheel** worden. We bepleiten om parallel aan de bespreking van de collegesite ook een duidelijke **visie** voor de **ruimere stadskern** te laten groeien op basis van de visieschets van Omgeving. Dit in de geest van het collegepact, breedgedragen met alle belanghebbenden.

Tot slot

Verder bepleit de nota op p. 28-29 flexibiliteit en geeft hij aan dat **de stad het recht heeft** om nog andere beslissingen te nemen ivm functionele invulling, zicht- en bouwlijnen, parking, groen, ontsluiting, enz...

In de consensus van een Collegepact waartoe wij oproepen moet ook voldoende ruimte zijn voor **infomomenten en communicatie**.

Volledige overeenstemming over zulk een complex en omvattend project als de Collegesite is uiteraard onmogelijk. Ook wij, als Burgerinitiatief, halen met bovenstaand voorstel niet al onze slagen binnen; we hebben rekening gehouden met wat wenselijk en haalbaar is. En we hopen dat deze kerst- en nieuwjaarperiode een geschikt moment is voor alle betrokkenen om de stilstand en de verdeeldheid achter ons te laten en vanaf 2020 een gedragen consensus te vinden die **Tielt een beloftevol nieuw decennium** zal bieden.

Namens het Burgerinitiatief Collegesite,

Matthias Casaert

Stijn De Vos

Karen Dewinter

Patrick D'hont

Bert Reubens

Wim Vanseveren