



STAD MENEN
GRENSVERLEGEND

SAMEN DE STAD ONTWERPEN MASTERPLAN MENEN





SAMEN DE STAD **ONTWERPEN** MASTERPLAN MENEN



1 SITUERING

Waarom

P 9

Een verhaal van participatie
en communicatie

P 10

Een verhaal van geïntegreerd
onderzoek

P 13

Brochure als startpunt
voor verdere ontwikkeling

P 13

2 ZES STRUCTUREN

De oude vestingen

P 17

De oude Leie-arm

P 19

De Leie als recreatieve en
groene structuur

P 21

De groene parelketting van de
Geluwebeek

P 25

De Rijselstraat en Ieperstraat
als de commerciële as

P 27

De mobiliteitsstructuur

P 29

3 STRATEGISCHE SITES

Donkerstraat

P 37

Site ziekenhuis AZ Delta:
VTI St-Lucas

P 41

Brug Menen

P 45

Zuidkade

P 53

Noordkade

P 56

Site Fournier

P 60

Rito Site

P 64

Barakkenpark

P 68

Avontuurlijk park

P 73

Stationsomgeving Menen

P 74

Lauwebrug

P 78

4 SLOT

Slot

P 83



As dolestrum incia dem es aut quis que offic tores aut fuga. Tur aut is moluptatquis dent eum recto omnis et hiliqui voloratior re paribeario. Natiasitis ut harci alique eicim et etur ra consequi quatur? Hit pediore plit, nosaecequos volorem porepedi solor res mintibeaqui blatur aut eos esequia et ex et et quidunt et ullorrum ut vit, eic to ditate voloribus iduntes di acitior emoles dolut rem eos adit, con nimus qui voluptis doluptatem volupta turibus quiatur, cumqui blataspera voloriassum num dolut quibeat iorpost iorecti ossimus.

Ab ipsunt millate nate sim simporum harum fuga sin nectur rest fugita ilis autate sum qui alictius et alibus, oditasp erchil incta consequat rae evelicient odi denistrum int quatqui atibus dendantion cumquatin cus expellaborro magna ipsum aut andebit, sequi di ad mintis et hilla voluptam, est, alictibus et aut faccum faccus aligenda cum rempedi consequi ibusam esto mil erum lab il estius equass undaerum fuga. Nempore henihicium ent.

Em estrum qui ipis alique inis esequodis equam id magnis et omnis aut eum aut electur magnimus dollorum fugit, omnihite officias esed qui dolupta tquisimin ne voluptae sim et velit, cor magnis molecum vendenis exerspero etusdant am quos accab ipidel ium exero beate non nobist il es ere sanit dolum hici re occatumente corem reribusdae volore, veleseq uiducium ipsame ipitaturitia sit ut il ipsantes eruptaquatem quam nusa volupta sitibus dandigni rehenist rem incietur, escil istis

SITUERING

Waarom een masterplan?

Net als andere steden staat de stad Mene voor grote uitdagingen op het gebied van leefbaarheid. Mobiliteit is hierbij een belangrijke hefboom, maar ook groen en water in en nabij de stad. Mene kent vele karakteristieke en vaak historisch waardevolle elementen. Het verhogen van de kwaliteit ervan is een uitdaging. De stad moet verder kunnen ontwikkelen om er te wonen, te werken, te vertoeven. Een langetermijnvisie is hierbij cruciaal. Er is nood aan een kader waarbinnen de verschillende ontwikkelingen in de nabije en verdere toekomst passen.

De stad staat ook voor concrete uitdagingen. Waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) plant een aantal ingrijpende werken op het grondgebied van de stad. Deze worden uitgevoerd in het kader van het Europees gesubsidieerde binnenvaartproject Seine-Schelde waarbij de vaarweg aangepast wordt aan de komst van grotere schepen. Ook in steden zoals Harelbeke en Wervik worden momenteel gelijkaardige werken uitgevoerd.

De plannen voor de Leie vormden de aanleiding om vanuit de stad een visie te ontwikkelen over hoe het centrum van Mene (van Delorsplein tot station) en de omgeving van de Lauwebrug beter gelinkt kunnen worden met de Leie. Hoe kan de Leie en ruimer, de groene en blauwe structuur in de stad, een troef worden voor Mene? Hoe zit het met de mobiliteit? Waar combineren we nieuwe bouwprojecten met publieke ruimte? Het masterplan geeft de stad een geïntegreerd en actiegericht toekomstbeeld mee. Hiermee bereidt Mene zich voor op een aantal toekomstige ontwikkelingen in het centrum en langs de Leie.

Een verhaal van participatie en communicatie

Het Masterplan Menen kreeg niet voor niets de titel: 'Samen de stad ontwerpen'. Gedurende het volledige proces (maart tot september 2014) kregen diverse overheden, experts, stakeholders en de brede bevolking de mogelijkheid om te reageren en suggesties aan te reiken.

IN GEPREK MET DE MENENAAR

Het participatietraject startte met een aantal straatinterviews in de omgeving van de Leie. Aan een divers publiek werd gevraagd waar ze in Menen trots op zijn en welke suggesties voor verbetering ze wilden meegeven. Dit vormde een boeiende aanvulling op de traditionele analyses van een stad.

Daarnaast werden ook bilaterale gesprekken gevoerd met heel wat belangrijke actoren en figuren in de stad. Hierbij kwamen de eigenaars van strategische locaties aan bod, maar ook Natuurpunt, de scholengemeenschap, het ziekenhuis, ... Vanuit deze specifieke insteken, was bij de start duidelijk voor welke elementen een draagvlak bestaat en welke randvoorwaarden er bestaan. Ook in het verdere verloop werden deze mensen om feedback gevraagd.

BEWONERSCAFÉ

Donderdag 30 april 2014 telden we in CC De Steiger niet minder dan 100 inwoners op het eerste bewonerscafé 'Samen de stad ontwerpen' in het kader van de opmaak van het Masterplan Menen. Aan vijf gesprekstafels ging de stad in debat rond 4 thema's: stadsherwaardering langs het water, mobiliteit, groen en ondernemen en (her)ontwikkelen in de stad. Het concept sloeg aan: de aanwezigen gingen voluit voor het debat, in goede banen geleid door moderators. Deze insteken vormden dan ook de vertrekbasis voor de ontwerpweken die volgden.

STADSWANDELING

Na heel wat onderzoek en ontwerpwerk in het voorjaar, werd de zomerperiode gebruikt om reacties te sprokkelen op de voorliggende voorstellen. Het startschot werd gegeven met een stadswandeling voor het ruime publiek op 17 juli 2014. Na een korte toelichting stapten de deelnemers mee langs een aantal hotspots die de groei en dynamiek van Menen illustreerden. Langs dat traject bleven de infopanelen staan tot september 2014. Wie er niet bij kon zijn, kon a.d.h.v. een folder de wandeling achteraf op eigen tempo maken.

INFOMARKT

De periode van inspraak werd afgesloten met een openluchtexpo ter hoogte van het stadsmuseum 't Schippershof op 6 september 2014, tijdens het stadsfeest de Wieltjesfeesten. Dit leverde opnieuw boeiende reacties op die in de laatste ontwerpweek meegenomen werden.

DIGITALE MEDIA

Van 30 april t.e.m. 6 september 2014 konden inwoners deelnemen aan het project via de website www.menen.be/samendestadontwerpen, de facebookpagina en de ideeënmuur in het stadhuis van Menen.





Een verhaal van geïntegreerd ontwerpend onderzoek

Er werd niet van nul vertrokken. Heel wat plannen, studies, ontwerpen voor diverse delen en thema's van de stad Mene vormden de basis voor het voorliggende Masterplan. Deze werden in kaart gebracht en als vertrekbasis gehanteerd.

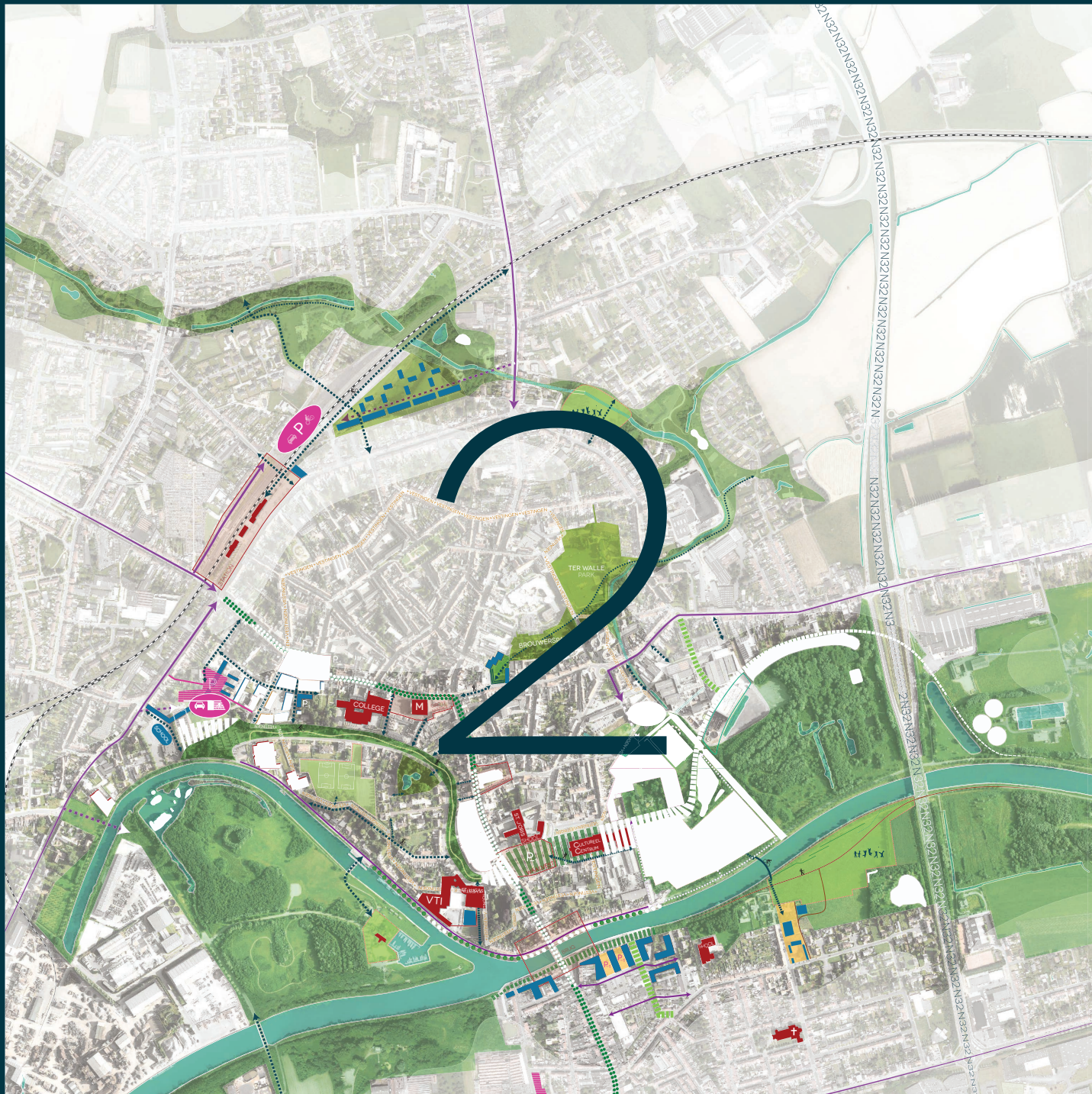
In drie intensieve ontwerpweken werden ruimtelijke scenario's uitgewerkt voor de belangrijkste structuren in de stad Mene en voor een aantal strategische ontwikkelingssites. Gedurende deze weken werkten de stad en Leiedal samen met een groep Nederlandse landschapontwerpers en hun docenten en de gerenommeerde Spaanse stedenbouwkundige Jordi Farrando. Farrando was ook in Kortrijk betrokken bij de plannen voor de Leie en de omgeving.

Het ontwerpend onderzoek probeert de verschillende sectorale insteken te integreren in een ruimtelijk voorstel. De voorstellen werden 'verbeeld' met collages, referentiebeelden, schematische plannen, snedes, ... Dit werd verschillende keren bediscussieerd met eigenaars en experts over thema's zoals mobiliteit, natuur, wonen, handel, ... De voorstellen die op tafel liggen kennen dan ook een zekere mate van gedragenheid en consensus. Dit is belangrijk voor de verdere doorwerking en uitvoering op het terrein.

Brochure als startpunt voor verdere ontwikkeling

Het masterplan is het resultaat van een intensief proces dat de toekomstige ontwikkelingen van Mene kadert en verbeeldt. De eerste krachtlijnen die op basis van dit onderzoek werden uitgetekend zijn in deze brochure gebundeld.

Dit betekent echter niet dat het werken aan de stad hiermee af is. Integendeel, dit is pas het begin. De komende jaren worden de projecten vanuit de samenhangende visie concreter uitgewerkt en gerealiseerd. Een aantal projecten zullen op korte termijn opgenomen worden, zoals de omgeving van het ziekenhuis of de Donkerstraat, een ander aantal op lange termijn. Met dit masterplan wordt de ambitie voor kwaliteit getoond die ook in de uitwerking verder zal nagestreefd worden.



ZES STRUCTUREN

Vanuit de geïntegreerde ontwerp oefeningen komen zes structuren naar voor die bepalend zijn voor de toekomst van de stad Meneen en die potenties bieden om de stad op een duurzame manier te laten evolueren. Het gaat enerzijds om een aantal groene structuren de Leie, de gedempte Leiemeander en de Geluwebeek. Anderzijds komen ook de commerciële as, de mobiliteit en de oude vestingen in beeld. Vanuit de bestaande kwaliteiten en kansen werd een toekomstbeeld per structuur opgesteld.

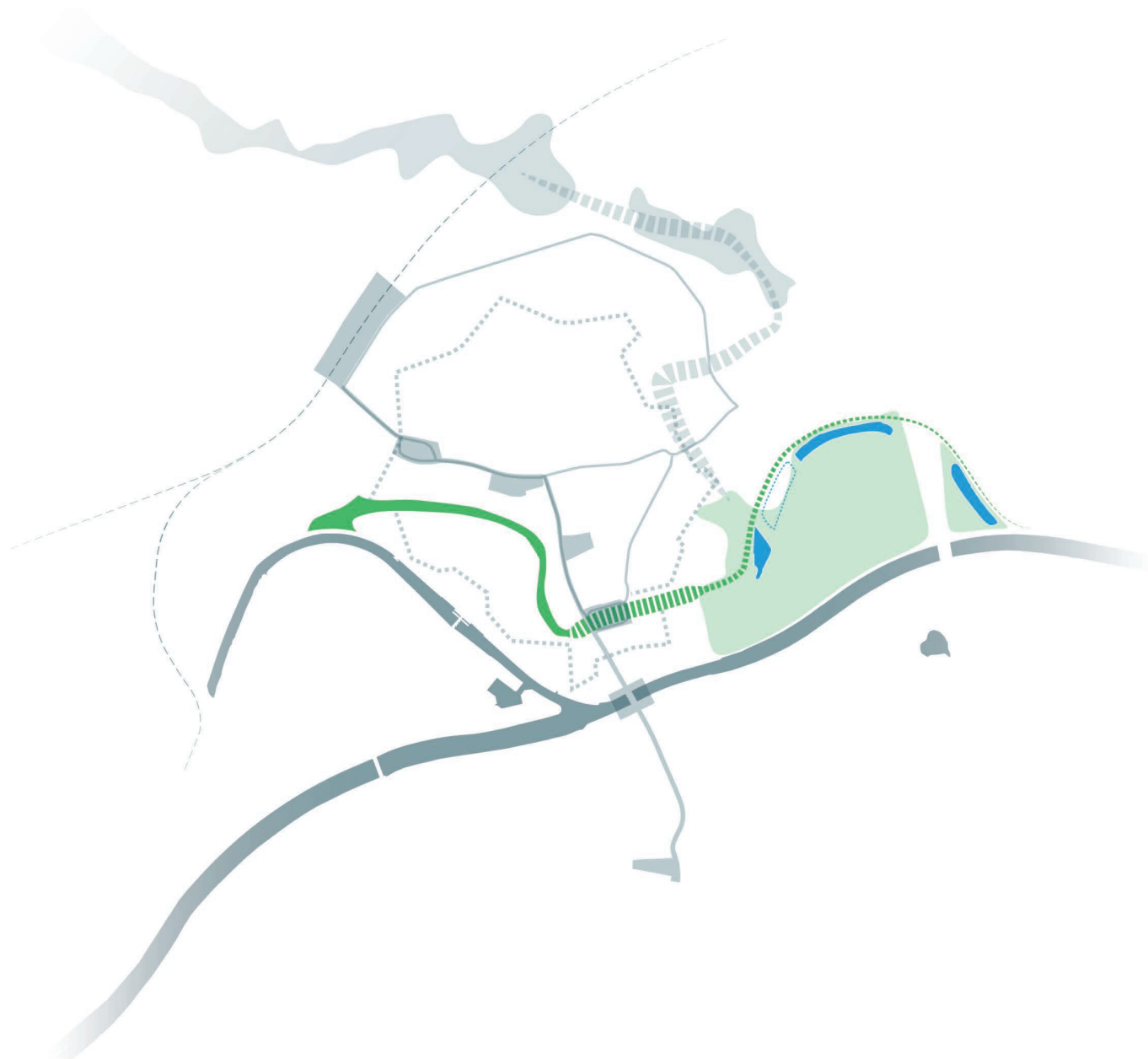


1

OUDE VESTINGEN



Meningen is bijzonder rijk aan waardevol onroerend erfgoed. De Vauban-vestingen vormen hierin een belangrijk element. In het noordelijk deel van de stad zijn ze nog enkel in het stratenpatroon te herkennen. In het Park ter Walle en in het zuiden van het centrum van Meningen zijn de vestingen nog bovengronds zichtbaar, hoewel soms op private eigendom. Als we elders in Vlaanderen zien hoe oude stadswallen en hun omgeving de identiteit van andere steden en gemeenten bepalen, dan ligt hier voor Meningen nog een grote kans.



OUDE LEIE-ARM



Het oude tracé van één van de drie historische armen van de Leie strekt zich uit over de Oude Leielaan, de Waalvest, De Poel en de site Cappelle tot aan het resterende stukje Leiemeander, op de bergingsplaats voor baggerspecie van W&Z. Deze Leie-arm werd zo'n 40 jaar geleden bijna volledig gedempt. Vandaag is het echter een ondergewaardeerde open ruimte in de stad met hier en daar restanten van groene inrichting.. Ook het stadspark Bois de Boulogne, dat aansluit bij de gedempte Leie-arm, brengt een groen accent.

Kenmerkend voor het tracé van de Oude Leie-arm is dat heel wat publieke diensten in de nabijheid gesitueerd zijn: scholen, cultureel centrum, bibliotheek, sport, stadhuis, ziekenhuis, ...

Een groot deel van de Oude Leie-arm wordt echter ingenomen door parkeren. Hierdoor komt de continuïteit van wandel- en fietspaden in het gedrang.

Het is van belang in de toekomst deze structuur verder uit te bouwen als een groen lint doorheen de stad met een belangrijke verbinding voor het zachte voetgangers- en fietsersverkeer tussen de verschillende activiteiten. Het creëren van meer en kwaliteitsvolle verbindingen tussen het stadscentrum en de Leie-oeveren kan het gebruik van deze zone nog versterken.

DE LEIE ALS RECREATIEVE EN GROENE STRUCTUUR



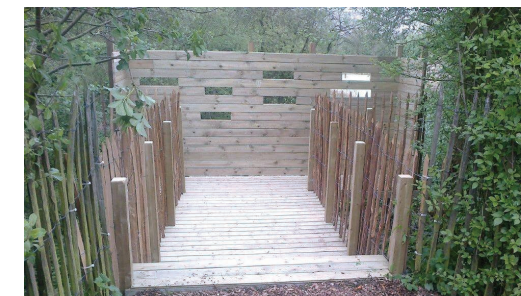
Menen is een zeer compacte en dicht bebouwde stad: in een gebied met een straal van 1 km wonen ongeveer 10.000 mensen. In deze context is de aanwezigheid van open ruimte en groen van groot belang.

De Meense Groenvallei en de omgeving van de plezierhaven zijn relatief grote groene gebieden vlakbij het centrum. Alleen zitten ze verstopt voor de Menenaar. Er moet gewerkt worden aan meer en kwaliteitsvolle verbindingen en verschillende vormen van gebruik/activiteiten in deze groenzones.

De Leie is bovendien de verbinding van de stad Menen met een uitgestrekt landschap van fietspaden, groene ruimtes, naburige steden, ...

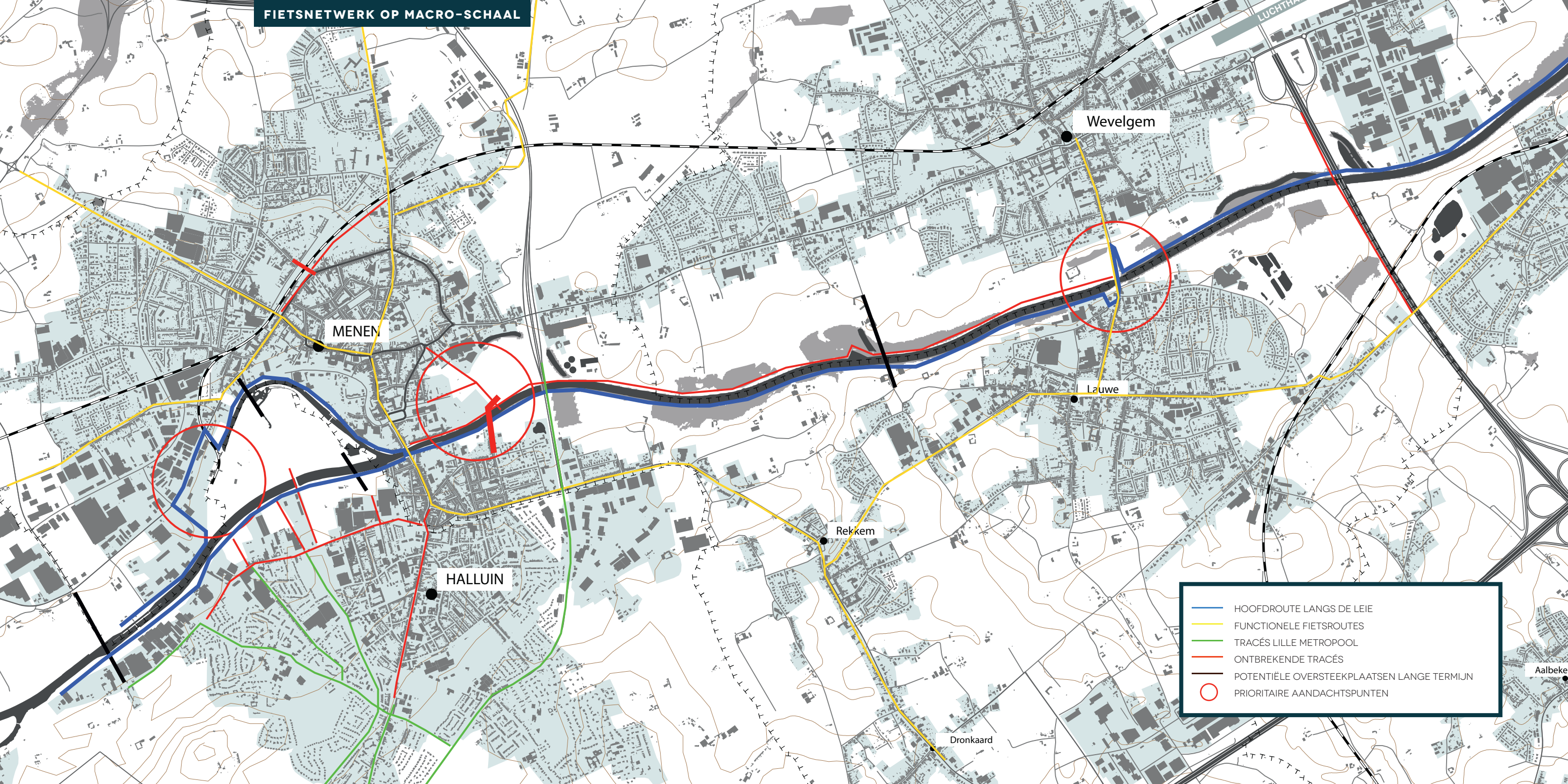
De continuïteit van het jaagpad langs de Leie en de veilige en vlotte oversteekbaarheid van de Leie zijn aandachtspunten. Diverse mogelijkheden voor bijkomende fietsersbruggen over de Leie werden

reeds geformuleerd. Een prioritaire verbinding is de verbinding tussen de sportvelden en de Grondwetstraat in de Barakken. Voor de continuïteit langs de Leie is de omgeving van de industrie van Menen-Grensland een prioritaair aandachtspunt. De inrichting van deze omgeving komt aan bod bij de revitaliseringsstudie van Menen-Grensland.



Met het project Groene Sporen en het Europese project Corrid'Or maakte Menen reeds werk van de inrichting en ontsluiting van de groene gebieden. In 2013 werd aan het natuurgebied De Poel al een nieuwe vogelkijkwand en infopanelen geplaatst. Eind 2014 werden nog een aantal kleinere ingrepen uitgevoerd. Het openstellen van het groengebied aan de Noordkaai voor het publiek is een belangrijke stap. Hierbij worden fietsenstallingen, een toegangshekken, aanplantingen geplaatst.

FIETSNETWERK OP MACRO-SCHAAL



	HOOFDRUTE LANGS DE LEIE
	FUNCTIONELE FIETSRoutes
	TRACÉS LILLE METROPOOL
	ONTBREKENDE TRACÉS
	POTENTIËLE OVERSTEEKPLAATSEN LANGE TERMIJN
	PRIORITAIRE AANDACHTSPUNTEN

4

GROENE PARELKETTING
VAN DE GELUWEBEEK

Ten noordwesten van de stad vormt de Geluwebeek een groene open ruimte waar natuurwaarde hand in hand gaat met zachte recreatie. Eenmaal het spoor gekruist, is de beek bijna over de volledige lengte ondergronds verstopt tot aan haar gekanaliseerde monding in de Leie. Op een aantal plaatsen zijn echter ook in het centrum langs het tracé van de Geluwebeek groene ruimtes aanwezig, soms openbaar (Park Ter Walle, parkzone langs de J. en M. Sabbestraat) en soms in private eigendom.

Hier zijn opportuniteiten om een alternatief beeld van de stad te ontwikkelen. Complementair aan de drukte in de woon-en winkelstraten ontstaan verborgen groene parels binnenin bouwblokken, rustige open ruimte met doorsteken die op elkaar aansluiten. Ook in meer stenige pleinen kan water als een herinnering aan de ondergrondse Geluwebeek, zorgen voor levendigheid en speelsheid.



5

DE RIJSELSTRAAT EN
IEPERSTRAAT ALS DE
COMMERCIEËLE AS

Een concentratie van commerciële activiteiten en horeca bevindt zich van het station, over de Grote Markt en de Leie tot aan het Delorsplein bij de Franse grens. In deze as is verdere concentratie van activiteit aan de orde. Winkelstraten werken immers maar indien men van de ene étalage, naar de andere kan gaan, zonder al té grote onderbrekingen.

Werken aan de leegstand langs deze commerciële as is dan ook prioritair. Dit ondermijnt immers het functioneren van het geheel. Een belangrijk aandachtspunt is ook de omgeving van het ziekenhuis. De min of meer blinde gevels naar de Rijsselstraat creëren een breuk tussen het centrum van Mene en de Barakken. Hier is specifieke aandacht vereist.

De commerciële as kan gezien worden als een opvolging van verschillende pleintjes, publieke ruimtes met elk hun eigen karakter en sfeer, zoals de omgevingen van de kerken en de Grote Markt of het Delorsplein. Ook de kruising van deze commerciële as met de Leie heeft potentieel om uit te groeien tot een gezellige plaats om te vertoeven.

De dynamiek vanuit 'Shop en Beleef' (het samenwerkingsverband tussen handelaars in Mene) toont dat er heel wat kansen liggen om samen de commerciële as te versterken op verschillende vlakken. Ook het project **Kameleon** onderzoekt hoe, waar en onder welke voorwaarden bepaalde types ondernemingen in het centrum van een stad kunnen blijven.

KAMELEON

In het Kameleon-project wil Leiedal samen met de gemeenten uit de regio de ruimte voor het ondernemen in de kernen optimaliseren. Dit kan door vraag en aanbod naar ruimte voor ondernemen beter te matchen.

Kameleon is een gesubsidieerd project vanuit het Agentschap Ondernemen in het kader van het actieplan 'Ondernemingsvriendelijke Gemeente'. Het Kameleonproject loopt van 01/07/2013 tot 30/06/2016. Ondernemers op zoek naar bedrijfsruimte worden vaak te snel doorverwezen naar bedrijventerreinen. Locaties in kernen worden te weinig overwogen. Nochtans kunnen veel bedrijfsactiviteiten wel degelijk verzoend worden met woon- of andere functies, voor zover een aantal voorwaarden in acht genomen worden.

Het project heeft daarom als doelstelling de bedrijfshuisvestingsmogelijkheden in de stedelijke of gemeentelijke kern te optimaliseren, door

- 1. een betere dienstverlening en*
- 2. een pro-actiever beleid*



MOBILITEIT

DUURZAAM FIETSBELEID



Het jaagpad langs de Leie is het belangrijkste fietspad voor Meningen. Het pad kent weliswaar nog een aantal knelpunten. Er wordt voorgesteld om een gelijkaardig snel fietspad langs het spoor richting Wevelgem te ontwikkelen. Voor beide structuren (Leie en spoor) kan de oversteekbaarheid voor fietsers beter, bvb. door een nieuwe fietsbrug over het spoor en over de Leie.

Op nieuw te ontwikkelen fietspunten zou vlot moeten kunnen overgeschakeld worden van openbaar vervoer of auto op de fiets. Prioritair is hier de stationsomgeving. Systemen als Blue-bike of Mobiel (Kortrijk) worden verder onderzocht.

PARKEERBELEID



Het centrum van Meningen staat op bepaalde tijdstippen vol met wagens, zowel in de smalle woonstraten als in de groene ruimtes en pleinen. Dit heeft enerzijds te maken met de vele kleine woningen zonder garage en anderzijds met de aanwezigheid van vele diensten en voorzieningen in het centrum die werknemers en bezoekers met zich mee brengen.

Heel wat wagens staan ook voor lange tijd geparkeerd, zeker als het om werknemers gaat.

Het is een verleidelijk beeld om het centrum van Meningen autolouwer te maken. De publieke ruimtes zouden aangenamer en veiliger worden als het parkeren op een andere manier kan gebeuren. Daarom zocht de stad naar alternatieven voor gratis langparkeren van grotere aantallen aan belangrijke toegangen tot de stad in de verschillende richtingen. De sites die hiervoor in aanmerking komen zijn: de stationsomgeving, de Rito site, de omgeving achterzijde politie en op Frans grondgebied Decofrance.

Dit langparkeren kan enkel werken in samenhang met een betalend regime voor parkeren in het centrum. Er is nood aan een eenvoudiger en logisch betalend parkeersysteem in het centrum van Menen. Eind 2015 loopt de huidige concessie voor parkeren ten einde. Dit lijkt het uitgelezen moment om voor het parkeerbeleid een nieuwe weg in te slaan. Fasering is hierin van groot belang. Welke ingrepen moeten samen ingevoerd worden? Welke kunnen in een volgende fase? Overleg met de handelaars is hierbij essentieel.

De parkeerstrategie omvat volgende elementen:

- gratis langparkeren op grotere schaal bij de grote toegangen tot de stad
- grotere betalende parkeerzones vlakbij publiekstrekkingen, zoals parking Waalvest
- hoog betaalregime in de woonstraten in het centrum van Menen, systeem van bewonerskaarten, niet betalend op zondag
- hoog betaalregime in de woonstraten in de Barakken enkel op zondag, systeem van bewonerskaarten
- roterend parkeren langs de commerciële as: gratis korte termijn, hoog betaalregime voor langer parkeren
- signalisatie omtrent parkeren, mits goed gepositioneerd bij de toegangen en geen overvloed aan signalisatie

OPENBAAR VERVOER



Het Station is voor de mobiliteit in Menen een belangrijk element. De NMBS plant tot 2025 geen investeringen in het station van Menen. Nochtans zou het comfort sterk kunnen verbeteren door een aantal ingrepen bvb. verhoogde perrons, luifel boven de perrons, betere oversteekbaarheid voor fietsers, beveiligde fietsenstalling, ... In overleg met de NMBS worden binnen het regionaal project **ReKOV** de mogelijkheden onderzocht om een vastgoedontwikkeling in de stationsomgeving te realiseren, gekoppeld aan de nodige investeringen in het station.

Tenslotte is het station ook te ver gelegen van de Leie en de Barakken (meer dan 1 km). Het is zinvol na te denken over een secundair knooppunt van openbaar vervoer (bussen) in de omgeving van de Waalvest. Overleg met De Lijn is hiervoor gepland.

STRATEGISCH PROJECT REKOVER

Het strategisch project 'REKOVER' wil enerzijds het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en anderzijds de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Door in te spelen op beide doelstellingen kan een win-win situatie ontstaan in functie van de duurzame ontwikkelingsperspectieven op het vlak van mobiliteit én ruimtelijke ordening.

Dit project wordt gesubsidieerd door Vlaanderen als strategisch project. Tot oktober 2015 kan hiervoor tijd geïnvesteerd worden in het samenbrengen van actoren, het voeren van onderzoek, het uittesten van pistes.

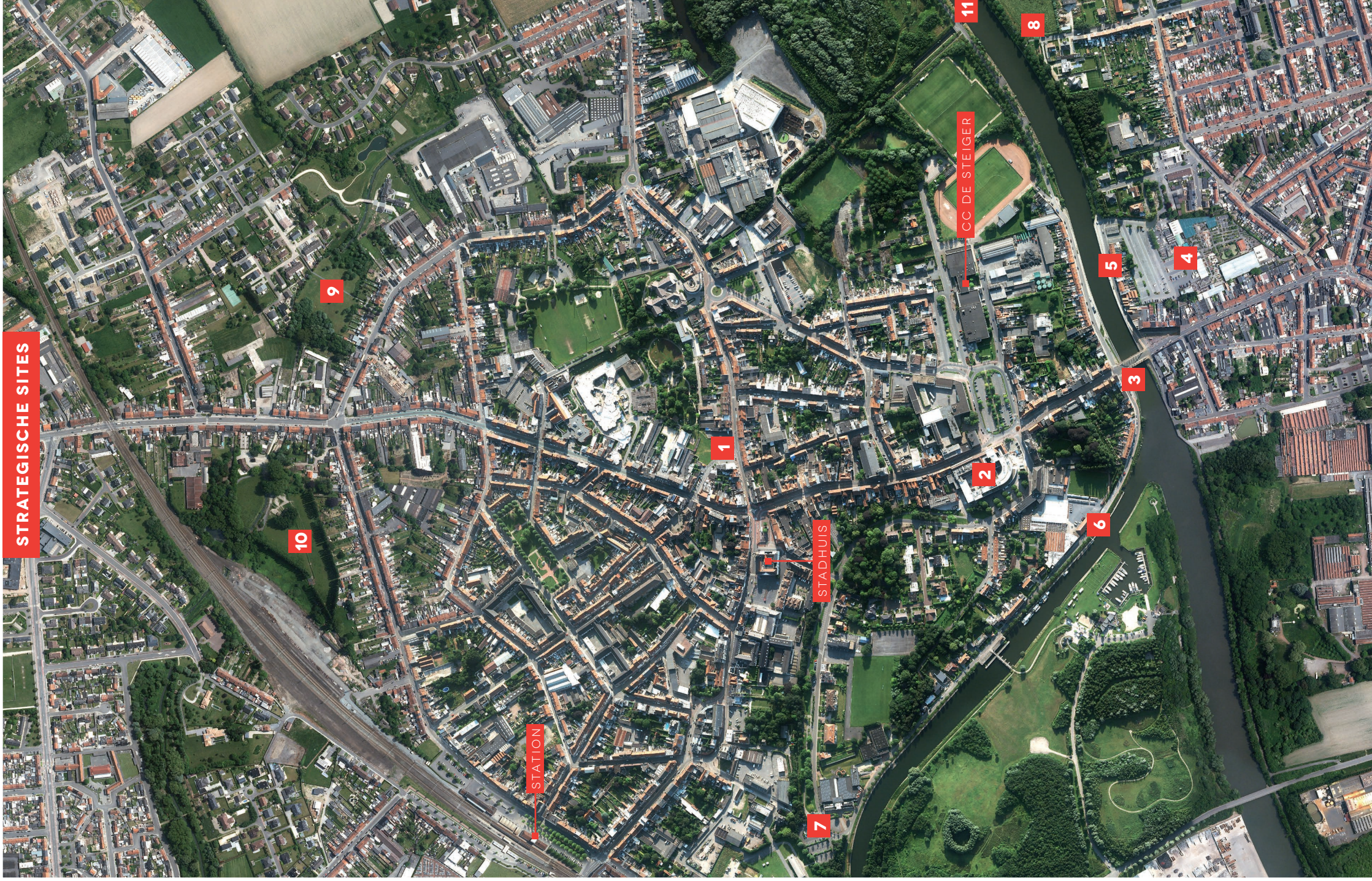
3

STRATEGISCHE SITES

Een tiental locaties in Menen worden als strategisch gezien omdat ze deel uitmaken van één of meerdere belangrijke structuren in de stad. Ze zijn ook strategisch omdat er kansen liggen voor ontwikkeling, herorganisatie en verbetering.

In relatie tot de beschreven structuren worden ruimtelijke voorstellen gedaan voor deze strategische sites. De voorstellen werden in de loop van het proces afgetoetst met de eigenaars, het bestuur, de bevolking, ...

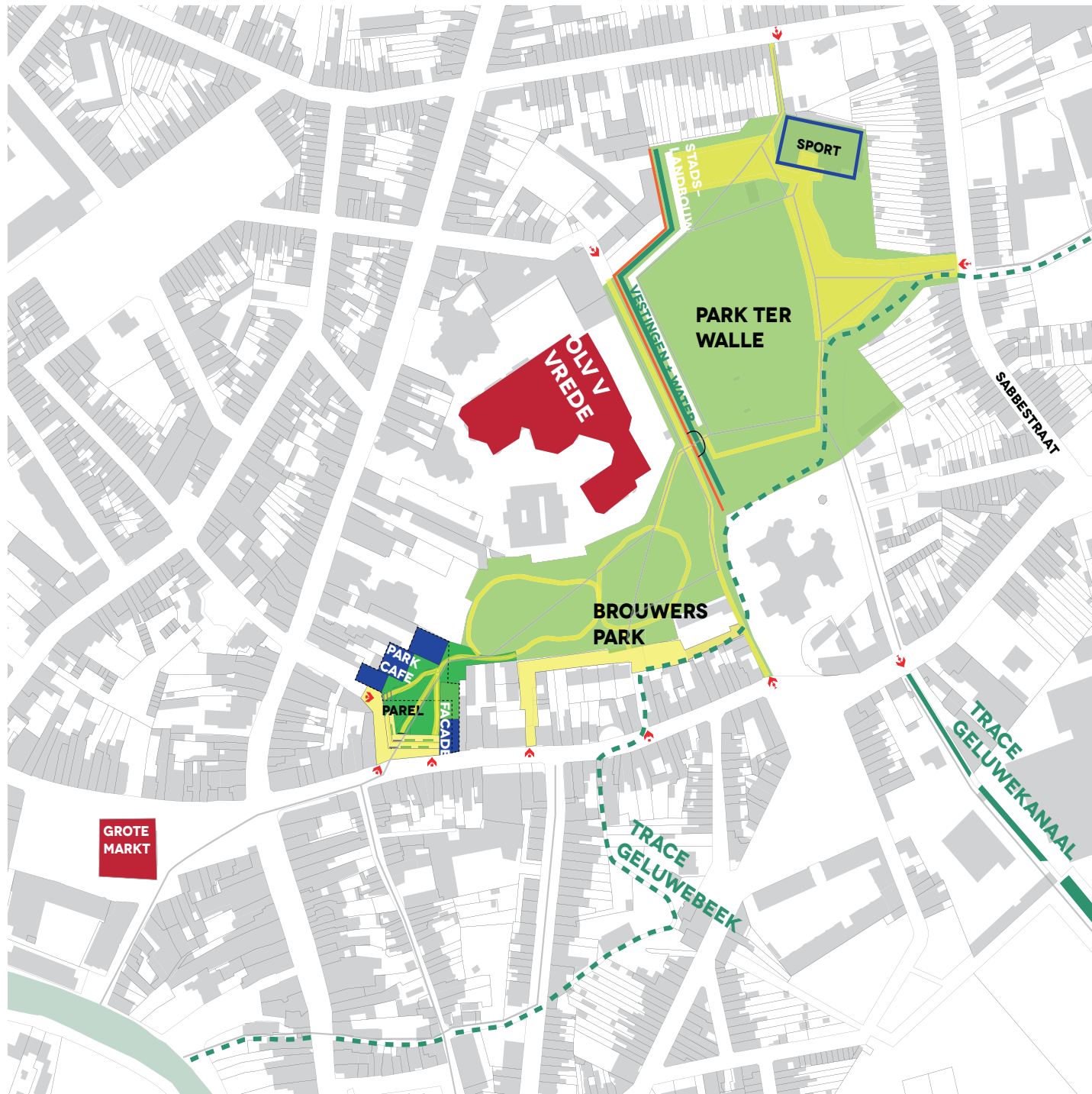
Weliswaar met verschillende snelheid en door diverse actoren, privaat en publiek, draagt de (her)ontwikkeling van elk van deze sites bij tot de globale kwaliteit en samenhang van de stad.



STRATEGISCHE SITES

1. DONKERSTRAAT
2. SITE ZIEKENHUIS AZ DELTA / VTI ST-LUCAS
3. BRUG MENEN
4. SITE FOURNIER
5. ZUIDKADE
6. NOORDKADE
7. RITO SITE
8. BARAKKENPARK
9. AVONTUURLIJK PARK
10. STATIONSOMGEVING
11. LAUWE BRUG





1

DONKERSTRAAT

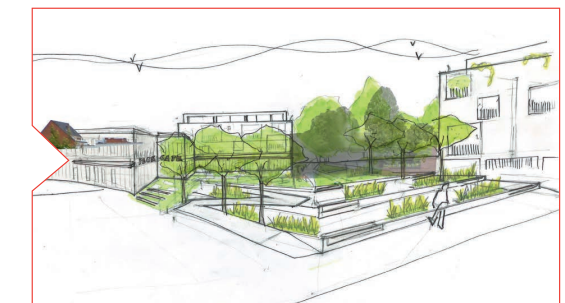
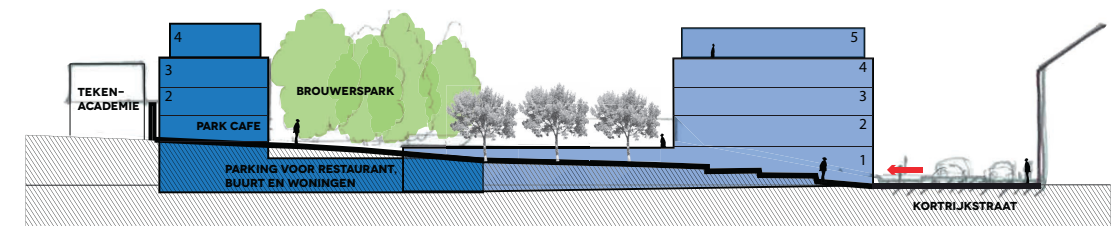
De Site Donkerstraat is vandaag een braakliggend terrein langs de Kortrijkstraat dat gedeeltelijk gebruikt wordt als parkeerplaats. Deze site is gedeeltelijk eigendom van de stad Meneen. Het terrein ligt braak sinds 2005 en werd ondertussen gebruikt als parking. Hier ligt een kans om het achterliggende Brouwerspark en het Park Ter Walle beter te verbinden met het centrum van de stad en een 'poort' tot de stad te creëren.

Er wordt voorgesteld om de bestaande blinde gevels aan de verschillende zijden af te werken met appartementen en een parkcafé. Het hoogteverschil

maakt de realisatie van een unieke publieke ruimte met trappen en groen mogelijk. Het pleintje geeft de overgang weer van het versteende stedelijke naar het zachte groene karakter van het achterliggende park.

Ook een parking voor de appartementen en het café kan in het hoogteverschil op het perceel worden ingewerkt.

Als eigenaar kan de stad hier initiatief nemen voor een realisatie van een publiek-private samenwerking op korte termijn.





2

SITE ZIEKENHUIS AZ DELTA /
VTI ST-LUCAS

Het is relatief uitzonderlijk dat een ziekenhuis verder ontwikkelt in het hart van de stad. Andere ziekenhuizen verplaatsen zich vaak naar de rand van de stad. Dit biedt heel wat kansen. De aanwezigheid van personeel, bezoekers, klanten brengen leven in de stad en zorgen voor een kruisbestuiving met andere functies in de omgeving.

Het ziekenhuis genereert ook een belangrijke parkeerdruk, die zich op vandaag bijna hoofdzakelijk op het openbaar domein situeert. Bij de verdere gefaseerde aanpassingen en uitbreidingen van het ziekenhuis is dit dan ook een belangrijk aandachtspunt. De toekomstmogelijkheden werden met het ziekenhuis besproken.

- Een eerste belangrijk element is het voorstel voor langparkeren om langparkeren voor werknemers en kortparkeren voor bezoekers een beetje verder uit het centrum te organiseren. Site Rito en de omgeving van de politie komen hiervoor in aanmerking. De afstand van beide mogelijke parkeervoorzieningen tot aan het ziekenhuis blijft beperkt tot ongeveer 500 m of 10 minuten stappen. Een belangrijk element is het uitwerken van sociaal veilige wandelcircuits tussen parkings en de bestemmingen.

- Na het finaliseren van de huidige fase van werken aan het ziekenhuis zal de publieke ruimte voor de ingang (langs de Oude Leielaan) heringericht worden. Waar op vandaag wagens staan, moet ruimte komen voor groen en voor een ononderbroken pad voor voetgangers en fietsers richting Waalvest. Er blijven ongeveer 10 parkeerplaatsen behouden vlakbij de toegang en spoedafdeling voor kort parkeren. Op kortparkeren dient expliciet toegezien te worden via ingebouwde sensoren (cfr. Kortrijk) of slagboom.

- In de volgende uitbreidingsfase dienen minstens 50 parkeerplaatsen op privaat terrein van het ziekenhuis voorzien te worden, al dan niet (half) ondergronds. De bestaande hoogteverschillen tussen de Rijselstraat en de Oude Leielaan maken het mogelijk minstens halfondergronds te gaan, als de bodem dit toelaat.

- Vlakbij liggen immers de 120 parkeerplaatsen van de Waalvest, een parking die zullen evolueren naar volledig betalend.

- Tenslotte is het ook de bedoeling om het dwars parkeren langs de Oude Leielaan (170 plaatsen) op termijn te verplaatsen. Enerzijds wordt er voorgesteld om een 100-tal plaatsen voor langparkeren te voorzien aan de zijde van de woningen. Anderzijds bieden de grotere randparkings een oplossing. Fasering is hierbij van belang. Zonder alternatieven kunnen geen parkeerplaatsen verwijderd worden.
- Tenslotte blijven ook de bestaande ruime parkeervoorzieningen in de omgeving gevrijwaard: cultureel centrum (100 plaatsen), omgeving De Poel (136 plaatsen) en zwembad (109 plaatsen).

De herinrichting van de openbare ruimte voor de ingang van het ziekenhuis staat op korte termijn op het programma. Brandweervoorschriften, bestaande en toekomstige toegangen zijn hierin bepalend. Het doortrekken van de groenstructuur kan kwaliteit geven aan de drukke winkelstraat.

Ook het tracé van voetgangers en fietsers heeft nood aan meer continuïteit. Hiervoor dienen de storende objecten zoveel mogelijk verwijderd te worden. Overleg met De Lijn is gepland om de positie van de bushalte te herbekijken.

De zijstraten van de Oude Leielaan doorbreken de continuïteit van het lineair park of de straat niet. Het voetpad en boordsteen lopen door. De auto moet eroverheen.

De herinrichting van de openbare ruimte langs de Oude Leielaan voor het ziekenhuis kan op relatief korte termijn gebeuren, na het beëindigen van de huidige uitbreidingsfase. De opmaak van plannen en de uitvoering gebeurt in nauw overleg met het ziekenhuis.



3

BRUG VAN MENEN

**PROJECT SEINE-SHELDE
LEIEWERKEN IN MENEN**

Waterwegen en Zeekanaal NV start binnenkort met de opmaak van het voorontwerp voor de Leiewerken in het centrum van Menen. Het project in Menen maakt deel uit van het Europees gesubsidieerde binnenvaartproject Seine-Schelde. De vaarweg zal worden aangepast aan de komst van grotere schepen. Door het project wordt de binnenvaart een volwaardig alternatief voor het goederenvervoer op de weg – minder drukke wegen, meer veiligheid en een schoner milieu zijn het resultaat.

De Leiewerken in Menen omvatten onder meer een bochtverbreding in het centrum, die is nodig om schepen tot 185 meter lang vlot de bocht te kunnen laten nemen. De brug aan de Rijselstraat is te laag en moet worden vernieuwd. Om schepen met drie lagen containers door te laten is er minstens een vrije hoogte van 7 meter onder de brug nodig.

Ook buiten het centrum staan een aantal werken gepland. De grotere schepen moeten elkaar ook op enkele vaste plaatsen kunnen kruisen en daarom zal er ook een passeerstrook worden aangelegd. Verder komt er een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug en wordt er een vispassage bij de sluis van Menen aangelegd. Verderop wordt de brug Wevelgem-Lauwe vernieuwd.

Het voorontwerp voor de Leiewerken in het centrum van Menen zal vermoedelijk in 2016 klaar zijn.

In het kader van de Leiewerken door **Waterwegen en Zeekanaal NV** (W&Z) dient de brug van Menen aangepast te worden aan grotere vrachtschepen tot drie containers hoog. De nieuwe brug moet een icoon worden voor de stad en heeft potentieel om Menen op de kaart te plaatsen tussen de andere Leiesteden. De nieuwe brug wordt niet opgevat als een verbinding van twee oevers, maar een belevingsruimte.

Op vandaag passeren zo'n 50 tot 70 schepen per dag, goed voor zo'n 4 à 5 miljoen ton vracht per jaar. Met de verbreding en verdieping van de Leie wordt een verdubbeling van dit aantal beoogd. Ook grotere schepen, tot 4.500 ton per schip, moeten vlot doorgang vinden. Het binnenvaartverkeer maakt dagelijks (24u op 24u) gebruik van de Leie.

Globaal gezien bestaan er twee opties: een opengaande brug of een vaste, hogere brug. Beide opties werden ruimtelijk uitgewerkt, bediscussieerd met diverse actoren en aan de bevolking voorgelegd voor feedback. Op basis van onderzoek van Waterwegen en Zeekanaal NV in samenwerking met de stad zal een definitieve keuze gemaakt worden. De realisatie van de brug is gepland voor 2018-2020.



Een overzicht van de argumenten pro en contra die op vandaag in kaart gebracht werden:

OPENGAANDE BRUG

BEHOUD BESTAANDE LANDINGEN MOGELIJK

VERBREIDING BUITEN BESCHOUWING GELATEN:
BEPERKTE ONTEIGENINGEN NODIG

DE DODE RUIMTE IN DE COMMERCIËLE AS BLIJFT BEPERKT TOT
HUIDIGE SITUATIE

GEMIDDELD 10 KEER PER DAG VOOR ONGEVEER 12 MINUTEN
(TOTAAL 2U PER DAG) EEN ONDERBREKING VOOR AUTOVER-
KEER IN DE RIJSELSTRAAT

BIJ BEHOUD VAN HUIDIGE HOOGTE VAN DE BRUG BLIJFT
WEINIG CONTACT MET HET WATER OF MET DE OVERZIJDE

MOGELIJKHEID VOOR ICONISCHE BRUG

NIEUWE WACHTZONE NODIG VOOR BOTEN TEN OOSTEN VAN
MENEN

VERTRAGING SCHEEPVAART

HOGERE ONDERHOUDSKOSTEN, PERSONEELSKOSTEN VOOR
BEMANNING

PROBLEMATIEK VAN WISSELWERKING TUSSEN SLUIS EN
OPENGAANDE BRUG

DUURDERE CONSTRUCTIE

KWETSBAAR VOOR TECHNISCHE DEFECTEN

NOOD AAN SIGNALISATIE OP EEN VOLDOENDE VERRE AFSTAND
VAN DE BRUG ZODAT EVENTUEEL KAN OMGEREDEN WORDEN

PROBLEMATIEK VOOR OPENBAAR VERVOER

VASTE BRUG

NIEUWE LANDINGEN MET GROTERE AANLOPEN NODIG

VERBREIDING BUITEN BESCHOUWING GELATEN:
MEER ONTEIGENINGEN NODIG DOOR DE KOMST VAN
TOEGANGSHELLINGEN TOT DE BRUG

GROTE OPENING DOOR AANLOOPSTROKEN CREËERT DODE
RUIMTE IN COMMERCIËLE AS

CONTINUÏTEIT IN HET AUTOVERKEER MOGELIJK

KANS OM MEER CONTACT TE MAKEN MET HET WATER EN DE
OVERZIJDE VIA VERLAAGDE KADES EN UITBUIGEN VAN DE
BRUG

MOGELIJKHEID VOOR ICONISCHE BRUG

GEEN WACHTZONES NODIG

GEEN VERTRAGING SCHEEPVAART

LAGERE ONDERHOUDSKOSTEN

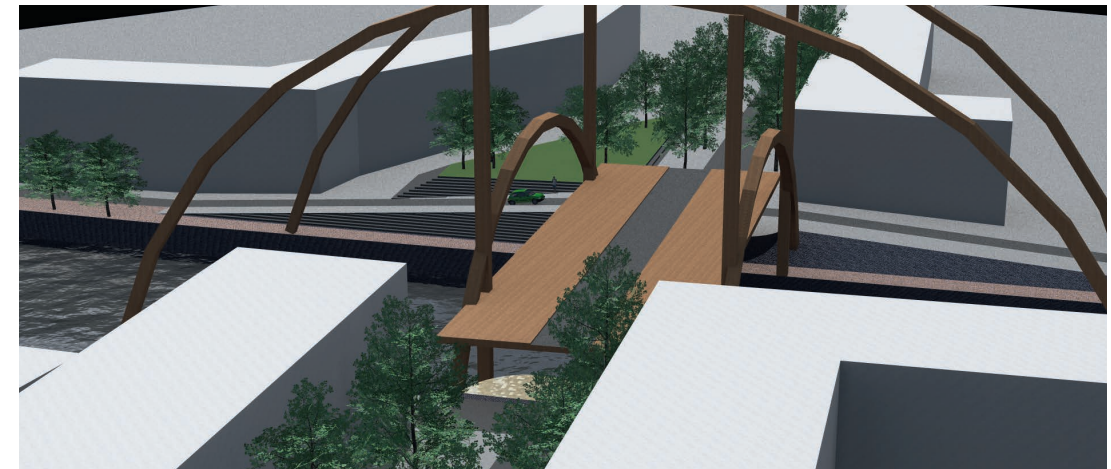
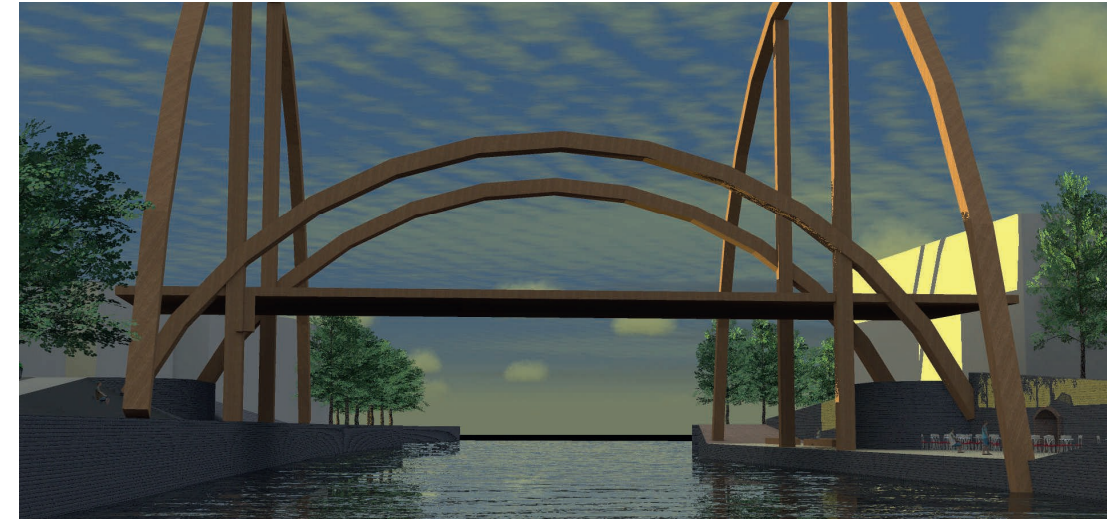
NEUTRAAL TAV SLUIS

GOEDKOPERE CONSTRUCTIE

MINDER KWETSBAAR VOOR DEFECTEN

GEEN SIGNALISATIE NODIG

CONTINUÏTEIT VOOR OPENBAAR VERVOER



OPENGAANDE BRUG

Het scenario van een opengaande brug omvast relatief weinig ingrepen in de omgeving. Een vaste brug vraagt wel om een onderzoek van hellingen en inpassing in de omgeving. Hieronder wordt het onderzoek van de vaste brug meer in detail omschreven.

SCENARIO VASTE BRUG

Het scenario van een vaste brug houdt in dat de doorvaarthoogte ongeveer 1.5m à 2m verhoogd moet worden. Concreet betekent dit langere aanlopen naar de brug.

Er wordt voorgesteld met twee armen te werken waardoor de helling voor voetgangers en fietsers beperkt kan blijven. Aangezien de constructiehoogte voor het deel voor voetgangers en fietsers beperkter is dan voor gemotoriseerd verkeer, kan een comfortabele helling gecreëerd worden, ook voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, kinderwagens, ...

Deze optie maakt ook de beleving op de brug interessanter.

Door de brug naar het westen te buigen, creëert men een zicht op het groene landschap en de plezierhaven aan deze oever. Dit is ook de zijde van de ondergaande zon. Het buigen van de brug maakt dat - binnen de centrale as van de Rijsselstraat - de

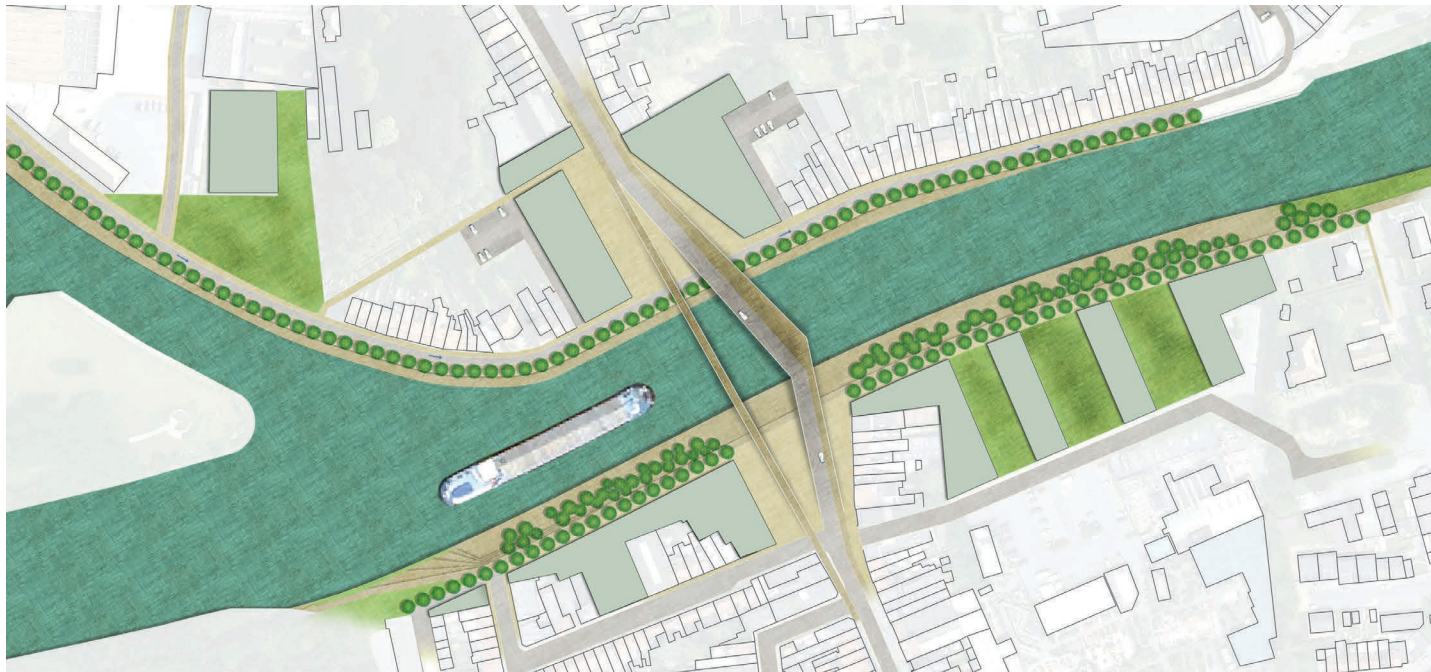
Leie en de overzijde voelbaar en zichtbaar worden. De optie om de brug naar het oosten te buigen werd eveneens onderzocht, maar is landschappelijk minder interessant en beperkt de onteigeningen nauwelijks.

Het brugdek verbreedt boven het water zodanig dat er een rustplaats gecreëerd wordt. Er ontstaat een publieke ruimte op en aan het water.

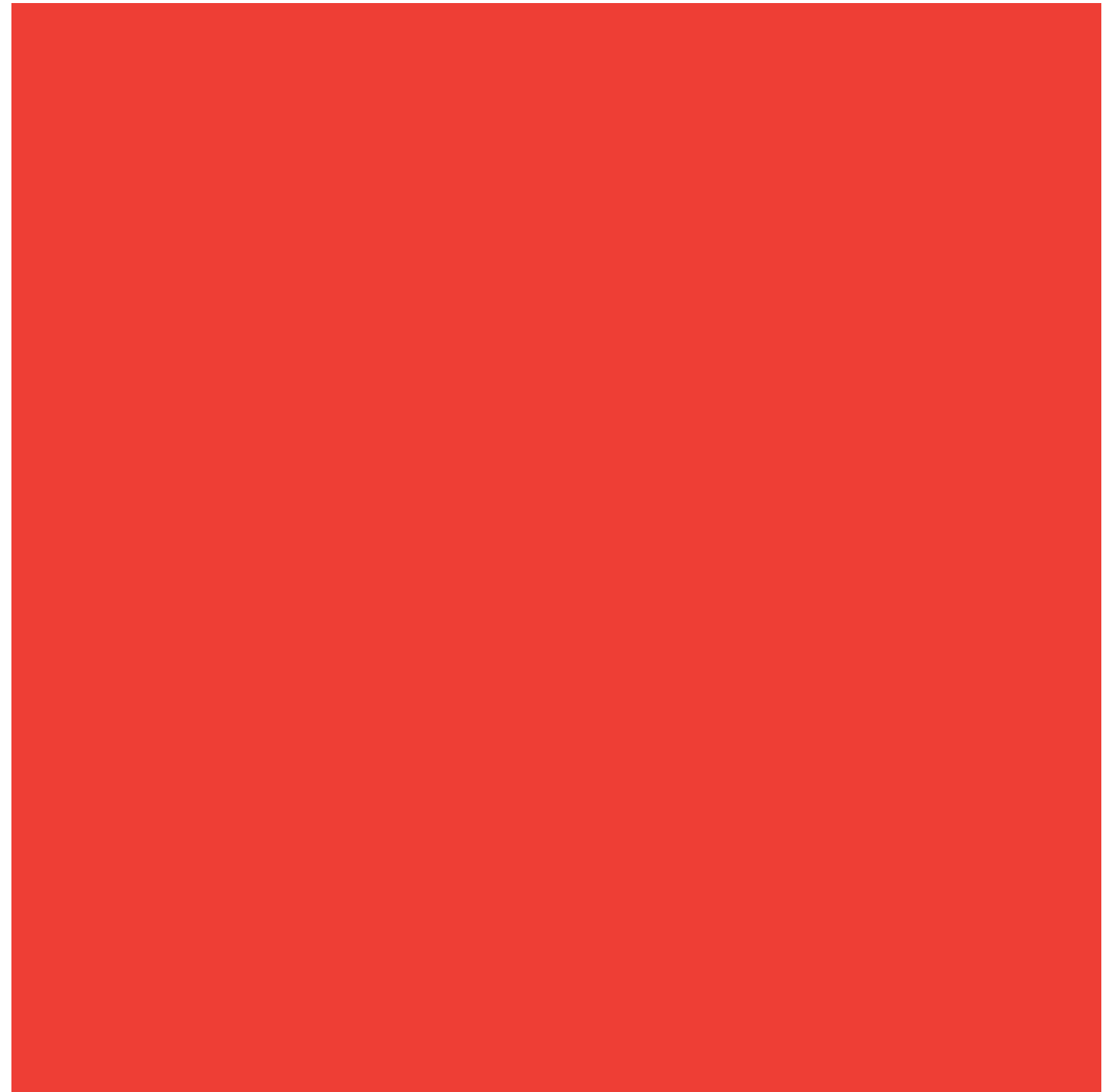
Om fietsers en rolstoelgebruikers ook een vlotte verbinding te garanderen, onderzocht de stad de nieuwe brug en kades topografisch in detail. Aan de zuidelijke zijde wordt het hoogteverschil tussen kade en omgeving met een helling voor voetgangers en fietsers overbrugd. Deze helling kan een iconische waarde krijgen in zijn omgeving. Dit maakt dat fietsers de auto's niet moeten kruisen.



VASTE BRUG: SCENARIO WESTELJK BUIGENDE BRUG



VASTE BRUG: SCENARIO OOSTELJK BUIGENDE BRUG



4

ZUIDKADE

Naast het verhogen van de bruggen voor scheepvaart, moet ook de Leie verbreed worden ter hoogte van Menen-centrum in het kader van de Leiewerken van W&Z. Op basis van bestaande gegevens gaat dit over een verbreding van minstens 5,4 meter. Verder gedetailleerd onderzoek moet uitwijzen hoe de bestaande Leiebocht ter hoogte van Menen-centrum verbreed moet worden en langs welke zijde.

In het hier gehanteerde scenario wordt er, op basis van de vorm van de Leie, van uitgegaan dat de volledige verbreding gerealiseerd wordt aan de zuidelijke zijde.

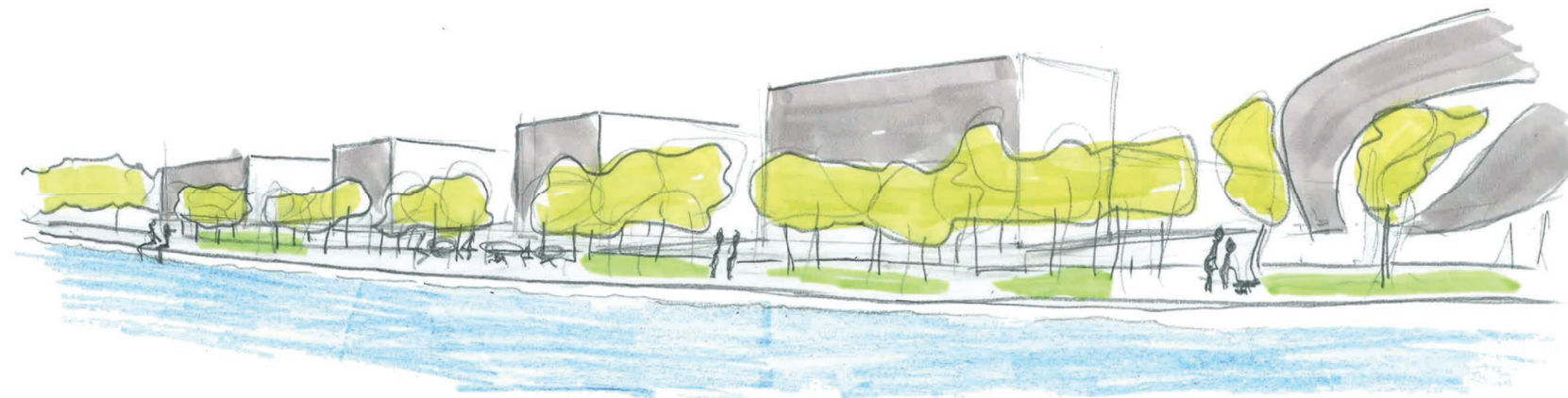
Deze verbreding heeft een grote impact op de woningen langs de kades in Menen. Verder onderzoek zal vanaf 2016 uitwijzen welke panden eventueel onteigend moeten worden.

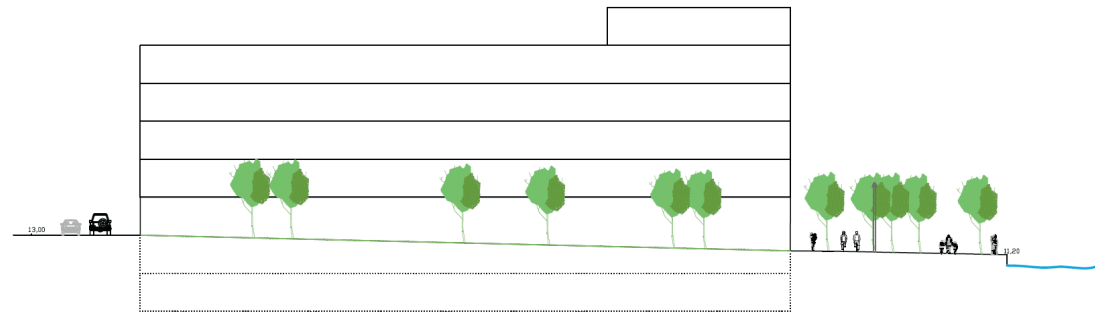
Hoewel de verbreding van de Leie aan zuidelijke zijde grote menselijke gevolgen heeft, betekent het ook voor de stad Menen een kans om een kwaliteitsvolle publieke ruimte te realiseren langs de Leie. De verbreding maakt het immers mogelijk alle autoverkeer op de kades zelf te weren en een brede, groene promenade te realiseren voor alle inwoners van

Menen. De nieuwe kades kunnen lager voorzien worden om meer contact met het water te creëren. Ter hoogte van de site Fournier kan een zachte helling de overgang tussen het bestaande reliëf en de nieuwe lage kade opvangen. Ten westen van de brug is hier een breuk in het reliëf aanwezig tussen het hoger gelegen voetpad langs de bebouwing en de lager gelegen kade.

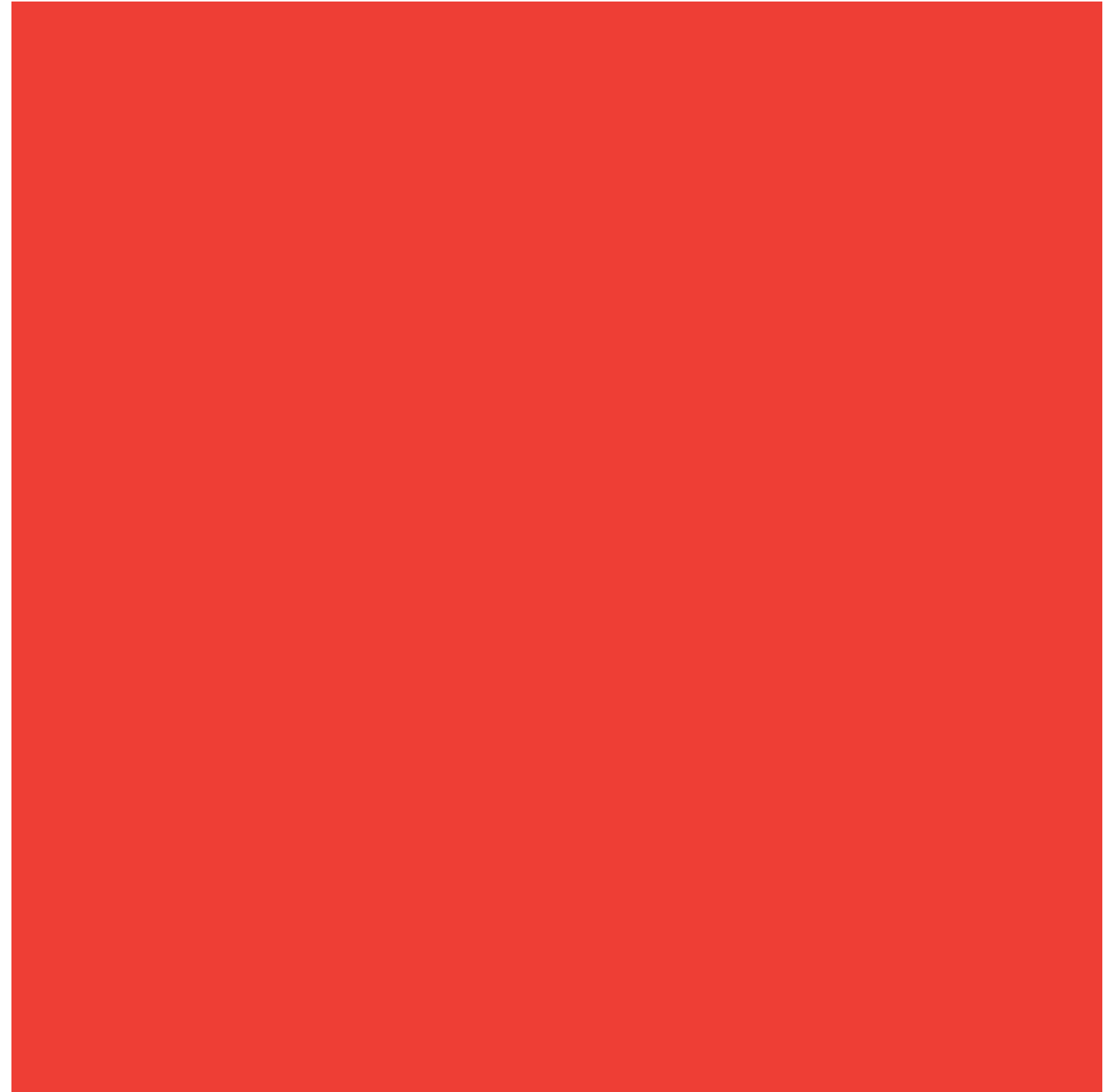


Op de nieuwe kades wordt het fietspad (jaagpad) ononderbroken doorgetrokken.





SNEDE ZUIDKADE: ZACHT HELLING



5

NOORDKADE

In het hier gehanteerde scenario wordt er van uit gegaan dat er aan de noordkade geen verbreding van de Leie nodig is en dat de bestaande panden langs de kades behouden kunnen blijven.

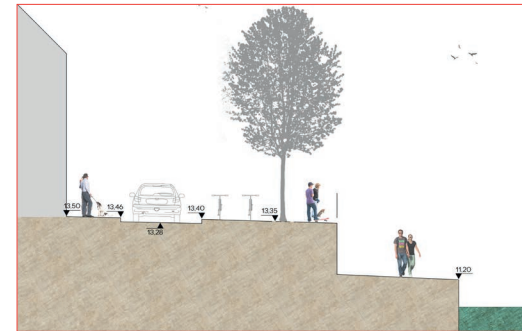
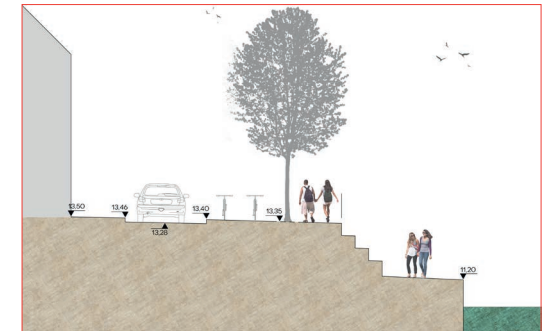
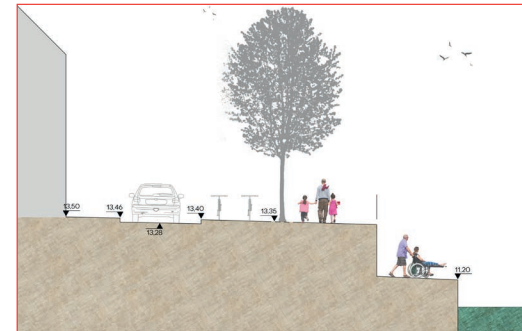
Op vandaag is er langs de noordelijke kades een tweerichtingsstraat voor auto's en een parkeerstrook aanwezig. Fietsers en voetgangers hebben bijna geen plaats, ook voor groen is er geen ruimte. Fietsen langs de Leie is op bepaalde locaties gevaarlijk.

In het nieuwe voorstel wordt de ruimte voor auto's beperkt. Er wordt éénrichtingsverkeer voorgesteld en parkeerplaatsen worden tussen de bebouwing in voorzien. Nieuwe verbindingen ter hoogte van de VTI site en ter hoogte van 'brandstoffen Fournier' maken dit mogelijk.

Deze ingreep maakt ruimte vrij voor een veilig en comfortabel tweerichtingsfietspad langs de Leie die het jaagpad continueert. Ook komt ruimte vrij voor een verlaagde kade voor voetgangers, met een

verschillende breedte en met diverse overgangen naar het hogere niveau. De constante is één enkele bomenrij die over de hele noordelijke kaai doorloopt. Dit wordt een uitgelezen plaats om in de zon met de voeten in het water te zitten.





SNEDES NOORDKADE: TERRASVORM

6

SITE FOURNIER

Met de site Fournier bedoelen we zowel de handelszaken van de twee eigenaars Fournier en bijhorende private parking als ook de publieke parking die hierop aansluit.

Bovenstaande werken aan de brug en kades hebben ook gevolgen voor de omgeving van de site Fournier. Hier ontstaan opportuniteiten voor nieuwe bouwprojecten en nieuwe functies die inspelen op de kwaliteiten van de nieuwe Leie-oeveren. Het nieuwe bouwprogramma kan mee de kwaliteit van de omgeving van de Leie bepalen en activiteiten stimuleren.

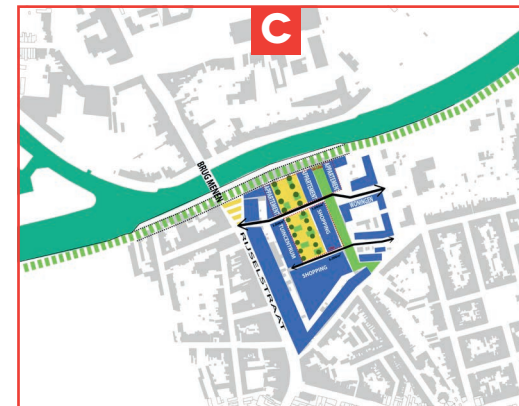
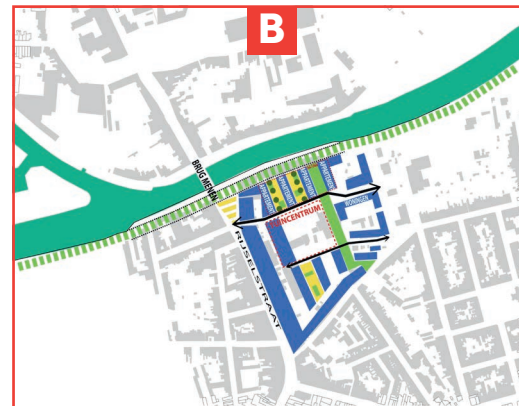
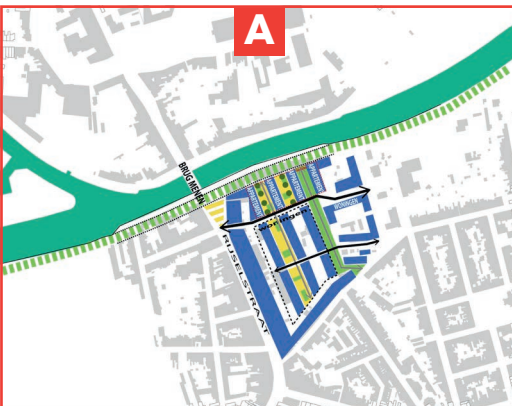
Ter hoogte van de bestaande publieke parking wordt een bouwprogramma voorzien voor commerciële

functies en/of horeca op het gelijkvloers. Boven deze functies kunnen appartementen gerealiseerd worden. Hiermee worden ongeveer 115 woningen en zo'n 5.000 m² commerciële ruimte gecreëerd. Er is ruimte voor nieuwe doelgroepen in de Barakken en voor grotere ruimtes voor handelszaken. De bouwhoogte dient ten aanzien van bestaande aanpalende woningen beperkt te worden. Het parkeren voor deze nieuwe woningen en commerciële activiteiten gebeurt ondergronds. Gelijkvloers parkeren op dergelijke schaal aan deze nieuwe toplocatie langs de vernieuwde Leie is niet meer opportuun. De aanwezigheid van constructies en vervuiling in de ondergrond zal hierin echter bepalend zijn.

Naast de nodige private parkeerplaatsen voor het nieuwe programma kunnen met de financiële opbrengsten van het bouwproject op deze plaats een 100-tal bijkomende publieke parkeerplaatsen voorzien worden. Dit betalend parkeren in het hart van de Barakken moet gezien worden als een aanvulling op de gratis randparking op Decofrance.

De ontsluiting voor autoverkeer wordt voorzien op deze publieke parking tegen de activiteiten van Fournier aan. Op deze manier kunnen de commerciële activiteiten los evolueren van het bouwproject op de publieke parking.

Voor de eigendommen van Fournier werden verschillende mogelijkheden onderzocht. Hier ligt echter nog niets vast. De bestaande activiteiten kunnen zonder meer blijven voortbestaan.



Bij deze ontwikkelingen is het belangrijk dat overheden het voorbeeld geven. Dit kan in de ontwikkeling van op de site van de publieke parking en op de restgronden na onteigening. Dit project kan een kwaliteitsstandaard zetten en vertrouwen geven aan private investeerders in de Barakken, een niet evident gebied voor projectontwikkeling.

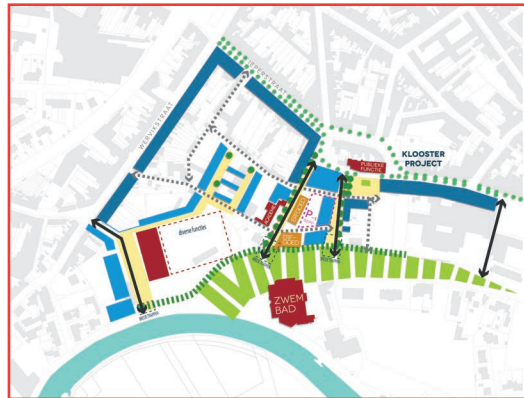
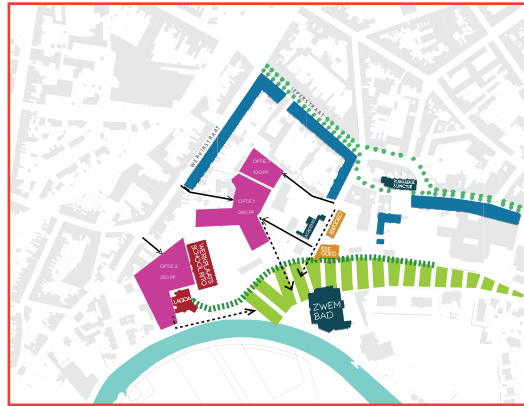
Met de ontwikkeling van de site Fournier en de nieuwe afwerking van de hoeken palend aan de brug worden minstens evenveel woningen en commerciële oppervlakte gecreëerd als er door de Leiewerken verdwijnen. Er wordt verder onderzocht of er door fasering en voorrangregels mogelijkheden zijn voor verhuisbewegingen van bestaande bewoners en handelszaken. Het nieuwe project biedt ook mogelijkheden voor grotere oppervlaktes voor handelszaken. Deze nieuwe soorten van handel kunnen een positieve invloed hebben op de attractiviteit van de Barakken en het centrum van Menen. De stedelijke beleving van de nieuwe kades en pleinen geven een beleving die een randstedelijk shopping center niet kan bieden. Een goede marktbevraging is hierbij essentieel om het aanbod op de vraag te kunnen afstemmen.

De positie van de bouwblokken loodrecht op het water maakt dat de kwaliteiten van de nieuwe kade maximaal doorgetrokken worden in de Barakken en geen gesloten front van bebouwing vormen.



7

RITO SITE



De Rito-site omvat het terrein van het Go! Onderwijs (2 ha), de terreinen van de technische diensten van de stad Meneen (1 ha) en de Lagoa, een voormalige dancing (1 ha).

Het gebied is op vandaag volledig bestemd als woongebied. De scholengemeenschap verkent de toekomstige mogelijkheden voor deze sites op het vlak van onderwijs en andere functies. De stad Meneen overweegt een herlocalisatie van de technische diensten. In de loop van 2015 moet hierover duidelijkheid zijn. De vraag naar een geïntegreerde visie dringt zich hier op, net als de vraag naar randparkings en verbindingen tussen het centrum en de Leie.

Op korte termijn en uit overleg met de verschillende actoren kan gezocht worden naar een parking in deze omgeving. De onderbenutte gronden van de school bieden opportuniteiten, maar ook de bestaande, weinig gebruikte parking bij de Lagoa of het intenser gebruiken van de site van de technische diensten om daar ruimte vrij te maken. Belangrijk is om hier onmiddellijk het fietsbeleid en de algemene aandacht voor veiligheid (verlichting, zichtrelaties, gebruik door ziekenhuis, ...) af te toetsen.

Op (middel)lange termijn wordt de RITO site omgevormd tot een nieuw stadsdeel met ruimte voor grondgebonden stadswoningen, appartementen, maar ook onderwijsfuncties, openbare ruimte, ... Er kan een woonaanbod gerealiseerd worden dat complementair is aan het bestaande woonaanbod en doelgroepen in de stad. De stad beoogt een kindvriendelijke omgeving, private parkings voor de wagen, middenklasse gezinswoningen, ...

Een ondergrondse parking is mogelijk voor de eigen bewoners van de site, maar een grootschalige publieke ondergrondse gratis parking is financieel niet haalbaar. Ook op lange termijn is er dus ruimte nodig voor gelijkgronds parkeren op grote schaal.

De bestaande doorsteken tussen de leperstraat en de groene Oude Leielaan hebben nood aan een opwaardering om de relatie met het stadscentrum te versterken. Het overbruggen van het hoogteverschil voor fietsers moet mogelijk worden.

In de komende maanden worden de mogelijkheden verder onderzocht en de plannen verfijnd. Het al dan niet verhuizen van de technische diensten is een bepalende factor.



8

BARAKKENPARK

De woonomgeving van de Barakken beschikt over zeer weinig privaat en publiek groen. Diverse signalen onderstrepen de nood aan openbaar groen in deze omgeving. De ontwikkeling van een publieke groenzone lijkt opportuun, zeker wanneer dit gelinkt wordt aan de vernieuwde Leie en aansluiting vindt bij de open ruimte en vele de groene gebieden langs de Leie. De omgeving van de nieuwe fietsbrug leent zich hiertoe. Deze omgeving is op vandaag immers al als groene zone bestemd. De brug vormt een belangrijke verbinding van de Barakken met heel wat voorzieningen in Menen-centrum: CC De Steiger, de sportvelden, bibliotheek, ...

Het ontwerp stelt voor om de huidige weiden op de zuidelijke oever in te richten voor zachte recreatie. Een groen parkgebied dat, naar het voorbeeld van Buda Beach in Kortrijk, een plek wordt voor de wijk de Barakken, waar mensen kunnen picknicken langs de Leie-oevers.

Aansluitend bij het park kan er ook een project voorzien worden waar horeca of een recreatief aantrekkelijk trefpunt kunnen gevestigd worden. Alles moet wel afgestemd worden op het residentieel karakter

van de aanpalende woonwijk. Een dichtere groenstructuur aansluitend bij deze rand is wenselijk.

Door de vereiste hoogte voor driecontainer hoge boten, is er nood aan een 100m lange aanloop en landing om fietsers comfortabel over de brug te loodsen. Het ontwerp van de landingszone zal samen met het ontwerp van de brug bekeken worden. Vooral de verbindingen met het centrum van Menen en de Barakken zijn van belang.

De reacties tot op heden zijn zeer positief. Er werd wel aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid ter hoogte van de brug en omgeving zodat de brug ook 's avonds en in de winter gebruikt kan worden. Het is van belang voor de verdere ontwikkeling van dit gebied nauw samen te werken met de bewoners van de Barakken zelf.

Het regionaal project **Groene Sporen** zal de ontwikkeling van deze site ondersteunen.

GROENE SPOREN: NAAR EEN SAMENHANGEND NETWERK VAN MEER GROENE RUIMTE IN DE REGIO



Werken aan Groene Sporen is bouwen aan een regio met een sterke identiteit en een grotere landschappelijke en ecologische kwaliteit.

De regio kent een zeer verspreide bebouwing, versnippering van de agrarische ruimte en een gebrek aan (toegankelijk) groen, natuur en bos. Ook de dreigende klimaatsverandering heeft grote impact op het toekomstig bodemgebruik en waterbeheer.

Toch heeft de streek nog een groot potentieel om een samenhangend netwerk te creëren van stedelijke en groene structuren. We moeten dan ook doordacht en zorgvuldig omspringen met de schaarse open ruimte die ons nog rest.

Leiedal wil met het project Groene Sporen samen met de steden en gemeenten, de Provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse agentschappen en de middenveldorganisaties, een aantrekkelijke 'groene' leefomgeving creëren om te wonen, te werken en te ontspannen. Hiermee geeft de regio invulling aan een Europese strategie voor 'Green Infrastructure' als essentieel element in duurzame ontwikkeling.

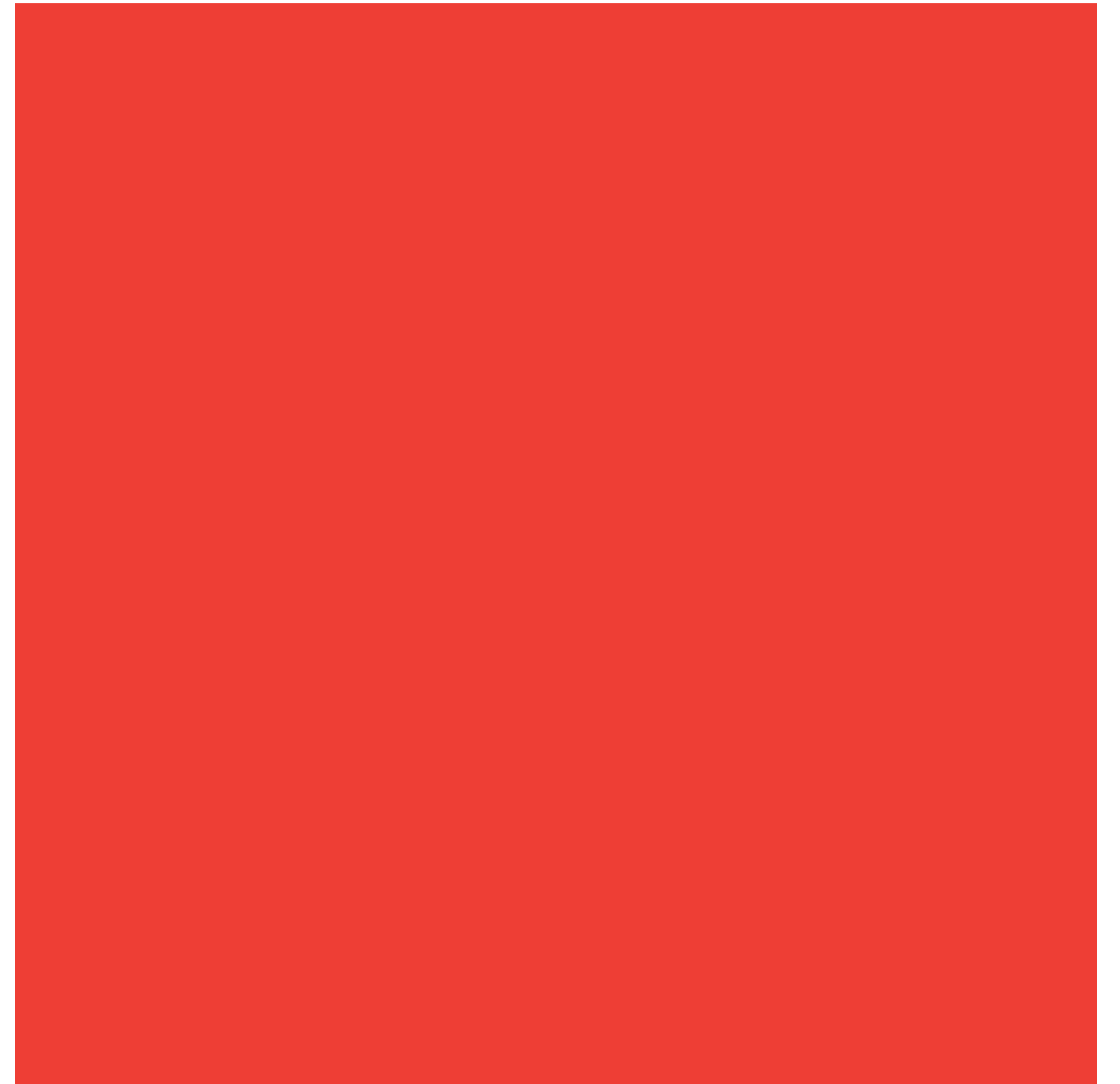
In 2010 startten Leiedal en provincie het strategisch project Groene Sporen op met de steun van het Vlaamse gewest. Lokale projecten worden ingebed in een ruimere regionaal perspectief en in een meer geïntegreerde benadering. Gemeenten hebben terreinen verworven die ingericht worden als groene ontmoetingsplekken voor de bevolking of als gebieden met een rijke biodiversiteit. Een voorbeeld hiervan is Lettenhofpark in Zvevegem.

Het realiseren van de ambities van Groene Sporen vergt een lange termijn aanpak met vele partners. In 2014 startte een verlenging van Groene sporen om verder werk te maken van dit groene netwerk en de opgemaakte plannen mee te realiseren.

Website: www.groenesporen.be



FIETSBRUG VAN BARAKKENPARK NAAR MENEN CENTRUM



9 AVONTUURLIJK PARK

Tussen de J. en M. Sabbestraat en de Hagewindstraat ligt een groengebied en een doorsteek voor voetgangers en fietsers. Op vandaag loopt de Geluwebeek ondergronds door het gebied. Dit gebied is in eigendom en beheer van de stad Menen en de provinciale afdeling voor waterlopen.

Door op deze plaats de Geluwebeek opnieuw bloot te leggen, kunnen mensen opnieuw de waterstructuur in de stad voelen en ontstaan er kansen voor natuurontwikkeling langs de oevers. Een analyse van de groenzones in Menen duidt aan dat er een gebrek is aan differentiatie in karakter en mogelijk gebruik van groenzones. Avontuurlijk speelgroen is bijvoorbeeld een tekort. Dit gaat goed samen met natuurontwikkeling. Het beeld geeft het gewenste karakter van de plek weer.

Belangrijk is om een hydrologische calculatie te doen over het open maken en hermeenderen van de beek. Wat wordt de hoogste waterstand en is dit veilig voor de omliggende woningen? Zijn er geen negatieve neveneffecten stroomopwaarts of afwaarts te verwachten? VMM beschikt hiervoor over de nodige expertise.

De open grasvlakte geeft op vandaag wel overzicht en sociale controle op het gebied. Bij het herinrichten van de plek moet dit bewaakt worden. Ook de veiligheid voor spelende kinderen langs de beek is een aandachtspunt.

In nauwe samenwerking tussen de stad Menen, de provincie en de VMM kan dit gebied op korte termijn aangepakt worden. De wedstrijd van **WinVorm** kan hier een interessante formule zijn.



WINVORM

WinVorm staat voor West-Vlaanderen in Vorm, een platform over vernieuwende thema's in ruimtelijke kwaliteit.

Het ontstond in 2000 als een gezamenlijk initiatief van de intercommunales Leiedal en wvi, de Provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse Landmaatschappij en de Vlaamse Bouwmeester.

De Oproep WinVorm is een selectieprocedure die gebaseerd is op het principe van een architectuurwedstrijd en moet de West-Vlaamse publieke overheden ondersteunen bij de selectie van goede ontwerpers en ontwerpteams voor hun projecten.

De Oproep WinVorm omvat een selectie en voordracht van ontwerpers en ontwerpteams voor diverse opdrachten op het vlak van bouwkunde, stedenbouw en landschapsarchitectuur. Deze West-Vlaamse Oproep biedt een snelle procedure voor toekomstige opdrachtgevers aan om te komen tot architecturale kwaliteit en goed opdrachtgeverschap.



10

STATIONSOMGEVING
MENEN

Vandaag fungeert de Wahisstraat als een deel van de stadsring van Menen. Zeker tijdens de spits is dit een drukke as, wat de leefbaarheid en de woonkwaliteit onder druk zet. Een nieuwe ontsluitingsweg in het achterliggend gebied tussen de spoorweg en de Wahisstraat, zou de Wahisstraat nieuw leven kunnen inblazen. De straat zou heringericht kunnen worden als een aangename woonstraat met éénrichtingsverkeer en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Bovendien kan bij de ontwikkeling van het achterliggend gebied een garagestraat voorzien worden, wat de parkeerdruk in de Wahisstraat aanzienlijk kan verminderen. De aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Bruggestraat dient nader onderzocht te worden. Dit voorstel werd door de bewoners van de Wahisstraat en omgeving positief beoordeeld.

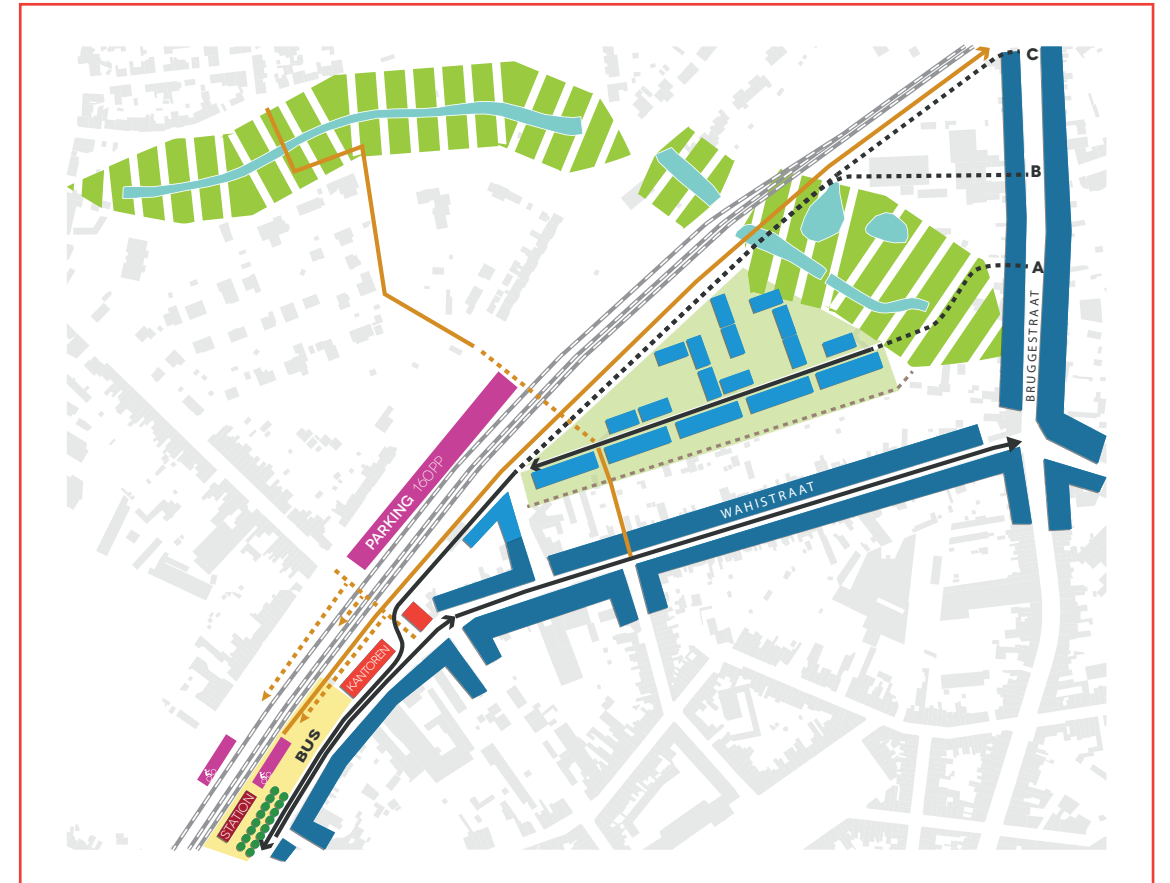
Het woongebied is op vandaag eigendom van een aantal private eigenaars en van de NMBS. De kop van het stationsplein is eigendom van de stad Menen. Voor de ontwikkeling van dit gebied moeten dus zowel private als publieke eigenaars een overeenkomst vinden om een gezamenlijk project te ontwikkelen. Hierdoor is de timing zeer onduidelijk op vandaag.

De stationsomgeving is een belangrijk element in de mobiliteit van Menen. Een betere oversteeekbaarheid van het spoor en een snelle verbinding voor fietsers langs het spoor richting Wevelgem en Kortrijk zijn gewenst. De kop van het stationsplein vraagt om een kenmerkend gebouw, eventueel met kantoorfunctie.

Ook de Geluwebeek, centraal in het gebied, vraagt bijzondere aandacht. Deze beek kan ontwikkeld worden tot nieuwe publieke groene parel in het noorden van de stad, waar groen eerder schaars is.

Belangrijk is dat de bestaande bedrijfsactiviteiten achterliggend aan de Bruggestraat behouden kunnen blijven en ook in de toekomst een dergelijke invulling kunnen behouden, aanvullend aan het wonen.

Een eerste financiële inschatting leert dat met het opleggen van een aantal elementen (groen rond beek, nieuwe verbindingsweg, garagestraat, fietspad langs spoor) het project nog steeds financieel rendabel kan zijn voor een ontwikkelaar als er naast de rijwoningen ongeveer 125 appartementen gerealiseerd kunnen worden.



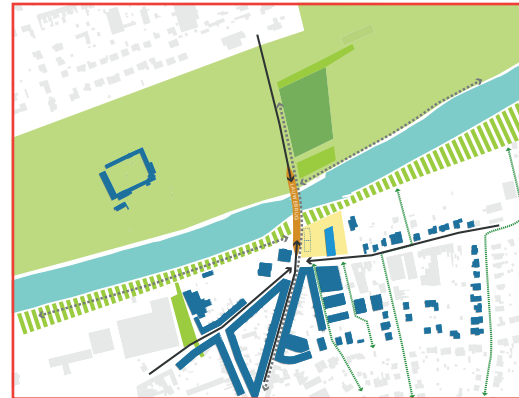
LAUWEBRUG

**BRUG VERHOGEN;
LEIE VERBREDEDEN**

Net als de brug in Menen, moet ook de brug in Lauwe aangepast worden om grotere en hogere schepen binnen het Seine-Schelde project doorgang te geven. Waar de Leie nu versmalt ter hoogte van de Lauwebrug, zal dit in de toekomst rechtgetrokken moeten worden. Aan de zijde van Wevelgem is er wel voldoende ruimte om de brug te verhogen en langere aanloopstroken te voorzien. Aan de zijde van Lauwe staat de bebouwing dichterbij de Leie.

LAUWE MET DE LEIE VERBINDEN

De bouwprojecten langs de Leie in Lauwe leggen reeds duidelijk de link naar het water. De groenstructuur langs het water wordt het dorp in getrokken. Er wordt aansluiting gezocht voor voetgangers en fietsers en het geplande nieuwe ontmoetingscentrum brengt de mensen dichterbij het water. Ook aan de andere zijde van de brug dient de relatie van het centrum tot de Leie versterkt te worden.

**COMFORT EN VEILIGHEID VOOR
FIETSERS**

De Lauwebrug is een belangrijke as voor fietsers, zowel voor schoolgaande kinderen als recreanten. Fietsers langs de Leie tussen Menen en Kortrijk moeten hier van oever wisselen. Dit verdient voldoende aandacht bij het ontwerp van de brug: vlotte overstekbaarheid en aansluiting voor fietsers, zowel in de richting langs de Leie, als dwars erop.





SLOT

De gelaagdheid en complexiteit van een stad zijn slechts mogelijk dankzij een veelheid en gelijktijdigheid van disciplines en dankzij een geschiedenis van opeenvolgende ingrepen en wijzigingen. Een stad heeft nood aan het stellen van strategische doelen en het boeken van zichtbare vooruitgang op het terrein aan de hand van duidelijk afgebakende acties.

Ontwerpend onderzoek heeft in dit verhaal de rol om potenties van bestaande stedelijke systemen bloot te leggen, om acties te beschrijven die opeenvolgende transformaties mogelijk maken, om afwegingen te maken tussen verschillende mogelijke scenario's.

De Leiewerken kunnen voor de stad Menen de motor voor verandering worden. De stad kan een nieuwe verknoping krijgen in het samengaan van het natuurlijke systeem van de Leie met de commerciële as en het waardevol erfgoed.

Het werk dat in deze brochure getoond wordt, is het resultaat van een proces met een grote betrokkenheid van technici, kennisinstellingen, politiek en burgers. Het masterplan Menen geeft geen pasklaar antwoord op alle uitdagingen waar de stad voor staat. Het masterplan wil wel een weg tonen die de stad toelaat om stap voor stap, zonder omwegen, dichterbij te komen bij de ambities van leefbare en duurzame stad.

Jordi Ferrando



4

COLOFON

Hebben meegewerkt aan dit masterplan en de workshops vanuit:

TEAM LEIEDAL

Nele Vandaele, Isabelle Putseys, Ruben D'haene, Steven Hoornaert, Griet Lannoo, Stefaan Verreu, Stijn Vannieuwenborg, Dominique Declercq, Giovanni Maes, Jordi Devlam

DE STAD MENEN

- Burgemeester Martine Fournier en Schepenen Mieke Syssauw, Dirk Vanholme, Tom Vlaeminck, Eddy Lust, Laurent Coppens, Griet Vanryckegem, Berenice Bogaert,
- Renaat Vandenbulcke
- Secretaris Erik Algoet
- Administratie: Trui Everaerd, Bjorn Grouwet, Ingeborg De Maesschalck, Rupert Dewanckel, Marc leger, Carina Develter, Annelies Vanooteghem, Isabelle Verraes, Hannelore Zoetaerd, Freddy Debeuf, Henk Wekking, Lisa Maxy, Ronny Titeca, Catherine Christiaens

SPAANSE ARCHITECT

Jordi Farrando

NEDERLANDSE STUDENTEN EN DOCENTEN

Lonneke Borst, Kris Kersten, Jasper Klaassen, Michel Strik, Maartje Webbers, Simone van der Wiel, Wytse Hoekstra, Dick van Dorp, Ad Koolen, Dorith van Gestel

CENTRUM MANAGER

Maarten Decramer

AZ DELTA ZIEKENHUIS

Sabine Cailliau, Herman Annaert

GECORO VOORZITTER

Andre Sonnevile, ondervoorzitter GECORO Filip Logghe en leden GECORO

HOGERE OVERHEDEN

Dirk Vanwassenhove, Wim Beerten, Koen Himpe

BILATERALE OVERLEGGEN

Scholen: Lieven Vandekerckhove, Diederik Bevernage, Rik Behaegel
Rito scholen: Vergara Cristian, Marc Casteleyn, CLB: Hilde Verplancke

LILLE MÉTROPOLE (CUDL) &**STADSBESTUUR HALLUIN:**

Desbuisson Pauline, Ledoux Jean Pierre, Baeyens Jean Christian, Mustapha Taha, Baert Thierry, François Dedryver, Obeille Dumont, Lydie Vivier, Yvan Hennion

ANB

Eline Hostens

HANDELAARS

Filip Fournier, Stan Fournier, Johan Fournier, Handelscomité van de Barakken

SAMENLEVINGSOPBOUW

Emmy Sentobin, Renaat Vandenbucke, Luc Hoornaert

W&Z

Frank Serpentier, Els Serbruyns

NMBS

Stéphan Cautaerts, Van Rijckeghem Christiane, Noël Debondt

NATUURPUNT

Josef Bousse

LANDSCHAPSARCHITECTEN

Paul Deroose, Andy Malengier

> En alle inwoners van Menen

VORMGEVING

Grafische vormgeving: Giovanni Maes
Visualisaties vaste brug: Ruben D'Haene
Fotografie: David Samyn, Leiedal, stad Menen
Vluchtfotografie: Hendrickx
Illustraties & schema's: Leiedal, Jordi Ferrando

DRUKWERK

XXXXXXXXXXXX

ISBN-NUMMER

9789080881594

EAN

9789080881594





ONTWIKKELING VAN GROENE INFRASTRUCTUUR

Leiedal is partner van het Europese project 'Value added' (Interreg IVb North West Europe). Binnen dit project werken partners uit Duitsland, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Vlaanderen en Wallonië samen rond een aantal methodieken. Doelstelling van deze instrumenten is een regionale strategie rond groene infrastructuur optimaal te verzoenen met lokale realisaties op het terrein.

Value Added focust op de noodzakelijke samenhang en wisselwerking tussen een top-down strategie en bottom-up ontwerp van groene infrastructuur. Het zoeken naar nieuwe allianties vergroot namelijk het draagvlak voor de projecten en de kans op een duurzaam beheer van deze groene investeringen.

Met dit Europese project wil Leiedal in de eerste plaats expertise en kennis verzamelen voor de ontwikkeling van een blauw-groen netwerk in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Vanuit deze ambitie stelde Leiedal al de digitale Leieparkkaart ter beschikking (www.leiedal.be/leiepark). Deze kaart bundelt alle projecten en plannen langsheen de Leie.

In het kader van het Masterplan Menen, investeert Leiedal binnen 'Value added' in de opmaak van een ontwikkelingsvisie voor de stad. Hierbij maakt Leiedal gebruik van nieuwe technieken en tools rond sociale media, participatie en visualisaties. Een workshop met de studenten van het 'Van Hal Larensteinstituut', één van de Value-partners, bood bijkomende inspiratie om van Menen een unieke plek aan het water te maken.

De ervaringen en lessen uit het project worden gebundeld in een rapport met aanbevelingen voor een Europees beleid rond 'Green Infrastructure'. Wie interesse heeft om de activiteiten van 'Value added' te volgen, kan dit op de website www.value-and.com.



