

DNA VAN HET DORP BEERNEM

Masterplan

DECEMBER 2022



INHOUD

I.

INLEIDING	3
1. OPGAVE	4
2. AANPAK	6
3. STRATEGIEËN VOOR HET DORP	8

II.

DIVERSE WIJKEN	25
1. ANALYSE	26
2. VISIE	32
3. UITWERKING	34
> INTERMEZZO: STRATEGISCHE SITES	42

III.

VERBONDEN WIJKEN	51
1. ANALYSE	52
2. VISIE	58
> INTERMEZZO: ONTWERPSCENARIO'S	60
3. UITWERKING	66

IV.

WIJKEN OM TE ONTMOETEN	83
1. ANALYSE	84
2. VISIE	86
3. UITWERKING	88
> INTERMEZZO: ONTWERPSCENARIO'S	92

V.

ACTIEPLAN	107
-----------	-----

I. INLEIDING

Door de grote dynamiek ondergaat het dorp veel verandering en staan we voor een aantal boeiende uitdagingen.

Beernem is een dynamisch dorp met een sterke multimodale ontsluiting (station, spoor, fietssnelweg...) en veel voorzieningen. Door de grote dynamiek ondergaat het dorp veel verandering en staan we voor een aantal boeiende uitdagingen. Ook concrete plannen van de gemeente vragen om een visie voor de toekomst van de dorpskern: de herinrichting van de oude zwembadsite, het bouwen van een jeugdhuis op een nieuwe locatie, de heraanleg van het plein voor het gemeentehuis, ... Met het DNA van het Dorp masterplan gaan we op zoek naar een duidelijk ruimtelijk kader voor die toekomstige initiatieven. We willen met het masterplan opzoek gaan naar de identiteit van Beernem, zodat Beernem een aangename plek blijft om te wonen, werken en ontspannen! Het masterplan is een initiatief van de Gemeente Beernem en de Provincie West-Vlaanderen, en is het resultaat van een jaar intensief samenwerken met de verschillende actoren en participeren met bewoners.

In dit eerste hoofdstuk lichten we toe wat de concrete opgave is voor Beernem en waarom we een masterplan maken. Vervolgens lichten we toe welke aanpak werd gehanteerd om tot dit masterplan te komen: welke stappen zijn genomen? Welke actoren zaten wanneer aan tafel? Hoe hebben bewoners mee aan het masterplan gewerkt? En tot slot benoemen we drie strategieën voor het dorp. Deze strategieën zijn het resultaat van een onderzoek naar het DNA of de identiteit van Beernem. Wat maakt van Beernem een duurzaam, verbonden, karaktervol en dynamisch dorp? En hoe kunnen we dit versterken in de toekomst?

De drie strategieën voor het dorp worden toegelicht in drie opeenvolgende hoofdstukken: (1) diverse wijken (2) verbonden wijken en (3) wijken om te ontmoeten. Tot slot benoemt het laatste hoofdstuk verschillende acties waarmee de Gemeente, de Provincie en de verschillende actoren aan de slag kunnen! Deze acties vormen de hefboom om het masterplan om te zetten naar realiteit!

() Beernem is het hoofddorp van de gemeente Beernem. De gemeente bestaat naast Beernem zelf nog uit de dorpskernen Oedelem en Sint-Joris. Het DNA van het Dorp-masterplan zoomt enkel in op de dorpskern Beernem.*

1. OPGAVE

Beernem wordt doorsneden door drie grote ontsluitingsassen (de E40, het kanaal Gent-Brugge en de spoorweg) in oost-westrichting en door de gewestweg in noord-zuidrichting. Deze verschillende infrastructuren bezorgen Beernem een specifieke en complexe dorpscontext met verspreide wijken, én zorgen voor druk op de verkeersleefbaarheid van die wijken. Het masterplan gaat op zoek naar alternatieve manieren om tussen de wijken te navigeren, om zo de druk op deze wegen te verlagen en ook vooral aangename routes door het dorp te maken. De aansluiting met de recent heraangelegde stationsomgeving is hierbij een concrete vraag.

Een tweede specifiek aspect van Beernem is zijn centrale ligging in het landschapspark Bulskampveld. Deze locatie maakt van Beernem een belangrijk onthaalpoort voor het park. Het masterplan onderzoekt hoe het toekomen in het station van Beernem en de wandeling richting de onthaalpoort Aanwijs deel kunnen uitmaken van de beleving van Bulskampveld.

De goede ontsluiting en de landschappelijke troeven maken van Beernem ook een aantrekkelijke woonomgeving. Hierdoor zijn er de laatste jaren veel woonprojecten bijgekomen in het dorp, in de vorm van grote generieke appartementsgebouwen rond het station en de gewestweg, de N370 (Parkstraat, Stationstraat en Wingene Steenweg). Deze projecten geven druk op de beeldkwaliteit van het dorp. Er is dus nood aan een overkoepelende visie rond beeldkwaliteit en een alternatieve blik op meergezinswoningen!

Tot slot staat specifiek de historisch dorpskern ook voor heel wat concrete veranderingen: het verdwijnen van het zwembad, het vergroenen van het publiek domein en een nieuwe locatie voor het jeugdhuis. De site grenst ook aan de Bloemendalestraat die ooit een bloeiende handelsstraat was met een wekelijkse markt. Vandaag bestaat deze markt nog uit een drietal kramen en is er hier en daar leegstand van winkels in de Bloemendalestraat. Parallel aan het masterplan loopt ook een traject Kerkenbeleidsplan, dat nadenkt over de herbestemming van oa. de Heilige Maria Moeder Godskerk in Beernem.

Het masterplan wil bouwen aan een ruimtelijke visie die de verschillende opgaves op elkaar afstemt tot een samenhangend geheel dat stapsgewijs gerealiseerd kan worden.

Beernem staat dus voor heel wat uitdagingen! Daarom is er nood aan een overkoepelend kader voor het dorp. Zo kunnen we de toekomstige projecten -publiek en privaat- op elkaar afstemmen! Het DNA van het Dorp-masterplan vertrekt vanuit de identiteit van Beernem. Wat maakt het dorp specifiek en hoe kijken bewoners naar het dorp? Op die manier ontwikkelen we samen met bewoners en actoren een kader voor projecten om bij te dragen tot de eigenheid van het dorp.



2. AANPAK

Het masterplan voor Beernem is het resultaat van een jaar intensief samenwerken met het lokaal bestuur van de gemeente Beernem, de Provincie West-Vlaanderen, Maat-ontwerpers (ontwerpteam) en communicatiebureau de Bosduif. Daarnaast wordt het ontwerpteam ondersteund door een expert mobiliteit (Enid Zwerts - SUUNTA) en een expert ruimtelijke planning (Marjolijn Claeys - VOORLAND).

De stapsgewijze aanpak bestaat uit drie grote fases, ondersteund door een participatie- en communicatie traject.

FASE 1: VERKENNEN EN SCENARIO'S

De verkenningsfase start met een fietstocht door de gemeente voorbereid door het lokaal bestuur. Tijdens deze fase stuurde de gemeente ook wandelkaarten uit naar de bevolking met een eerste bevraging. De fietstocht en de wandelkaarten geven inzicht in de thema's die leven in het dorp. Deze inzichten worden gebundeld in drie 'strategieën' en voorgelegd op de eerste projectgroep.

Het ontwerpteam werkt vervolgens verschillende scenario's uit per strategie. Deze scenario's vormen de basis voor de ontwerpweek. De provincie, de gemeente en het ontwerpteam bespreken samen de inzet en organisatie van de ontwerpweek tijdens de tweede projectgroep. In functie van de ontwerpweek worden ook verschillende bilaterale gesprekken gevoerd.

FASE 2: CO-CREATIEWEEK

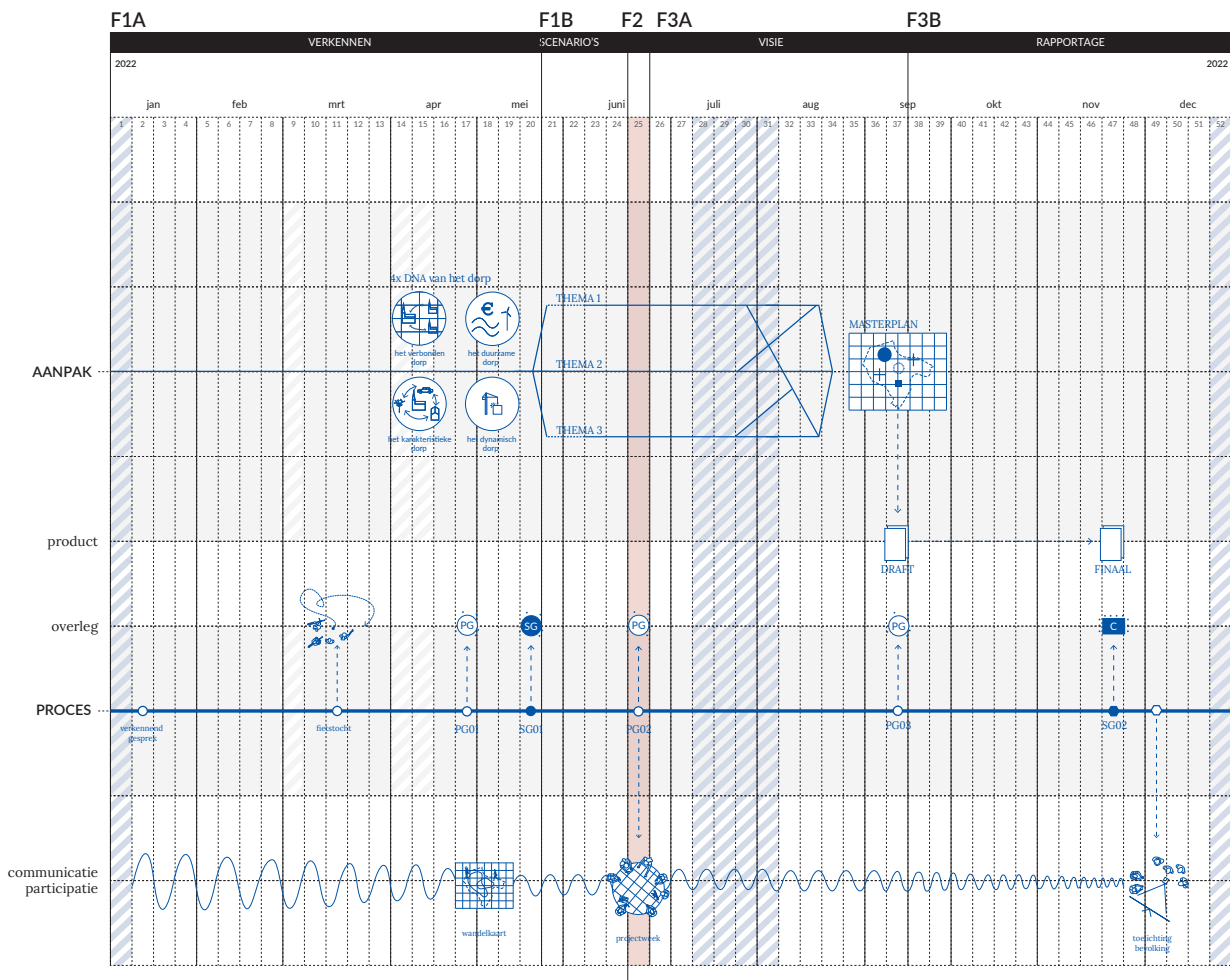
De co-creatieweek vormt het zwaartepunt van het communicatie- en participatietraject. Een intensieve week waarin het ontwerpteam een week ter plaatse werkt aan het masterplan. Tijdens de week organiseert het team workshops met verschillende actoren en gesprekken met bewoners.

FASE 3: VISIE EN RAPPORTAGE

Na de co-creatieweek worden de inzichten vanuit de verschillende gesprekken verwerkt in een laatste afstemming van het masterplan. Om te vermijden dat het masterplan bij een droombeeld blijft, wordt ook gewerkt aan een actielijst. In de laatste fase worden alle inzichten gebundeld in een rapport. Dit eindresultaat wordt teruggekoppeld met de stuurgroep. En tot slot organiseert het team een bewonersavond om het resultaat terug te koppelen. Zo zien bewoners wat er met hun input gebeurd is.



Het masterplan Beernem is het resultaat van een jaar intensief samenwerken met verschillende actoren en participeren met bewoners!



3. 3 STRATEGIEËN VOOR HET DORP

Het definiëren van het 'DNA van het dorp' vraagt reflecties vanuit verschillende invalshoeken en verschillende schalen. Ze komen samen in een wervend en samenhangend narratief voor de toekomst. Vanuit deze vier globale invalshoeken zijn we gekomen tot drie concrete strategieën voor Beernem.

De 3 strategieën voor Beernem kwamen tot stand vanuit volgende vier globale reflecties over het dorp:

(1) Elk dorp van de toekomst is in eerste instantie een 'duurzaam dorp'. Een masterplan DNA van het Dorp zal daarom steeds antwoorden moeten geven op een aantal globale uitdagingen en tendensen zoals de klimaattransitie, mobiliteitstransitie,...

(2) We houden niet krampachtig vast aan het vroegere concept van het 'autonome dorp' waar het hele leven van de bewoners zich afspeelde. We geloven in het concept van het 'verbonden dorp' en gaan daarom op zoek hoe het dorp in zijn ruimere context functioneert. Zo kunnen we voor een specifiek dorp gericht inzetten op een eigen identiteit en profiel binnen een ruimer netwerk van dorpen.

(3) Vanuit concrete ruimtelijke transformaties versterken we de eigenheid van het dorp en realiseren we een ruimtelijke kwaliteitsslag. Een kwaliteitsslag die ten volle inzet op een aantrekkelijke leefomgeving in het 'karakteristieke dorp'.

(4) Tenslotte houdt een goed masterplan ook rekening met de slagkracht van een dorp. Het DNA van het Dorp mag niet blijven bij een droombeeld, maar moet ook landen en uitvoerbaar zijn. Het is daarom cruciaal ook in te zoomen op concrete strategisch plekken die -als brandpunten binnen het dorp - grote hefboomen vormen voor de uitbouw van een unieke en robuuste dorpsstructuur. Het 'dynamisch dorp' ontwerpt daarom niet alleen, maar overlegt, inspireert en motiveert ook anderen om mee in een project te stappen.

Vanuit de vier bovenstaande invalshoeken kwamen kansen en uitdagingen naar boven die specifiek zijn voor Beernem. Ze vormden de basis en aanleiding voor drie concrete strategieën die centraal staan in het 'DNA van het Dorp'-masterplan Beernem

(1) Diverse wijken: Hoe wonen inwoners vandaag in Beernem? Wat bepaalt de identiteit van de wijken en hoe kunnen we deze versterken?

De eerste strategie voor het masterplan zet in op de diversiteit en identiteit van de woonwijken. We gaan op zoek naar welke woonvormen (oa. meergezinswoningen) en publieke functies waar het meest betekenis hebben voor de identiteit van de wijk.

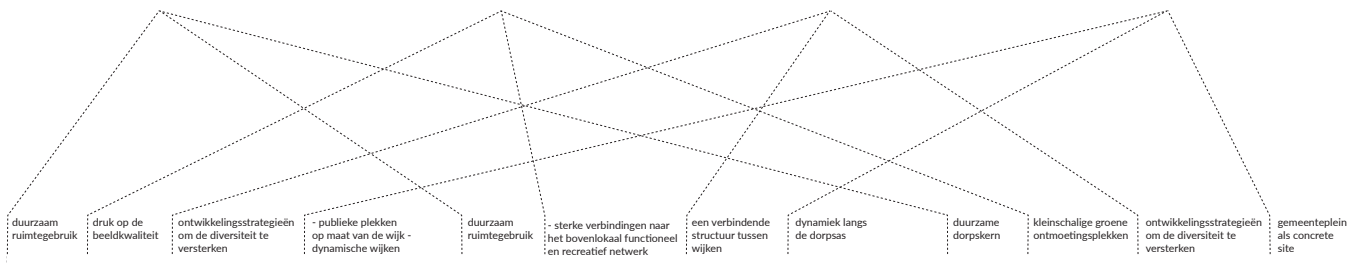
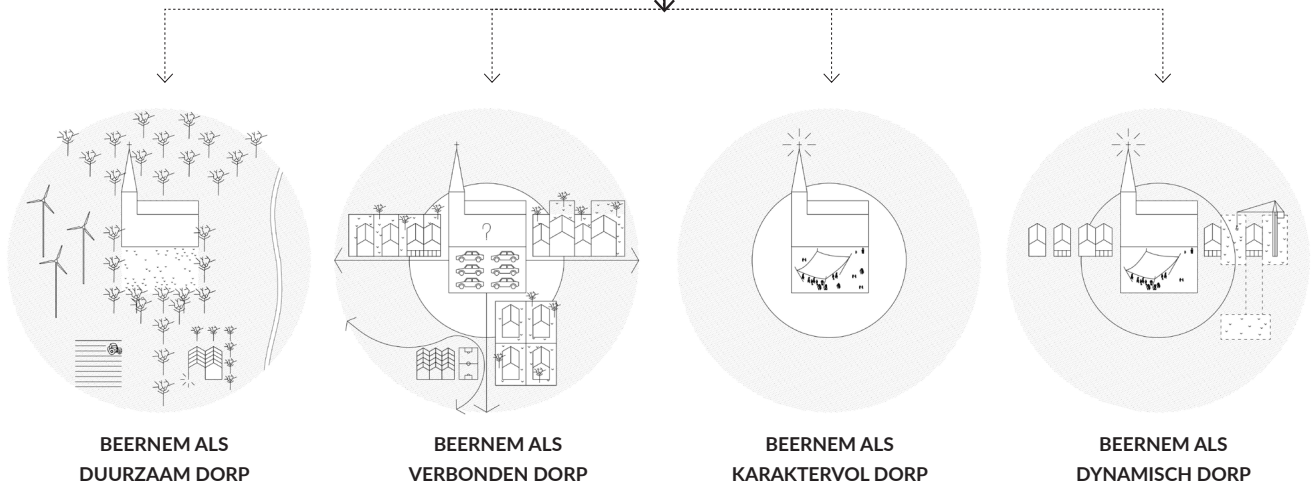
(2) Verbonden wijken: Hoe duurzaam verplaatsen in Beernem?

De tweede strategie wil bouwen aan een duidelijke drager voor duurzame verplaatsingen tussen de verschillende wijken en naar de onthaalpoort(en) van Bulskampveld. We gaan op zoek naar een sterke fiets- en wandelstructuur parallel aan de bestaande hoofdstructuur voor de wagen. Rondom deze drager voor langzaam verkeer (de fietswiel, de fietslus of de fietsas) verkennen we ruimtelijke kansen voor andere thema's (verdichting, verblijven, beeldkwaliteit).

(3) Wijken om te ontmoeten: Hoe aangenaam ontmoeten in Beernem?

De derde strategie zet in op sterkere ontmoetingsplekken op schaal van het dorp, om zo ook de identiteit van de wijken te versterken (strategie 1) en de beeldkwaliteit van de belangrijke mobiliteitsdragers en de fietsas te vergroten (strategie 2).

4 KEER DNA VAN HET DORP



DIVERSE WIJKEN

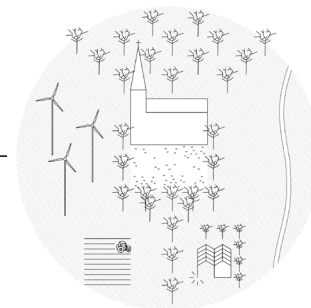


VERBONDEN WIJKEN



WIJKEN OM TE ONTMOETEN

3 STRATEGIEËN VOOR HET DORP



BEERNEM ALS DUURZAAM DORP

Het masterplan voor Beernem wil antwoord geven op een aantal globale uitdagingen en tendensen. Specifiek voor Beernem wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit en een sterk ruimtelijk narratief voor meer duurzaam ruimtegebruik (ruimtelijk rendement en ruimtelijke kwaliteit). Waar kansen liggen voor een meer klimaat robuuste dorpskern worden voorstellen voor ontharden, vergroenen... benut.

DUURZAME MOBILITEIT

De dorpskern van Beernem biedt veel kansen voor duurzame verplaatsingen. De stationsomgeving werd recent heraangelegd en is nu volledig integraal toegankelijk. Met de trein sta je op 11 minuten in Brugge en op 30 minuten in Gent en via fietssnelweg Gent-Oostende sta je op 40 minuten fietsen aan de Markt van Brugge.

Toch zien we dat het grootste deel van de bewoners zich vandaag met de wagen verplaatst voor woon-werk en woon-school verkeer. Door de vele infrastructuren die het dorp doorkruisen (spoor, kanaal, snelweg) is een kwalitatieve route voor de fietser niet evident. Vandaag ervaren veel bewoners dan ook verkeersonveilige plekken op hun route van en naar het station (cfr. Wandelkaarten), de fietssnelweg,... Daarom wil het masterplan nadenken over een duidelijk fietsstructuur voor het dorp waar de fietser voorrang heeft, om zo meer duurzame verplaatsingen te stimuleren.

DUURZAAM RUIMTEGEBRUIK

Vandaag heeft de Beernem een compacte kern met vrij lage woondichtheden (voornamelijk eengezinswoningen) in een grote open ruimte. De laatste jaren zijn wel verschillende appartementen bijgebouwd in het dorp, en zien we dus een evolutie richting meer compacte woonvormen. Naast de te verwachten bevolkingstoename ervaart de gemeente een extra ontwikkelingsdruk. De hoge knooppuntwaarde en het sterke voorzieningenaanbod (cfr. Vitokaart) maken de dorpskern een gegeerde locatie om te wonen.

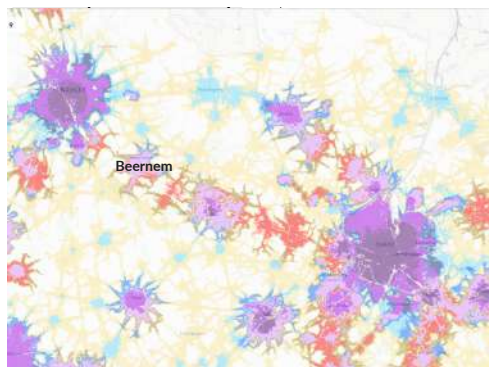
We willen gericht omgaan met deze ontwikkelingsvraag. Zoals overal in Vlaanderen zal ook Beernem zijn steentje moeten bijdragen in het vrijwaren van open ruimte. Het duurzaam omgaan met ruimte dient het uitgangspunt te zijn. We willen geen nieuwe open ruimte (geen extra WUG) aansnijden om nieuwe woningen te voorzien. Het masterplan wil nadenken over kwalitatieve compacte woningen in de nabijheid van duurzame mobiliteit en voorzieningen, én die een meerwaarde bieden voor het dorp.

KLIMAAT ROBUUSTE DORPSKERN

De dominante keuze voor de wagen als vervoersmiddel vertaalt zich ook in de beleving van de publieke ruimte. Auto-infrastructuur brengt veel verharding met zich mee oa. in brede gewestwegen, parkeerstroken en -pleinen,... Daartegenover staat dat ontharden een belangrijk thema is i.k.v. het klimaat. Groene ruimte is cruciaal voor verkoe-ling, voor infiltratie van water, voor biodiversiteit,... Er zijn inspanningen nodig op alle niveaus, dus ook lokaal op de schaal van het dorp. Met het masterplan willen we nadenken over hoe we minder verhard en meer kunnen vergroenen. Hoe kunnen we bouwen aan een klimaatrobuuste dorpskern die inzet op waterinfiltratie en ecologie? Hoe kunnen we met groen ook bouwen aan de beeldkwaliteit van het dorp (cfr. karkatervol dorp) en aan kwalitatieve groene plekken voor ontmoeting (cfr. wijken om te ontmoeten).



AFB. 01



AFB. 02

	Ze er go ed	C3	C1	A3	A1
	Go ed	C4	C2	A4	A2
	Ma tig	D3	D1	B3	B1
	Be per kt	D4	D2	B4	B2
Voorzieningen		Beperkt	Matig	Goed	Ze er go ed
		Knooppuntwaarde			

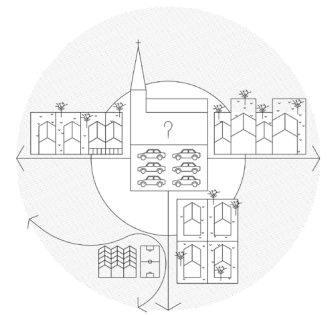
AFB. 01
Vernieuwde stationsomgeving.

AFB. 02
VITO kaart voor
ontwikkelingskansen.
Bijna volledige dorpskern
van Beernem A4: goed
voorzieningenaanbod - goede
knooppuntwaarde.

AFB. 03
Verhard plein voor het
gemeentehuis.



AFB. 03



BEERNEM ALS VERBONDEN DORP

Beernem is geen autonoom dorp, maar ingebed en verbonden met een grotere regio. Dit zowel op vlak van open ruimte, mobiliteit, kernversterking en wonen. Voor het bepalen van het 'DNA van het Dorp' is het daarom ook belangrijk de blik te verruimen en vervolgens de kansen voor het dorp vanuit deze ruimere context te benoemen.

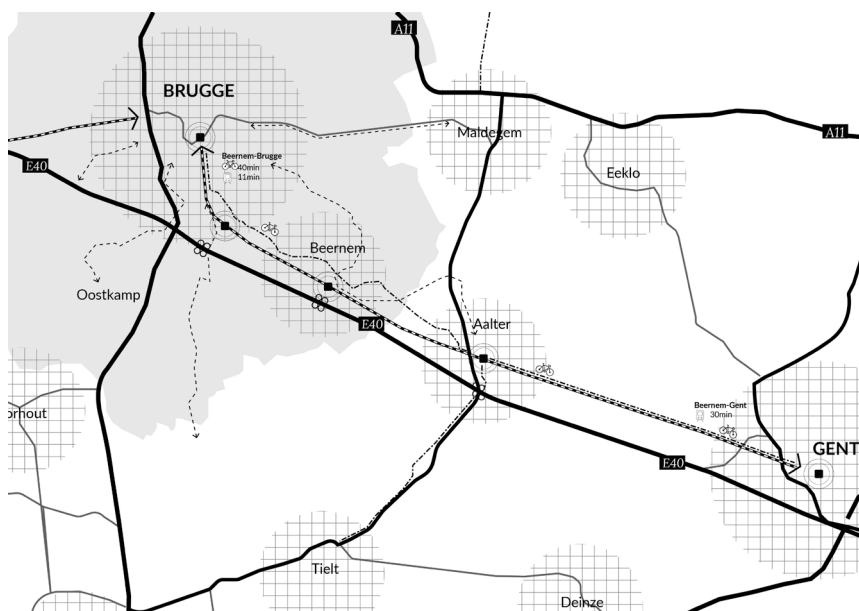
MOBILITEIT

Beernem is door zijn strategische ligging tussen Brugge en Gent en goede multimodale ontsluiting uitgegroeid tot een dynamisch dorp. Een groot deel van de inwoners werkt of in de eigen gemeente of in Brugge. Ook studenten voor secundair onderwijs gaan hoofdzakelijk naar Brugge. Daarnaast heeft Beernem een goed uitgebouwd winkelaanbod en genereren een aantal bovenlokale functies een instroom van mensen van buiten de gemeente:

- Psychiatrisch centrum Sint-Amanduscampus
- Bulskampveld
- CC De Kleine Beer
- Sportpark Drogenbrood
- Outdoor De Kijkuit
- ...

De structuur van het dorp en zijn sterke relatie met Brugge biedt veel kansen voor duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer.

- Meer duurzame verplaatsingen voor woon-werk of woon-school in de gemeente (fietspaden en traag verkeer);
- Meer duurzame verplaatsingen voor woon-werk of woon-school naar Brugge (en Gent) via fietssnelweg, en link met station);
- Fietsrelaties in het dorp naar winkels en voorzieningen en naar fietssnelweg richting Brugge



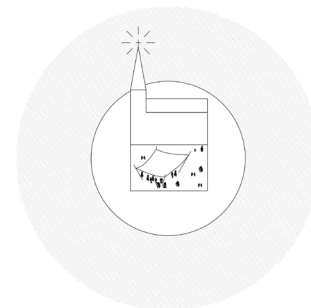
OPEN RUIMTE

Beernem maakt deel uit van het bekken van de Brugse Polders, een geheel van beken en kanalen. Beernem ligt in de sector 'kanaal Brugge-Gent', op een licht hellende zandstreek. De grootste entiteit binnen deze zandstreek is het Houtland. Het houtland wordt gekenmerkt door een zacht glooiend landschap, met verspreide bebossing en kasteelparken. Deze landschapsstructuur hangt samen met de ontginning van veldgebieden. Bulskampveld en Beverhoutsveld zijn zo'n veldgebieden. En ook het typerend drevenlandschap rondom Beernem (bomenrijen langs kanalen en wegen) en de boomplantages maken deel uit van het Houtland. Daarnaast zijn nog een aantal losse boscomplexen te vinden in de regio, onder andere Drongengoedbos in Knesselare.

Bulskampveld is een belangrijke recreatieve pool binnen het Houtland. Het landschapspark Bulskampveld omvat 5 gemeentes, waarvan Beernem meest centraal is gelegen. De verschillende onthaalpoorten vormen bijzondere plekken en 'toegangspoorten tot het park'. Beernem telt vier onthaalpoorten binnen de gemeente: (1) Station Beernem (2) Parking Aanwijs (3) Parking Drie Koningen en (4) Jachthaven Beernem.

De centrale positie van Beernem binnen het landschapspark Bulskampveld en Drongengoedbos biedt kansen voor een kwalitatieve verbinding tussen de dorpskern en verschillende toegangspoort(en) tot het landschap. Vandaag is de onthaalpoort Station Beernem verbonden met Aanwijs langs de gewestweg. Door alternatieve routes voor fietsers en wandelaars te verkennen kan de verbinding van het station naar het landschapspark al deel uitmaken van de recreatieve beleving.

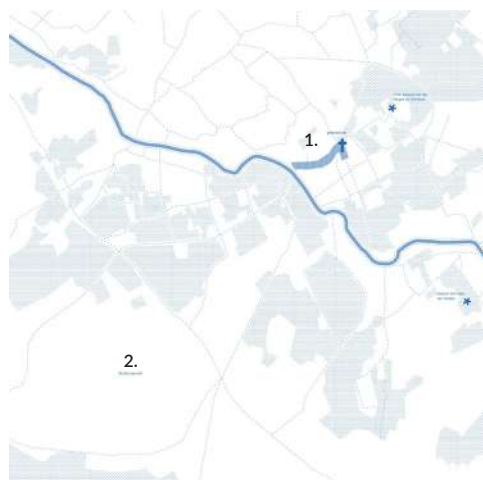
Daarnaast kruist het kanaal Gent-Brugge de gemeente. Het kanaal biedt een grote groene ademruimte centraal in het dorp. De dode kanaalarm de 'Miseriebocht' (vernoemd naar de miserie om die scherpe bocht te bevaren) vormt een belangrijke ecologische corridor. Het kanaal biedt kansen om meer verblijfsplekken te koppelen voor ontmoeting.



BEERNEM ALS KARAKTERVOL DORP

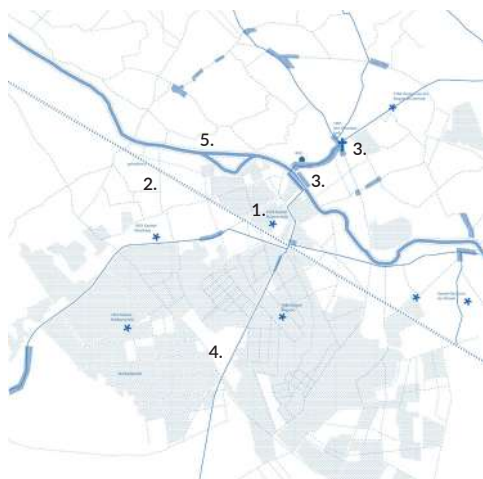
Om een ruimtelijke kwaliteitsslag te maken in de aantrekkelijkheid van de dorpskern gaan we op zoek naar wat karakteristiek is voor Beernem. Beernem groeide historisch van noord naar zuid, over verschillende infrastructuren van water, spoor en weg. Hierdoor valt de dorpskern uiteen in een archipel van wijken elk met een eigen identiteit.

We onderscheiden vijf wijken. Elk van deze wijken heeft verschillende publieke functies, groenstructuren, beeldbepalende gebouwen en specifieke woontypologieën die bijdragen tot de identiteit van de wijk en het wonen ondersteunen. Met DNA van het Dorp gaan we op zoek naar specifieke ontwikkelingsstrategieën die inzetten op het versterken van de diversiteit aan wijken, de kwaliteit van woonomgevingen en de beeldkwaliteit van het dorp. Daarnaast gaan we op zoek naar een structuur waarmee we op een kwalitatieve manier deze wijken kunnen verbinden met elkaar.



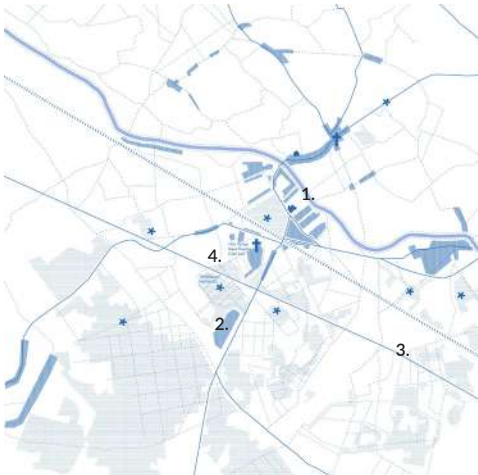
18E EEUW: DORPSKERN IN GECULTIVEERD LANDBOUW GEBIED

1. 18e eeuw: demografische groei met infrastructurele veranderingen. Dorp ontstaat rond de Bloemendalestraat, ten noorden van het kanaal.
2. Ten zuiden van het kanaal Bulskampveld: vooral een oud bosgebied met schrale graslanden op sommige plekken ontgonnen.



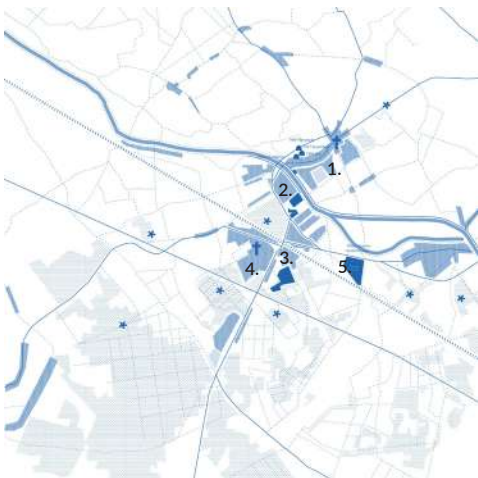
19E EEUW: SPOORWEGTRACÉ EN KASTEELDOMEINEN

1. Verdere ontginning. De ontginningslandschappen ideaal voor aanleggen van kasteeldomeinen.
2. 1838: Aanleg van spoorwegtracé Luik-Oostende met station Beernem.
3. Beeldbepalende gebouwen, zoals de Sint-Amanduskerk en de gemeenteschool (toen weeshuis).
4. Oprichting van de Hervormingsschool “de Rode Rokjes”, het huidige psychiatrische ziekenhuis.
5. Tussen Brugge en Beernem krijgt het kanaal zijn huidige breedte.



BEGIN 20E EEUW: SNELWEG EN ONTWIKKELING RICHTING HET ZUIDEN

1. 1904: vlasfabriek, grootste werkgever van die tijd
2. 1928: complex van "de Rode Rokjes" aangekocht door de Broeders van Liefde > nieuwe functie als "gesticht voor zwakzinnige kinderen en rustige krankzinnige mannen".
3. 1930: snelweg Brussel-Oostende aangelegd > nieuwe woonwijken, waaronder Turkije en Bloemenwijk.
4. 1965: verdere ontwikkeling ten zuiden van het kanaal > nieuwe parochie in de Bloemenwijk



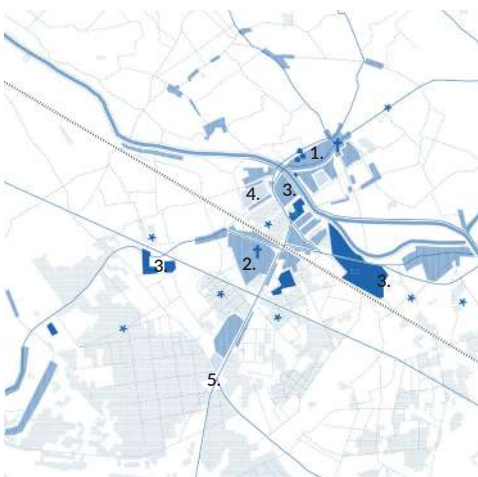
EIND 20E EEUW: INFRASTRUCTUURWERKEN

belangrijke infrastructuurwerken:

Parkstraat (1969), Louisabrug (1968), spoorwegbrug en voetgangerstunnel (1972), zwembad (1971), gemeentelijke bibliotheek (1986), industrieterrein Hulstlo (1979), een keersluis t.h.v. Den Overzet (1995).

Woonuitbreidingsgebied verder verkaveld werden:

1. ten zuiden van de Bloemendalsestraat
2. verdensing de Parkstraat
3. ontwikkeling stationsbuurt
4. uitbreiding Bloemenwijk
5. bijkomende industriezones.



2020: WOONINBREIDING

verdere infrastructurele ontwikkelingen woongebied, industrie en recreatie.

Wooninbreiding:

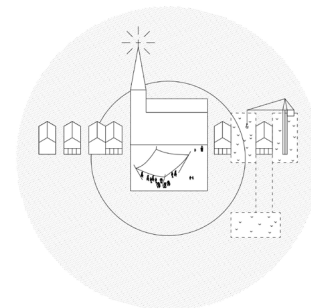
1. Het bouwblok ten noorden van de Bloemendalsestraat
2. Verdere ontwikkeling van de Bloemenwijk en Stationswijk

Industrie:

3. uitbreiding van de industriezones Beernems Bedrijventerrein

Voorzieningen

4. Sportsite Drogenbrood
5. Onthaalpoort Aanwijs



BEERNEM ALS DYNAMISCH DORP

Daarnaast zet het dynamisch dorp in op de kracht van bewoners en gebruikers. Door participatie ontstaat een dynamisch masterplan dat geen eind- maar een beginpunt vormt. Een visie die mee evolueert met de tijd en waar bewoners en gemeente samen aan bouwen. Daarom voorzien we een communicatie- en participatietraject. Het masterplan probeert tegelijk voort te bouwen en in te spelen op bestaande dynamieken of initiatieven.

PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

We zien het participatietraject als een brede trechter waarbij de bewoners van Beernem heel vroeg in het traject betrokken worden en stelselmatig meer gericht en concreet meedenken. We werken in drie stappen:

1. WANDELKAART

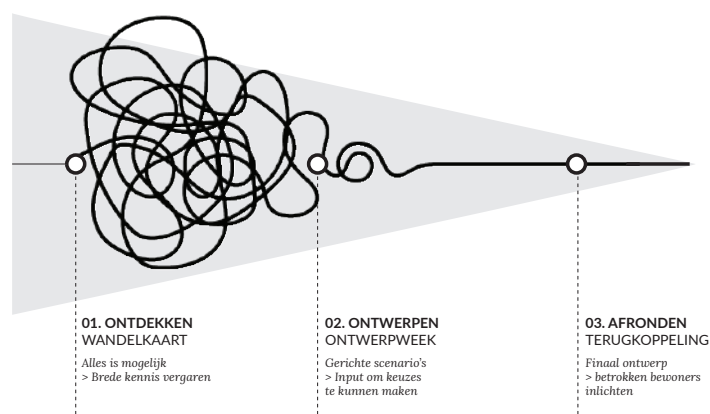
Elke inwoner van Beernem krijgt een wandelkaart in de bus. Met deze kaart kunnen ze een wandeling aanduiden die loopt langs verschillende plekken in het dorp. Op de kaart kunnen ze iets vertellen over die plekken, kunnen ze ideeën suggereren, problemen signaleren, etc. Via deze kaart gaven we ook wat meer info. Het is dus zowel een communicatie- als participatiemiddel. Uiteraard hoeven de mensen niet te gaan wandelen als ze dat liever niet doen. Ze kunnen ook eenvoudigweg enkele punten aanduiden op de kaart. Het wandelen is enkel een inspirerende suggestie. Met deze stap willen we vooral capteren wat er leeft, we vertrekken daarbij dus met een blanco blad. Alle input is welkom!

2. ONTWERPWEEK

De input van de wandelkaart vormt het vertrekpunt voor het ontwerpteam om meer gerichte voorstellen uit te werken. Tijdens de ontwerpwEEK kunnen bewoners hierover actief participeren en gericht meedenken over het masterplan. Aan de hand van maquettes worden concrete voorstellen voorgelegd om in dialoog te gaan met bewoners en actoren. De gesprekken krijgen dus al een bepaalde focus die tot stand kwam vanuit de input van de wandelkaarten.

3. TERUGKOPPELING

Aan het einde van het masterplan voorzien we een plenaire presentatie. De ontwerpers lichten het masterplan toe in zijn geheel en de verschillende stappen die genomen zijn om daartoe te komen. Bewoners kunnen daarbij vragen stellen aan het ontwerpteam en/of zich engageren mee actief aan de slag te gaan met het masterplan.



WANDELKAART

In de weken in de aanloop van de co-creatiweek stuurde de gemeente wandelkaarten uit naar de inwoners van de dorpskern Beernem. Maar liefst 64 inwoners bezorgden ons hun ingevulde wandelkaart in de brievenbus! Een schat aan informatie voor het ontwerpteam om mee aan de slag te gaan.

In de kaart wordt inwoners gevraagd hun dagelijkse route (stippellijn) en hun wandelroute (volle lijn) te tekenen op de kaart. Daarnaast wordt ook gevraagd om verschillende plaatsen op de kaart aan te duiden:

- plaatsen waar je vaak komt
- plaatsen waar je graag komt
- plaatsen waar je niet graag komt
- plaatsen waar je andere mensen ontmoet
- plaatsen waar je een leuk idee, mening of suggestie over hebt.

De kaart op de volgende pagina verbeeldt het overzicht van alle input. Hoe vaker een opmerking werd gegeven, hoe groter het symbool. In het symbool staat het aantal keer dat de suggestie is vernoemd. En hoe vaker een route aangeduid werd, hoe dikker de lijn.

Naast de vragen naar routes en plaatsen was aan de achterkant van de wandelkaart ruimte om extra input te geven bij de routes en plaatsen. De drie strategieën (uit de verkenningsfase) vormen de kapstok om de suggesties te verzamelen en te structureren: (1) diverse wijken, (2) verbonden wijken en (3) wijken om te ontmoeten. Het schema op de volgende pagina geeft hiervan het overzicht. Onder elke kolom zijn subcategorieën benoemd en is geteld hoeveel keer een

suggesties terugkomt. Hoe vaker de suggestie terugkomt, hoe donkerder het balkje kleurt.

Zo hebben veel mensen Bultskampveld, de Vaart en het sportpark aangehaald als plekken waar ze graag komen. Het zijn plekken die een echte troef vormen voor de gemeente om te verblijven, te wandelen en te sporten. De winkels langs de Hubert d'Ydewallestraat werden vaak aangehaald als plekken die regelmatig bezocht worden. Daarnaast verschijnen heel wat roze driehoeken (plaatsen waar je niet graag komt) langs de gewestweg. Vandaag ervaren veel mensen de kruispunten met de gewestweg als verkeersonveilig voor fietsers. Tot slot gaven heel wat inwoners suggesties over de site rond het gemeentehuis. Het zwembad verdwijnt hier en heel wat inwoners hadden ideeën rond de herinvulling van de site (bvb. jeudfuncties, sport- en speelmogelijkheden).

Ook de kindergemeenteraad ging wandelen met de wandelkaarten:

- meer schommels en speeltoestellen, een draaiende glijbaan of een klimmuur kan de PARKEN in Beernem leuker maken
- voor het JEUGDHUIS zijn wel eens nieuwe banken nodig
- langs de TRAGE WEGEN zou ik meer banken en vuilnisbakken voorzien!
- langs de TRAGE WEGEN zou ik meer banken en vuilnisbakken voorzien!



Kindergemeenteraad op stap met wandelkaarten

De toekomst van Beernem

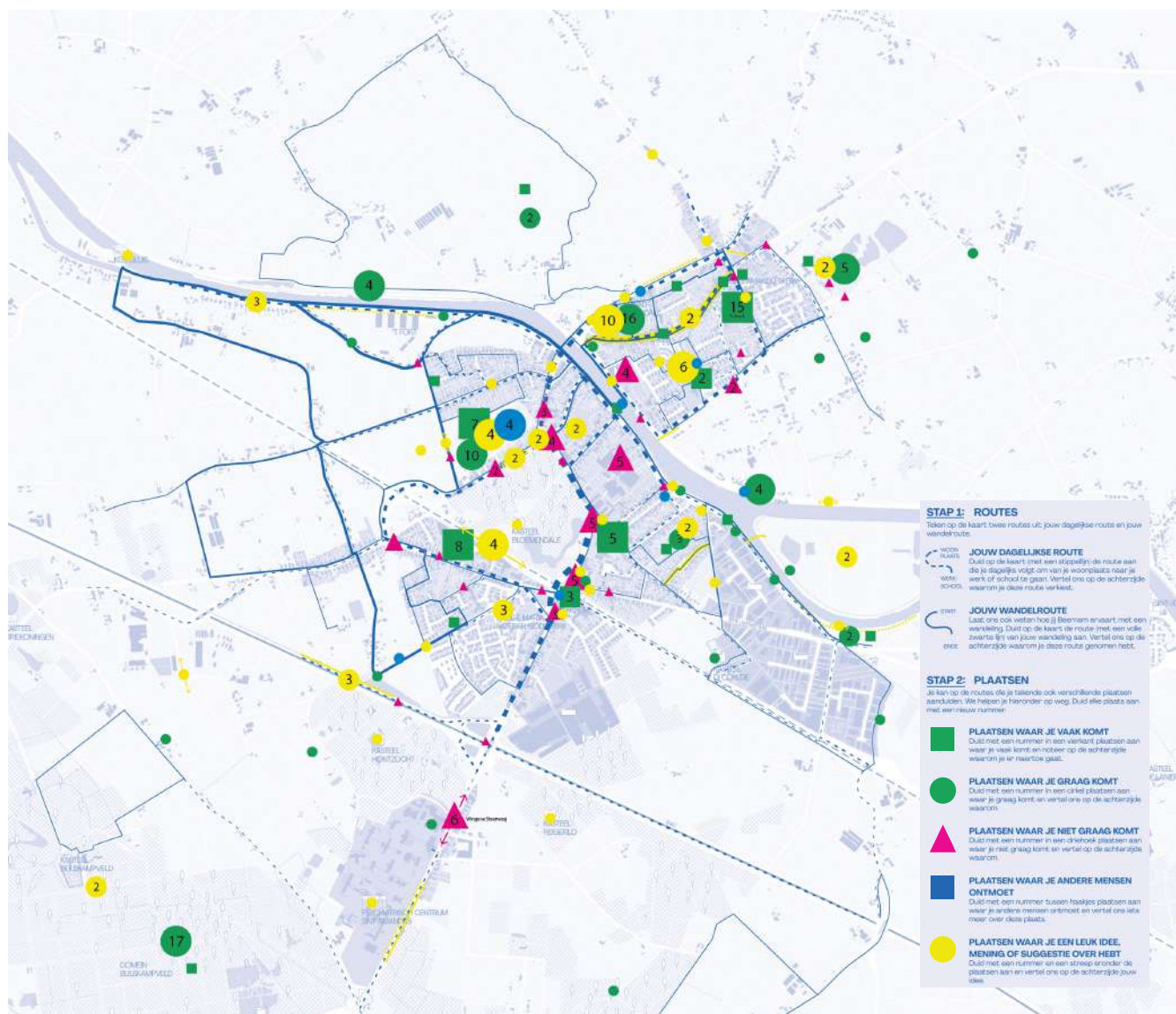
Hoe ziet de toekomst van Beernem eruit? Wat zijn de plekken om te wonen, werken, recreëren en meer schone plekken? Er zijn heel wat uitdagingen om over na te denken. Wat zou er zijn als de toekomst er anders uitziet? Het is belangrijk dat we samen met de inwoners van Beernem de toekomst van ons dorp bepalen. Het is belangrijk dat we samen met de inwoners van Beernem de toekomst van ons dorp bepalen. Het is belangrijk dat we samen met de inwoners van Beernem de toekomst van ons dorp bepalen.

Geef jouw mening of idee

- MEET DEZE KAART**
Geef jouw mening op deze kaart en de ontwerpteam gaat met jouw ideeën aan de slag. Meer informatie vind je op de achterkant.
- MEET EEN E-MAIL OF BRIEF**
Stuur jouw suggestie, mening of idee met foto's of tekeningen voor 20 april 2022 aan de e-mail: gemeente@beernem.be of in een brief naar: Gemeentehuis, Kerk van de Heilige Communie, Beernem 3600.
- TUUSDEG 20 APRIL 2022 OM 18.00U**
Komen een inspectie van Beernem af en je gesprek kunt geven met de inspectie van het dorp. De inspectie is open voor iedereen en wordt vooraf afgeleverd op basis van hun eigen input. Het is belangrijk dat we samen met de inwoners van Beernem de toekomst van ons dorp bepalen. Het is belangrijk dat we samen met de inwoners van Beernem de toekomst van ons dorp bepalen.
- Vragen**
Voor meer info kan je terecht bij de Dienst Communicatie Gemeentebestuur Beernem, 050 30 60 10.



BEERNEM ALS DYNAMISCH DORP RESULTATEN VAN DE WANDELKAARTEN



01
DIVERSE WIJKEN

Bulskampveld natuurspark voor recreatie en ontspanning	15
Hinder door bedrijventerreinen	8
Aangename groene straten	6
Kleuterweelde: praktische ligging naar nood aan vernieuwing	5
Patershof/Mexicosite natuur vlakbij de historische kern	4
Kijkuit, sport en recreatie	3
Gevaerts, wandelen en fietsen langs het water	3
Leuke winkels en horeca	3
Sportfaciliteit rugbyclub	2
Psychiatrisch centrum als meerwaarde voor Beernem	1
Charme van het oude centrum	1
O.C. als ontmoetingsplek	1
Woonzorgcentrum kan niet op de zwarte lijst staan	1
Leuk om te wandelen rond de visvijver	1

02
VERBONDEN WIJKEN

Aanleggen van kwalitatieve fiets- en wandelroutes	17
Gevaarlijke knulpunten voor zwakke weggebruikers	10
Gevaarlijke wegen voor zwakke weggebruikers	6
Heraanleg van bepaalde straten	6
Druk van de E40	5
Gevaarlijke fiets- en wandelpaden	4
Alternatieve parkeerregelingen	4
Moelijk te lezen verkeerssituaties	3
Snelheid door wagens	3
Eénrichtingsstraten aanleggen met aandacht voor gevolgen	3
Straatverlichting nodig	2
Leuk wandelen in de dreven	2
Te veel verkeer door dorpskern	1
Efficiëntie van de fietsersbrug	1
Voorzien van voorsorteerstroken	1
Fiets- of voetgangersbrug t.h.v. keersluis	1
Smoutweg verloederd	1
Doorsteek Blommeke als nieuwe route naar Bulskampveld	1
Verkeerslichten noodzakelijk	1

03
ONTMOETINGSPLEKKEN

Meer sport- en speelmogelijkheden	18
Nood aan extra zitbankjes en vuilbakken	11
Ontwerppraagstuk site gemeentehuis/Bloemendalestraat	11
Populariteit van de bibliotheek	5
Meer publiek toegankelijke parken en domeinen	3
Meer investeren in de jeugd	3
Inrichting eilandje met voetgangersbrug	3
Heilige Maria Moeder Godskerk opportuniteiten	2
'Strandje' aan de loskade van Depre	1
Meer doen met de dode armen van het kanaal	1
Eigen ziekenhuis Beernem	1
O.C. als culturele plek	1
Geen bomen meer kappen	1
Meer gehoor geven aan lokale organisaties	1
Wekelijkse markt eventueel in de stationsbuurt	1
Bargepark hondenloopweide	1
Fietsersbrug als plek voor ontmoeting	1
Meer culturele activiteiten in het psychiatrisch centrum	1

ONTWERPWEEK

De ontwerpweek vormt het 'zwaartepunt' van het participatie en communicatietraject. Het is een dynamische week vol overleg en workshops met de verschillende actoren en bewoners.

WAT HEBBEN WE DEZE WEEK GEDAAN?

- Inspraakmoment met bewoners (20/06)
- Workshops rond de drie strategieën: workshop mobiliteit (+) (20/06), workshop wonen (21/06), workshop ontmoeten (21/06) en workshop mobiliteit (22/06)
- Een overleg met de Gecoro en de raad lokale economie (21/06)
- Terugkoppeling met de projectgroep en toelichting aan de gemeenteraad (23/06)

Workshop wonen: alternatieve verdichtingsstrategieën die inspelen op de kwaliteit van elke wijk en telkens op zoek gaan naar hefboomen voor het realiseren van collectieve meerwaarden.

- West-Vlaamse Intercommunale (WVI)
- Vivendo (sociale huisvestingsmaatschappij (afwezig – later gesprek na de ccw)
- Provincie West-Vlaanderen
- Gemeente Beernem

Workshop mobiliteit: drie scenario's voor een dragende fietsstructuur bespreken. De voor- en nadelen van deze scenario's zullen uiteindelijk het raamwerk vormen.

- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Westoer
- Provincie West-Vlaanderen
- Gemeente Beernem (dienst mobiliteit)

Workshop mobiliteit (+): zelfde insteek als mobiliteits workshop maar dan vanuit bovenlokale logica's bekeken.

- Agentschap natuur en bos (ANB)
- Westoer
- Provincie West-Vlaanderen
- Gemeente Beernem (dienst mobiliteit)

Workshop ontmoeten: bespreken de voor- en nadelen ontwerpscenario's voor de site gemeentehuis. Het combinatiescenario zal als kapstok kan dienen voor de verdere ontwikkeling en herinrichting van de site.

- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Provincie West-Vlaanderen
- Gemeente Beernem: dienst jeugd(huis), sport, lokale economie, cultuur
- Curando (afwezig – later gesprek na de ccw)

Inspraakmoment met bewoners: Plenaire toelichting (inleiding), gesprekstafels per ambitie in groepen van 20 inwoners die om de 40min doorschuiven doorschuiven en een warp-up.

WAT HEBBEN WE NA DE ONTWERPWEEK GEDAAN?

Een aantal gesprekken konden niet doorgaan tijdens de ontwerpweek en een aantal workshops waren de aanleiding voor nieuwe gesprekken. Dus ook na de ontwerpweek gingen we ingesprek met actoren en stadsdiensten!

Workshop Curando (16/08): dorpsas verbindt site Patershof met het station

- Curando
- Gemeente Beernem (dienst RO en huisvesting): Ann Loobyck
- Maat-ontwerpers

Workshop Vivendo (31/08): over strategische sites: tuinwijk en Kerkhofdreef

- Vivendo sociale huisvestingsmaatschappij
- Gemeente Beernem (dienst RO en huisvesting): Ann Loobyck
- Maat-ontwerpers

Workshop AWV (12/10): over asymmetrische doortocht en kruispunt Hubert d'Ydewallestraat – Wingenesteenweg

- AWV
- Gemeente Beernem (dienst mobiliteit) – Inge Cleemput
- Maat-ontwerpers

BEERNEM ALS DYNAMISCH DORP
DE CO-CREATIEWEEK



50 bewoners van Beernem dachten mee na over de toekomst van het dorp op het inspraakmoment!



AFB. 02



In verschillende workshops zaten we samen met actoren rond de thema's: wonen, mobiliteit en ontmoeten.



AFB. 01

AFB. 01
Workshop wonen, ontmoeten en mobiliteit

AFB. 02
Inspraakmoment bewoners

AFB. 03
agenda ontwerpweek

	maandag 20/06	dinsdag 21/06	woensdag 22/06	donderdag 23/06
8u	insolatie			
9u	besluit	WORKSHOP WONEN ambitie 1: diverse wijken	werkblok	werkblok
10u		werkblok		
11u	PAUZE	PAUZE	PAUZE	PAUZE
12u	werkblok	WORKSHOP ONTMOETEN ambitie 1: wijken om te ontmoeten	WORKSHOP MOBILITEIT ambitie 2: verboden wijken	werkblok
13u	WORKSHOP MOBILITEIT (+) ambitie 2: verboden wijken > Bushampveld			
14u	werkblok	werkblok	werkblok	
15u	PAUZE	PAUZE	PAUZE	PROJECTGROEP
16u	INSPIRAKIMOMENT De Beene Puffaal Sportpark Drogenbosd	GECCORO + Raad lokale economie	werkblok	GEMEENTERAAD
17u				
18u				
19u				
20u				
21u				
22u				

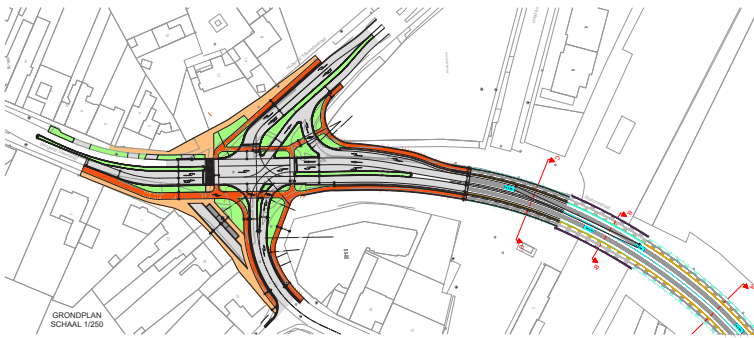
AFB. 03

BESTAANDE INITIATIEVEN

Het masterplan probeert tegelijk voort te bouwen en in te spelen op bestaande dynamieken of initiatieven. Waar al concrete plannen voor investeringen liggen benut het masterplan die dynamiek maximaal als hefboom om te bouwen aan het DNA van het dorp. Daarom wordt vanuit overleg ook de focus gelegd op specifieke plekken. De site aan het gemeentehuis is zo'n strategische plek waar het masterplan op inzoomt. Het zwembad verdwijnt hier en het jeugdhuis zoekt naar een nieuwe locatie. Twee concrete aanleidingen om over de site na te denken en investeringen aan elkaar te koppelen. Maar ook bovenlokale logica's zijn belangrijk om als dorp aan te grijpen. De investering van AWV in de een heraanleg van het kruispunt Wingene Steenweg – Hubert D'Ydewallestraat is ook zo'n project dat kansen biedt voor de dorpskern van Beernem.



BEERNEM ALS DYNAMISCH DORP BESTAANDE INITIATIEVEN



AFB. 01



Zwembad Beernem sluit definitief de deuren: "De wanden kunnen als een kaartenhuisje instorten"

Het Bloemendaleswembad in Beernem bij Brugge sluit definitief de deuren. Het zou nog openblijven tot de komst van het nieuwe zwembad in sportpark Drogenbrood, maar het zwembad is zo sterk verouderd dat het niet langer verantwoord is om er nog zoveel in te investeren.

Het familiezwembad Bloemendale blijft dan toch niet langer open. Het zwembad is al een tijdje gesloten nadat er technische problemen waren opgedoken. Tijdens de sluiting heeft beheerder Farys de technische installatie grondig onderzocht. Daaruit blijkt dat de toestand nog slechter is dan gedacht.

"Er zijn verschillende scheuren in het zwembad. Daardoor bestaat de kans dat de wanden in elkaar zullen klappen en alles als een kaartenhuisje in elkaar valt. Op het eerste gezicht bleek inwoners de waterkwaliteit te prima. Pas als je in de kruikwelder onder de grond zit, zie je hoe erg het is. We mogen het risico absoluut niet nemen", aldus Jos Syré (CDWV).
beeldmerk: foto van Beernem

AFB. 02

AFB. 01
Voorstel AWV heraanleg kruispunt
Wingene Steenweg – Hubert
D'Ydewallestraat.

AFB. 02
Afbraak van het zwembad.



AFB. 03

AFB. 03
Huidige locatie van het jeugdhuis
aan de vaart.

II. DIVERSE WIJKEN

Hoe wonen inwoners vandaag in Beernem? Wat bepaalt de identiteit van de wijken en hoe kunnen we deze versterken? De eerste ambitie voor het masterplan zet in op de diversiteit en identiteit van de woonwijken. We gaan op zoek naar kwalitatieve woonvormen (oa. meergezinswoningen) en publieke functies die in staat zijn de identiteit van de wijken te versterken en de woonkwaliteit te verhogen.

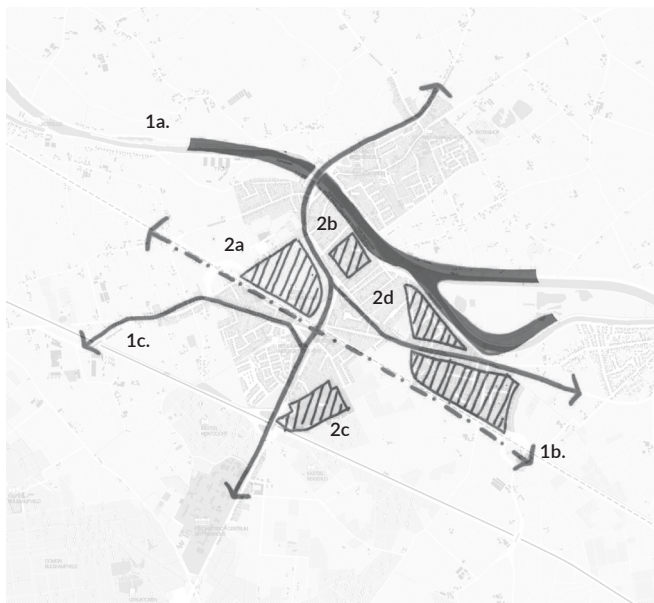
1. ANALYSE

ARCHIPEL VAN WIJKEN

Het bebouwde weefsel van Beernem valt uiteen door de barrières van de verschillende infrastructuren (kanaal, spoor en gewestwegen) die het dorp doorkruisen en enclaves (bedrijven en kasteelparken) die bepaalde delen van het dorp ontoegankelijk maken. Hierdoor ontstaat een archipel van wijken elk met een eigen identiteit. We onderscheiden vijf wijken: (1) de historische dorpskern, (2) de kanaalwijk, (3) de stationswijk, (4) de woonwinkelwijk en (5) de bloemenwijk.

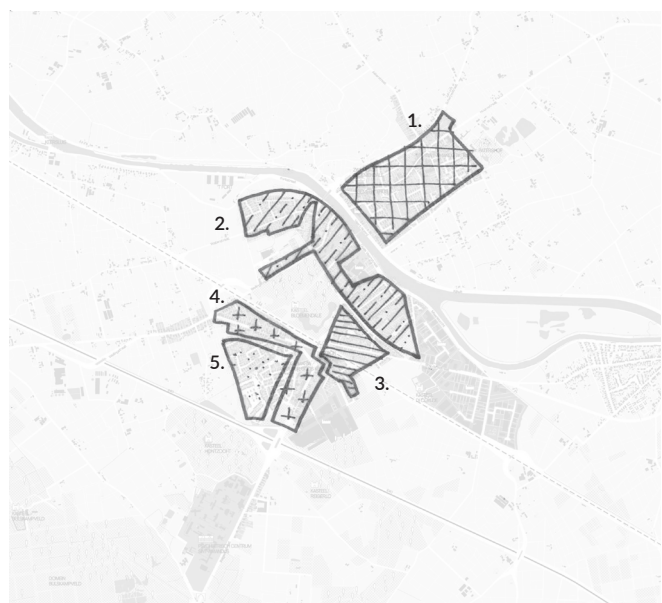
Elk van deze wijken heeft verschillende publieke functies, groenstructuren, beeldbepalende gebouwen en specifieke woontypologieën die het wonen ondersteunen en bijdragen tot de identiteit van de wijk. Elke wijk heeft zijn eigen specifieke publieke ruimte die als centrum of ontmoetingsplaats voor de wijk functioneert. Beernem heeft hierdoor niet echt een duidelijk centrum (het klassieke dorpsplein aan de kerk). Verschillende plekken (historische dorpscentrum rond gemeentehuis, de vernieuwde stationsomgeving, de sportcluster,...) verspreid in de wijken vormen samen de publieke structuur van Beernem.

Beernem heeft niet één duidelijk centrum. Elke wijk heeft zijn eigen identiteit en plekken die een centrum maken voor die wijk!



Harde barrières

- (1) Infrastructuur: (a) kanaal Gent-Brugge, (b) spoorweg, (c) gewestwegen
(2) Enclaves: (a) Kasteeldomein Bloemendale, (b) Bedrijventerrein Lemahieu, (c) Bedrijventerrein Bauwens, (d) Beernems Bedrijventerrein



Archipel van wijken

- (1) historische dorpskern, (2) kanaalwijk, (3) stationswijk, (4) woonwinkelwijk, (5) bloemenwijk

(TOEKOMSTIGE) VRAAG

De gemeente Beernem verwacht nog een bevolkingsgroei van 5% voor de periode 2020-2030. In vergelijking met andere gemeentes in West-Vlaanderen die geel (stagnatie -0%) of zelf rood (krimp -2%) kleuren, is dit een substantiële groei (afb. 01). Het is anderzijds ook geen donkerblauw (bevolkingsgroei -10%) zoals in de gemeentes in de rand van Brussel. Aangezien de globale bevolkingsdichtheid in de dorpskern eerder aan de lage kant is (afb. 02), zijn er binnen de huidige woonzones zeker nog kansen om deze groei op te vangen. Door in te zetten op renovatie en nieuwe, meer compacte woonvormen in het bestaande weefsel kan er nog kwalitatief verdicht worden.

Naast de bevolkingsgroei tonen de cijfers voor Beernem ook een vergrijzing en gezinsverdunding. De categorie van +70 jarigen (afb. 03) zal in de periode tot 2030 aanzienlijk aangroeien en ook de gezinnen van 1 en 2 personen nemen toe (afb. 04). Deze tendens zal algemeen ook voelbaar zijn in Vlaanderen en maakt dat er meer nood is aan kwalitatieve kleine wooneenheden.

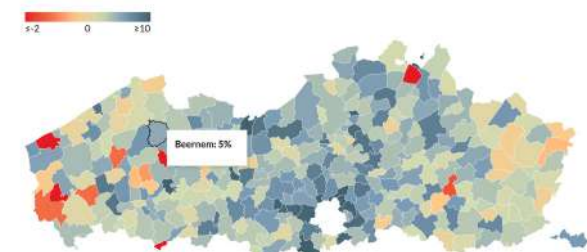
(HUIDIG) AANBOD

Tegenover deze (toekomstige) vraag staat het (huidig) aanbod in Beernem. Vandaag bestaat het aanbod voornamelijk (83,9%) uit (grote) eengezinswoningen, veel meer dan het Vlaams gemiddelde (64,6%) (afb. 05). Beernem zag het aanbod meergezinswoningen wel met meer dan 6% toenemen in de afgelopen jaren (2010-2018) (afb. 06). Het grootste aandeel (70%) van deze meergezinswoningen werd gerealiseerd in appartementsgebouwen met meer dan 10 woongelegenheden. Deze grote blokken zijn voornamelijk langs de gewestwegen en het station ingepland, vaak in een eerder generieke architectuur. Door het ontbreken van kwalitatieve buitenruimte en plekken om elkaar te ontmoeten is de woonkwaliteit in deze appartementen vaak ondermaats. Daarnaast leggen deze nieuwe 'generieke appartementsgebouwen' ook druk op de beeldkwaliteit en identiteit van het dorp. We gaan op zoek naar een alternatief dat meer woonkwaliteit garandeert en ook is afgestemd op de schaal en identiteit van het dorp.

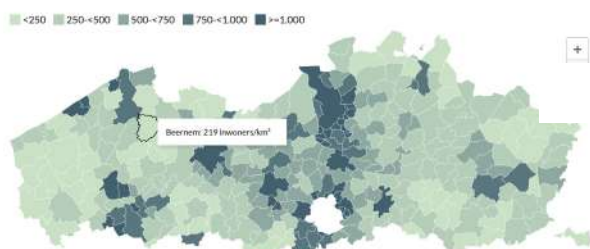
KANSEN/ BEDREIGINGEN

Op die manier kan in Beernem een verhuisbeweging worden gestimuleerd waar ook veel andere dorpen en steden in Vlaanderen voor staan: de woon-shift (afb. 07). Vandaag worden eengezinswoningen (algemeen) voor een groot aandeel bewoond door een oudere bevolking die hier is blijven wonen na het wegtrekken van de kinderen. Daardoor moeten nieuwe, jonge gezinnen in de gemeente vaak op zoek naar nieuwbouwwoningen. Hierdoor blijven we bijbouwen met een groot ruimtebeslag tot gevolg. De shift start met het voorzien van een aantrekkelijk alternatief voor de oudere bevolking. Bij verhuis brengen ze immers een eensgezinswoning opnieuw op de markt voor een meer geschikte doelgroep. Dit kan alleen als het alternatief voor de originele gezinswoning even kwalitatief is. Vandaag bestaat dit alternatief voornamelijk uit de appartementsgebouwen aan het station of de gewestweg. Meer kwalitatieve appartementen aanbieden die aantrekkelijk zijn voor jong (gezinsverdunding) en oud (vergrijzing) is dus essentieel om de shift te maken. Zo ontstaan kansen voor woonmobiliteit waarbij je als bewoner steeds een woning vindt in het dorp aangepast aan je levensfase van dat moment. Deze 'woonshift' zorgt ervoor dat de oude jaren 70' woningen vrij komen en aangepast kunnen worden aan de noden van jonge gezinnen, waardoor we geen nieuwe verkavelingswijken moeten bijbouwen.

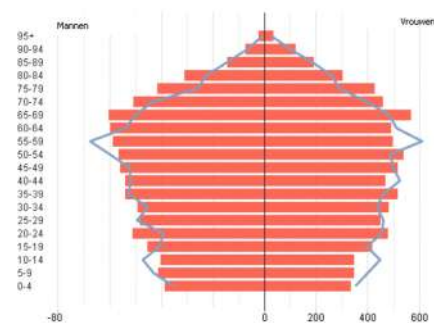
(TOEKOMSTIGE) VRAAG VOOR BEERNEM



AFB. 01



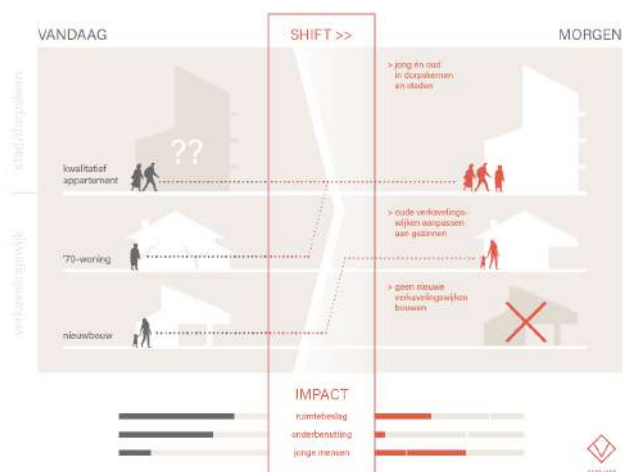
AFB. 02



AFB. 03

	Aantal		%	
	2020	2030	2020	2030
Gemiddelde omvang	2,33	2,19		
Totaal	6.592	7.419	100,0%	100,0%
1 persoon	1.840	2.656	27,9%	35,8%
2 personen	2.488	2.513	37,7%	33,9%
3 personen	913	969	13,9%	13,1%
4 personen of meer	1.351	1.281	20,5%	17,3%

AFB. 04



AFB. 08

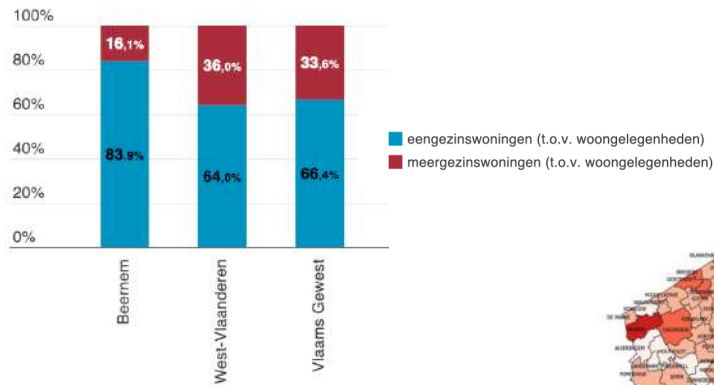
AFB. 01
Verwachte evolutie van bevolking (2020-2030). Bron: Statistiek Vlaanderen, 2022.

AFB. 02
Bevolkingsdichtheid (inw/km²). Bron: Statistiek Vlaanderen, 2022.

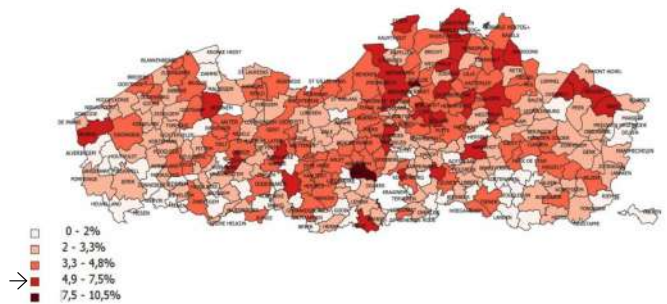
AFB. 03
Prognose bevolkingsverdeling (2020-2030). Bron: Statistiek Vlaanderen, 2022.

AFB. 04
Huishoudens naar omvang: geobserveerd (2020) en prognose (2030). Bron: Statistiek Vlaanderen, 2022.

(HUIDIG) AANBOD
VOOR BEERNEM



AFB. 05



AFB. 06



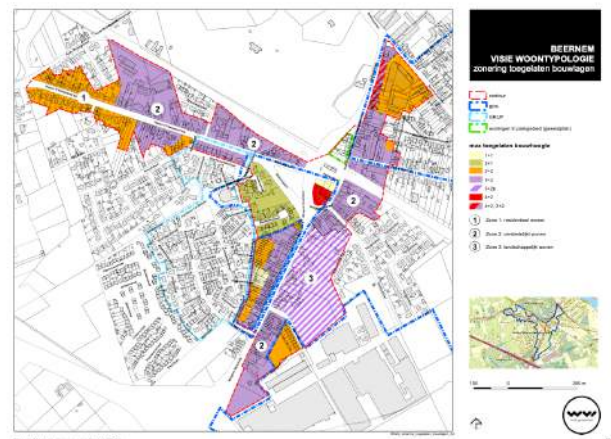
“De recente nieuwe appartementen vind ik lelijk en staan allemaal kriskras door elkaar.” - bewoner Beernem

AFB. 05
Woongelegenheden naar
woningtype, woongelegenheden.
Bron: Provincies in cijfers, 2021.

AFB. 06
Toename aandeel flats 2010-2018.
Bron: Vlaamse Confederatie Bouw,
2018.

AFB. 07
Beernem visie woontypologie
Beernem. Zonering toegelaten
bebouwing focust op
de gewestwegen en de
stationsomgeving.

AFB. 08
Woonshift (schema Voorland)



AFB. 07



1. HISTORISCHE DORPSKERN

De historische dorpskern is de oudste woonwijk van Beernem en ligt ten noorden van het Kanaal. De Bloemendalsestraat was historisch dé handelsstraat van Beernem. Hoewel de handel grotendeels is weggetrokken is de straat nog steeds structurerend voor de wijk door de vele publieke functies die ze verbindt (de Sint-Amanduskerk, de begraafplaats, het gemeentehuis, bibliotheek, markt, jeugdhuis). De straat is ook beeldbepalend door de veel woningen op inventaris onroerend erfgoed. Andere belangrijke publieke functies in de wijk zijn het WZC, de Middenschool Sint-Lutgard, de basisschool, het Bargepark en in het noorden het Patershof. Aan weerszijde van de Bloemendalsestraat zijn doorheen de jaren veel binnengebieden verkaveld, met vrijstaande en halfopen bebouwing.



2. KANAALWIJK

De kanaalwijk is opgespannen tussen kanaal, N370 en kasteeldomein Bloemendale. Het kanaal met zijn rigide groene bomenstructuur, de rode fietsbrug en de jachthaven zijn beeldbepalend voor deze wijk. Belangrijke publieke functies in de wijk zijn de basisschool Stimuland en de sportcluster Drogenbrood. De woonstraten zijn hier dwars georiënteerd op het water en in twee van de binnengebieden is een buurtparkje (Kleuterweeld, aan Stimuland) te vinden. In het noorden van de wijk bevindt zich nog een grote verkaveling achter de drukke gewestweg.



3. STATIONSWIJK

De stationswijk bestaat uit een deel ten noorden en een deel ten zuiden van het station. De woningen van de stationswijk richten zich voornamelijk naar de gewestwegen, met ook een aantal nieuwbouw meergezinswoningen. Het station is de belangrijkste publieke functie voor de wijk gekoppeld aan horecavoorzieningen. Ten zuiden ligt een grote verkaveling tussen het spoor en het bedrijventerrein.



4. WOONWINKELWIJK

Het eerste deel van de woonwinkelmijk is langgerekt tussen de spoorweg en de N368 – Hubert d'Ydewallestraat. Langs de gewestweg zijn in eerste lijn woningen gelegen en achterliggend zijn drie grote baanwinkels gepositioneerd. De woningen aan de straat verspringen vaak van de rooilijn, met af en toe een meergezinswoning. Hiertussen bevinden zich nog twee kleinere verkavelingen. De wijk loopt verder langs de N370-Wingene Steenweg met een gelijkaardige morfologie van grondgebonden woningen afgewisseld met meergezinswoningen langs de gewestweg.



5. BLOEMENWIJK

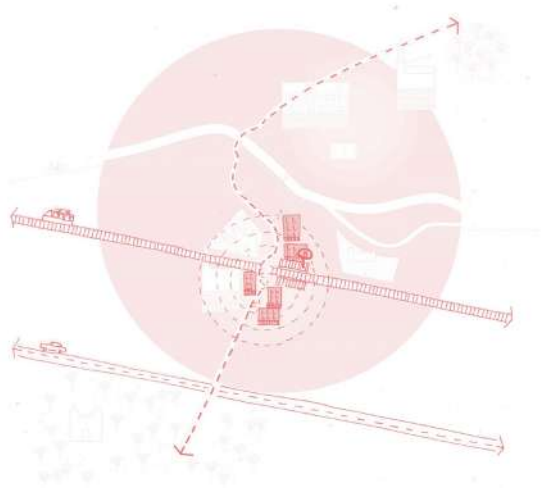
Tussen de twee gewestwegen (N370 en N368) die in het zuiden toekomen op het station bevindt zich de Bloemenwijk. De Heilige Maria Moeder Godskerk (modernistische architectuur) en de dreven (Lammekensdreef en de Beukendreef) vormen beeldbepalende elementen voor de wijk. De Lammekensdreef is de centrale structuur (met de kleuterschool en een crèche) die de wijk opdeelt in twee lobben. Het woonaanbod bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen (in verkaveling) en in het zuiden van de wijk is een sociale 'tuinwijk' gelegen (Vivendo).

2. VISIE

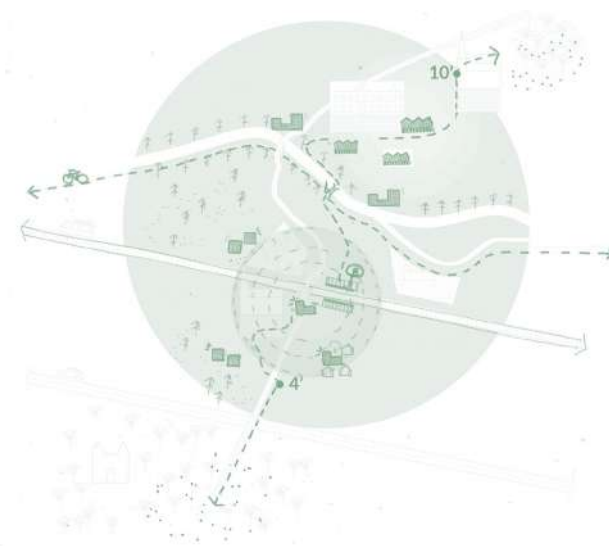
Het plannen en bouwen van meergezinswoningen gebeurt vandaag voornamelijk langsheen gewestwegen. Omdat hier al appartementsgebouwen staan, lijkt dit morfologisch ook logisch, maar eigenlijk bieden deze plekken slechts een beperkte kwaliteit omwille van de drukte van het autoverkeer (geluid en luchtkwaliteit) en de beperkte (semi)publieke buitenruimte die er aanwezig is. Tegelijk is de nood aan kwalitatieve (collectieve) buitenruimte om te ontspannen, rusten, verkoelen net heel groot bij deze compacte woonvormen.

Daarom willen we afstappen van de huidige strategie met een clustering van grootschalige projecten met meergezinswoningen langsheen de gewestweg en op het knooppunt van het station. Door de schaal van de dorpskern zijn ook andere locaties geschikt. Niet enkel de directe stationsomgeving, maar de hele dorpskern heeft immers een hoge knooppuntwaarde. Zo sta je vanaf het station op 10 minuten fietsen aan de historische dorpskern ten noorden van het kanaal en op 4 minuten aan de brug over de E40 in het zuiden van het dorp. We kunnen dus stellen dat de volledige dorpskern een hoge knooppuntwaarde heeft en nieuwe woningen steeds op een duurzame manier ontsloten kunnen worden, gekoppeld aan station en fietssnelweg.

De eerste strategie voor het masterplan zet zo bewust in op de diversiteit en identiteit van de woonwijken. We gaan opzoek naar welke woonvormen (oa. meergezinswoningen) en publieke functies waar het meest betekenis hebben voor de identiteit van de wijk. We willen hierbij vooral inzetten op het segment meergezinswoningen met max. 5 wooneenheden. Kleinere projecten dus dan de huidige gebruikelijke appartementsgebouwen met meer dan 10 wooneenheden. Deze kleinere projecten kunnen veel beter inspelen op specifieke dorpscontext en de eigenheden van elke wijk. Door het kader van diverse wijken kan het 'Wonen in meervoud' net inspelen op de kwaliteit van elk van de wijken en daardoor telkens een andere vertaling krijgen. Op deze manier bouwen meergezinswoningen mee aan de identiteit en beeldkwaliteit van het dorp. Deze woonvormen zijn ook steeds een hefboom voor meerwaardes op schaal van de wijk (een doorsteek, een klein buurtpark etc.)



Drukke als drager
voor meergezinswoningen



landschappelijke kwaliteiten en leefkwaliteit
als kader voor 'wonen in meervoud'

VISIE DIVERSE WIJKEN

Meergezinswoningen in Beernem vandaag



we wonen hier vrij dicht
bij elkaar... daardoor
hebben we nood aan
- buitenruimte en plekken
om elkaar te ontmoeten
- veilige fietsroutes



Meergezinswoningen naar grootte (%)



● max. 5 woongelegenheden ● 6-10 woongelegenheden ● meer dan 10 woongelegenheden

(bron: provincie in cijfers, 2021)

Visie diverse wijken



we wonen met een
prachtig zicht op het
landschap en via een
aangename fietsroute
staan we op 5 minuten
aan het station van
Beernem



Meergezinswoningen naar grootte (%)



● max. 5 woongelegenheden ● 6-10 woongelegenheden ● meer dan 10 woongelegenheden

3. UITWERKING

Waar en hoe kan deze visie uitgerold worden in het dorp? Hoe kunnen nieuwe projecten inspelen op de identiteit en de behoefte van de wijk? Op welke manier kunnen ze bijdragen tot de transformatie van het bebouwde weefsel en dynamiek creëren? Dit hoofdstuk gaat op zoek naar de concrete plekken en tactieken voor transformatie.

Als uitgangspunt willen we geen nieuwe open ruimte aansnijden of bijkomend verlinten voor nieuwe woningen. We gaan op zoek naar kansen binnen het bestaande woongebied en sparen dus de open ruimte. Hierbij willen we vooral inzetten op gedoseerde ontwikkeling in het segment meergezinswoningen met maximum 5 woongelegenheden (cfr. analyse).

Hoewel het hele dorp vlot verbonden kan worden met het stationsknooppunt is een meer verfijnde analyse gebeurd die zones in beeld brengt die maximaal tegemoet komen aan het principe van nabijheid (wonen in de nabijheid van duurzame vervoersmogelijkheden en voorzieningen om zo niet duurzame verplaatsingen te beperken) en sterke troeven bieden voor een unieke leefkwaliteit.

Daarom focussen we op plekken in het dorp in de nabijheid van voorzieningen, duurzame mobiliteit en niet te dicht bij de gewestweg of de bedrijvigheid. De ouderdom van de bebouwing kan hierbij kansen bieden voor gedeelde renovatie opgaves, en ook de woonreserve wordt in beeld gebracht.

Daarnaast is ook leefkwaliteit een belangrijke parameter. Waar in het dorp kan er kwalitatief gewoond worden: aan een park, aan het water, aan een publieke dorpsstructuur? Deze ontwikkelingen kunnen op hun beurt bijdragen aan het versterken van deze structuren!

Vanuit deze twee onderzoeken lichten een aantal strategische zones op. Het zijn zones die een goeie score hebben op vlak van nabijheid én leefkwaliteit. Met deze zones trokken we naar de ontwerpweek om met bewoners en actoren in gesprek te gaan. Uiteindelijk bleven 8 strategische sites over die een concrete hefboom vormen om het 'wonen in meer-voud' op een alternatieve manier vorm te geven in het dorp.

UITWERKING
DIVERSE WIJKEN

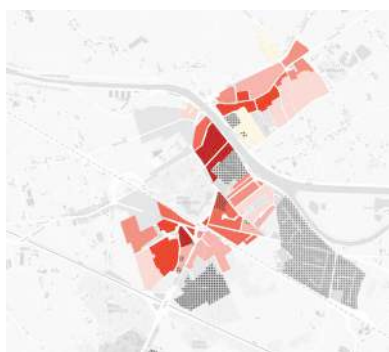
01.

UITGANGSPUNT



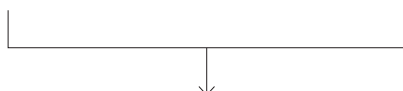
02.

NABIJHEID EN KANSEN



03.

LEEFKwaliteit



04.

STRATEGISCHE SITES



01. UITGANGSPUNT



HUDIGE DICHTHEID



Als uitgangspunt willen we geen nieuwe openruimte aansnijden of verlinden voor nieuwe woningen, daarom is de huidige woningdichtheid het uitgangspunt!

02. NABIJHEID EN KANSEN



VOORZIENINGEN



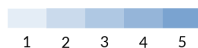
FUNCTIES

- +2 = - 200 m
- +1 = 200 - 400 m
- +0 = + 400 m

Voorzieningen vormen een belangrijke parameter om kansen voor verdichting in beeld te brengen. Deze parameter baseert zich op nabijheid van de verschillende publieke functies in de wijk: de verschillende scholen (kleuter-, basis- en secundair-), de bibliotheek, het ontmoetingscentrum, gemeentehuis en de verschillende winkels.



DUURZAME MOBILITEIT



OV

+ 2 = -1200m treinstation
+1 = - 300m bushalte

FIETS

+2 = gelegen aan twee fietsstructuren
+1 = gelegen aan één fietsstructuur



PUBLIEK RAAMWERK

DORPSAS

+1 = gelegen aan de dorpsas

Bij nieuwe verdichtingsopgaves willen we dat bewoners zich op een vlotte manier kunnen verplaatsen met duurzame vervoersmodi. Hierbij werd de nabijheid tot het openbaar vervoer in beeld gebracht: de afstand tot treinstation en bushalte. Daarnaast lichten ook de bouwblokken op die vlot bereikbaar zijn met de fiets: gelegen aan de publieke dorpsas (H3: verbonden wijken), de fietssnelweg of het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF), of een combinatie van fietssassen.

Het wonen (in meervoud) biedt ook kansen om de dynamiek van de publieke dorpsas te verhogen. De nieuwe woonvormen bieden immers kansen om mee te bouwen aan de dorpsas, door bijvoorbeeld het omliggende publiek domein op te waarderen of zelf publieke ruimte (/buurtparkje) te maken, of met een gedeelde of publieke functie de levendigheid te vergroten langs de dorpsas. Daarom scoren deze bouwblokken hoger.



AANDACHT VOOR

BEDRIJVEN

-1 = geurhinder, vrachtverkeer

GEWESTWEG EN E40

- 1 = verkeershinder, weinig beeldkwaliteit, geluidshinder,



OUDERDOM BEBOUWING



De wijken worden doorsneden door verschillende infrastructuur en liggen verspreid tussen verschillende bedrijven. De vierde parameter heeft aandacht voor waar het minder kwalitatief wonen is door de nabijheid van de snelweg, de gewestweg (verkeershinder, verminderde beeldkwaliteit of geluidshinder) of bedrijven (geurhinder en vrachtverkeer). Deze bouwblokken krijgen een negatieve score.

De vijfde parameter brengt in kaart waar mensen vandaag wonen. Door de ouderdom van de gebouwde omgeving in beeld te brengen zien we kansen voor transformatieopgaves. Deze opgaves kunnen gekoppeld worden aan verdichting of aan energietransitie, door bijvoorbeeld met een aantal burensamen na te denken over gedeelde (wijk)renovatie.

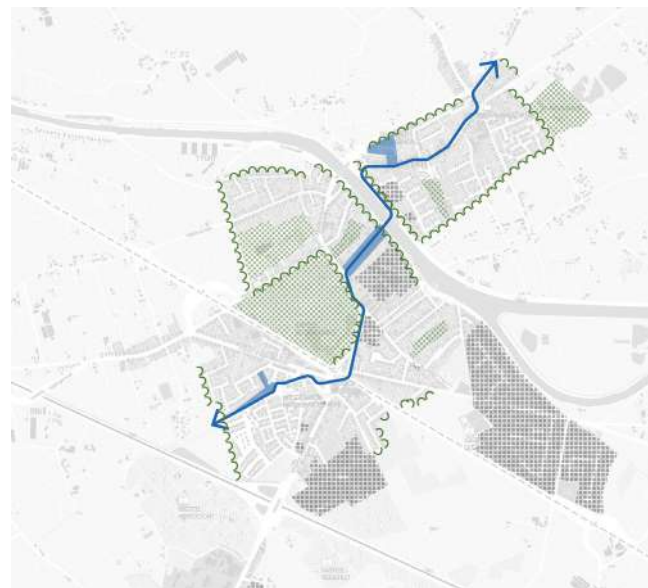
03. LEEFKWALITEIT



WOONRESERVE

-  onbebouwd perceel woongebied
-  onbebouwd perceel WUG
-  onbebouwd perceel andere functie
-  onbebouwd perceel binnengebied

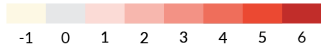
Tot slot geeft de woonreserve een beeld van waar nog onbebouwde percelen zijn om nieuwe woonvormen een plek te geven binnen het dorp. Er wordt een onderscheid gemaakt in onbebouwde percelen in woongebied, in WUG, in gebied met andere functies en in binnengebied. Het uitgangspunt is hierbij om geen WUG verder te ontwikkelen.



Naast nabijheid tot voorzieningen, duurzame mobiliteit en kansen voor extra dynamiek op de dorpsas is ook de leefkwaliteit een belangrijk kader voor verdichting. We benoemen drie structuren waar een verhoogde leefkwaliteit kan gevonden worden:

- (1) De publieke dorpsas. De dorpsas vormt een raamwerk in het dorp voor duurzame verplaatsingen. Het is ook logisch om nieuwe woonvormen te koppelen aan plekken waar geïnvesteerd wordt in een kwalitatief publiek domein.
- (2) De landschappelijke rand. De dorpskern van Beernem wordt omgeven door een prachtig open landschap. De rafelrand tussen landschap en dorp biedt kansen voor woontypologieën die uitkijken op het landschap. De kanaalruimte is een voorbeeld van zo'n wijde groene structuur.
- (3) Dorpsparken. Daarnaast vormen ook de verschillende dorpsparken kansen en ademruimte voor nieuwe woonvormen om te wonen aan het groen.

KANSEN VANUIT NABIJHEID EN LEEFKWALITEIT



MEERWAARDES

Een project voor meergezinswoningen moet niet enkel ruimtelijk goed ingebed zijn, het moet ook actief mee bouwen aan het versterken van de wijk. Elke project met meerdere wooneenheden moet een extra kwaliteit toevoegen aan het dorp, het gaat op zoek naar meerwaardes die ook zorgen voor draagvlak binnen de wijk:



BUURTPARK

Door binnen een project op bepaalde plekken ruimte open te laten ontstaan kansen voor een publiek buurtpark of een bestaand park te verruimen.



DOORPRIKKEN MET TRAGE WEGEN

Kerkwegels, buurtwegen en kleine paden vormen een kwalitatief alternatief voor krappe voetpaden langs de straat. Ze dooraderen het dorp en bieden kansen voor adressen van nieuwe gebruikers.



DORPSPLINTEN VERLEVENDIGEN

Door het organiseren van een thuiswerkplek, winkel, maakbedrijf of een collectieve ontmoetingsruimte in de plint van het gebouw ontstaat een levendig publiek domein langs de straat.



DEELPLEKKEN TOEVOEGEN

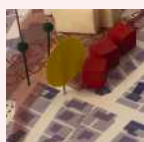
Een collectieve ruimte voor feesten en bijeenkomsten, een extra werkplek, klusruimte of zwembijver bieden kansen voor bewoners om elkaar te ontmoeten.

INTERMEZZO: STRATEGISCHE SITES

Tijdens de ontwerpweek gingen we in gesprek met bewoners over de strategie van diverse wijken! We vroegen of de afbakening van de wijken voor hen logisch aanvoelt en welke plekken bijdragen aan de identiteit van hun wijk. Met een rood lint werden aanpassingen van de afbakeningen gedocumenteerd en met gele stickers gaven bewoners aan welke plekken een bijzondere betekenis hebben voor hen.

Vervolgens gingen we in gesprek over de 'nieuwe woonvormen'. We vroegen welke meergezinswoningen in het dorp vandaag als kwalitatief worden ervaren. Hierop antwoordden veel mensen dat de appartementen rond het station en de gewestweg het dorpse beeld van Beernem eerder verstoren dan versterken. Op zoek gaan naar kwalitatieve alternatieven kon vaak op bijval rekenen. Het beeld van meergezinswoningen kent immers veel nuance en tussenvormen. Voorbeeldprojecten van verschillende schalen van verdichting vormen dan ook een belangrijk middel om in gesprek te gaan en samen tot een gedeelde taal en beeld te komen. Daarom organiseerden we het gesprek vanuit aantal maquetteonderdeeltjes die een range van meergezinswoningen verbeelden: van koppelwoning (2-tal wooneenheden) over een compacte woonvorm (5-tal wooneenheden) tot een klassiek appartementsgebouw (meer dan 10 wooneenheden). Aan de hand van deze onderdelen vroegen we welke plekken in het dorp interessant zijn voor welke nieuwe woonvormen.

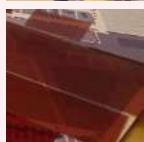
Naast de bewonersavond praatten we doorheen de week ook met WVI, de Woonwinkel, de Gemeente en de Provincie over deze nieuwe woonvormen. Doorheen alle gesprekken van de week kwamen een aantal plekken steeds terug. Strategische sites voor het dorp waar ook vaak concrete veranderingen staan te gebeuren.



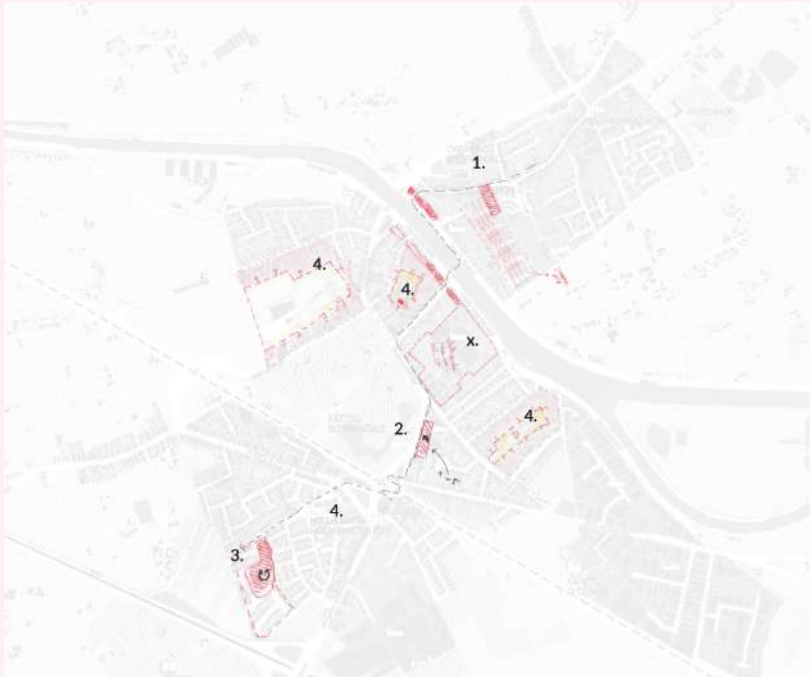
Klopt de **afbakening** voor de wijk waar jij woont? Welke plekken of gebouwen dragen bij aan de **identiteit** van jouw wijk?



In de toekomst moeten we inzetten op **nieuwe woonvormen** (bvb. kangoeroewoning, meergezinswoningen) voor bvb. oudere mensen en

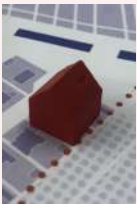


Voor welke andere **plekken in de wijk** zie je kansen voor nieuwe woonvormen? **Welke strategieën** vind je interessant? Kies er één en pas deze toe!



WERKSCHEMA
ONTWERPWEEK
1. tweede leven
voor erfgoed
2. actieve plinten
3. wijktransformatie
4. park maken

x. reserve op lange
termijn



SCAAL 1:
PlusArchitecten-
Erfwoning-
Wulpen(BE)
ECTV-erfwoningen-
Leupegem(BE)



SCHAAL 2: 5-8WO
AIDarchitecten -
Petrolstation - Malle
(BE)
ECTV&Bart
Dehaene - Hogeweg
- Gent (BE)



SCHAAL 3:
AIDarchitecten,
Stramien, Jef Van
Oevelen - Project
PPS - Malle (BE)

STRATEGISCHE SITES

Vanuit het onderzoek rond nabijheid en leefkwaliteit en de gesprekken in de ontwerpweek benoemt het DNA van het Dorp-masterplan 5 kansrijke tactieken en 8 strategische sites voor Beernem.

De 5 kansrijke tactieken benoemen concrete meerwaardes voor het dorp die vanuit de hefboom van meervoudig wonen kunnen ontstaan:

1. Park maken. Door binnen een project op bepaalde plekken ruimte open te laten ontstaan kansen voor een publiek buurtpark of om een bestaand park te verruimen.

2. Actieve plint. Bij de percelen langs de dorpsas willen we inzetten op de principes die bijdragen tot een (be-)leefbare dorpsas. Een horecafunctie, een collectieve ontmoetingsplek, een fietsenstalling of andere fietsinfrastructuur (pomp) dragen bij tot de levendigheid van de dorpsas.

3. Tweede leven voor erfgoed. Beernem is een erfgoedge-meente. Heel wat gebouwen oa. in de Bloemendalestraat staan op de inventaris onroerend erfgoed. Een strategie om deze te renoveren en een tweede leven in te blazen is om extra dichtheid toe te laten bvb. co-house of kangoeroe-woning.

4. Wijktransformatie. Voor wijken die in één keer gerealiseerd zijn, dienen renovatie-opgaves zich vaak ook op hetzelfde moment aan. Dit is en hefboom om niet enkel op niveau van één of een aantal percelen te kijken, maar na te denken over een collectieve wijktransformatie.

5. Publiek domein versterken. De inpassing en directe omgeving van een private ontwikkeling biedt kansen om mee te bouwen aan het publiek domein.

De 8 strategische sites zijn sites met concrete kansen en opgaves die kunnen bijdragen aan de ambities op schaal van het dorp.

1. Bloemenwijk (Vivendo)
2. Kerkhofdreef (Vivendo)
3. Fietspark
4. Onze Keuken
5. Vaart-Noord
6. Schoolpark (Stimuland)/Vaart-Zuid
7. Bloemendalestraat 2.0
8. Site Lemahieu

Op de volgende pagina's worden de strategische sites meer in detail uitgewerkt en geven we aan welke tactieken of combinatie van tactieken toegepast kunnen worden.

()Vanuit eigen onderzoek en dialoog in ontwerpweek en projectgroepen kwamen acht strategische plekken voor het dorp in beeld. Deze strategische sites zijn te beschouwen als een onderzoek naar kansen en mogelijkheden. Het masterplan schakelt deze sites in een globale en samenhangende visie op schaal van het dorp. De haalbaarheid is nog niet volwaardig meegenomen en vraagt dialoog met de respectievelijke eigenaars. De maquette verbeeldt dan ook geen concrete projecten maar kansen en een aanzet voor verdere dialoog en onderzoek.*



1. BLOEMENWIJK (VIVENDO)

STRATEGIE: PARK MAKEN
WIJKTRANSFORMATIE

De tweede strategische site is een sociale woonwijk uit de jaren 70 in de Bloemenwijk. De site (Berkenstraat/Olmenstraat/Elzenstraat) werd ontwikkeld door de sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo, en bestaat uit een 70-tal gezinswoningen. Vandaag wordt de site voornamelijk bewoond door een oudere bevolking en dus vaak onderbenut. Door de ouderdom van de woningen zal hier in de dichte toekomst (5-10jaar) een collectieve renovatie-opgave aandienen. Deze opgave biedt hefboomen om na te denken over een wijktransformatie.

De site kent vandaag een heel lage dichtheid met kleine units en een overmaats publiek domein (grote groene 'voortuinen'). En ook de wegenis door deze site is enorm overschaald. Naast een onderhoudsvraagstuk biedt dit ruimtelijk model weinig meerwaarde voor de bewoners.

Bij een reconversie van de site ontstaan kansen om in te zetten op meer compacte woonvormen en de organisatie van de site (ontsluiting, bebouwd versus onbebouwd etc) te herdenken. Door een verhoogde dichtheid op specifieke plekken ontstaan bijvoorbeeld kansen voor een collectieve of publiek park dat aansluit op de dorpsas.



2. KERKHOFDREEF (VIVENDO)

STRATEGIE: ACTIEVE PLINT

Het leegstaand perceel op de hoek van de Kerkhofdreef en Stationsplein, in eigendom van Vivendo en zal voor sociale huisvesting ontwikkeld worden op korte termijn (binnen 5 jaar). De site is zichtbaar voor wie uit de stationstunnel komt of op het terras van 'De Zevende Hemel' zit en zal dus beeldbepalend zijn voor de voorkant van het station. Daarnaast vormt het perceel het 'beginpunt' van de alternatieve fietsroute door de weides aan de achterzijde van de gewestweg. Door in te zetten op een actieve plint wordt de zichtlocatie benut én draagt de ontwikkeling bij tot de levendigheid van het publiek domein.

De twee sites van Vivendo bieden een unieke kans voor de gemeente Beernem. Door op korte termijn de site Kerkhofdreef te ontwikkelen (+/- 25 nieuwe units), zou (een deel van) de bewoners van de sociale wijk hier kunnen ondergebracht worden. Zo ontstaan kansen om de wijk op middellange termijn volledig te herdenken (masterplan + visie).



3. FIETSPARK

STRATEGIE: PARK MAKEN

In de uitwerking van een publieke dorpsas die de diverse wijken met elkaar verbindt, wordt een alternatief BFF-fietspad voorgesteld. Deze alternatieve route loopt door de velden aan de 'achterkant' van de N370-Wingene Steenweg. Als hefboom om deze route te realiseren kan nagedacht worden over een kleine ontwikkeling op de site. Want het doorwaden met een fietspad maakt van de landschapskamer ook een soort park voor de buurt. Maar de site is gelegen in WUG en kan dus niet meer aangesneden worden. Enkel de kavels aan de rand die al verkaveld zijn bieden nog kansen! Concreet kan de hoeve die vandaag gericht is naar deze kamer bij een vernieuwbouwopgave misschien een iets hogere dichtheid krijgen, of kan op de enkele percelen in de Kerkhofdreef-Zuid nagedacht worden over een compact woonvolume in ruil voor een publieke doorsteek.



4. ONZE KEUKEN

STRATEGIE: ACTIEVE PLINT

In de Stationsstraat is een groot leegstaand perceel gelegen naast 'Onze Keuken' dat vandaag als parking gebruikt wordt. De site is strategisch gelegen langs de dorpsas en biedt kansen om met een actieve plint (bvb een horecafunctie of een gedeelde fietsenstalling) de beleving voor fietsers en voetgangers enorm verhogen.

Door de ontsluiting van de ontwikkeling via de Sint-Andreaslaan te voorzien kan het publiek domein aan de Stationsstraat zich volledig richten op de fietsbeleving. Zo kunnen de parkeerplaatsen ook achteraan voorzien worden en ontstaan ook kansen voor vergroening in het dwars-profiel (cfr. verbonden wijken). Het perceel kijkt uit op het Kasteeldomein Bloemendale en biedt kansen voor een iets hogere typologie die aansluit op de bestaande ontwikkeling.



5. VAART-NOORD

STRATEGIE: KANAALWONEN
PUBLIEK DOMEIN VERSTERKEN

Het kanaal vormt een enorme ademruimte in het dorp en biedt kansen voor kwalitatief wonen met een prachtig zicht. Deze zone voor kanaalwonen ziet er niet overal hetzelfde uit. Aan de noordzijde is het zicht naar het kanaal beperkt door de bomenmassa en wordt de nabijheid van het bedrijf Depré Voeders (geurhinder en vrachtverkeer) beschouwt als een nadeel (cfr. nabijheid en kansen). Daarom zijn de kansen voor kanaalwonen beperkt tot het perceel op de hoek met de Bloemendalestraat en Vaart-Noord.

De site is strategisch gelegen op de kruising tussen publieke dorpsas en kanaal, en kan dus voor beide strategieën een betekenis hebben. Bovendien trekt het jeugdhuis hier weg en stelt zich dus een concrete opgave. Conform het RUP kan hier een hogere dichtheid gerealiseerd worden, als een soort poortgebouw richting de Bloemendalestraat. Anderzijds kan een ontwikkeling hier ook hefboomen bieden om het auto-gericht publiek domein voor de percelen mee te herontwikkelen om mee te bouwen aan de publieke dorpsas (vergroenen, waterinfiltratie, plekken om te ontmoeten etc).



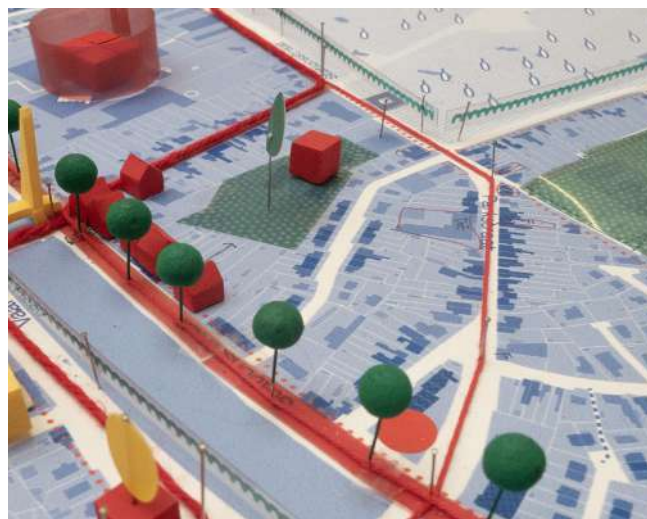
6. SCHOOLPARK (STIMULAND) /VAART-ZUID

STRATEGIE: KANAALWONEN
PARK MAKEN

Bij de realisatie van de nieuwbouw voor de school (Stimuland) werd het perceel in twee opgedeeld: het perceel aan de parkstraat voor een nieuw schoolgebouw en het perceel in het bouwblok om te verkopen en ontwikkelen. Vandaag is het perceel binnenin het bouwblok nog een publiek park. De ontwikkelingsstrategie voor deze site zal dan ook bepalend zijn of het park kan blijven bestaan. Bij een lage dichtheid (bvb. verkavelingstypologie) zullen individuele tuinen het publieke park privatiseren. Daarom willen we inzetten op compacte woonvormen om zo het park te vrijwaren.

Door het realiseren van een centraal buurtpark komen ook de percelen in de rand van het bouwblok in beeld. Bij een vernieuwbouw bieden kleine verdichtingsopgaves (bvb. een koppelwoning of kangoeroewoning) kansen voor een doorsteek naar het achterliggend park.

Daarenboven zijn sommige van deze percelen strategisch gelegen aan de dorpsas en/of het kanaal. De zuidzijde van het kanaal biedt kansen een ruim zicht (weinig bomenmassa) op het water voor deze kleine verdichtingsopgaves. En meer-gezinswoningen kunnen hier ook inspelen op de hoeklocatie aan de dorpsas.



7. BLOEMENDALESTRAAT 2.0

STRATEGIE: TWEEDE LEVEN VOOR ERFGOED

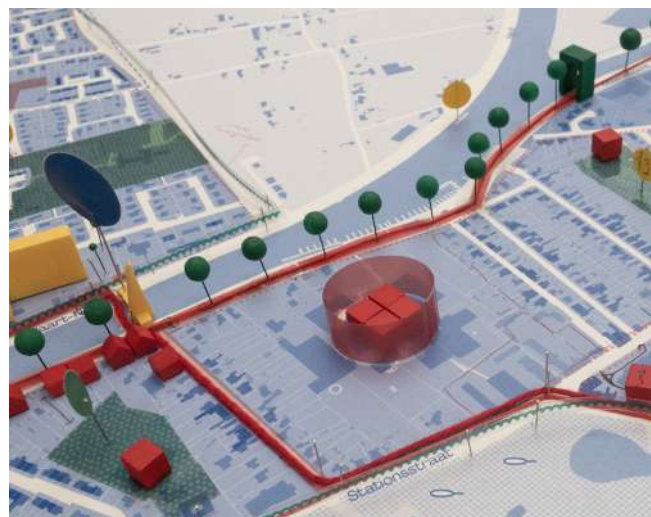
Veel van de woningen in de Bloemendalestraat staan op de lijst van bouwkundig erfgoed. De Gemeente Beernem werkt vandaag aan een 'erfgoedwaarderingsplan'. Dit plan bevat een categorisering per gebouw van heel waardevol tot minder waardevol. Deze woningen maken de beeldkwaliteit van de Bloemendalestraat, maar zijn – volgens de huidige en toekomstige standaard – soms te groot voor een eengezinswoning. Ze vragen ook om een grote renovatie-investering. Om dit erfgoed een tweede leven in te blazen en renovatie te stimuleren kan bij deze panden ook een extra woonunit toegelaten worden. Zo dragen nieuwe woonvormen bij tot een dynamische en levendige Bloemendalestraat 2.0.



8. SITE LEMAHIEU

STRATEGIE: STRATEGISCHE RESERVE

Het bedrijf Lemahieu is gelegen in woongebied. Als het bedrijf hier ooit zou vertrekken vervalt ook het BPA (dat enkel voor Lemahieu geldt) en komt deze site vrij voor woonontwikkeling. Op korte termijn zijn hier geen concrete plannen voor, maar de site vormt wel een strategische reserve op lange termijn in het midden van de dorpskern. Dan zal er een visie moeten gemaakt worden voor het geheel.



III. VERBONDEN WIJKEN

De tweede ambitie wil bouwen aan een duidelijke drager voor meer duurzame verplaatsingen in Beernem. Tussen de wijken onderling, van en naar de stationsknoop en fiets-snelweg en tenslotte ook naar het omliggende landschap met de onthaalpoort(en) van Bulskampveld in het bijzonder. We gaan op zoek naar een sterke leesbare en veilige fietsstructuur parallel aan de bestaande hoofdstructuur voor de wagen. Rondom deze drager voor langzaam verkeer verkennen we ruimtelijke kansen voor andere thema's (verdichting, verblijven, beeldkwaliteit).

1. ANALYSE

DYNAMISCH DORP

Beernem is strategisch gelegen langs de oost-west infrastructuurbundel tussen Gent en Oostende en is multimaat ontsloten (station, fietssnelweg, kernnet, E40). Door zijn strategische locatie en bereikbaarheidspotentieel is de dorpskern uitgegroeid tot een dynamisch dorp met heel wat bedrijvigheid (het Beernems Bedrijvenpark, Bauwens, Lemahieu, Voeders Depré) en andere tewerkstellingspolen zoals het psychiatrisch centrum Sint-Amandus. Dit vertaalt zich in een hoge jobratio (aantal tewerkstellingsplaatsen in Beernem per 100 inwoners op arbeidsleeftijd) voor het dorp van meer dan 60%. Dit percentage ligt een stuk hoger dan gemeentes met eenzelfde sociaaleconomische typering. Daarbij komt dat bijna de helft van de tewerkgestelden in Beernem ook wonen in het dorp (1.215 van de 3.628).

Naast tewerkstelling heeft Beernem ook een goed uitgebouwd winkelaanbod. Langs de gewestweg zijn drie grote supermarkten gelegen. En hoewel de Bloemendalestraat niet meer de handelsstraat is die ze ooit was zijn hier ook nog een aantal winkels gelegen. Deze winkels trekken klanten aan uit omliggende gemeentes zoals Aalter (14%) en Oostkamp (13%). Maar ook inwoners van Beernem zelf spenderen meer dan 40% van het budget voor dagelijkse goeder in eigen gemeente.

Daarnaast heeft de gemeente ook een aantal bovenlokale functies die een instroom van mensen van buiten de gemeente genereren: het provinciaal domein Bulskampveld, het psychiatrisch centrum Sint-Amandus, sportpark Drogenbrood etc.

Ook voor onderwijs vormt Beernem een aantrekkingspool. De gemeente telt 2 secundaire scholen, Sint-Lutgard in Beernem en het Land- en tuinbouwinstituut in Oedelem. 30% van de leerlingen komt uit Beernem zelf, 25% uit Brugge en nog een deel uit Damme, Maldegem en Aalter. De grootste instroom gaat richting het LTI in Oedelem. Daarnaast telt Beernem ook nog drie basisscholen waar voornamelijk kinderen van het dorp school lopen.

Deze globale inzichten tonen dat de condities in Beernem – meer dan elders – unieke kansen bieden om een grote stap te zetten richting meer duurzame verplaatsingen. Er zijn veel lokale verplaatsingen in het dorp van en naar het werk wat kansen biedt voor meer kwalitatieve woon-werk verplaatsingen in het dorp met de fiets en te voet. Maar ook de sterke functionele link met Brugge biedt kansen. Voor deze verplaatsing biedt zowel de fietssnelweg langsheen de vaart, als het heringerichte station een aantrekkelijk alternatief voor de wagen.

STERKE LINK MET BRUGGE

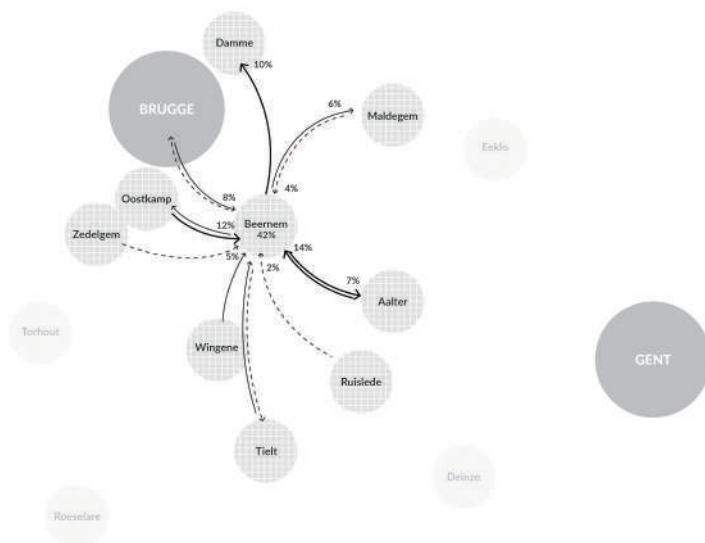
Naast een sterke dynamiek van het dorp zelf kent het dorp een sterke link met Brugge. Beernem maakt deel uit van het Daily Urban System rond Brugge. Binnen dit Daily Urban System vinden de belangrijkste of meest dominante dagelijkse verplaatsingen plaats (woon, werk, school, sport etc.). Dit zien we ook terug in de specifieke cijfers van woon-werk en woon-school verplaatsingen voor het dorp.

Van de werkende inwoners van Beernem gaat ongeveer 75% werken buiten de gemeente. Waarvan de grootste uitgaande pendelstroom is tewerkgesteld in Brugge (24%). Voor de schoolgaande jeugd is deze link nog frappanter. Maar liefst 77% van de leerlingen die secundair onderwijs volgen pendelen naar Brugge. Deze sterke link met Brugge biedt kansen voor het uitbouwen van de link van het dorp met zijn station en fietssnelweg.

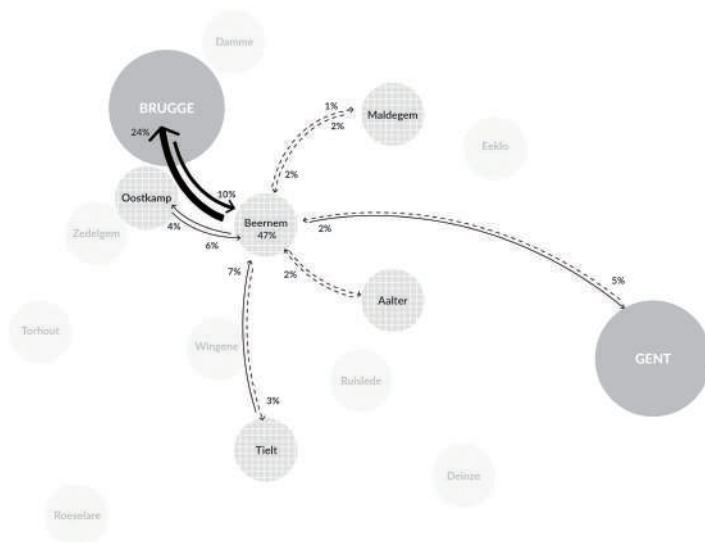
RECREATIEVE POOL

Daarnaast is Beernem ook strategisch gelegen in het recreatief netwerk tussen Bulskampveld en Drongendoed. Het landschapspark Bulskampveld heeft vier onthaalpoorten op grondgebied Beernem: twee primaire poorten (parking Aanwijs en parking Driekoningen), één tertiaire onthaalpoorten (Jachthaven Beernem) en één transferium onthaalpoort (station Beernem). Vandaag is het station van Beernem als enige geselecteerd als transferium onthaalpoort in het landschapspark. Daarbij is het station ook centraal gelegen in het park. De route vanaf het station richting de onthaalpoorten Aanwijs, Drie Koningen en Jachthaven Beernem is dan ook belangrijk. De strategische positie van Beernem in het landschapspark biedt kansen voor een kwalitatieve koppeling tussen de dorpskern en de toegangspoort(en) naar Bulskampveld. Vandaag wandelen of fietsen mensen langs de gewestweg, over de brug met de E40 richting de onthaalpoort Aanwijs. We willen nadenken over alternatieve routes of het opwaarderen van de bestaande routes om de link met het landschapspark veel aantrekkelijker te maken.

ANALYSE VERPLAATSINGSGEDRAG



AFB. 01

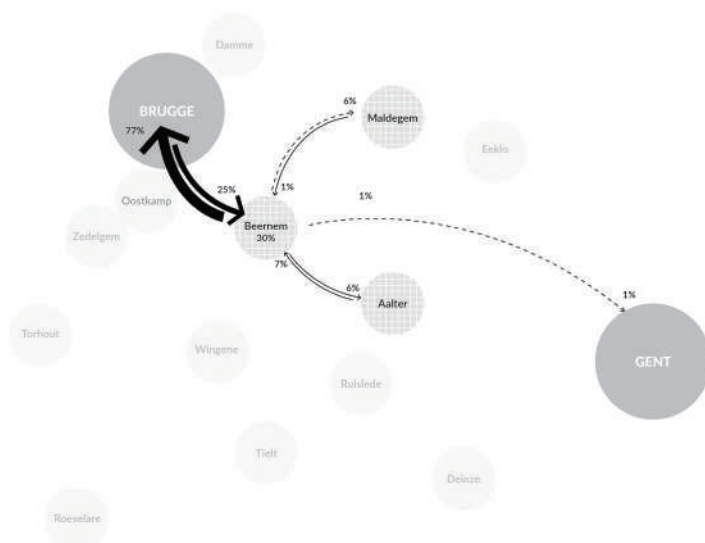


AFB. 02

AFB. 01
Verplaatsingsgedrag voor
voorzieningen
Bron: provincie.incijfers.be (2021)

AFB. 02
Verplaatsingsgedrag voor
tewerkstelling
Bronnen: Arbeidspendel cijfers:
Vlaamse Arbeidsrekening - Pendel
(2019) Gemeente Beernem
uitgaand+/- inkomend - Steunpunt
Werk Vlaanderen

AFB. 03
Verplaatsingsgedrag voor onderwijs
Bron: Dataloep: aan de slag met
cijfers over onderwijs - Onderwijs
Vlaanderen (2021).

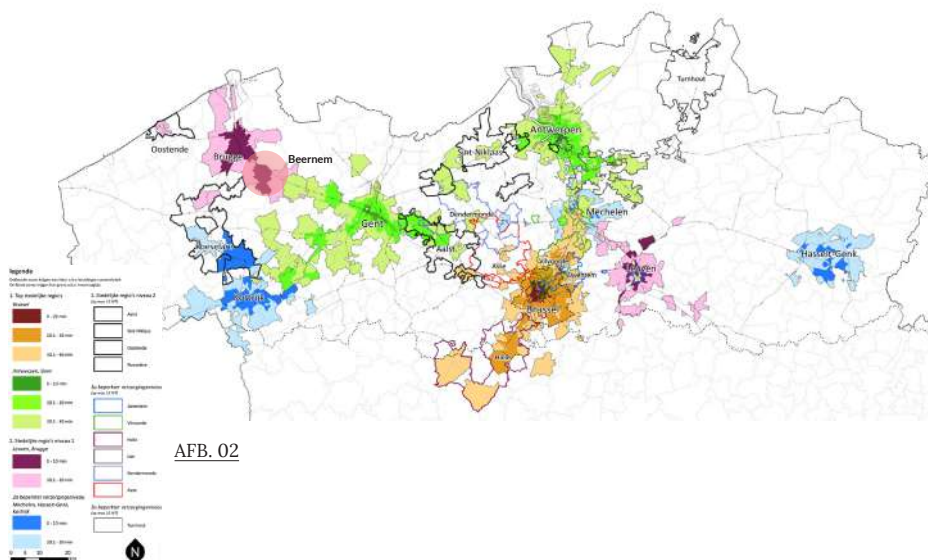


AFB. 03

ANALYSE VERBONDEN WIJKEN

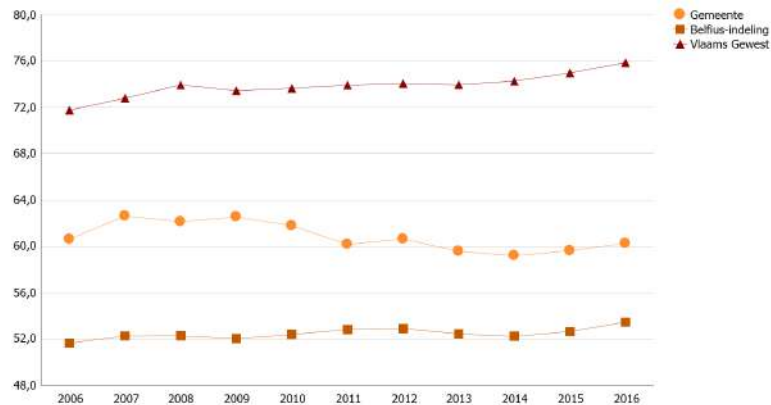


AFB. 01

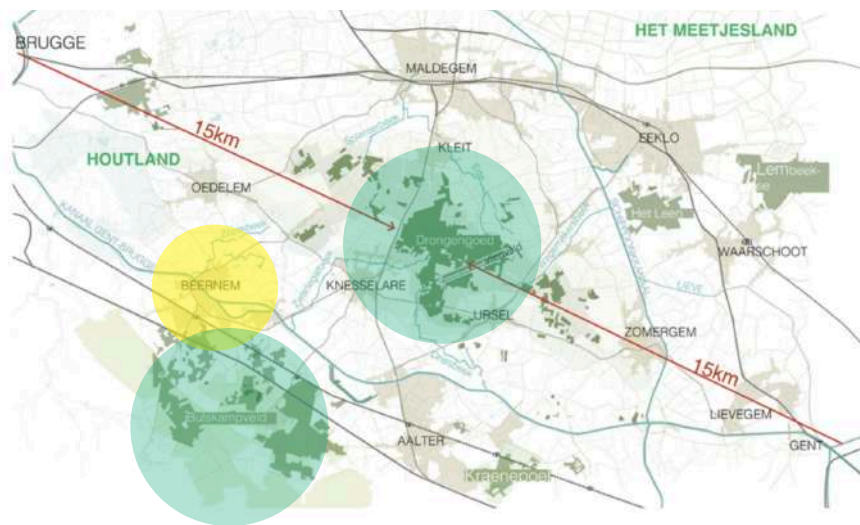


AFB. 02

ANALYSE VERBONDEN WIJKEN



AFB. 03



AFB. 04

AFB. 01
Bovenlokale functies: (1)
Psychiatrisch Centrum Sint-
Amandus (2) Sportpark Drogenbrood
(3) Aanwijs (4) Winkelaanbod

AFB. 02
Daily urban system. Beernem maakt
deel uit van het daily urban system
rond Brugge
Woon-werkverplaatsingen vooral
gericht op Brugge biedt kansen voor
sterke modal shift

AFB. 03
Jobratio in de gemeente (het
aantal jobs per 100 inwoners op
arbeidsleeftijd). Bron: gemeente in
cijfers, 2018.

AFB. 04
Tussen landschapspark
bulskampveld in het zuiden
en drongengoed in het noorden.

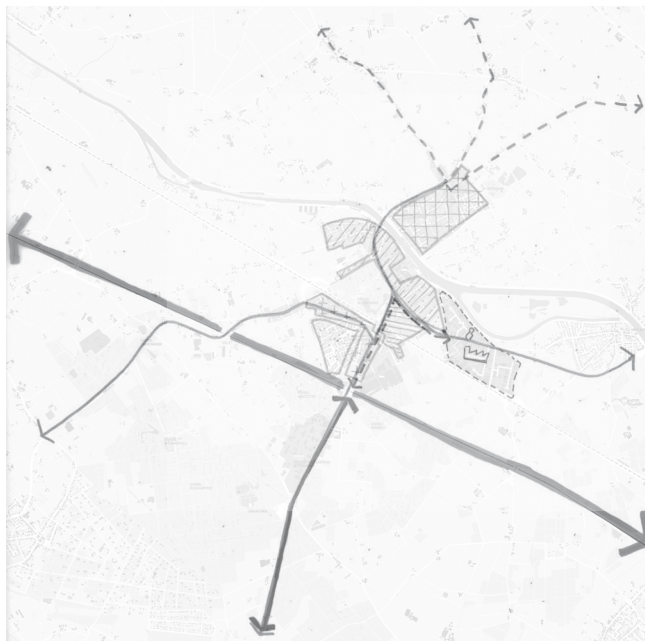
NOOD AAN EEN STERKE FIETSFRASTRUCTUUR

Van de functionele woon-werk en woon-school verplaatsingen (zowel in het dorp als bovenlokaal bvb. richting Brugge) gebeurt bijna 70% met de auto. Dit percentage ligt nog hoger dan het Vlaams gemiddelde (+/- 60%). De keuze voor de wagen is vandaag sterk gekoppeld aan de bestaande fietsinfrastructuur.

Door de specifieke context van verspreide wijken die van elkaar gescheiden worden de gewestweg, spoorweg en kanaal vallen de lokale verplaatsingen vaak samen met zware infrastructuur omgevingen en/of bovenlokale verkeersstromen. De gewestweg zelf is ook een aanrijroute voor vrachtvervoer vanaf het op-en afrittencomplex met de E40 tot aan het Beernems Bedrijventerrein. Dit leidt tot weinig beleefbare of

veilige fietsroutes. Deze problematiek werd vaak aangekaart door bewoners in de wandelkaart. Bewoners gaven aan de fietspaden langs de N370-Stationsstraat vaak te gebruiken als hun dagelijkse route naar het station. Verschillende plekken langs deze gewestweg werden tegelijk aangeduid als 'plekken waar men niet graag komt' (cfr. roze driehoeken op de wandelkaart).

Beernem heeft nood aan een betere fietsinfrastructuur en/of een ontkoppeld netwerk dat duurzame verplaatsingen kan stimuleren voor woon-werkverkeer en de diverse wijken met elkaar kan verbinden. Er is een duidelijke nood aan betere fietsinfrastructuur die duurzame verplaatsingen aanmoedigt, en kansen biedt voor een modal shift richting meer fietsverkeer!

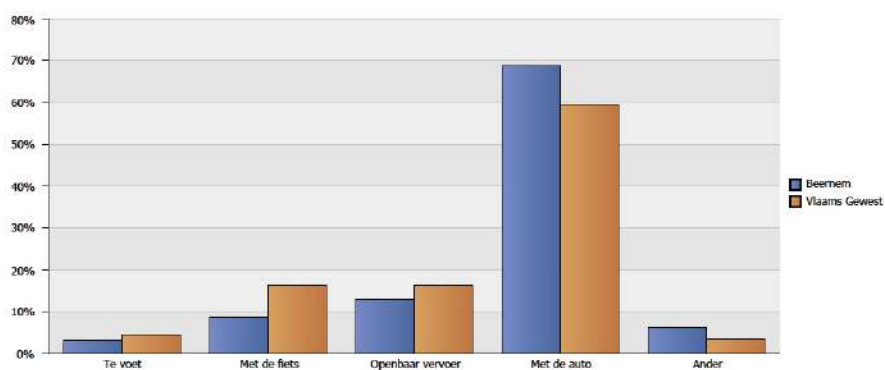


- hoofdweg
- gewestweg
- - - gewestweg - nog te bepalen
- - - regionaal vrachtgeleidingsnetwerk (aanvulling met interlokale wegen)
- * - - - aanrijroutes vrachtverkeer



AFB. 01

“Het (vracht)verkeer maakt het fietsen langs de Parkstraat enorm onveilig voor kinderen en jongeren!” - Bewoner Beernem



AFB. 02

AFB. 01
Vrachtverkeer op de Parkstraat in Beernem naast een belangrijke fietsas.

AFB. 02
Grafiek vervoersmiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk in Beernem. Bron: Gemeente in cijfers, Beernem, 2018.

2. VISIE

De tweede strategie voor Beernem wil bouwen aan een sterke publieke dorpsas:

1- Vanuit de regio-analyse is een duidelijke nood voor een betere fietsinfrastructuur en/ of een ontkoppeld netwerk dat duurzame lokale verplaatsingen kan stimuleren voor woon-werk, woon-school en de diverse wijken met elkaar kan verbinden. Een veilige publieke dorpsas kan ontwikkeld worden parallel aan en met behoud van de bestaande hoofdstructuur voor de wagen.

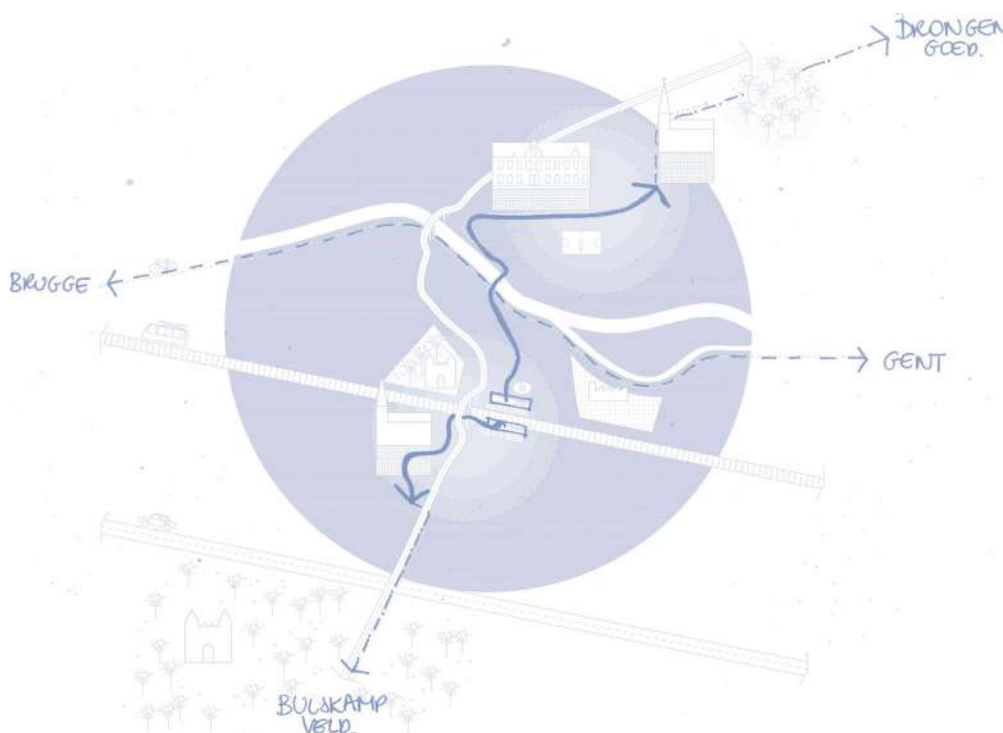
2- Daarnaast willen we onderzoeken of de dorpsas meer kan zijn dan enkel een mobiliteitsstructuur maar ook een structurerend element voor het dorp. De leesbare dorpsas wordt een sterke publieke structuur als drager van beleving, verblijven, ontmoeten en beeldkwaliteit in het dorp.

3- De sterke aantrekking van de gemeente op bovenlokale schaal biedt kansen voor sterke verbindingen naar het bovenlokaal functioneel netwerk: via de fietssnelweg, richting het station en mobipunten om zo te schakelen met andere modi. De dorpsas realiseert deze verbinding en garandeert vanuit de verschillende wijken een veilige aansluiting met de bovenlokale netwerken.

4- Anderzijds heeft de gemeente een belangrijke positie binnen het landschapspark Bulskampveld. De dorpsas kan op lange termijn ook een belangrijke hefboom zijn om een unieke verbinding te realiseren tussen het station Beernem en de onthaalpoorten Aanwijs en Drie Koningen. De publieke dorpsas zet dus ook in op kwalitatieve aansluitingen op het recreatief netwerk en de onthaalpoorten van Drongengoed en Bulskampveld.

BICYCLE ORIENTED DEVELOPMENT

Heel wat gemotoriseerde voertuigen hebben de huidige lay-out van het dorp tot nu toe bepaald. De spoorwegen, gewestwegen en snelweg hebben het dorp opgeknipt in verschillende delen in functie van een zo goed mogelijke autotoegankelijkheid. In Beernem willen we de herinrichting van de stationsomgeving aangrijpen om het geweer van schouder te wisselen. De aantrekkelijkheid van het station is versterkt en zien we als eerste stap in een grotere ambitie. Vanaf nu stellen we de zachte weggebruiker en de ontmoeting tussen mensen centraal bij het verder uitbouwen van het dorp. Binnen de dorpscontext van Beernem is alles binnen een 5 minuten fietstochtje gelegen van het station. Daarom willen we schakelen richting Bicycle Oriented Development (BOD). Een sterke fiets- en wandelstructuur die ook drager is voor de verdere uitbouw van het dorp in al haar facetten.



VISIE VERBONDEN WIJKEN



AFB. 01



AFB. 02

AFB. 01
Zuurstof voor de Brugse Poort, Gent (BE). De Rode Loper is een verkeersluwe as voor voetgangers en fietsers die dwars door de wijk loopt.

AFB. 02
Zuurstof voor de Brugse Poort, Gent (BE). De rode loper vormt een hefboom om te bouwen aan parken in de wijk bvb. Pierkespark.

AFB. 03
Heraanleg Martelarenlaan (Park Bellevue), Leuven. De heraanleg maakt meer ruimte voor de fietser en groen. De materialiteit draagt bij tot een duidelijke structuur waar fietser voorrang heeft.



AFB. 03

INTERMEZZO: ONTWERPSCENARIO'S

Tijdens de ontwerpweek zijn drie ontwerpscenario's besproken voor de fietsas: (1) een fietswig (2) fietslussen en (3) een fietsas. De scenario's zijn zeer verschillend om zo ook belangrijke voor- en nadelen te kunnen benoemen en te komen tot heldere principes voor een dorpse fietsstructuur. Is snelheid of vooral beleving belangrijk bij de keuze van een route? Welke plekken moeten zeker verbonden worden met de fietsas?

We vroegen aan bewoners welke routes ze vandaag voornamelijk nemen en welke plekken langs deze assen voor hen waardevol zijn, zowel recreatieve routes richting Bulskampveld en Patershof als op hun dagelijkse routes richting school en werk. Daarnaast vroegen we waar er gevaarlijke punten zijn voor fietsers op deze routes. Vervolgens vroegen we bewoners welk scenario het meeste kansen biedt voor een sterke fietsstructuur. En of er optimalisaties mogelijk zijn in dit scenario door bvb een deel van het tracé te verleggen?

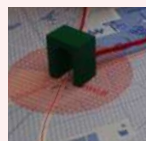
Doorheen de week hadden we ook gesprekken met AWV, ANB, Westtoer, de Provincie en de Gemeente. In deze workshops bespraken we de voor- en nadelen van de verschillende scenario's.



Fietsscenario



Mooie dreven



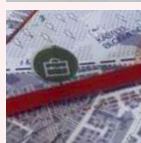
Landschapspoorten



Station



Hoe fiets je vandaag vanuit het dorp naar Bulskampveld of de Mexiceausite? Langs welke routes bevinden zich **waardevolle plekken**



Welke plekken zijn belangrijk op je **dagelijkse route** richting werk/school?



In welk scenario zijn er voor de fietser nog **gevaarlijke punten** op de route?



Zijn er optimalisaties van de scenario's denkbaar? Zijn er stukken van het **tracé** die je zou **verleggen**?



Vind je een 'sterke fietsstructuur' een **belangrijke ambitie** voor Beernem? Welk **scenario** biedt het meeste kansen?

SCENARIO 1: FIETSWIG

Het eerste scenario sluit het dichtst aan bij de bestaande fietsstructuren. De centrale fietsstructuur valt samen met het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk langs de gewestwegen. In het noorden gaat de structuur centraal door het dorp. Ter hoogte van de stationsstraat splits ze in een oostelijke fietsarm richting Aanwijs en een westelijke fietsarm richting Driekoningen. We gaan op zoek naar welke aanpassingen de veiligheid en beleefbaarheid voor de fietser langs deze assen kan verhogen.



1. Centraal door het dorp
 - a. Bloemendalestraat langs het administratief centrum
 - b. door nieuwe ontwikkeling aan het water
 - c. Stationsstraat



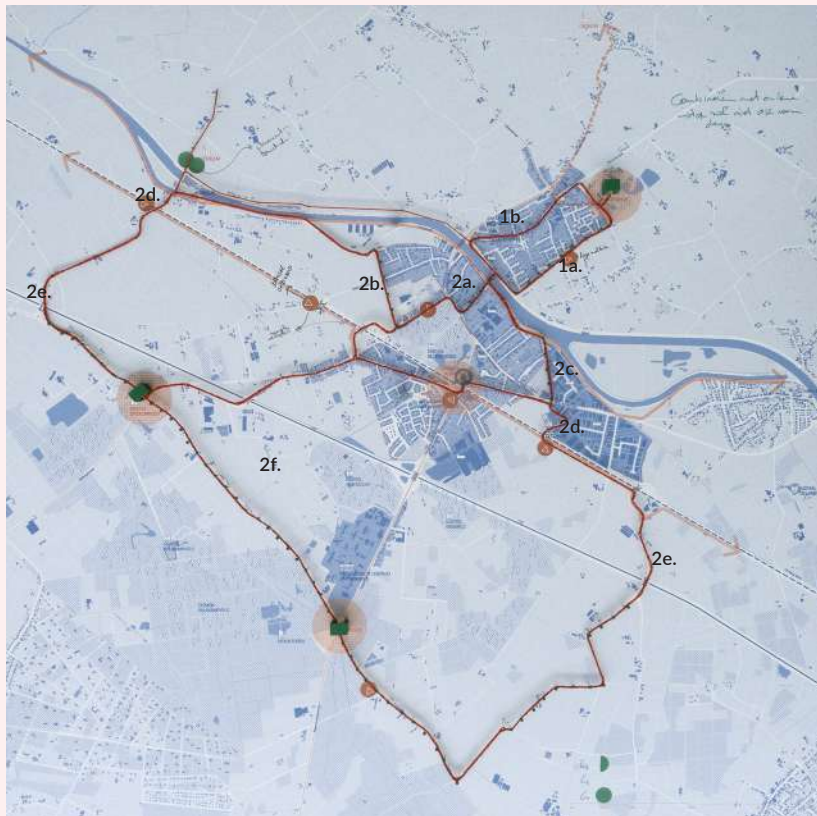
2. Oostelijke Fietsarm richting Aanwijs
 - a. langs de gewestweg
 - b. door de vernieuwde stationsomgeving
 - c. langs de gewestweg over de E40



3. Westelijke Fietsarm richting Driekoningen
 - a. langs de Sportpark Drogenbrood
 - b. over de spoorweg
 - c. langs de gewestweg over de E40

SCENARIO 2: FIETSLUSSEN

Het tweede scenario zoekt de grenzen op van aanvaardbare omwegen. Via het recreatief netwerk fiets je langs dreven, door het omliggend landschap en kan je het landschap veel meer beleven en heb je minder overlast en onveilige situaties door conflict met de wagen. Hierdoor ben je misschien wel iets minder snel op je bestemming.



1. Dorpslus
a. dreef Bargelaan
langs open
landschap
b. Bloemendalestraat
richting Oedelem

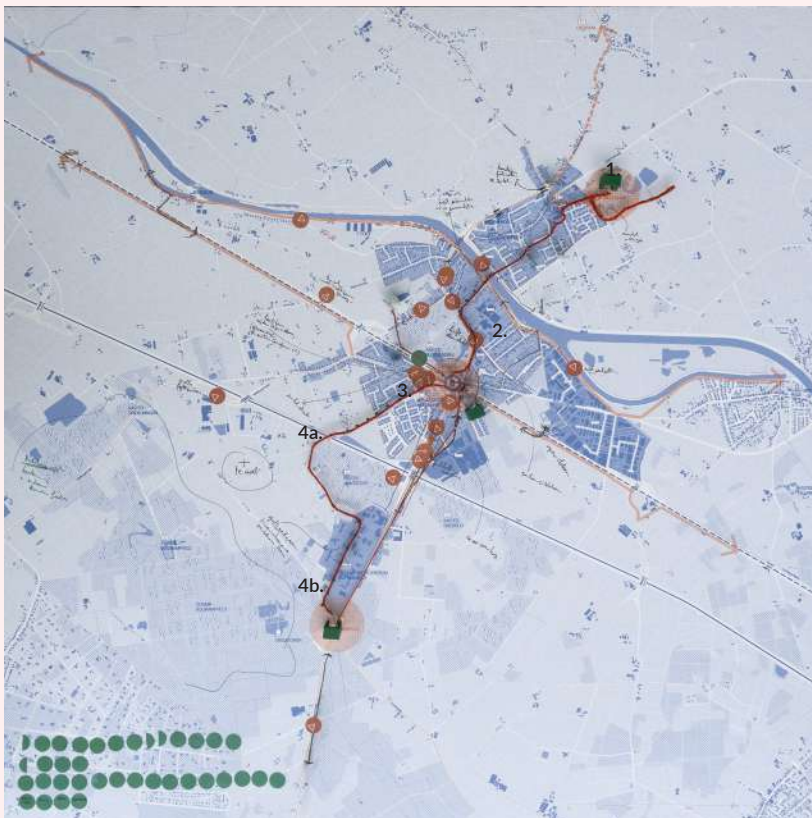


2. Landschapslus
a. stationsstraat
b. dreef langs
sportpark
c. dreef langs
bedrijvenpark
d. fietstunnel onder
het spoor
e. brug over de
snelweg
f. dreef tussen twee
onthaalpoorten



SCENARIO 3: FIETSAS

Het derde scenario maakt een combinatie van een functionele route (scenario 1) en omwegen (scenario 2) tot een verbindende publieke dorpsas. De centrale fietsas bestaat uit verschillende segmenten, elk met hun eigen identiteit en verbonden met verschillende wijkclusters.



1. Binnenroute
 - parallel aan de Bloemendalestraat
 - door het Bargepark
 - RUP 'Gemeentecentrum Zuid-Oost'
2. Parkroute
3. Wijkroute
 - Bloemendalewijk
 - herbestemde kerk en basisschool
 - langs centrale dreef
4. Landschapsroute
 - a. nieuwe fietsbrug over de E40

CONCLUSIE ONTWERPSCENARIO'S

De matrix op de volgende pagina bundelt de input van deze verschillende gesprekken. Scenario 1 en scenario 3 konden doorheen de gesprekken het meest op bijval rekenen, elk om verschillende redenen. Bij scenario 3 (fietsas) werd het belang van een goede route binnen het dorp die de verschillende wijken met elkaar verbindt onderschreven. Deze route biedt ook kansen om meer te zijn dan enkel een fietsverbinding. Ze heeft ook betekenis als publieke dorpsstructuur (bvb gekoppeld aan publieke ruimte en handel). Hierbij kwamen een aantal aandachtspunten naar boven zoals het conflict met fietssnelweg thv de fietsbrug en de stationstunnel die geen officiële fietsas is.

Daarom willen we streven naar een combinatie van scenario 3 met het meer 'functionele' scenario 1: de Fietswig. Dit scenario omvat de kortste routes voor functionele verplaat-

singen, deze routes zijn essentieel want voor functionele verplaatsingen worden langere routes niet gekozen als er een alternatief is. Belangrijke aandachtspunten voor dit scenario zijn verkeersveiligheid (bvb Wingenesteenweg en Parkstraat) en beleving (overgedimensioneerde wegprofielen).

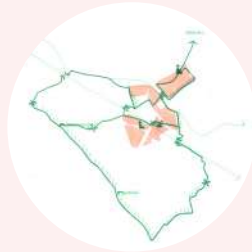
Tot slot zijn ook uit het scenario 2 een aantal interessante doorgroeimogelijkheden benoemd om de twee structuren aan te sluiten op het recreatief netwerk.

Zo komen we vanuit de drie ontwerpscenario's tot een duidelijke fietsas die de wijken verbindt en tegelijk mee bouwt aan een gelaagd fietsnetwerk in het dorp: (1) een publieke dorpsas, (2) doortocht + BFF en (3) linken in het recreatief netwerk (op lange termijn).

CONCLUSIE ONTWERPSCENARIO'S



01.
FIETSWIG



02.
FIETSSLUSSEN



03.
FIETSSAS

FUNCTIONALITEIT	Kortste route voor functionele verplaatsingen > essentieel want langere routes worden niet gekozen als er een kort alternatief is route Bloemendalestraat is functioneel logisch	Voor functionele verplaatsingen niet logisch en wenselijk route Bloemendalestraat is functioneel logisch	goed route voor verplaatsingen binnen het dorp > verbindt wijken met elkaar en met de voorzieningen in het dorp route trage wegen Bargiepark is functioneel minder logisch
VEILIGHEID	Zeer onveilige situaties op Wingenesteenweg en andere segmenten (oa Parkstraat): conflicten doorgaand verkeer, conflicten in- en uitrijdend verkeer conflict fietsbrug met fietssnelweg	vaak veilige routes soms onveilig ovw conflict fietsers met auto's op landbouwwegen (geen fietsinfra) conflict fietsbrug met fietssnelweg	grootste delen zeer veilig moeilijke knoop thv station > complex (tunnel is geen officiële fietsas) conflict fietsbrug met fietssnelweg
BELEVING	Zeer onaangenaam, steeds samen met veel verkeer, verharde profielen zonder groen, met geparkeerde wagens > auto dominant	route station-Bulskampveld via Wingenesteenweg niet aangenaam	verbindt verschillende publieke plekken van verschillende wijken

**BOVENLOKAAL
FUNCTIONEEL
NETWERK**

routes op de wingenesteenweg verder de optimaliseren

**RECREATIEF NETWERK
(KNOOPPUNTENNETWERK)**

kwalitatieve route van station tot Bulskampveld (Aanwijst)

**VERBINDENDE PUBLIEKE
DORPSAS**

- Duidelijker zichtbaar maken en puntsgewijs knooppunten optimaliseren (knoop station, knoop fietssnelweg)
- uitwerken tot publieke dorpsstructuur



3. UITWERKING

De publieke dorpsas is in eerste plaats een drager voor duurzame lokale verplaatsingen en een verbindende structuur tussen de verschillende wijken en diverse publieke ruimtes. Het vormt een heldere structuur waar de fietser en wandelaar voorrang heeft. De dorpsas kent verschillende verschijningsvormen. De as start in het noorden als fietsstraat door de Bloemendalestraat, gaat over de fietsbrug en wordt opnieuw een fietsstraat door de Stationsstraat. Daarna valt de dorpsas samen met het BFF langs het kasteeldomein Bloemendale om vervolgens aansluiting te vinden met de recent heraangelegd stationsomgeving. Tot slot vormt de dorpsas de centrale 'groene' structuur door de Bloemenwijk.

LINKEN IN HET NETWERK

GEWESTWEG/DOORTOCHT EN BFF

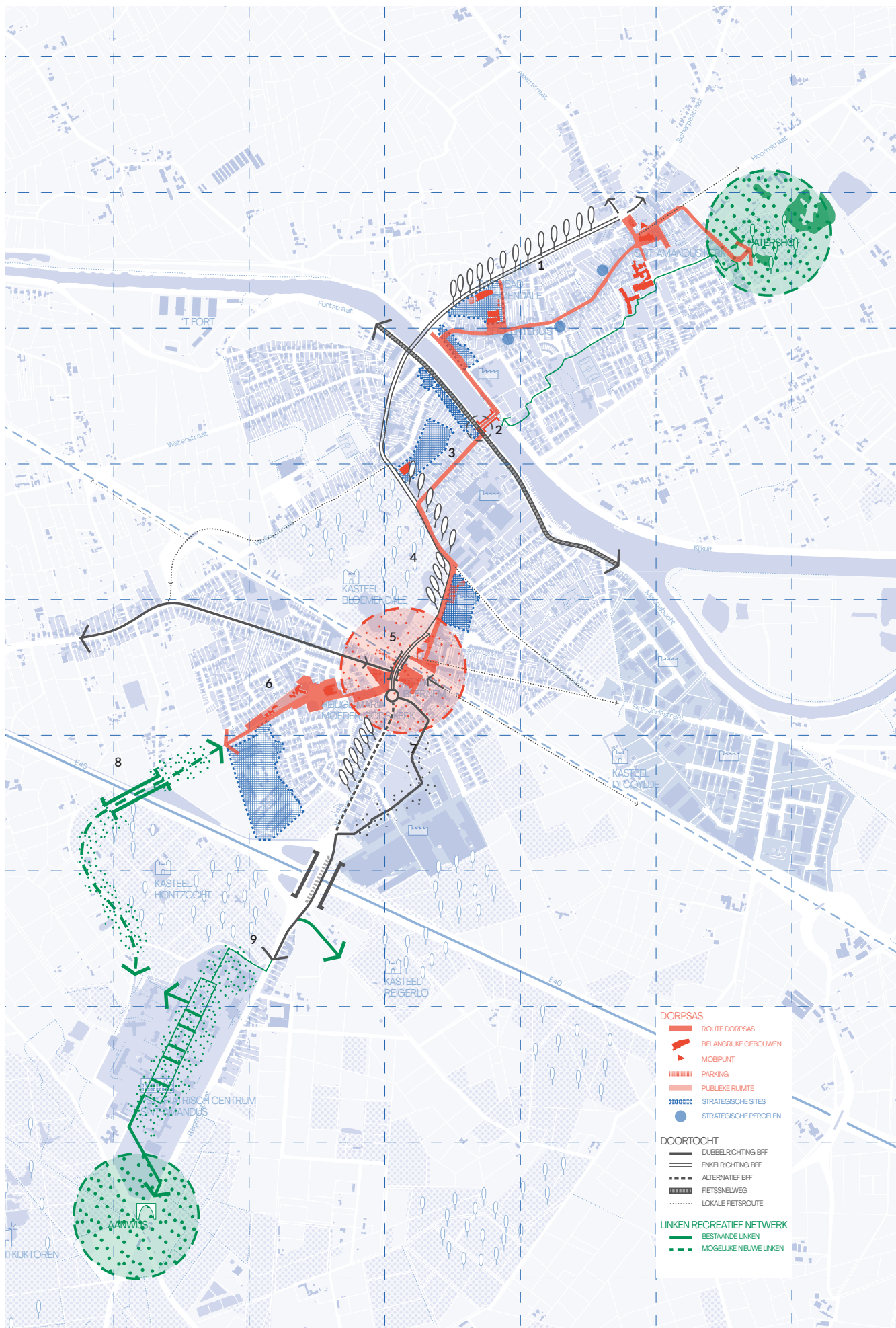
Naast de publieke dorpsas blijven we bouwen aan een kwalitatief bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Deze routes vormen vaak de kortste route voor functionele verplaatsingen. Vandaag vallen deze routes vaak samen met de gewestwegen door het dorp. En hoewel de fietspaden vaak aanliggend verhoogd liggen, is er vaak weinig beleving voor de fietser. De straatprofielen zijn vaak gedimensioneerd op de wagen (met parkeerplaatsen aan weerszijden) en daardoor sterk verhard met weinig groen. Voor deze routes wordt gekeken hoe meer beeldkwaliteit kan gerealiseerd worden. Waar er kan onthard worden en meer ruimte ontstaat voor de fietser, en of er kansen zijn voor alternatieve routes voor het BFF. Deze tweede structuur maakt ook de link met de fietssnelweg langs het kanaal. Hier willen we nadenken over een vlotte verbinding met de fietsbrug.

LINKEN IN HET RECREATIEF NETWERK

De derde fietsstructuur linkt de dorpsas en het BFF aan het recreatief netwerk. De belangrijkste link is de verbinding tussen het station en de onthaalpoort Aanwijs en de link richting het Patershof in het noorden. Een parallelle BFF-route door het groen vormt een aangenaam alternatief voor het BFF langs de N370-Wingene Steenweg. Na de brug over de E40 vindt het fietspad vervolgens aansluiting op de centrale fietsstructuur door de campus Sint-Amandus. Deze route door het prachtige domein vormt een veel aangename alternatief dan de Reigerlostraat tot de onthaalpoort Aanwijs. Op lange termijn denken we na over een extra verbinding over de E40 voor fietsers richting Bulskampveld, een fietsbrug als landmark in het recreatief landschap. Ze vormt het verlengde van de publieke dorpsas.

De drie fietsstructuren ondersteunen vullen elkaar aan, ondersteunen elkaar en overlappen soms. We onderscheiden 9 ruimtelijke segmenten:

01. De historische dorpskern
02. Kanaal(brug) en fietssnelweg
03. Stationsstraat
04. Asymmetrische doortocht
05. Stationsknoop
06. Vergroende wijk
07. Parallel BFF
08. Brug over de E40
09. De doorwaadbare campus



PUBLIEKE STRUCTUUR

Naast een fietsstructuur is de dorpsas ook een structurerend element voor het dorp. De dorpsas is een route die door veel mensen gebruikt zal worden voor woon-werk en woon-school verplaatsingen. Het is dan ook de uitgelezen structuur voor bewoners om elkaar te ontmoeten. Op deze manier vormt de dorpsas ook een kader voor 'wijken om te ontmoeten'. Zo kan ambulante handel op specifieke plekken inspeelen op de vele passage en zo bijdragen tot een dynamische dorpsas bvb. een mobiele koffiebar op het stationsplein. Daarnaast vormt de dorpsas ook een kapstok voor de verschillende strategische sites uit de 'diverse wijken'. Zo biedt een herorganisatie van de Vivendo-site Bloemenwijk kansen voor een publiek park als kop van de dorpsas in de wijk. Maar ook een actieve plint met collectieve of publieke functies' (bvb. Kerkhofdreef) kan de dorpsas mee opladen. Als bewoner kan je zo op een veilige en dynamische manier fietsen door het dorp om inkopende doen, naar school of werk te gaan.

De dorpsas is dan ook geen lijn op het plan maar een ruimte die breder wordt en aansluiting vindt met de diverse publieke ruimtes in de rand zoals het gemeenteplein en stationsplein, maar ook semipublieke ruimtes zoals de speelplaats van de basisschool. De gemeente Beernem heeft de ambitie om deze structuur -letterlijk- in de verf te zetten! Op korte termijn zal de dorpsas zichtbaar gemaakt worden door een markering (patroon) op de straat. Op lange termijn is de ambitie om verschillende projecten langs de dorpsas uit te werken met een eenheid van materialen. Zo wordt de dorpsas een duidelijke zichtbare structuur met een eigen huisstijl en identiteit waar de fietser voorrang heeft. Via bordjes kunnen bewoners de afstanden aflezen tot belangrijke functies zoals het station of het gemeentehuis (cfr. Actieplan).



AFB. 02



AFB. 01



AFB. 03



AFB. 01
Bewegwijzering wandelafstanden
Beernem.

AFB. 02
Zichtbaar maken van de fietsas.
Filter Café Filtré, Brussel.

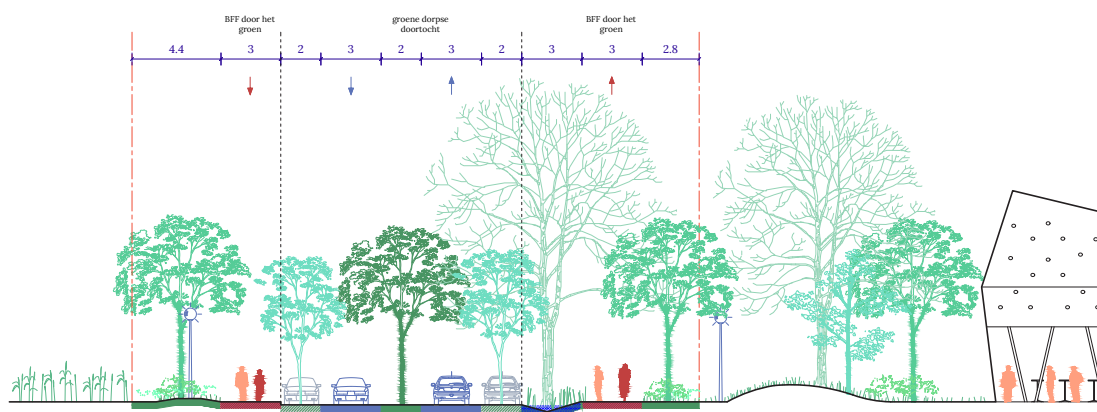
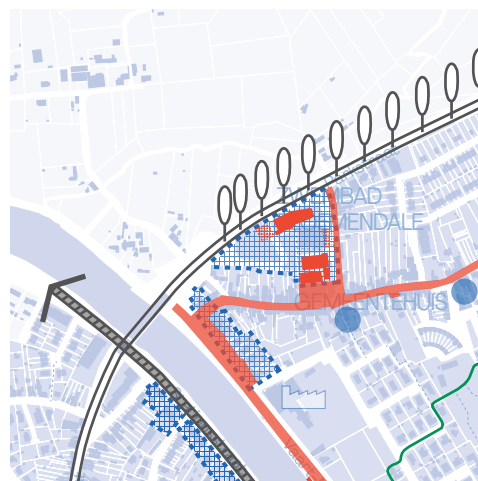
AFB. 03
Mobiliteitsplan voor fietsen als
metroplan met aanduiding van
routes op de straat, Aalst.

1. HISTORISCHE DORPSKERN

GROENE TOEGANGSWEG VOOR HET DORP

Ter hoogte van de Kleine Beer is het straatprofiel van de doortocht vandaag overgedimensioneerd met brede parkeerstroken en slechts aan één zijde een enkelrichtings-fietspad. De gewestweg vormt de toegangsas tot Beernem dorp dus bij het herdenken van het profiel is beeldkwaliteit belangrijk. Door waar mogelijk parkeerstroken te suppressen en de rijbanen te versmallen ontstaan kansen om de middenberm en de overbreedte te ontharden en vergroenen. Hierdoor krijgt de doortocht een meer dorps karakter. Fietzers aan de oostzijde fietsen door een groene omgeving afgeschermd van de wagens door een wadi en bomenrij. Het fietspad aan de westzijde kijkt uit op een prachtig open landschap.

Ook aan de brug ontstaan kansen voor een meer dorpsse toegang tot het dorp. Door het organiseren van op- en afrit van het (vracht)verkeer op één tak, kan de andere tak onthard worden en bijdragen tot het park aan de site van het gemeentehuis (ter hoogte van de Kleine Beer).



N370 - Parkstraat Beernem



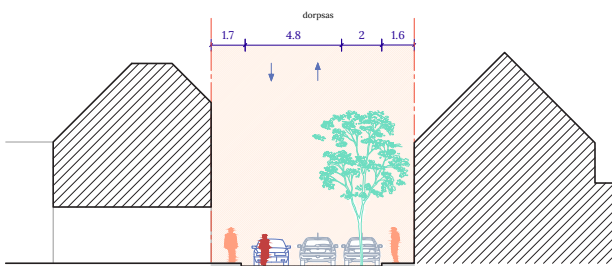
N370 - Parkstraat Beernem



Zicht vanuit de foyer van O.C. De kleine Beer

BLOEMENDALESTRAAT 2.0

De Bloemendalestraat is de historische handelsas van Beernem. Veel handelaars zijn er weggetrokken en ook de wekelijkse markt is verplaatst naar de gewestweg (i.f.v. zichtlocatie). Het organiseren van de dorpsas als fietsstraat biedt kansen voor een verhoogde verblijfskwaliteit en dynamiek in de 'Bloemendalestraat 2.0'. Door te werken op de gevellijn en de inrichting van het publiek domein ontstaat een aaneenschakeling van (groene) plekjes en doorsteken. De herinrichting van het verharde plein voor het gemeentehuis kan een eerste pilootproject zijn langs de dorpsas. Een nieuwe groene aanleg zet hier meteen de ambitie van de dorpsas scherp!



Bloemendalestraat Beernem



Bloemendalestraat Beernem



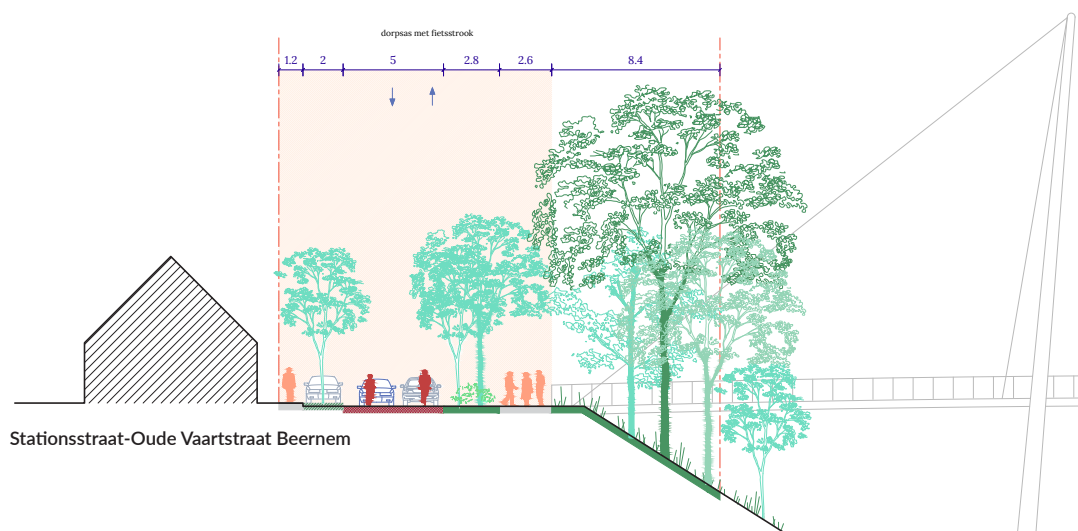
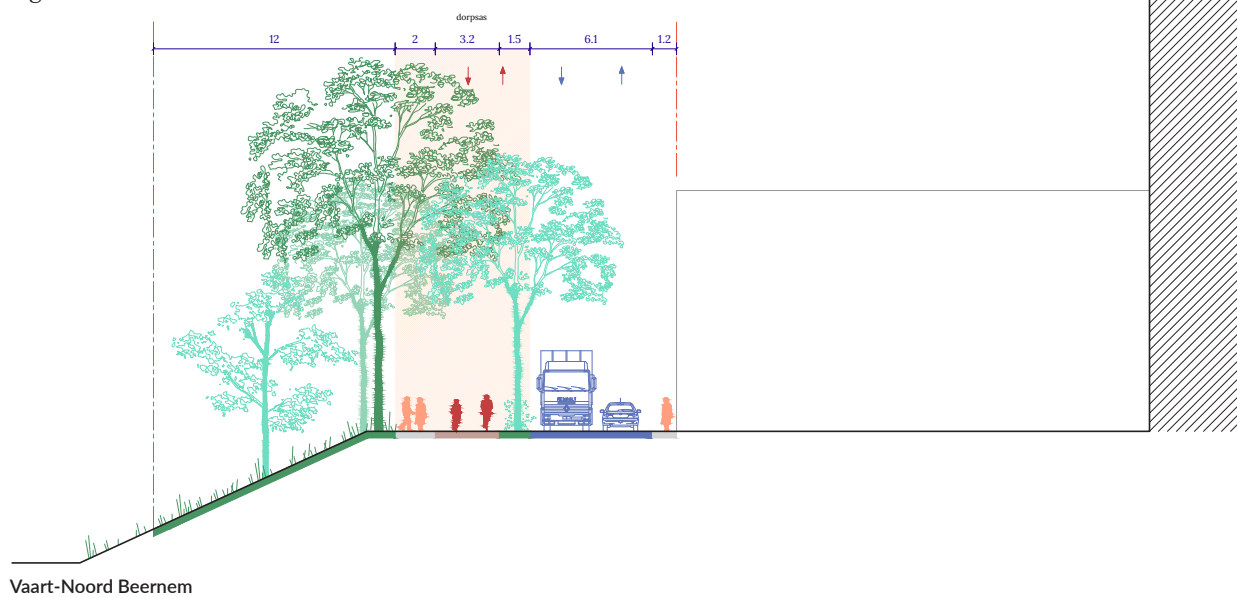
Gemeentetemplein langs de Bloemendalestraat

2. KANAAL(BRUG) EN FIETSSNELWEG

De kanaalbrug is een belangrijke verbinding tussen de historische dorpskern en de wijken ten zuiden van het kanaal. Daarnaast vormt ze ook de schakel met de fietssnelweg F6 Gent-Brugge.

Waar de fietssnelweg de dorpskern 'passeert' (Stationsstraat-Oude Vaartstraat) kan ze ingericht worden als fietsstraat. Het huidige fietspad langs het fietspad wordt dan ingericht als voetpad.

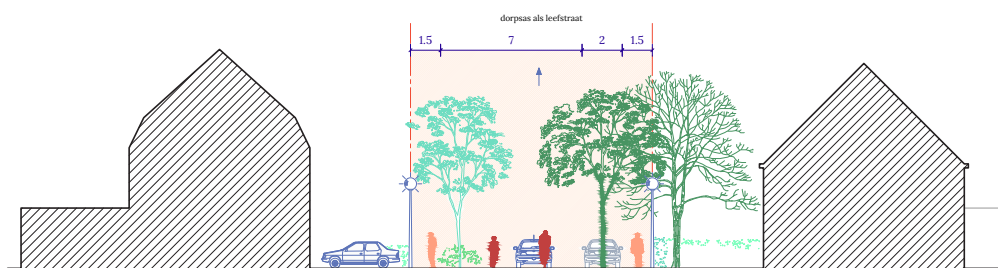
Aan de ander zijde van het kanaal (Vaart-Noord) maakt de dorpsas meer plaats voor fietsers en voetgangers in een afgeschermd ruimte van het auto en vrachtverkeer.



3. STATIONSSTRAAT

Na de kanaalbrug loopt dorspas verder door de Stationsstraat. Veel woningen in deze straat staan op de inventaris onroerend erfgoed en dragen samen met de bomen (aan weersijden) bij tot de beeldkwaliteit van de straat. Door de dorspas in te richten als een leefstraat ontstaan veel kansen om de omgevingskwaliteit te verhogen. Een 'shared space' of gedeelde verkeersruimte voor fietsers, voetgangers en wagens vormt het verlengde van de woonomgeving. Hierdoor ontstaat ruimte voor extra ontharding en vergroening in de straat.

(*) In de tekening wordt de Stationsstraat suggestief als één-richtingsstraat aangeduid. Deze keuze moet afgewogen worden binnen de circulatie van de wijk.



Stationsstraat Beernem



Stationsstraat-Oudevaartstraat Beernem



Stationsstraat Beernem

4. ASYMMETRISCHE DOORTOCHT

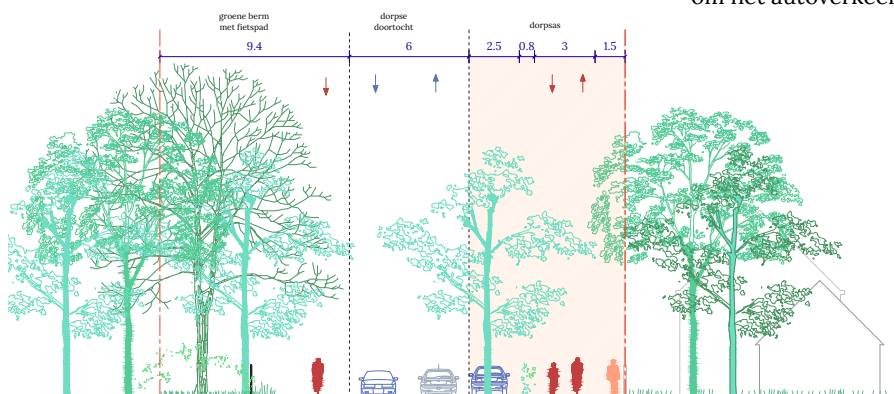
Vanaf de Stationsstraat tot de 'stationsknoop' valt de dorpsas samen met het BFF langs de gewestweg. Door het fietspad hier dubbelrichting aan de oostzijde te voorzien vanaf de stationsknoop tot de Stationsstraat, ontstaan kansen voor een meer 'dorpse doortocht' en een levendige dorpsas. Voor de bovenlokale verplaatsingen blijft aan de westzijde een enkelrichtingsfietspad voorzien.

De dorpsas zelf bestaat uit een dubbelrichting fietspad en een voetpad. Door een gedeelde aanleg maakt de dorpsas een kwalitatieve plek voor fietsers en voetgangers. De snede van de Stationsstraat ter hoogte van 'Onze Keuken' toont hoe een actieve dorpsplint de dorpsas mee kan opladen met een publieke functie, horeca of een deelplek bvb. fietsenstalling. Dit perceel is vandaag onbebouwd en wordt als parking gebruikt. Als hier in de toekomst nieuwe ontwikkeling komt (zoals gesuggereerd op de snede) kan de ontsluiting via de Sint-Andriesstraat georganiseerd worden en vermijden we nieuwe conflicten met de dubbelrichtingsfietsas.

Het versmallen van het profiel voor de wagen vertraagt de snelheid van de doortocht. En het supprimeren van parkeerplaatsen (op schaal van het dorp te bekijken) maakt plaats voor vergroening en beeldkwaliteit. Langs de zijde van het kasteeldomein versterkt een groene berm en wadi de logica van het kasteeldomein. Langs de zijde van de bebouwing draagt een bomenrij (soms tussen parkeerplaatsen) bij tot de beeldkwaliteit van de dorpsas.

De dubbelrichtingspassage speelt in op de specifieke eigenschappen van de doortocht in Beernem. Door de aanwezigheid van het kasteeldomein van Bloemendale zijn de karakteristieken immers zeer verschillend aan beide zijden van de gewestweg. Aan de zijde van het kasteel zijn amper bestemmingen/erfontsluitingen aanwezig (behalve enkele woningen en een praktijk). Vanop het dubbelrichtingsfietspad moet dus niet of zelden worden overgestoken voor lokale verplaatsingen.

Omdat deze specifieke context zich niet over de volledige lengte van de gewestweg aandient, sluit het dubbelrichtingsfietspad vanaf de basisschool Stimuland terug aan op de bestaande enkelrichtingsfietspaden. Deze overgang wordt gekoppeld aan een veilige schoolomgeving voor de basisschool Stimuland. Een verhoogde aanleg biedt hier kansen om het autoverkeer te vertragen.



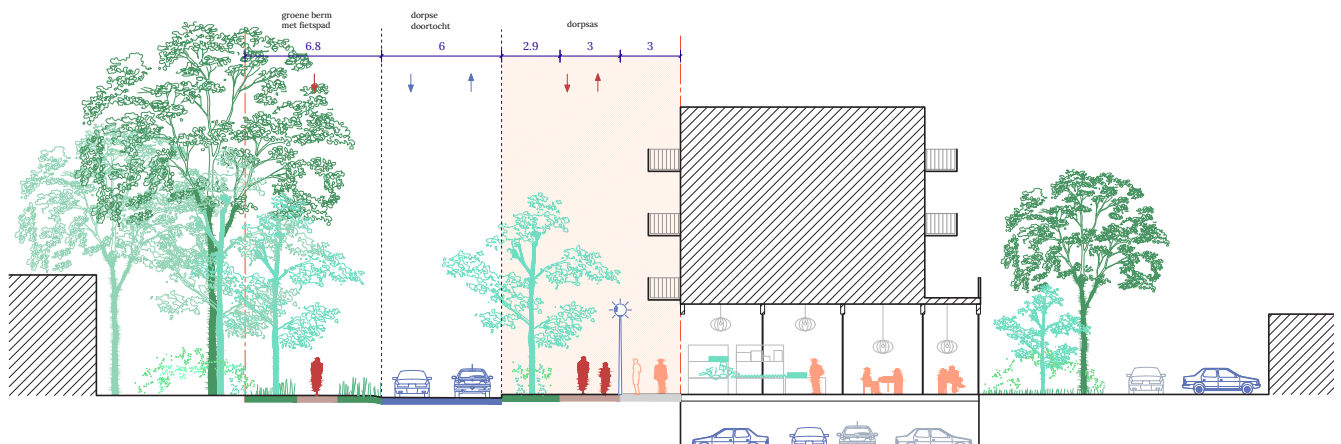
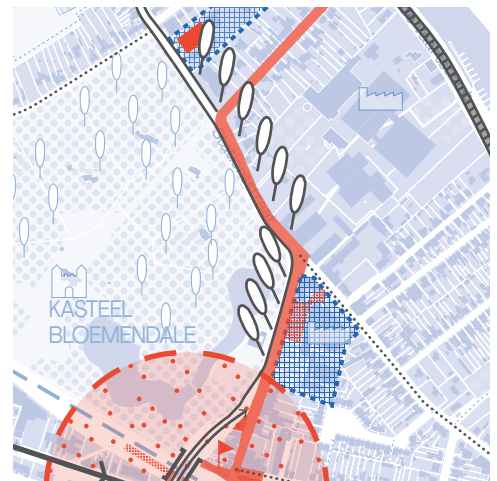
N370 - Stationsstraat Beernem



N370 - Stationsstraat Beernem

Belangrijk aandachtspunt bij het inpassen van een dubbel-richtingsfietspad zijn potentiële conflicten met erfontsluitingen. Tussen de Stationsstraat en Sint-Andreaslaan zijn aan de zijde van het fietspad (oosten) vandaag 4 erfontsluitingen: 2 woningen en 2 handelszaken (een krantenwinkel en een bank) met parkeerplaatsen voor de deur. Door de parkeerplaatsen op publiek domein te organiseren (als langspaarplaatsen tussen bomen) moet het autoverkeer niet meer kruisen met fietsverkeer. Hierdoor zouden ook kansen kunnen ontstaan om de voortuinen te vergroenen en zo mee het beeld van de dorpsas op te waarderen.

Vanaf het kruispunt met de Sint-Andreaslaan worden verschillende functies zoals De Zande en het hoekgebouw (met o.a. het CM-kantoor en 'Onze Keuken') ontsloten via de Sint-Andreaslaan. Deze functies vormen dus geen probleem voor erfontsluiting op de dorpsas.



N368 - Stationsstraat Beernem



N368 - Stationsstraat Beernem - parking naast Onze Keuken (rechts)



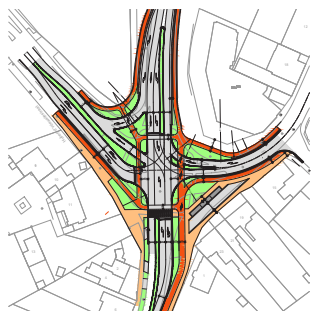
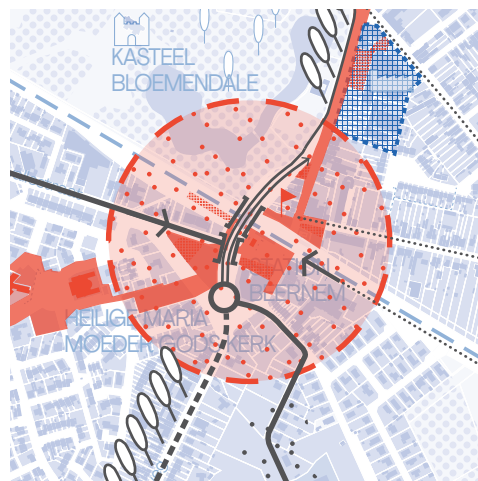
Hoekgebouw ('Onze Keuken') en CM-kantoor

5. STATIONSKNOOP

Ter hoogte van de stationsknoop splitsen de dorpsas en BFF terug op: de dorpsas gaat verder richting station en het BFF gaat (enkelrichting aan weerszijden) mee met de brug over het spoor. De dorpsas sluit vervolgens aan op de vernieuwde stationsomgeving. Via de doorsteek onder de sporen kom je op het nieuwe stationsplein met het fietspunt. In het fietspunt kan je een fiets huren of je fiets laten herstellen. De infrastructuur wordt op termijn vernieuwd en zal ook versterkt worden met het instappunt voor Bulskampveld. Vervolgens kan via de tunnel onder de brughelling, over de parking verder gefietst worden richting de Bloemenwijk.

Omdat de nieuwe stationsonderdoorgang niet ontworpen is als een volwaardige fietstunnel, blijft een kwalitatief fietspad over de brug belangrijk. Ten zuiden van de brug sluiten de fietspaden aan op het kruispunt Hubert d'Ydewallestraat – Wingene Steenweg, en verder op het BFF langs de N370- Wingene Steenweg richting het zuiden (dubbelrichting in het westen) en via de stationsomgeving op het BFF langs de N368- Hubert d'Ydewallestraat (enkelrichting aan weerszijden).

(*) Het kruispunt Hubert d'Ydewallestraat – Wingene Steenweg alsook de brug over de sporen maken deel uit een PCV-dossier.



Plannen kruispunt Hubert d'Ydewallestraat – Wingene Steenweg



Parking NMBS



Tunnel richting station



Fietspad richting station

6. VERGROENDE WIJK

De dorpsas loopt centraal via de Beukendreef door de Bloemenwijk. De dorpsas vormt de drager voor een aantal publieke functies in de wijk: de basisschool, een kinderopvang en de kerk. Daarnaast verbindt de as ook publieke en semipublieke ruimtes zoals speelplaats, trapveldje en parking met elkaar tot één centrale publieke ruimte voor de wijk. Deze ruimte is vandaag vaak mineraal en gedimensioneerd op de wagen. Door na te denken over een nieuwe wijkcirculatie 2.0 (bvb. in twee lobben) ontstaan kansen om de dorpsas autoluw te maken. Eén deel van de wijk kan ontsloten worden via Wingene Steenweg en het ander deel via de Hubert d'Ydewallestraat. Zo kan de grote rotonde onthard en getransformeerd worden tot een wijkpleintje/parkje die aansluit op de sociale functie en het publiek domein van de kerk (cfr. Herbestemmingsproject Maria Moeder Godskerk). De wijktransformatie van de Bloemenwijk (Vivendo) maakt een park als eindpunt van de dorpsas.

(*) De Heilige Maria Moeder Godskerk maakt deel uit van een herbestemmingstraject met inspraak. Het draagvlak bleek het grootste om de ruimte in te zetten voor sociale economie (bvb. de Kringwinkel, de Kapstok...) die al dan niet via sociale tewerkstelling worden uitgebaat.



Overschaalde rotonde voor de Heilige Maria Moeder Godskerk



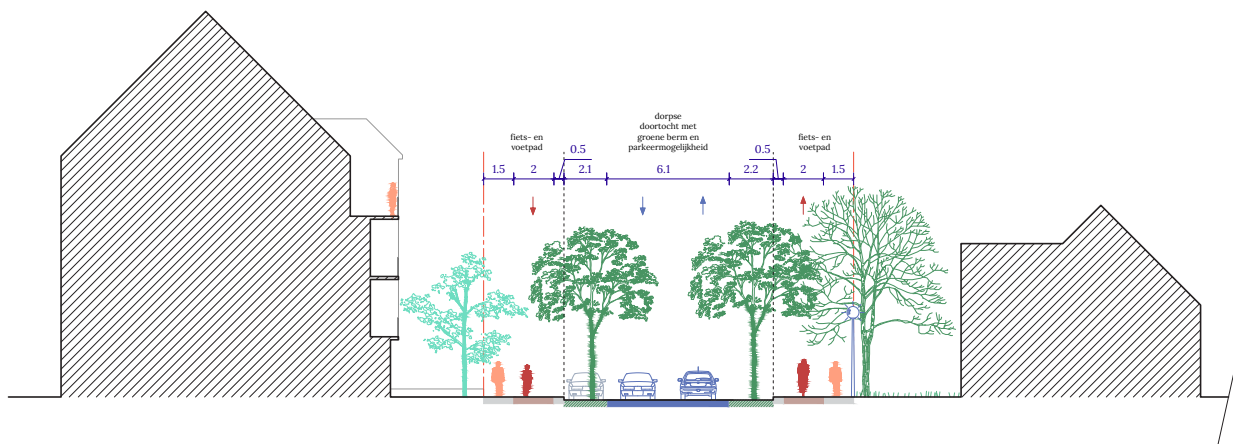
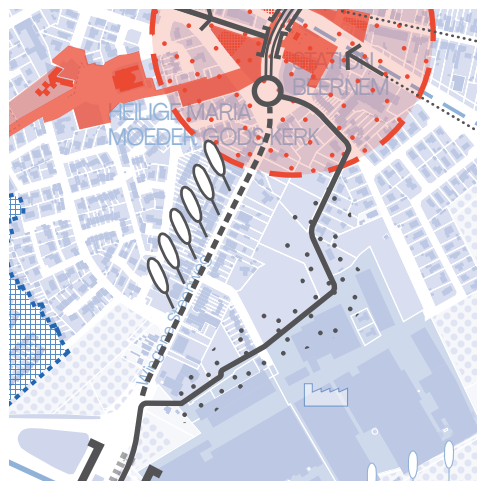
Beukendreef

7. PARALLEL BFF-FIETSPAD

N370 - WINGENE STEENWEG

Ten zuiden van de stationsknoop bestaat het BFF vandaag uit een vrij liggend dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de N370-Wingene Steenweg. Langs de gewestweg zijn ook heel wat erfontsluitingen aanwezig wat momenteel leidt tot fietsonveilige situaties. De conflicten met het huidige dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde zijn niet aanvaardbaar (owv de zeer frequente in en uitrijd bewegingen).

Door de parallelle fietsweg kan op de Wingene Steenweg zelf gewerkt worden met een klassiek fiets- en voetpad voor de ontsluiting van de verschillende functies. Met de ruimte die vrijkomt zetten we in op vergroening en krijgt de N370-Wingene Steenweg het karakter van dorpse doortocht met een sterke beeldkwaliteit. Bomen tussen de parkeerplaatsen vormen een kwalitatieve buffer tussen autoverkeer en traag verkeer.



N370 - Wingene Steenweg Beernem



N370 - Wingene Steenweg Beernem



Erfontsluitingen

