

# LEEFKWALITEITSPLAN VEURNE CENTRUM

oktober 2021



OMGEVING  
LANDSCAPE ARCHITECTURE . URBANISM

# OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE . URBANISM

## OPDRACHTGEVER

stad Veurne

Sint-Denisplaats 16

8630 Veurne

## OPDRACHTHOUDER

OMGEVING cvba

Uitbreidingstraat 390

2600 Berchem – Antwerpen

t 03 448 22 72 – f 03 440 13 93

[www.omgeving.be](http://www.omgeving.be)

CONTACTPERSOON voor deze opdracht is Peter Swyngedauw, projectcoördinator.

Hij is te bereiken op het nummer 03.448.22.72 of via mail: [peter.swyngedauw@omgeving.be](mailto:peter.swyngedauw@omgeving.be)

# INHOUD

I	INLEIDING	7
1	kader	9
2	methodologie	10
II	ANALYSE	13
1	beleidscontext	14
2	evolutie	19
3	huidige toestand	30
4	synthesekaart	36

III	WAARDERING	39
1	samenhangende gehelen	40
2	DNA van veurne centrum	56
IV	VISIE	59
1	algemene visie - drieledig Veurne	61
2	de historische binnenstad	62
3	de Vauban stadsgordel	64
4	de twintigste-eeuwse stadsranden	66

V	UITWERKING	69
1	omgang met waardevolle gebouwen	70
2	opwaardering van pleinen in de historische binnenstad	78
	Grote Markt	78
	Sint-Denisplaats	80
3	kernversterkende principes per samenhangend geheel	82
VI	STRATEGISCHE BUURTEN	95
1	Ooststraat	96
2	Kaaiplaats	99
3	stationsomgeving	118
4	Proostdijk	141



Sint-Walburgapark

# I INLEIDING



ontvangstkantoor Sasstraat



De Confiance, hoekgebouw op kruispunt Ooststraat-Oude Vestingstraat



## 1 KADER

Veurne heeft een rijke geschiedenis waarin turbulente periodes afwisselden met hoogconjunctuur. Het resultaat van deze geschiedenis is duidelijk afleesbaar in het huidige Veurne. De stad bezit op vandaag een bijzonder waardevol patrimonium dat bijna een staalkaart van diverse architectuurstijlen uit heden en verleden aan de bewoner/bezoeker presenteert. Naast mooie voorbeelden van de interbellumperiode zijn het vooral de middeleeuwse stedenbouwkundige structuur en het middeleeuws historisch centrumgebied die een bijzondere kwaliteit uitstralen. Het vormt hiermee een aantrekkelijk kader voor bewoners maar genereert eveneens een uitzonderlijke troef in de toeristisch recreatieve uitstraling van de kuststreek.

Het huidige stadsbestuur heeft dan ook de ambitie om deze kwaliteiten te bewaren, te herstellen en beter in de verf te zetten. Hiervoor is het bestuur op zoek naar een leidraad om kwaliteiten uit het verleden te bewaken en deze te verweven met passende nieuwe architecturale interventies. Door een beleidskader 'leefkwaliteitsplan' voor Veurne centrum op te maken onderneemt het stadsbestuur de eerste belangrijke stap om dit te verwezenlijken. Dit document omvat de visie, de krachtlijnen en de principes waarmee Veurne het behoud van zijn identiteit gaat combineren met nieuwe dynamieken en hedendaagse ambities. Vaak leeft er bij de inwoners een vrees voor veranderingen en nieuwe ontwikkelingen in hun stad. Anderzijds heeft een stad nood aan ruimte voor dynamiek. Het evenwicht tussen behoud en ontwikkeling moet worden nagestreefd door in te zetten op gebiedsgerichte en kwalitatieve kernversterking. Binnen dit document geeft het stadsbestuur aan hoe het in de komende jaren omgaat met hedendaagse vraagstukken als 'kernversterking', 'klimaatadaptatie', 'leefbaarheid', 'behoud van de open ruimte', 'nabijheid en verwevenheid' enz. . Dit document zet de lijnen uit en formuleert de ambities maar houdt de nodige flexibiliteit om in te spelen op toekomstige trends en evoluties. Het document verbeeldt, initieert en documenteert hoe het Veurne van de toekomst eruit kan zien.

De opmaak van dit leefkwaliteitsplan gebeurt binnen een format waarbij het voldoet aan de vormeisen van een beleidskader. Dit initieert de mogelijkheid voor het stadsbestuur om deze visie nadien te integreren in een vernieuwde beleidsvisie en op deze wijze gefaseerd het huidige gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Veurne te herzien en toe te werken naar een 'beleidsplan ruimte Veurne'.

## 2 METHODOLOGIE

Dit leefkwaliteitsplan is opgedeeld in een aantal opeenvolgende onderdelen om het onderzoek bevattelijk weer te geven. Het schema op de volgende pagina geeft deze structuur en de onderlinge relaties overzichtelijk weer.

Als eerste ondergaat het kleinstedelijk gebied Veurne een grondige analyse. De evolutie die de stad heeft meegemaakt en nog zal ondergaan, wordt bestudeerd. De bestaande toestand, de situatie waarin de stad zich vandaag zowel ruimtelijk als beleidsmatig bevindt, is hiervan het resultaat en wordt meer in detail onderzocht vooraleer een visie kan worden opgemaakt. De identiteitsbepalende bebouwing, de groene en publieke ruimtes, de trage wegen en de aanwezige gemeenschapsvoorzieningen worden in kaart gebracht en besproken. De synthesekaart is de samenvatting van het hoofdstuk 'Analyse'.

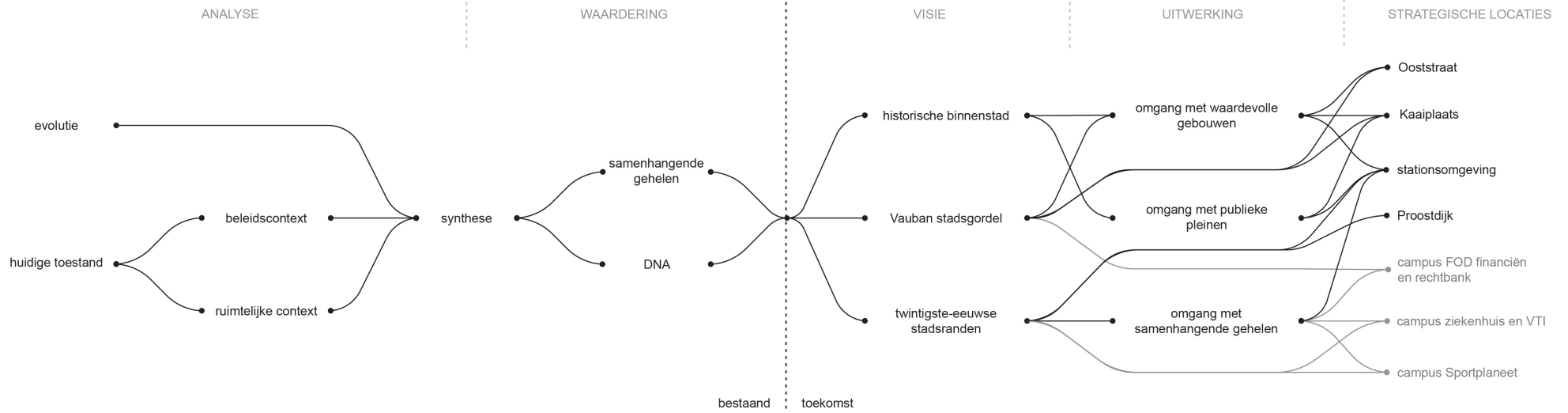
In het hoofdstuk 'Waardering' wordt de stad ingedeeld in samenhangende gehelen. Deze gehelen zijn stadsdelen met een gelijke historische geschiedenis en/of morfologische gelijkenissen. Binnen de samenhangende gehelen kunnen gelijkaardige ontwikkelingsperspectieven worden gekoppeld (zie hoofdstuk 'Uitwerking'). Enkele voorbeelden zijn een historische kern, verkavelingswijk, groepswoningbouwwijk. Parallel wordt ook het DNA van de stad Veurne geïdentificeerd. De DNA kaart geeft weer wat zo kenmerkend is aan Veurne, de belangrijkste identiteitsbepalende elementen worden benoemd. Dit zijn de elementen die in de toekomst moeten worden gerespecteerd en indien mogelijk zelfs versterkt. Enkele identiteitsversterkende en -bedreigende elementen geven beknopt weer hoe het DNA in de toekomst kan worden versterkt of aangetast.

Vanaf het moment dat duidelijk is wat het DNA is van Veurne, kan in het hoofdstuk 'Visie' een toekomstvisie voor het kleinstedelijk gebied worden ontwikkeld. Deze visie vertrekt vanuit het DNA én de samenhangende gehelen, maar geeft tegelijk weer hoe hedendaagse impulsen een plaats kunnen krijgen binnen de stadskern. De manier waarop een kernversterkend beleid vorm krijgt binnen de stad wordt beschreven. Met het oog op een verhoging van het ruimtelijk rendement is het evenwicht en het respect tussen vernieuwing en behoud van waardevolle, identiteitsbepalende elementen cruciaal.

De visie die wordt opgemaakt voor Veurne centrum, is vertaald in het hoofdstuk 'Uitwerking' in toepasbare spelregels, inrichtingsprincipes en ontwikkelingsmogelijkheden. Deze spelregels rond kernversterking zijn enerzijds afhankelijk van de ligging, de historiciteit en van de huidige toestand. Anderzijds zijn ze van toepassing op een aantal specifieke thema's zoals het waardevol erfgoed of de inrichting van belangrijke publieke pleinen. Hiervoor worden de samenhangende gehelen én de DNA kaart als basis gebruikt. Er wordt in dit hoofdstuk beschreven hoe er binnen de historische binnenstad en de Vauban stadsgordel moet worden omgegaan met de typerende en vaak waardevolle gebouwen en hoe de publieke pleinen in de Veurnse binnenstad terug een volwaardige publieke functie kunnen uitvoeren. In welke mate en op welke wijze kernversterking in de samenhangende gehelen kan plaatsvinden zonder het DNA ervan weg te wissen of te sterk onder druk te zetten, wordt conceptueel weergegeven in de vorm van 'bouwstenen' en tekstueel beknopt verduidelijkt.

Op een aantal strategische locaties is bijkomend verdiepend onderzoek aan de orde. Dit zijn locaties waar verschillende opportuniteiten zich voordoen en waar de visie een concrete (en geen conceptuele) verdieping verdient omwille van hun divers karakter en hun belang voor de hele stad Veurne. In het ontwerp onderzoek in hoofdstuk 'Strategische locaties' wordt getoond hoe diverse woningtypologieën vorm kunnen krijgen en op welke manier de leefkwaliteit kan worden verhoogd. Er wordt telkens rekening gehouden met zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte.

# LEEFKwalITEITSPLAN





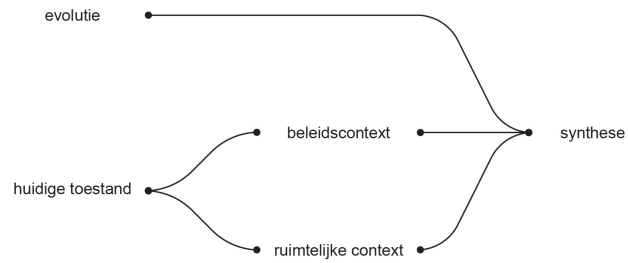
Édition Vandenkerekhove, Furnes.

Sint-Denisplaats

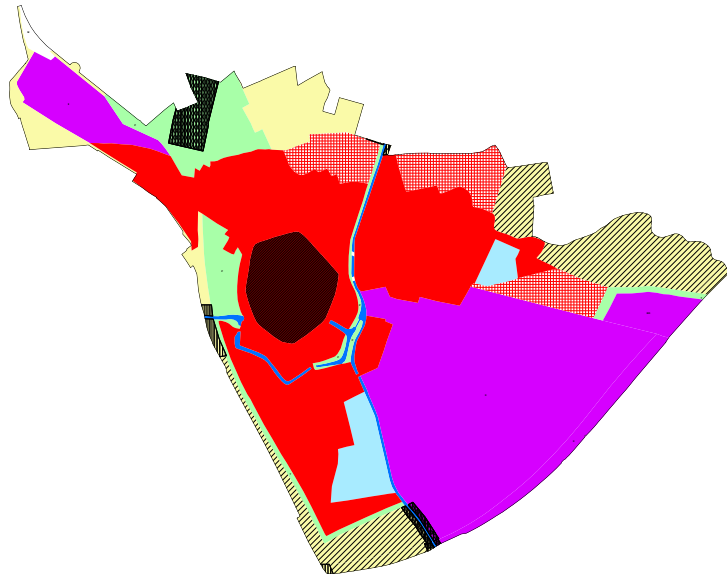
19. FURNES. La Place Saint-Denis.

## II ANALYSE

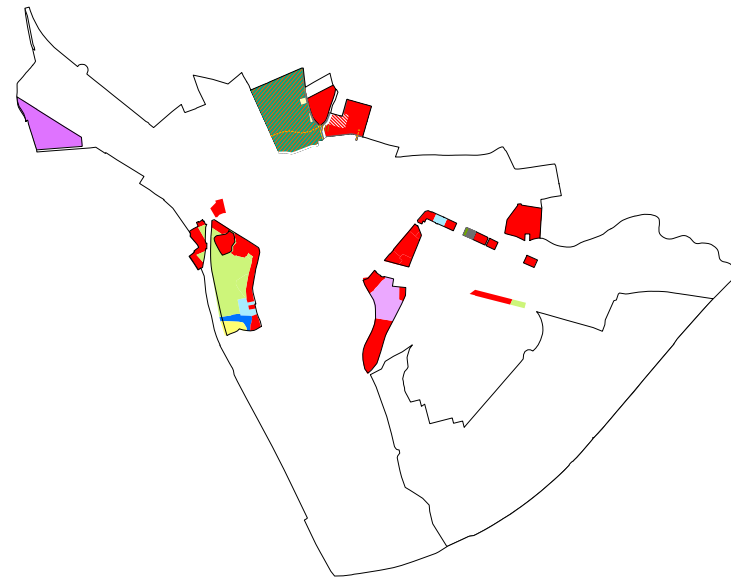
In dit deel is de bebouwde ruimte van Veurne centrum, binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Veurne (provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan), geanalyseerd. Voordat een visie kan worden gevormd, is het belangrijk te weten in welke toestand de stad zich vandaag bevindt en hoe de stad doorheen de jaren is geëvolueerd. Het hoofdstuk geeft de geldende bestemmingen weer en bespreekt de historische evolutie van Veurne centrum. De identiteitsbepalende bebouwing, de groene en openbare ruimtes en de aanwezige gemeenschapsvoorzieningen worden in kaart gebracht. Door deze elementen te combineren, wordt de huidige toestand in beeld gebracht op de synthesekaart.



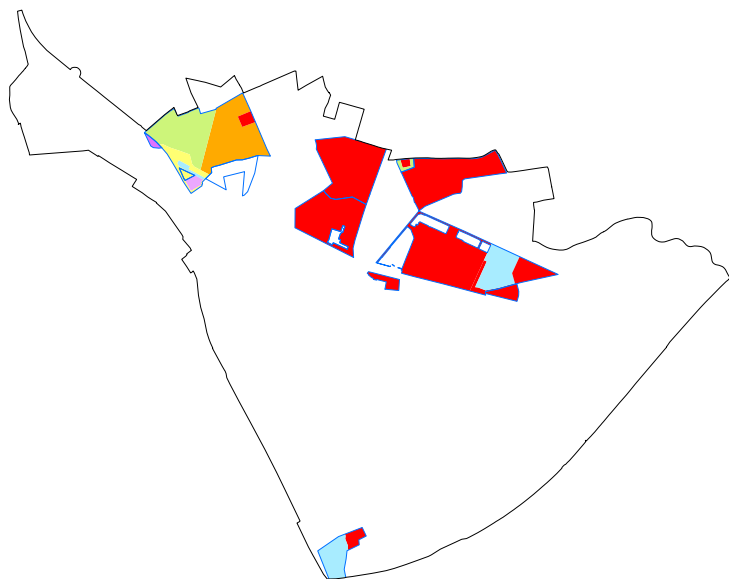
# 1 BELEIDSCONTEXT



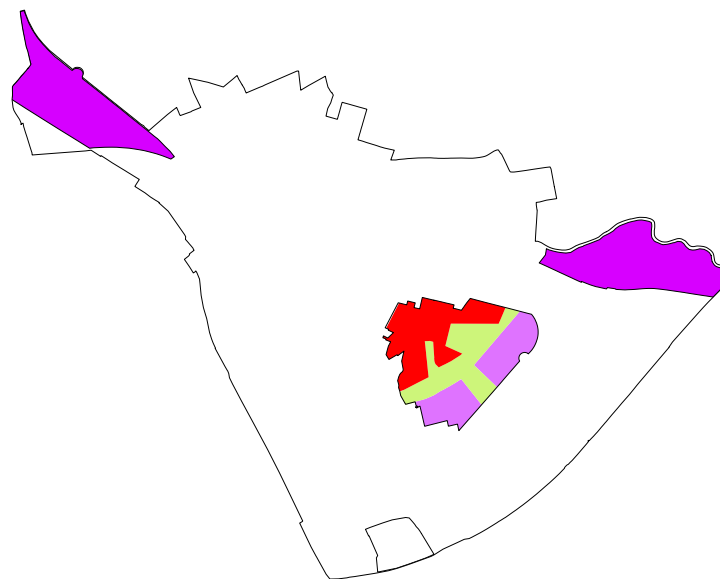
Figuur 1 gewestplan



Figuur 2 gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen



Figuur 3 bijzondere plannen van aanleg (BPA)



Figuur 4 provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen

Op basis van de geldende bestemmingen zijnde gewestplan, bijzondere plannen van aanleg (BPA) en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) is een 'collagekaart' of atlas gemaakt. Op deze atlas worden ook de projecten aangeduid die lopende zijn.

Volgende ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn van toepassing in Veurne centrum.

1. provinciaal RUP afbakening kleinstedelijk gebied Veurne
  - deelgebied bedrijventerrein Proostdijkvaart
  - deelgebied Gasthuisstraat
2. provinciaal RUP Suikerfabriek Veurne
3. provinciaal RUP Bedrijvenzone Veurne II
4. gemeentelijk RUP Pannestraat
5. gemeentelijk RUP Petit Paris
6. gemeentelijk RUP De Haenelaan - Europalaan
7. gemeentelijk RUP Zuidburgweg
8. gemeentelijk RUP Zannekinlaan
9. gemeentelijk RUP Bieswal
10. gemeentelijk RUP Proostdijkstraat
11. gemeentelijk RUP standstill Tankstations Veurne II

Volgende bijzondere plannen van aanleg zijn van toepassing in Veurne centrum.

12. BPA nieuwe treinhalte parkzone noord deel 1
13. BPA De Spieker
14. BPA Claeysensoever
15. BPA Wulpendammestraat
16. BPA Zannekinlaan
17. BPA Zuidburgweg
18. BPA Gasthuisstraat.

In vergelijking met het 'oorspronkelijke' gewestplan uit 1970 zijn er heel wat herbestemmingen gebeurd. De grootste wijzigingen zijn de volgende.

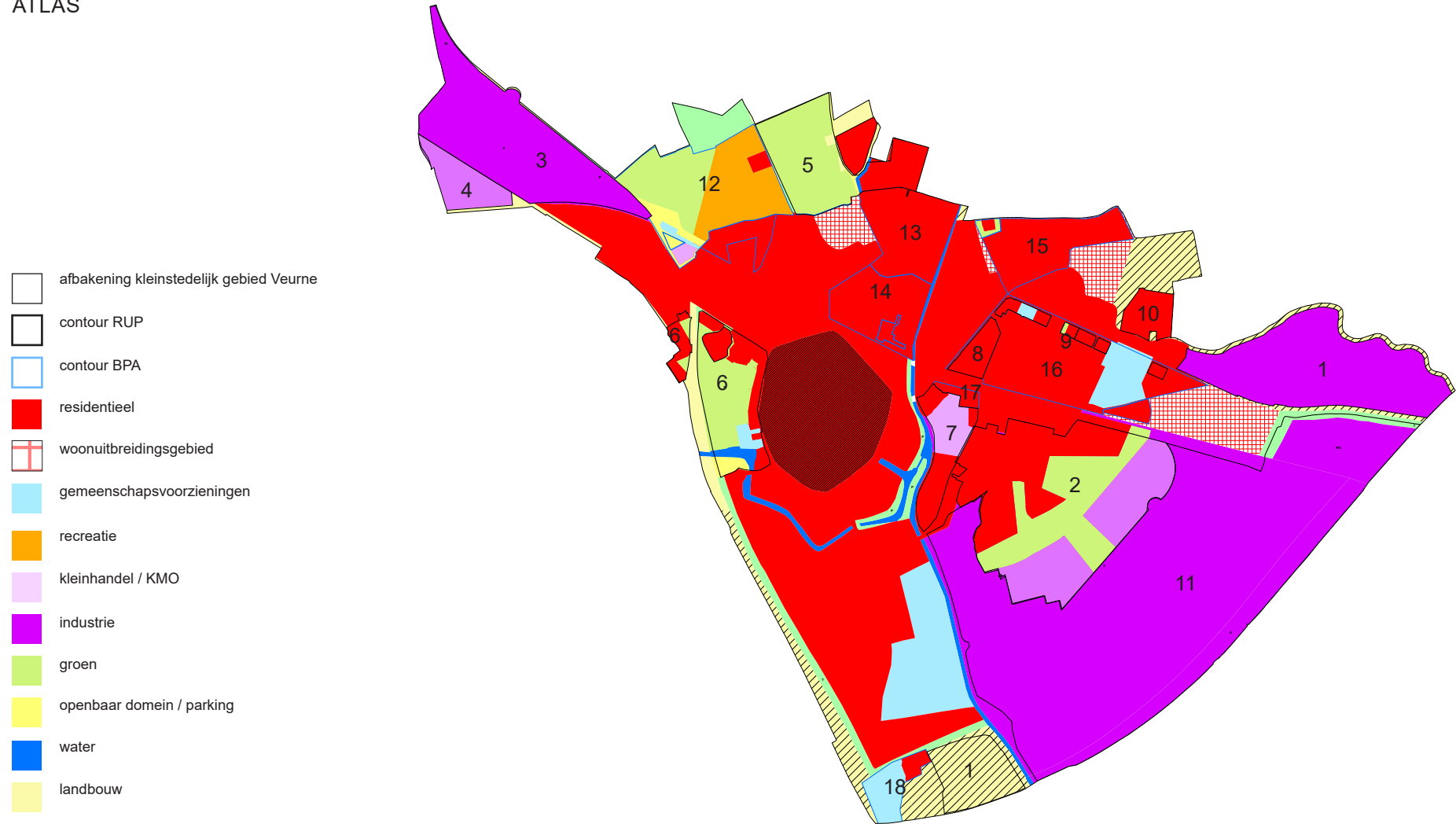
- RUP Pannestraat en PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Veurne (ter hoogte van Monnikenhoek) zetten landbouwgebieden om in industriegebieden.
- PRUP suikerfabriek splitst een groot industriegebied op in een woongebied aansluitend bij de woonkern, een groene centrale ader en het zuidelijk deel blijft industriegebied.
- BPA nieuwe treinhalte parkzone noord deel 1 zet een groot parkgebied deels om in sportpark en openbare wegenis voor het station als gemeenschapsvoorziening.
- Een groot deel van de woonuitbreidingsgebieden op het gewestplan zijn woongebied geworden (BPA De Spieker, Wulpendammestraat enz.).

Overigens zijn er meerdere gemeentelijke RUP's opgemaakt die de woongebieden meer randvoorwaarden opleggen via stedenbouwkundige voorschriften.

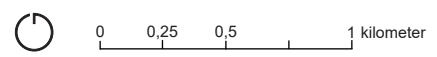
Ruimtelijk gezien situeert het woonweefsel zich voornamelijk binnen en rond de Vauban stadswallen. De oostelijke en de noordwestelijke uitlopers worden gekenmerkt door bedrijvigheid. De Veurnse vaart is een belangrijke blauwe ader doorheen Veurne centrum. Overige open ruimte gebieden situeren zich aan de randen van het kleinstedelijk gebied, ter hoogte van Will Tura sportpark in het noorden, Vauban park in het westen en ter hoogte van E40 en ten westen van industriegebied. In Veurne centrum is er een nieuwe waardevolle open ruimte vinger middenin de Suikerfabrieksite gelegen.



# ATLAS



- afbakening kleinstedelijk gebied Veurne
- contour RUP
- contour BPA
- residentieel
- woonuitbreidingsgebied
- gemeenschapsvoorzieningen
- recreatie
- kleinhandel / KMO
- industrie
- groen
- openbaar domein / parking
- water
- landbouw



bron stad Veurne februari 2020



## 2 EVOLUTIE

### 2.1 EIND ACHTTIENDE EEUW

De stad Veurne zou volgens historische bronnen al sinds de eerste eeuw bestaan als een zoutontginningsgebied. In de veertiende eeuw werd de stad omweld en kende ze periodes van bloei die werden beëindigd door oorlogen en epidemieën. De oorspronkelijke omwallingen werden afgebroken en onder Franse bezetting ontwierp Vauban in 1706 nieuwe versterkingen. Deze vormden eind de achttiende eeuw de grens van de kern.

(bron Kabinetskaart de Ferraris 1777)

### 2.2 EIND NEGENTIENDE EEUW

In 1783 ontmantelde keizer Jozef II de versterkingen. Vanaf dan beginnen zich gebouwen te vestigen op de grens van de Vauban omwalling en langsheen grotere wegen zoals Nieuwpoortkeiweg en lepersesteenweg. Overigens is er weinig evolutie.

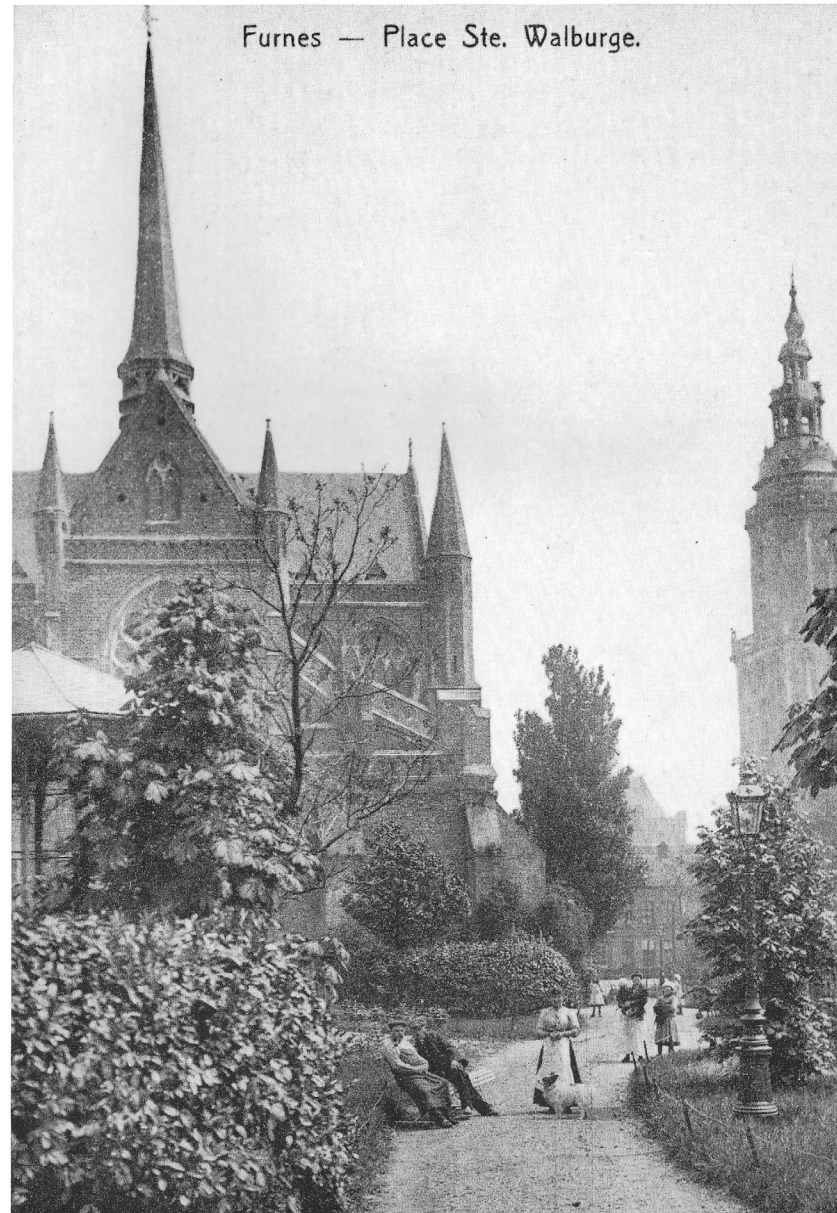
(bron Poppkaart 1840)



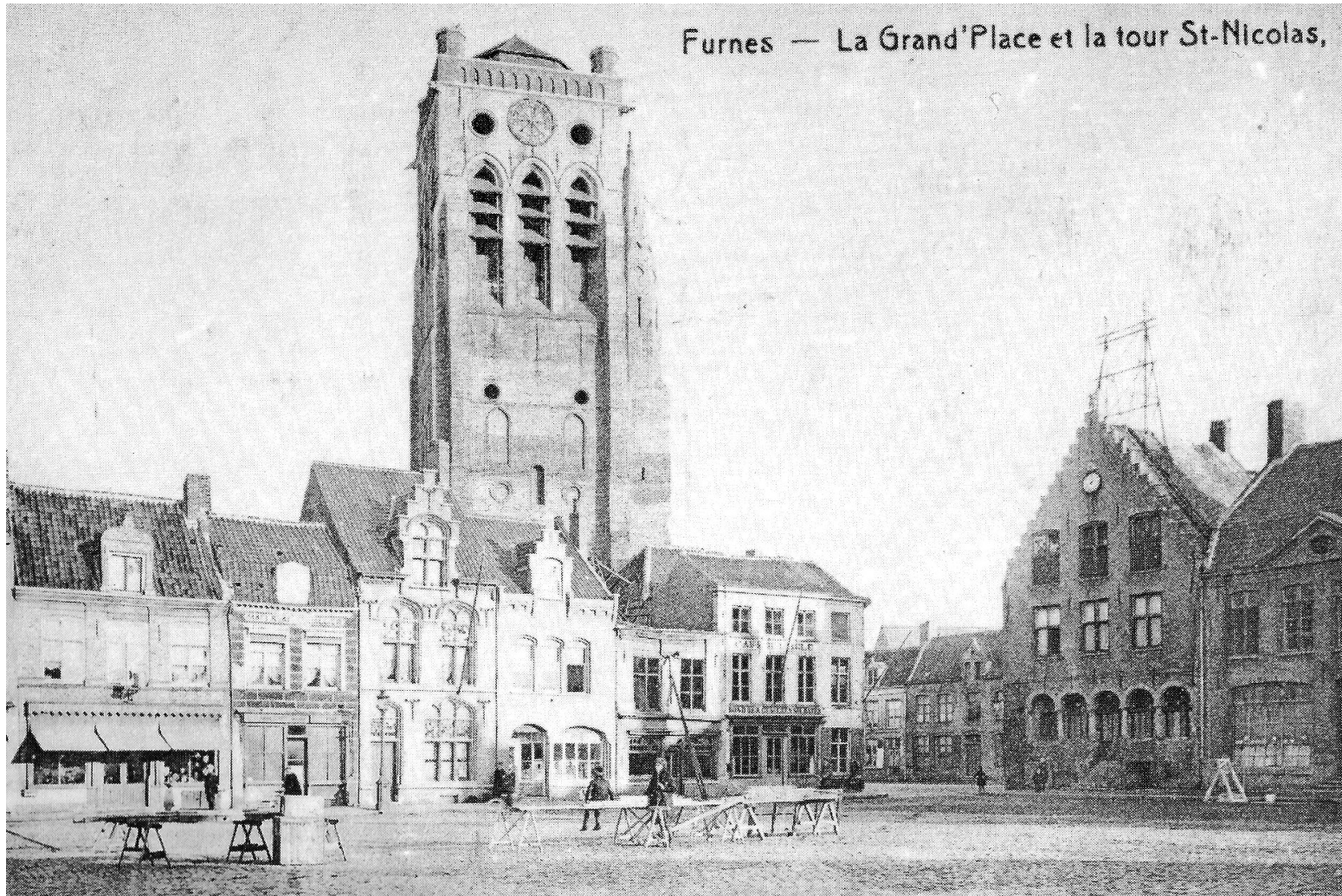
Figuur 5 eind achttiende eeuw



Figuur 6 eind negentiende eeuw



Figuur 7 het stadspark  
(bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)



Figuur 8 de woensdagsmarkt (bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)



Figuur 9 de jaarlijkse Boetprocessie  
(bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)



Figuur 10 Kaaiplaats en het college (bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)

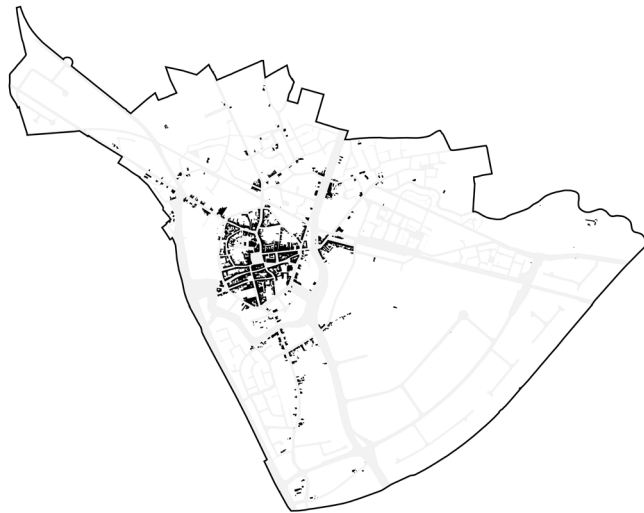


Figuur 11 de stoomtram stopt voor het stationsgebouw in 1913 (bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)





Figuur 12 1914-1918 De Belgische Lanciers, het zevende linieregiment en het zestiende regiment Franse Jagersers defileerden op Grote Markt van Veurne voor Koning Albert (bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)



Figuur 13 begin twintigste eeuw (1939)

### 2.3 BEGIN TWINTIGSTE EEUW(1939)

Ongeveer honderd jaar later heeft de stad meer ruimte in beslag genomen, de stad reikt tot buiten de oude omwalling. Tussen het water en de vroegere omwalling beginnen zich meer gebouwen te vestigen in uiteenlopende stijlen. Er worden woningen gebouwd in een eclectische stijl, een cottagestijl, maar ook op een neogotische en een modernistische manier. Enkele gebouwen zijn vandaag nog aanwezig en hebben een beschermd statuut. De spoorweg en het station zijn aangelegd en geopend in 1895.

(bron topografische kaart 1939)



Figuur 14 midden twintigste eeuw (1970)

### 2.4 MIDDEN TWINTIGSTE EEUW (1970)

Na de wereldoorlogen breidt de stad stevig uit op vlak van woningen. De stadskern groeit concentrisch tot aan de grenzen die het kanaal vormt. Ten noordoosten van de stadskern ontstaat een opvallende tuinstad (Nieuwstad (1921 - 1925) die tot op heden is beschermd. Langsheen leperssteenweg, Pannestraat, Noordstraat en Brugsesteenweg slijbt de ruimte dicht. In de stadswijk Petit Paris beginnen de verkavelingspercelen de ruimte tussen Noordstraat en het kanaal op te vullen.

De eerste industriële ontwikkelingen vinden plaats. Zo is er in het noordwesten van de stad de spinnerij en in het zuidoosten de suikerfabriek.

(bron topografische kaart/luchtfoto 1970)

## 2.5 EIND TWINTIGSTE EEUW (1990)

In de jaren 1990 blijft de bebouwing toenemen in de vorm van verkavelingen en groepswoningbouw. De stadswijken Zannekinlaan en Voorstad breiden in sneltempo de stad horizontaal uit in de vorm van verkavelingen. Ook groepswoningbouwprojecten (Zuidkapel en O.-L.-Vrouwkapel) nemen grote oppervlakten in.

Het gebied rond de suikerfabriek begint te groeien tot een industriezone. Ook in de buurt van de spinnerij vestigen andere bedrijven zich. Pannestraat en het recent aangelegde deel van wat E40 zal worden, zijn hiervoor ideale aanknopingspunten.

(bron luchtfoto 1990)



Figuur 15 eind twintigste eeuw (1990)

## 2.6 BEGIN EENENTWINTIGSTE EEUW (2005)

Ook in de eenentwintigste eeuw wassen de industrieterreinen aan zodat het een gebied groter dan het historische centrum van de stad inneemt. Een aantal verkavelingsprojecten in zowel Petit Paris als in Zannekinlaan en Voorstad vullen het residentiële weefsel aan. Op deze manier vult de ruimte tussen steenwegen en waterlopen zich op met bebouwing en blijven er weinig open ruimte gebieden over in het centrum.

De suikerfabriek sluit in december 2005. De sloop van de gebouwen gebeurde in 2008.

(bron luchtfoto 2005)



Figuur 16 begin eenentwintigste eeuw (2005)



Figuur 17 huidige toestand (2019)



Figuur 18 toekomst

## 2.7 HUIDIGE TOESTAND (2019)

De grootste verandering die de stad de laatste jaren maakt, is de afbraak van de suikerfabriek. Het masterplan, dat werd goedgekeurd in 2011, bepaalt de richtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied in de toekomst.

In het noorden van Petit Paris, blijft de verkavelingswijk stilletjes aan uitbreiden. Ook in de andere wijken groeit de stad tot aan de grenzen van het kleinstedelijk gebied.

(bron luchtfoto 2019)

## 2.8 TOEKOMST

Toekomstige plannen tonen de verdere uitbreiding van de industriegebieden op het voormalige terrein van de suikerfabriek en aan de overkant van Brugsesteenweg (Monnikenhoek). Niet de hele suikerfabrieksite zal worden ingenomen door bedrijventerreinen, ook een woningproject grenzend aan de stationsomgeving en een centraal natuurgebied staan op de agenda. Overigens zijn er nog kleinschalige (vaak perceelsgebonden) goedgekeurde projecten in de pijplijn, zij zijn voornamelijk voor de ontwikkeling van meergezinsgebouwen.

(bron stad Veurne 2020)

Op volgende pagina worden de historische evolutie en de toekomstplannen gesynthetiseerd op kaart.

## EVOLUTIEKAART



bron geopunt, stad Veurne 2020

### 3 HUIDIGE TOESTAND

#### 3.1 IDENTITEITSBEPALENDE BEBOUWING

De identiteitsbepalende bebouwing van Veurne bevindt zich voornamelijk in de historische kern van de stad. De circulaire burcht, die zich in de elfde eeuw ontwikkelde tot een stedelijke kern, wordt samen met de markt beschermd als monument sinds 1995. Door dit statuut worden de ondergrondse resten van de vroegere versterking, die zich tussen Grote Markt, Noordstraat, Pannestraat, Zwarte Nonnenstraat en Vleeshouwersstraat bevindt, beschermd.

Rond Grote Markt staan de twee beschermde kerken Sint-Walburga (heropgebouwd na brand in veertiende eeuw) en Sint-Niklaaskerk (begin twaalfde eeuw). Ook het stadhuis van Veurne (eind zestiende eeuw), de pastorie van de Sint-Walburgaparochie en het gerechtshof, beide uit de zeventiende eeuw, zijn beschermde monumenten in de stadskern. Het gebouw van de Nationale bank, dat in 1923 werd gebouwd, is eveneens beschermd als monument. Naast religieuze en openbare gebouwen hebben meerdere burgerhuizen van verschillende bouwperiodes een beschermd statuut. Typerend en zeker beeldbepalend voor Veurne zijn de vele woningen met trapgevel en gele baksteen. Deze baksteen werd gemaakt in en rond Veurne en heeft zijn gele kleur te danken aan de polderklei.

Buiten de grens van de versterkte burcht, maar binnen de achttiende eeuwse Vaubanstructuur, bevinden zich diverse heren- en burgerhuizen, gebouwd eind achttiende en begin negentiende eeuw. Vele van deze woningen zijn beschermd, zij waren een gevolg van de economische bloeiperiode die Veurne kende vanaf de achttiende eeuw. De welstellende bevolking bebouwde toen de ruimte die vrijkwam na de ontmanteling van de stadsomwalling.

Net buiten de stadskern, ter hoogte van Statiestraat, staat het beschermd stationsgebouw met bijhorende wachterswoning, stapelplaats en stationschefwoning met bureel. Alle historische stationsgebouwen zijn beschermd als monument.

De stadskern van Veurne is een beschermd stads- en dorpsgezicht sinds 1995 omdat het zowel historische als sociaal-culturele waarde heeft. Het middeleeuws stratenpatroon bleef









bewaard en de evoluerende architectuur, die teruggaat tot de dertiende eeuw, is er zeer duidelijk zichtbaar. De zone die binnen de bescherming valt, bevindt zich rond Appelmarkt, Houtmarkt, Noordstraat, Pannestraat, Zwarte Nonnenstraat en Vleeshouwersstraat. Beide zijden van de straat en hun bebouwing behoren tot de zone.

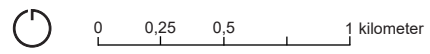
Niet enkel op Vlaams niveau gelden er beschermingen in Veurne. Het belfort, dat samen met het voormalige stadhuis een hoek vormt van Grote Markt, is deel van UNESCO werelderfgoed. De bufferzone die erbij hoort, omvat het hele gebied binnen de ring van Veurne (Astridlaan, Oude Vestingstraat, Daniel De Haenelaan, Peter Benoitlaan en Lindendreef).

Verder buiten het centrum, maar nog steeds binnen het kleinstedelijk gebied, is er nog een opvallende zone met vastgesteld bouwkundig erfgoed. Het betreft de tuinvijk Nieuwstad, een tuinvijk van 154 woningen gebouwd tussen 1921 en 1925 door de sociale huisvestingsmaatschappij Habitations à Bon Marché de Furnes S.A. naar ontwerp van Gustave Hobé en Camille Van Elslande. Overigens liggen een aantal hoeves, villa's en oude brouwerijgebouwen als vastgesteld bouwkundig erfgoed verspreid in het landschap.

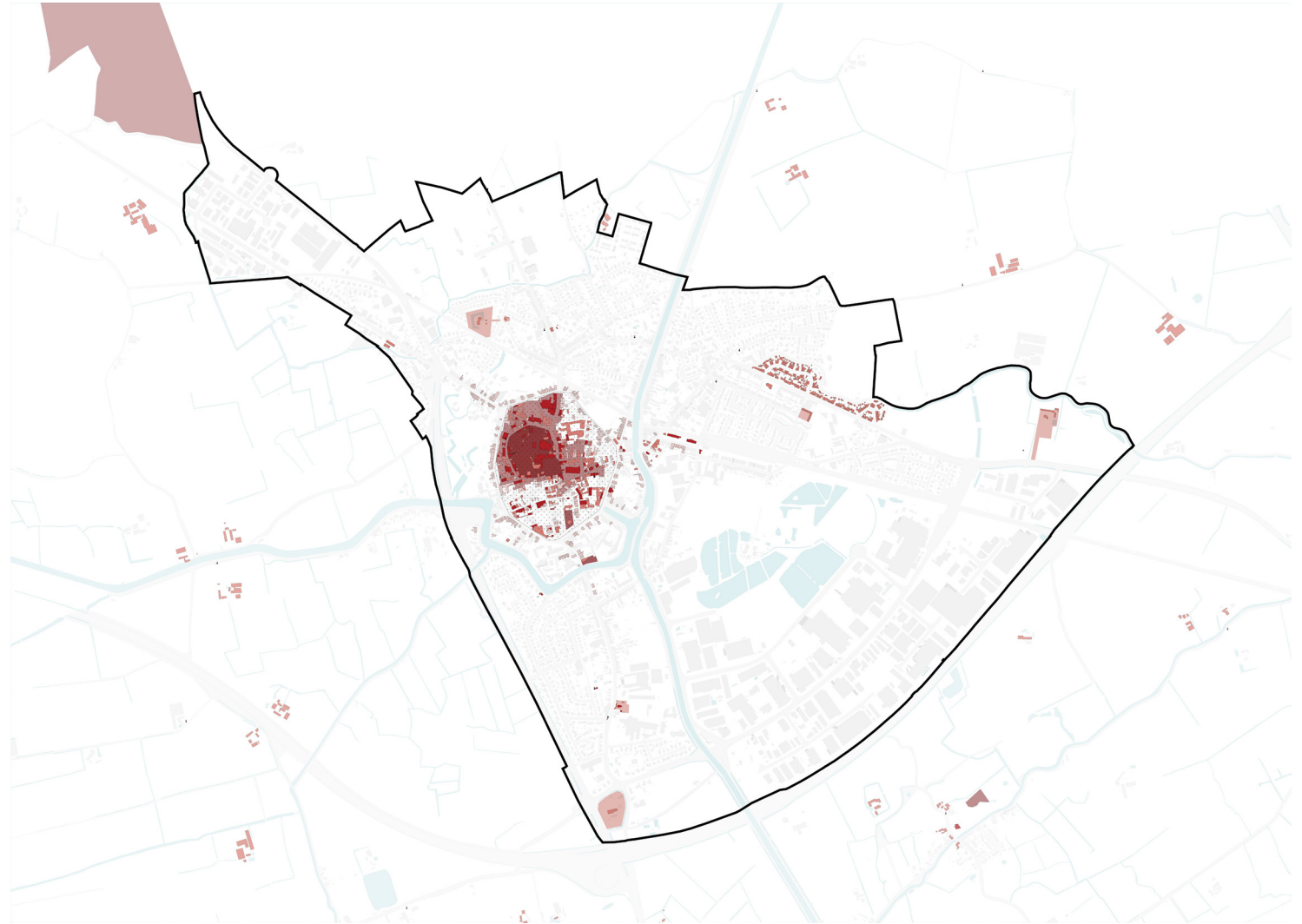
Naast de erfgoedwaardvolle gebouwen waar rechtsgevolgen aan zijn gekoppeld (vastgesteld of beschermd), zijn er nog heel wat gebouwen binnen Veurne die waardevol zijn. Ondanks het ontbreken van een specifieke erkenning, bepalen zij toch sterk mee het beeld van de stad. Dit zijn onder meer gebouwen met typische Veurnse kenmerken zoals trapgevels, gele baksteen, modernistische burger- en herenhuizen. Ook gevelrijen met een duidelijke ensemblewaarde - omwille van hun gevelritmiek, materialisatie en architectuur - zijn opgenomen. Zij zijn niet zozeer waardevol op zich, maar door hun samenhang wel essentieel voor de beeldkwaliteit van de stad.

In bijlage is een volledige inventaris met gedetailleerde categorisering van de beeldbepalende gebouwen binnen en rond de Vaubanstructuur, aan Statieplaats en langsheen de uitvalswegen Pannestraat, Statiestraat en Ieperse Steenweg, respectievelijk tot aan het kruispunt met Europalaan, de spoorweg en de kruising met Zuidburgweg, terug te vinden.

-  beschermd monument
-  vastgesteld bouwkundig erfgoed
-  waardevol pand (stedelijke inventaris)
-  beschermd geheel (monument)
-  beschermd stads- en dorpsgezicht
-  UNESCO werelderfgoed  
bufferzone
-  water
-  bebouwing
-  wegenis
-  afbakening kleinstedelijk gebied



bron agentschap onroerend erfgoed 2020 en terreinbezoek



### 3.2 PUBLIEKE RUIMTE, TRAGE WEGEN, LANDSCHAPPELIJK ERFGOED EN GROEN

Kanaal Plassendale-Duinkerken vormt de overgebleven zuidelijke helft van de gracht die zich rondom de versterkte stad Veurne bevond. Het kanaal verbindt Ijzer in Nieuwpoort met de haven van Duinkerke. In het zuidoosten van de stad stroomt Lovaart, die zelf een afsplitsing is van Ijzer, in het kanaal. In het zuidwesten gebeurt hetzelfde met Bergenvaart.

Centraal binnen de historische kern liggen twee verharde publieke pleinruimtes: Grote Markt en Appelmarkt. Overige grote verharde oppervlakten doen dienst als publieke parking aan de jachthaven, in het zuidwesten van de stad als carpoolparking op kruising E40 en N8, en aan de twee stations. Het station van Koksijde, ten noordwesten van de stadskern, bevindt zich nog in het kleinstedelijk gebied van Veurne. Daarnaast hebben verschillende grote (baan)winkels, sportpark Will Tura en het ziekenhuis grote private parkeervoorzieningen. De stad heeft twee begraafplaatsen: de grootste is in de historische kern gelegen en is volledig verhard, de andere bevindt zich in het noorden van de stad nabij sportpark Will Tura en heeft een iets groenere inrichting.

Doorheen de zuidelijke helft van de stad lopen een aantal fietsroutes. Zij volgen de waterlopen, het oostelijke deel van de spoorlijn en Brugsesteenweg. Een verspreid en gefragmenteerd traag wegennetwerk is aanwezig. Trage wegen verbinden de verschillende verkavelingswijken en groepswoningbouwprojecten met elkaar. Voornamelijk in parken, waaronder Suikerpark op de vroegere grond van de suikerfabriek, en aan sportpark Wil Tura zijn uitgebreide netwerken van trage wegen aanwezig.

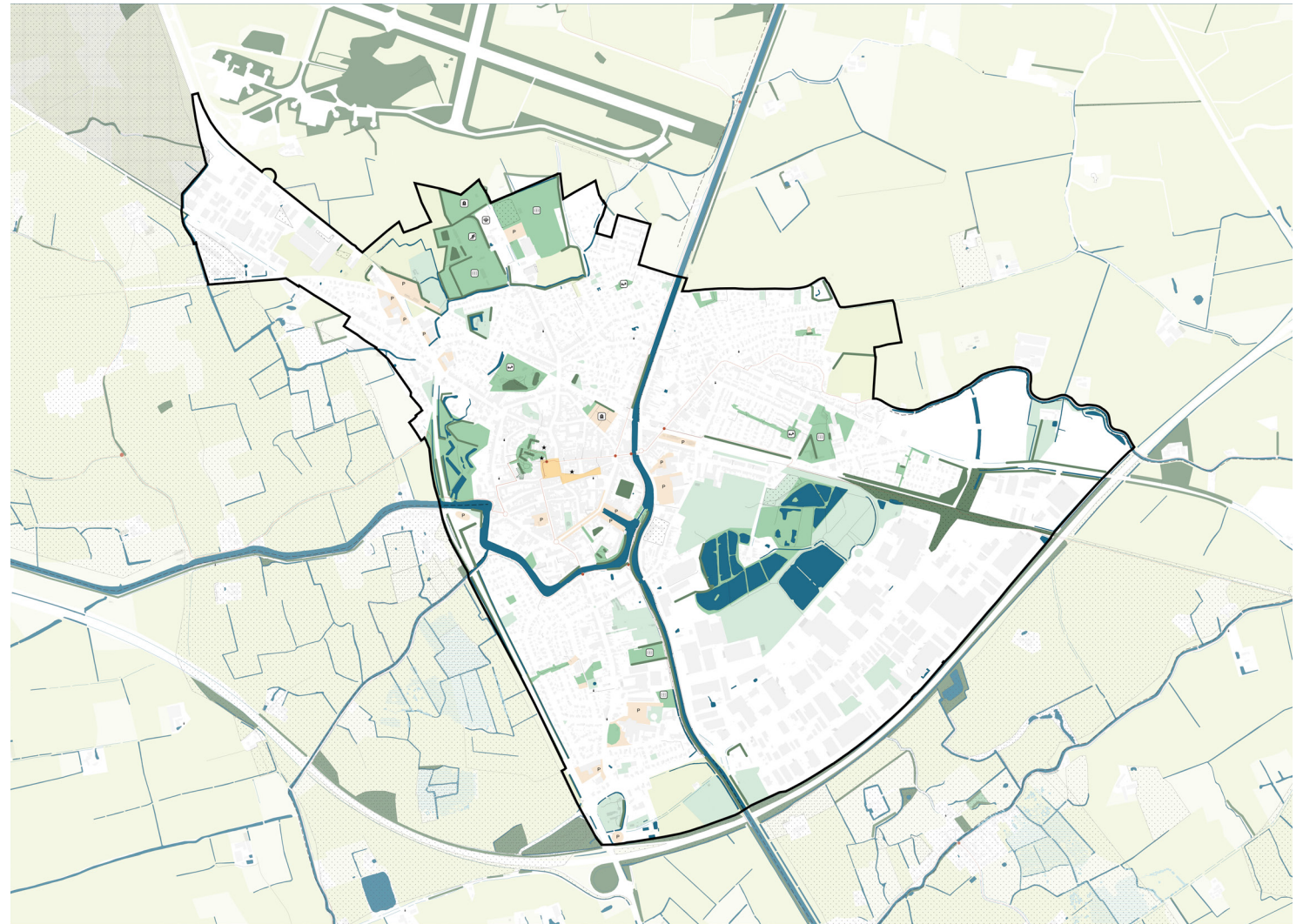
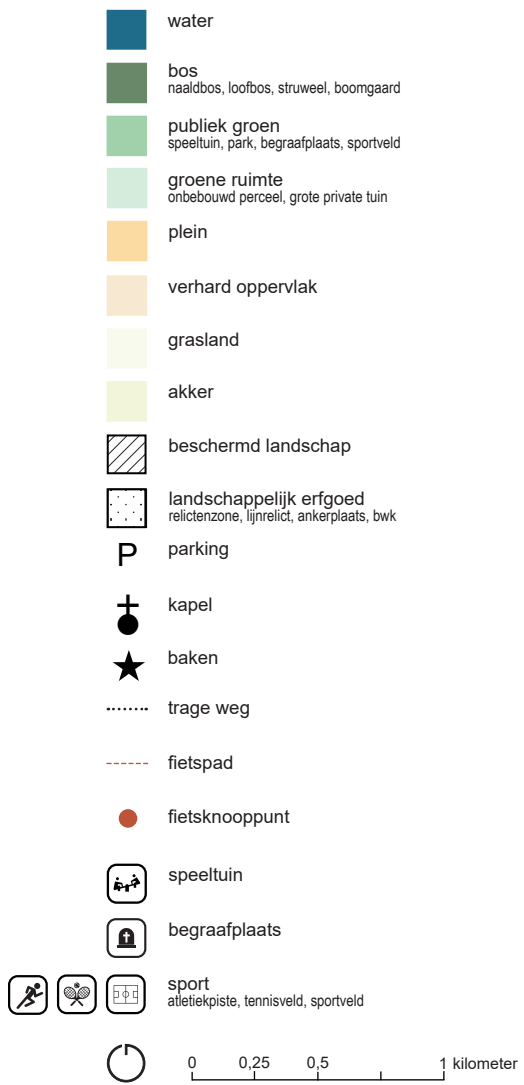
Binnen de grenzen van het kleinstedelijk gebied is enkel de tuin van Huis 't Muzekot aangeduid als beschermd landschap. Er is een beperkt aantal biologisch waardevolle gebieden. Een klein deel van de gronden die behoren tot de suikerfabrieksite wordt als waardevol beschouwd door de aanwezige bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg. Ten noordoosten van dezelfde site ligt een biologisch waardevol jong loofbos dat uitsluitend uit populieren bestaat. Ook een smalle strook aan beide zijden van Lovaart is aangeduid als biologisch waardevol.

Veurne wordt bijna volledig omringd door akkers en graslanden. Door het vlakke landschap van de polders en de aaneengesloten landbouwgronden is het mogelijk om aan de stadsranden een vergezicht te hebben over het landschap. In het binnengebied van de stad is het aantal akkers beperkt. Drie grote groene ruimtes zijn kenmerkend: de suikerfabrieksite, het Will Tura sportpark en Vaubanpark. Elk van deze plaatsen heeft een eigen identiteit. In Suikerpark bestaat een groot deel van het gebied uit water. Het sportpark bestaat voornamelijk uit gemaaide grasvelden en in Vaubanpark wisselen bomen en grasvlakten elkaar af.

Het stadspark, dat zich in het historisch centrum van de stad bevindt, heeft een belangrijke functie als groene en publieke ruimte. Dit park is minder groot dan de drie grote groenstructuren van de stad, maar valt toch op. Zo is er ook de groene zone rondom de gebouwen van Zonnewende. Dit complex biedt pedagogische hulp en opvang aan jongeren in problematische opvoedingssituaties. De groene ruimte, waarvan de gebouwen gebruik maken, is publiek toegankelijk.

Het loofbos naast de spoorweg is een opvallende groene ruimte. De overige groene ruimte is zeer versnipperd en bestaat uit enkele kleinere parkjes, speeltuinen en groene omkadering van trage wegen.





bron geopunt februari 2020

### 3.3 VOORZIENINGEN

















De voorzieningen in Veurne zijn geclusterd in de stadskern. Er bevinden zich zes scholen waarvan drie middelbare scholen, twee basisscholen en een kleuterschool. Ter hoogte van Grote Markt bevindt zich het voormalige stadhuis. Het stedelijk zwembad en de stedelijke dienst zijn in het zuiden gelegen, op Sint-Denisplaats.

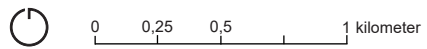
Het winkelapparaat concentreert zich voornamelijk langsheen Ooststraat en heeft uitlopers in Noordstraat en Zuidstraat. Ook rondom Sint-Denisplaats en Appelmarkt zijn concentraties van winkelaanbod aanwezig.

Buiten het centrum zijn er drie duidelijke clusters van voorzieningen. Deze bevinden zich in de wijken Petit Paris (noorden), Nieuwstad (noordoosten) en Galgenhoek (zuiden). In Petit Paris, aan het einde van Noordstraat, zijn verschillende sportfaciliteiten geclusterd tot het Wil Tura sportpark. Twee basisscholen takken aan op Brugsesteenweg ter hoogte van Nieuwstad. Onze-Lieve-Vrouw-Onbevlekt Ontvangenskapel vormt het centrum van deze wijk. Langs Iepersesteenweg in Galgenhoek, bevinden zich een kinderdagverlief, een kleuter-, een basis- en een middelbare school. De ziekenhuis-campus AZ West ligt aan dezelfde steenweg.

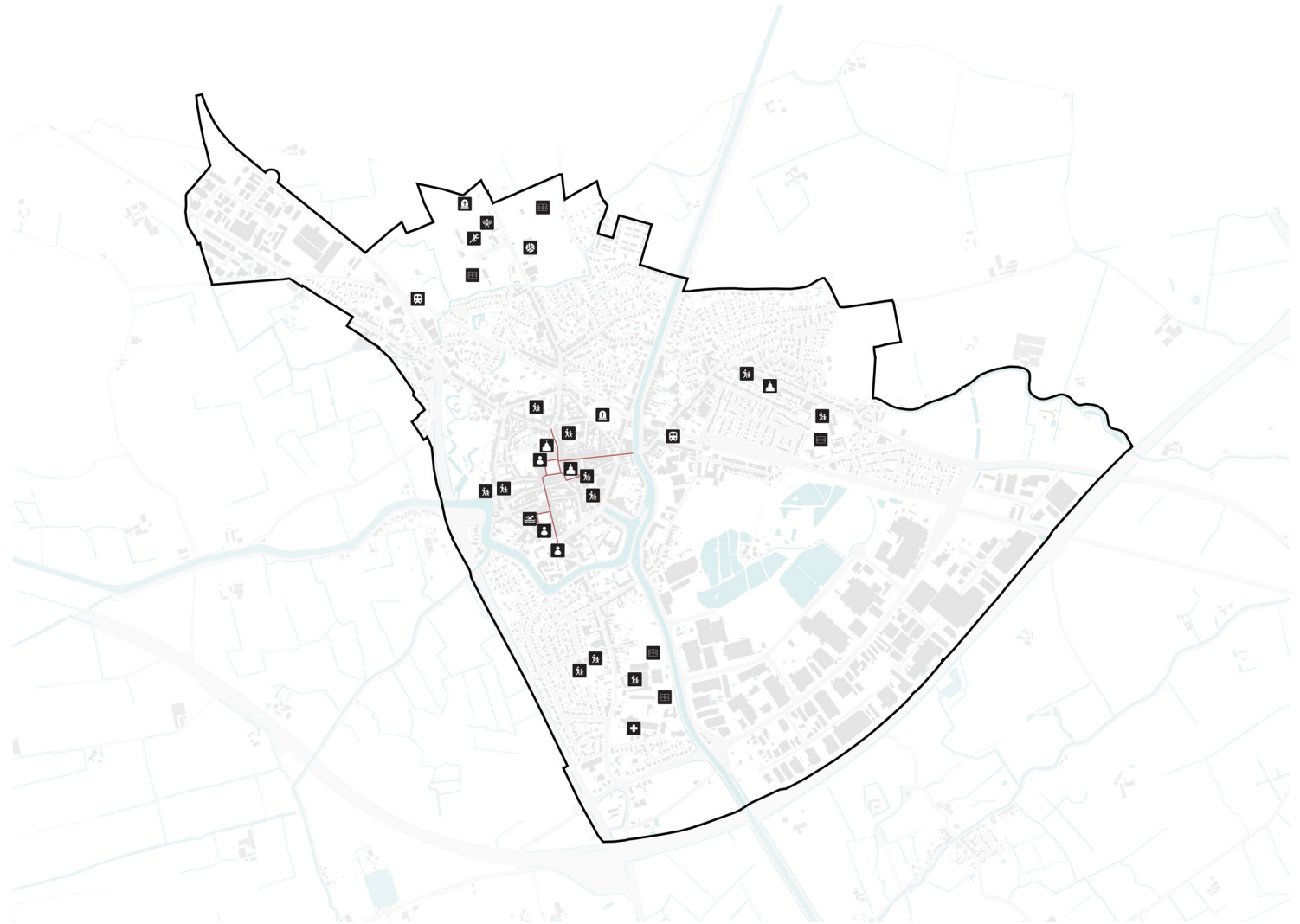
Twee stations maken de stad bereikbaar. In het noordwesten ligt het station van Koksijde, in het noordoosten dat van Veurne.

Tot slot zijn er drie bedrijventerreinen in het kleinstedelijk gebied Veurne: Monnikenhoek/Proostdijkvaart, bedrijventone I (ter hoogte van suikerfabriek) en bedrijventone II - Pannestraat.

-  school
-  ziekenhuis
-  begraafplaats
-  kerk
-  overdekte sporthal
-  sportveld
-  tennisveld
-  station
-  atletiekpiste
-  zwembad
-  maatschappelijke functie
-  commerciële voorzieningen
-  water
-  bebouwing
-  wegenis
-  afbakening kleinstedelijk gebied



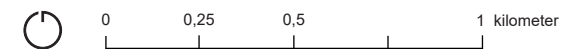
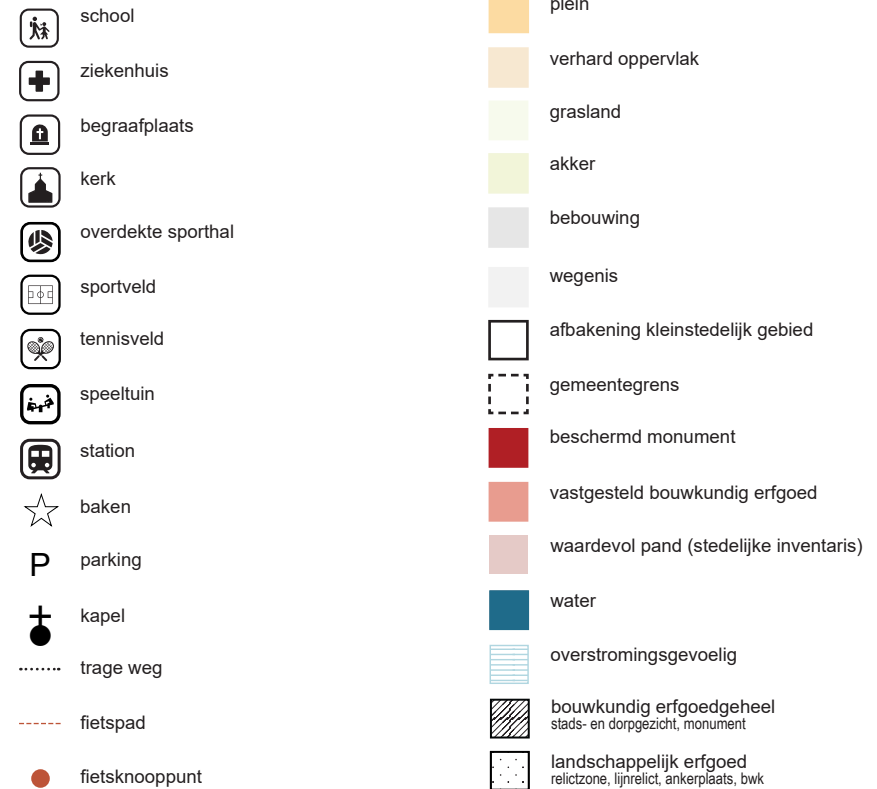
bron geopunt februari 2020



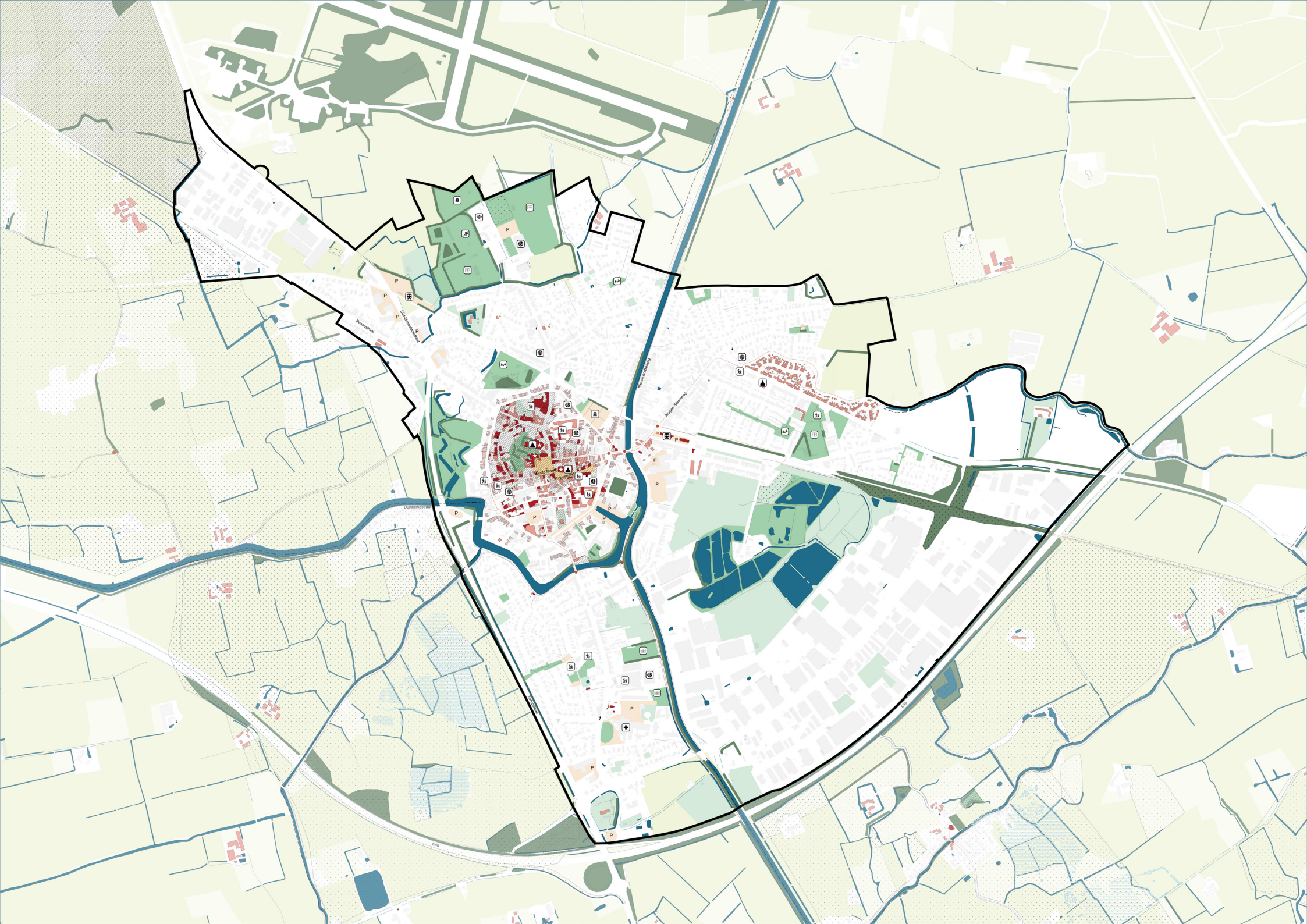
## 4 SYNTHESEKAART

Deze kaart geeft de bestaande toestand (2020) van het kleinstedelijk gebied Veurne weer met een focus op de identiteitsbepalende bebouwing, de publieke ruimtes en de gemeenschapsvoorzieningen.

De historische kern met herkenbare Vaubanstructuur vormt de basis van Veurne. De open ruimte is grotendeels ingenomen binnen het kleinstedelijk gebied en de stad verspreidt zich verder via de hoofdassen. Als grote centrale open ruimte binnen het stedelijk gebied is er het suikerpark, overige open ruimte gebieden zijn aan de randen van het kleinstedelijk gebied gelegen.



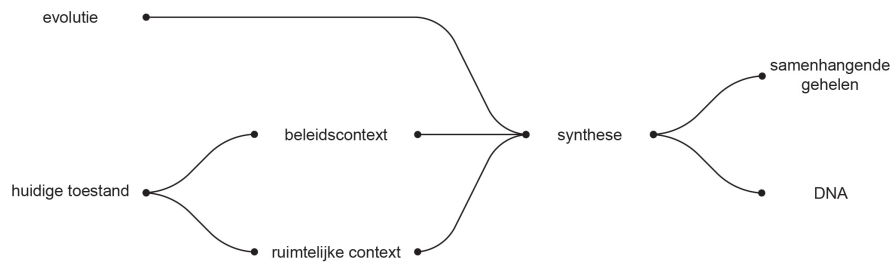
bron geopunt februari 2020





### III WAARDERING

In dit deel worden samenhangende gehelen in de stad afgebakend met gelijke historische ontstaansgeschiedenis en/of morfologische gelijkenissen zoals een historische kern, verkavelingswijk enz. Zij vertonen gelijke kenmerken waar in een volgend deel ontwikkelingsperspectieven kunnen worden aangekoppeld. Parallel wordt het DNA van Veurne centrum geïdentificeerd. De representatieve elementen voor de stadskern worden gevisualiseerd en beknopt toegelicht aan de hand van een kaart, iconografisch materiaal en tekst. Bijgevolg worden identiteit versterkende (kansen) en bedreigende elementen onder de aandacht gebracht. Deze twee insteken vormen een basis om vervolgens uitspraken te doen over kwalitatieve kernversterking, in harmonie en met respect voor de identiteit van Veurne stad.



# 1 SAMENHANGENDE GEHELEN

De samenhangende geheelen van Veurne geven een duidelijk beeld van de historische groei van de stad. De historische kern vormt het hart waar de oudste bebouwing zich bevindt. Trapgevels en bebouwing in de typische gele baksteen zijn er veelvuldig aanwezig. Het dicht bebouwde weefsel bestaat uit gesloten bouwblokken waartussen de straten veeleer smal zijn. Grote Markt, Appelmarkt, Sint-Denisplaats en Sint-Walburgapark vormen de publieke ruimtes.

Op de rand van de Vaubanstructuur bevinden zich de historische woningen die zich ontwikkelden na het vallen van de stadsversterking. Het stedelijk weefsel is er organisch gegroeid met als resultaat dat enkele trapgevels en een aanzienlijk aantal modernistische woningen zij aan zij staan met elkaar en andere woningen. Ook meer recente projecten zijn hier ontwikkeld. De bebouwing vormt in deze zone grote aaneengesloten gevelrijen langsheen de straten. De campus van FOD Financiën, van het OCMW en de voormalige brandweersite zijn uitzonderingen. Hier volgt de bebouwing niet exact de rooilijn.

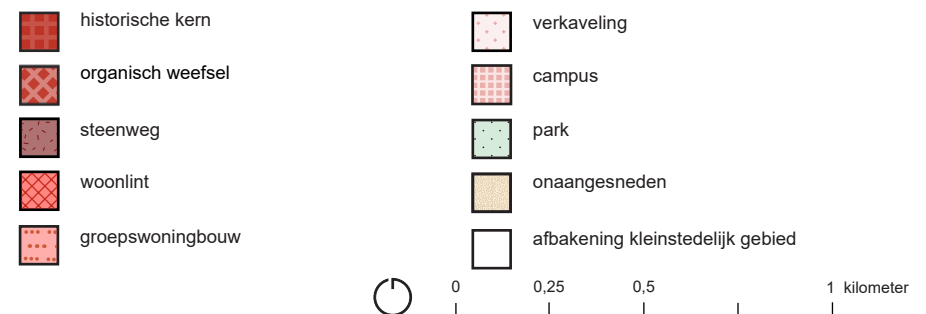
De hoofdassen (Brugsesteenweg, Pannestraat, Sint-Idesbaldusstraat en Ieperse Steenweg) zijn typische steenwegen en vormen de toegangen tot de binnenstad. Ze hebben een wanordelijk karakter vanwege de snelle groei en het veelzijdig (boven)lokaal programma. De ruimte is ingericht voor gemotoriseerd verkeer. In de eerste plaats wordt de doorgaande beweging benadrukt maar ook parkeerplaats is er veelvuldig aanwezig. De schaal van de bebouwing varieert er van grote loodsen en winkels tot kleine reeksen aaneengesloten woningen. De zone tussen Vaartstraat en de suikersite wordt gekenmerkt door deze variatie in bebouwingsgroottes. In Ieperse Steenweg is dit nog vrij kleinschalig.

De ruimte tussen de steenwegen bestaat uit verschillende verkavelingswijken en meerdere groepswoningbouwprojecten met elk een eigen karakter/architectuur. Zo zijn er bijvoorbeeld de tuinwijk Nieuwstad met de woningen in groepjes van drie tot zes. Er is de groepswoningbouw ten zuiden van Zannekinlaan deze is ook gegroepeerd in aantallen die gaan tot vier, met een garage verwerkt binnen het rechthoekig bouwvolume. De woningen aan Nachtegalenlaan hebben een gevarieerder karakter. Vrijstaande woningen en halfopen bebouwing zijn er gecombineerd als architectuur die varieert op hetzelfde thema. Verkavelingen zijn de zones waar vanaf het einde van de twintigste eeuw enkele nieuwe straten zijn getrokken en nieuwe alleenstaande bebouwing op relatief grote kavels zich stelselmatig inplant.

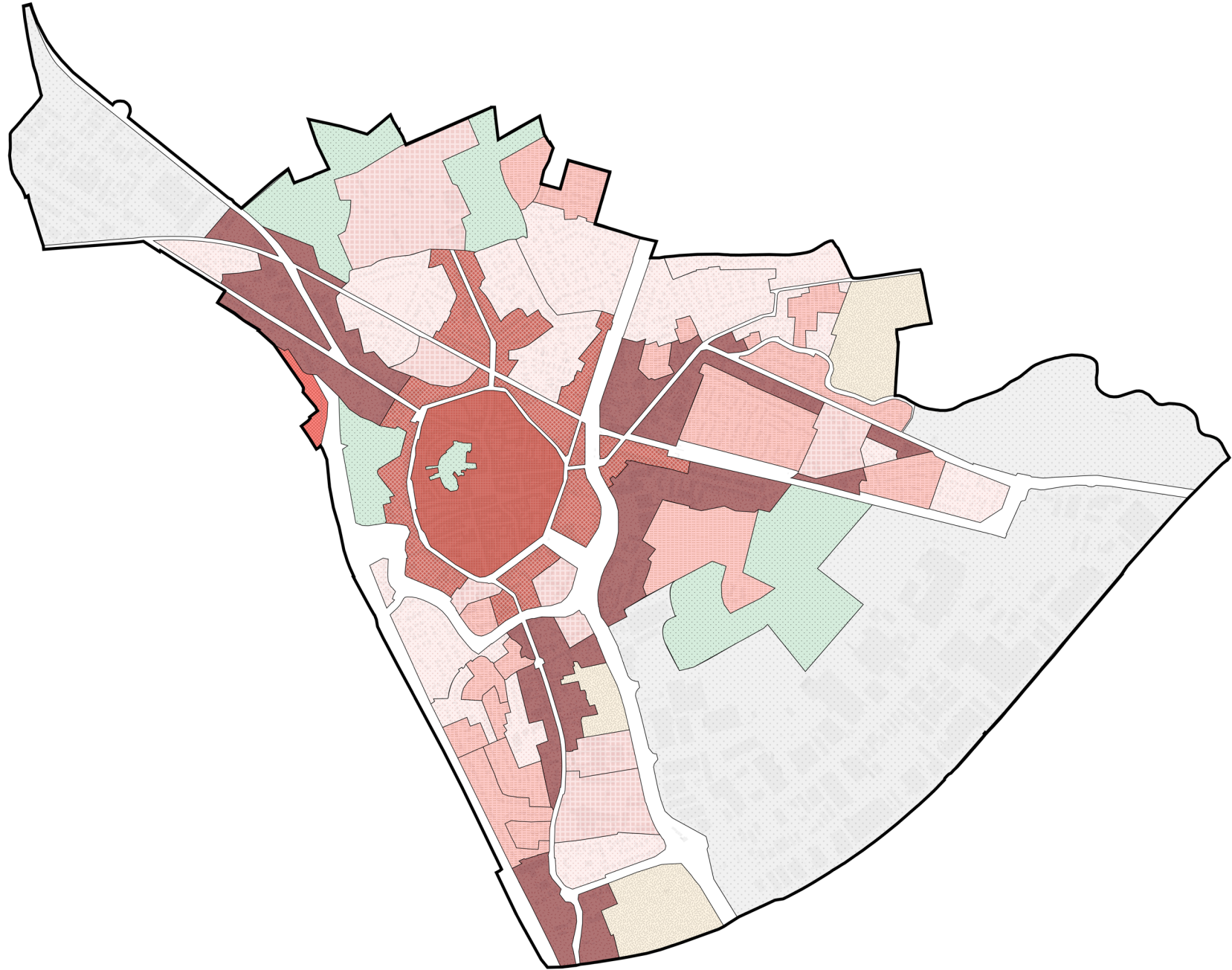
Campussen van scholen (VTI, Sportplaneet...), sportinfrastructuur en andere gemeenschapsvoorzieningen (ziekenhuis, OCMW, politiekantoor...) nemen als eilandjes verspreid in het stedelijk gebied hun eigen ruimte in. Deze campussen bestaan uit vrijstaande - vaak grootschalige - gebouwen met onbebouwde ruimte errond of ertussen.

Op de grens tussen de kern van Veurne en de open ruimte zijn enkele woonlinten gelegen. Woonlinten zijn de kleinere straten die minimum langs een zijde bebouwd zijn en waar achter de bebouwing onbebouwde open ruimte aanwezig is. Binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied is de bebouwing in Klokhofstraat aangeduid als woonlint. De bebouwing wordt door N8 afgesneden van de woonkern en is meer gericht naar de open ruimte.

Tot slot zijn er vandaag heel wat open, onbebouwde gebieden. Enerzijds zijn Vaubanpark, Sint-Walburgapark en Suikerpark belangrijke groene, publieke ruimten in de stad. Zij worden aangeduid als parken. Anderzijds zijn er enkele onbebouwde ruimten die belangrijke open ruimte vingers en ademruimtes zijn binnen de stad Veurne. Zij hebben in de meeste gevallen geen publiek karakter en kunnen in de toekomst op een slimme manier worden benaderd waarbij de open ruimte waarden hand in hand kunnen gaan met enige vorm van ontwikkeling. De ontwikkeling moet worden opgevat als een randafwerking van de bebouwing, de open onaangesneden ruimte moet er blijven primeren. Dit zijn onaangesneden gebieden.









Figuur 19 landhuis met belfort (1613-1621), Grote Markt



Figuur 20 trapgevels, Spaans paviljoen (1448) en voormalig vleeshuis (1615), Grote Markt



Figuur 21 trapegevels en gele baksteen in historisch centrum, Grote Markt



Figuur 22 gebouwen met typische gele baksteen, Zwarte Nonnenstraat



Figuur 23 groene long in de stad, Stadspark



Figuur 24 groene long in de stad, Stadspark



Figuur 25 straatbeeld met trapgevels, Zuidburgweg



Figuur 26 straatbeeld met trapgevels, Duinkerkestraat





Figuur 27 zicht op oude en nieuwe ontwikkelingen langs waterkant, Calonnegracht



Figuur 28 reeks arbeiderswoningen, Spreuwenbergstraat

Figuur 29 groepswooningbouw, Berkenlaan



Figuur 30 groepswooningbouw, Zwaluwenlaan



Figuur 31 groepswooningbouw, Zannekinlaan



Figuur 32 groene elementen in lokale straat, Bieswalstraat



Figuur 33 modernistische woning, Sasstraat



Figuur 34 villa Belle View (1929), Jaagpad



Figuur 35 station Veurne, Statieplaats



Figuur 36 modernistische woning, Noordstraat

## 2 DNA VAN VEURNE CENTRUM

### 2.1 IDENTITEIT VERSTERKENDE ELEMENTEN

Het versterken van de identiteit (kansen) is mogelijk door:

- het versterken van de relatie tussen woonweefsel en kanaal
- het introduceren van projecten met een menselijke schaal en korrel en een verticale geleiding
- het opwaarderen van beide stationsomgevingen
- het herinrichten en vergroenen van Kaaiplaats
- het opwaarderen van Lindendreef
- het verbinden van groenblauw netwerk in het kleinstedelijk gebied
- het opwaarderen van bestaande 'campussen'
- het vergroenen van hoofdwegen
- het opwaarderen van publieke ruimtes door actieve vergroening, ontharding en een verhoging van de verblijfskwaliteit
- het clusteren van parkeren aan de rand van een autoluw historisch centrum
- het herwinnen van de oorspronkelijke en de intrinsieke kwaliteiten van de tuinstad Nieuwstad
- het diversifiëren van eenvormige verkavelingen door kwalitatieve kernversterking.

### 2.2 IDENTITEIT BEDREIGENDE ELEMENTEN

De afbreuk aan identiteit (bedreigingen) is mogelijk door:

- het opschalen van nieuwbouwprojecten in de historische binnenstad
- het verdwijnen van identiteitsbepalende bebouwing
- het introduceren van horizontaal georiënteerde architectuur
- het afnemen van open ruimte snippers en verder dichtslibben van het kleinstedelijk gebied
- het loslaten van duidelijke grenzen voor nieuwe woonontwikkelingen waardoor de kwaliteiten van compacte stad en de bestaande kwalitatieve ruimtelijke dialoog met omliggende landschap zouden teloorgaan.



'driedeling van de stad'

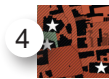
binnenring met oudste centrum, buitenring tussen ring en kanaal en twintigste-eeuwse ontwikkelingen (verkavelingswijken, groepswoningbouw enz.)



gele bakstenen (trap)gevels en post-oorlogse burgerhuizen met kleine onderdoorgangen/trage wegen in binnenring



eilandgevoel door kanaal in de vorm van historische VAUBAN omwalling



zichtbakens binnen het historisch centrum die van ver buiten de stad zichtbaar zijn



tuinwijk Nieuwstad



voormalige Suikerfabrieksite



groene publieke longen in centrum zoals Vaubanpark, suikerpark en Will Turapark

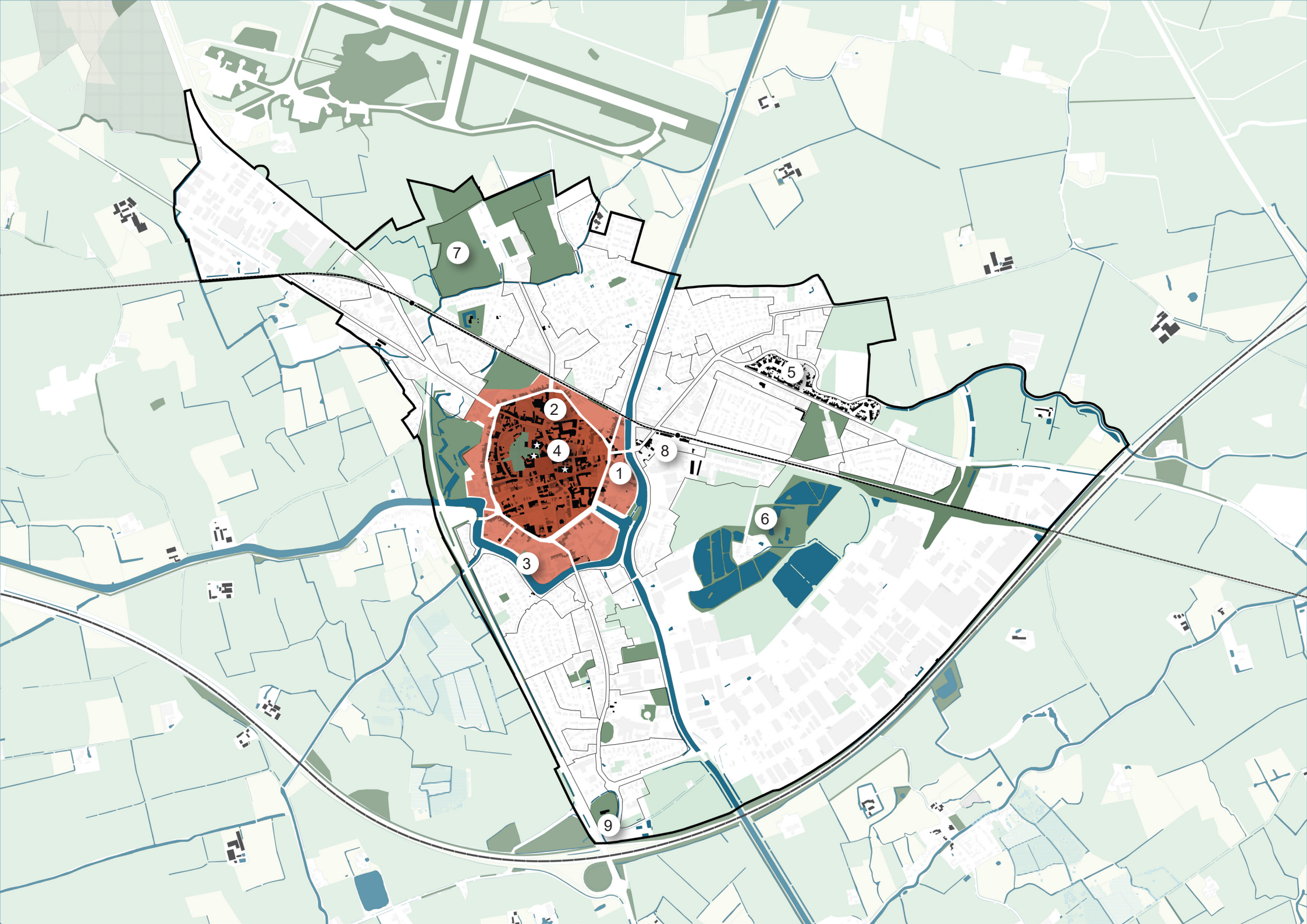


twee treinstations binnen de stad



duidelijke grens tussen stad en open poldergebied, mede door grote infrastructuur (E40, N8)



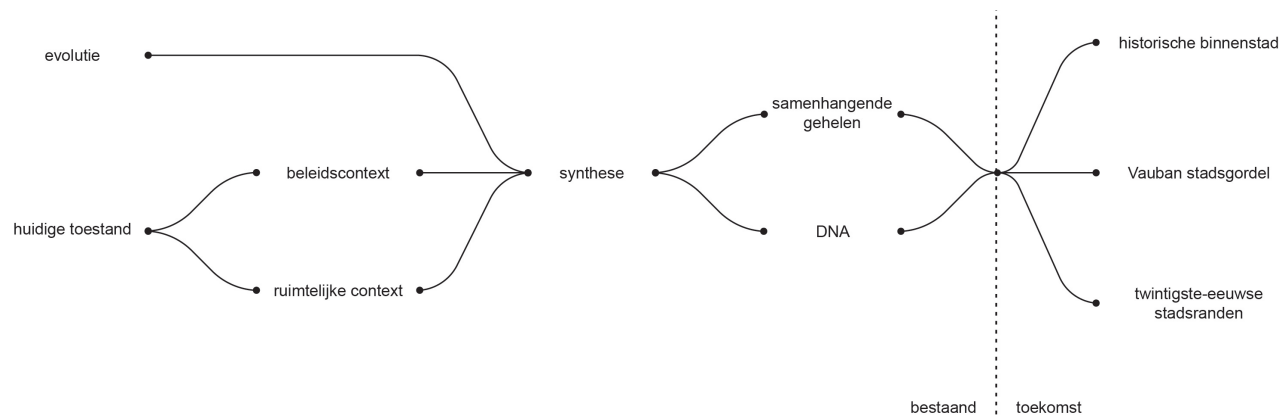




Zicht op Zusterlaan met eclectische villa aan rechterzijde

## IV VISIE

De visie bouwt verder op de fundamenteën uit het hoofdstuk 'Waardering'. De gecapteerde DNA kenmerken en de verschillende samenhangende gehelen vormen een kader waarbinnen Veurne zich in de toekomst verder kan ontwikkelen, mits rekening te houden met de identiteitsbepalende elementen (het DNA).



De DNA kaart synthetiseert in dit leefkwaliteitsplan de fundamenten waarop een duurzame verdere ontwikkeling van Veurne kan en moet zijn gestoeld. Het negeren of het verwaarlozen van het DNA van Veurne zou leiden tot een identiteits- en kwaliteitsverlies voor Veurne en haar gemeenschap. Identiteit is namelijk niet enkel van architecturaal of stedenbouwkundig belang, het draagt eveneens bij tot herkenbaarheid, geborgenheid en vertrouwdheid voor haar inwoners. Alhoewel het overgrote deel van de inwoners niet specifiek of altijd stilstaat bij de kenmerken en karakteristieken van hun leefomgeving, capteren ze het onbewust als essentiële kwaliteit.

Om deze redenen is het belangrijk dat de toekomstvisie van Veurne vertrekt vanuit de genoemde DNA kenmerken. Alles wat evolueert en verandert in de kern van Veurne mag geen afbreuk plegen aan deze karakteristieken maar moet in tegendeel deze versterken en van nieuwe hedendaagse impulsen voorzien. In het bijzonder voor de wijze waarop nieuwe ontwikkelingen voor een bebouwde ruimte mogelijk zijn in functie van het verhogen van het ruimtelijk rendement.

Want laat het duidelijk zijn, Veurne moet niet onder een stomp worden gezet, het moet leven en evolueren. Dit echter in een evenwichtige mix van oud en nieuw met een bijzondere aandacht voor afstemming en respect tussen beide.

## 1 ALGEMENE VISIE - DRIELEDIG VEURNE

Uit voorgaand DNA onderzoek is gebleken dat de stad Veurne wordt gekenmerkt door een divers en uitgebreid gamma aan kwaliteiten. De toekomstvisie is om de bestaande kwaliteiten en de eigenheid van de stad - weergegeven op de DNA kaart - te gaan behouden en versterken. Nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden zijn noodzakelijk om de stad weerbaar te maken voor toekomstige lokale en bovenlokale uitdagingen. Bijkomend moet in het stedelijk weefsel worden ingezet op een kernversterkend beleid zodat de dorpen rondom de stad in de toekomst worden gevrijwaard van grootschalige verdichtingsoperaties. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het kleinstedelijk gebied Veurne het DNA versterken en niet bedreigen.

De stadskern heeft een duidelijke - historisch gegroeide - driedeling waar verschillende visie-elementen en principes aan kunnen worden gekoppeld, dit zonder elk stadsdeel als eiland te gaan benaderen. Volgende stadsdelen zijn te onderscheiden:

1. de historische binnenstad
2. de Vauban stadsgordel
3. de twintigste-eeuwse stadsranden.

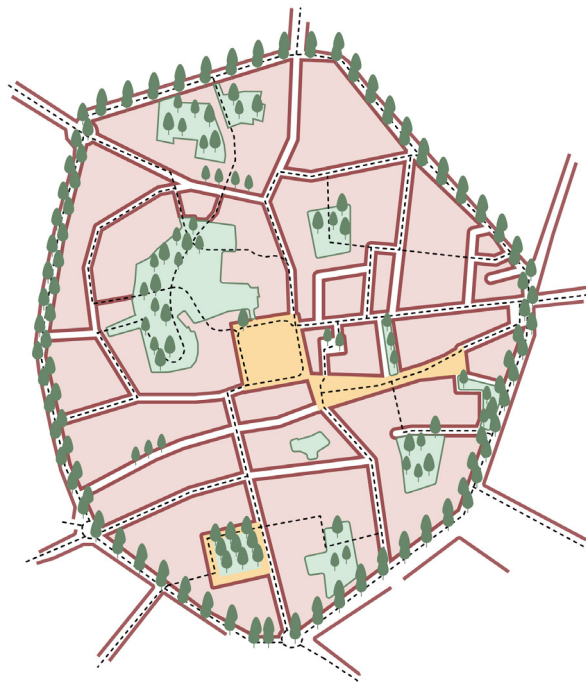
De visie per stadsdeel doet onder meer uitspraken over bebouwing, publieke ruimte, voorzieningen en mobiliteit.





## 2 DE HISTORISCHE BINNENSTAD

De eerste zone, de historische binnenstad, bevindt zich binnen de ringweg inclusief eerste bouwlijn, gevormd door Oude Vestingstraat, Astridlaan, Daniel De Haenelaan, Peter Benoitlaan, Lindendreef en Karel Coggelaan.



### 2.1 MAXIMAAL BEHOUD VAN BOUWKUNDIG ERFGOED

Binnen de historische binnenstad worden smalle straten begrensd door rijwoningen die samen gesloten bouwblokken vormen. In de gevelrijen is een hoge concentratie van waardevolle gevels terug te vinden. Een gedeelte daarvan heeft vandaag een juridisch statuut waar enkele rechtsgevolgen aan zijn gekoppeld. Vele andere gevels zijn niet officieel erkend en hebben minstens een even of zelfs hogere architecturale en/of (cultuur)historische waarde. Voor de bebouwing in dit stadsdeel geldt daarom een beleid dat is gebaseerd op maximaal behoud. Veurne is een van de weinig zo goed bewaarde en samenhangende vestingsteden in Vlaanderen, waardoor een maximale consolidatie hier niet misplaatst is.

De gebouwen in de binnenstad hebben uiteraard niet allemaal dezelfde erfgoedwaarde. Afhankelijk van hun statuut enerzijds en hun waarderingsgraad anderzijds moeten specifieke spelregels worden bepaald. Ook voor de toekomst van niet-waardevolle of niet te redden panden moet worden aangegeven welke ontwikkelingsvoorwaarden bij vervangingsbouw moeten worden gevolgd. Op deze manier kan de beeldkwaliteit van de historische binnenstad zoveel mogelijk worden verzekerd voor toekomstige generaties.

### 2.2 RESPECT VOOR AANGRENZEND GEBOUW

Naast het maximaal behoud van waardevolle erfgoedpanden, bepalen de aangrenzende gebouwen logischerwijs mee het straatbeeld en de beleving er van. Hun intrinsieke waarde kan echter drastisch afnemen indien de condities van de omgeving waarin de nabijgelegen panden zich bevinden, niet meesporen. Het is daarom belangrijk om aanvullend richtlijnen uit te werken voor de direct aangrenzende panden. Gebouwen, grenzend aan (al dan niet beschermde) waardevolle panden, moeten bij (ver-)nieuwbouw of grondige renovatiewerken een gelijkaardig korrel en morfologie behouden of krijgen. Dit betekent dat de kroonlijsthoogte moet overeenstemmen en de dakvorm in harmonie is. Zowel de verticale maar zeker ook de horizontale geleding van het nieuwe gebouw moet zo goed mogelijk zijn afgestemd op het cultuurhistorisch pand zodat een goede overgang ontstaat vanuit het waardevol gebouw naar de overige panden. Op deze wijze kunnen de waardevolle panden hun eigenheid en uitstraling behouden in de schaal en de gedaante waarin zij zijn bedacht.



Deze morfologische afstemming betekent geen betoog tot het vormen van replica, wel in tegendeel. De aangrenzende panden verdienen een eigentijdse invulling en architectuur maar schikken zich inzake schaal, morfologie en ritmiek naar de oudere buur.

### 2.3 HOTSPOT VAN VOORZIENINGEN

Het bruisend en het dynamisch leven vindt plaats in de historische binnenstad. Grote Markt en aangrenzende winkelstraten Noordstraat, Ooststraat en Zuidstraat voorzien elke Veurnaar en bezoeker van basisbehoeften, dienstverlenings- en ontspanningsnoden (horeca). Dergelijke functies zijn nodig om de stad levendig te houden en om aantrekkelijk te blijven voor toeristen. De functies worden kwalitatief ingepast in de binnenstad, rekening houdend met de waardevolle gevels en overige identiteitsbepalende elementen. Grootschalige detailhandel is niet gewenst in de binnenstad.

### 2.4 OPWAARDERING VAN PUBLIEKE RUIMTE

Tussen de gesloten bouwblokken liggen een aantal grotere publieke ruimten. Zij hebben een divers karakter qua uitzicht en qua functionaliteit. Grote Markt, Appelmarkt-Houtmarkt-Rösrathplein en Sint-Denisplaats zijn verharde pleinen. Zo vormt Grote Markt de observatievloer voor het meest waardevolle culturele erfgoed. Optimaal inzetten op beleving en verblijfskwaliteit is alleen al vanuit dat perspectief een must. Sint-Walburgapark is een grote groene, onbebouwde ruimte. Op de diversiteit en de kwaliteit van deze publieke plekken moet maximaal worden ingezet. Zij bieden een ontmoetingsruimte aan de inwoners en zijn de trekpleisters voor bezoekers. Het stadspark creëert een adem- en ontsnappingsruimte, de pleinen zijn gebruiksruidtes voor evenementen (markten, optredens enz.) Elke publieke ruimte heeft nood aan een opwaardering op maat ter versterking van hun eigen identiteit, kwaliteit en rol in het centrumgebied.

### 2.5 ONTHARDING VAN VERHARDE BINNENSTAD

De aanwezigheid van groen is belangrijk in deze dicht bebouwde binnenstad. Het temperen van het hitte eiland effect, het voldoende opvangen van water, het verhogen van gezondheid en welzijn enz. zijn hier aan verbonden. Groenvoorziening is van essentieel belang, zowel in de publieke ruimte zoals in het park of op de pleinen, maar ook in het straatbeeld als 'achter de schermen'. Het (deels) ontharden van enkele pleinen, van overbodige verharde restructies, van een aantal parkeerplaatsen en het voorzien van bomen op het openbaar domein zoals langsheen de invalswegen en de ring zijn mogelijke acties. Overigens zijn er heel wat private onbebouwde ruimten zoals tuinen en speelplaatsen. De voorziening van groen kan eveneens bijdragen aan de leefbaarheid van de historische binnenstad en creëert zo groene aders doorheen het stedelijke weefsel.

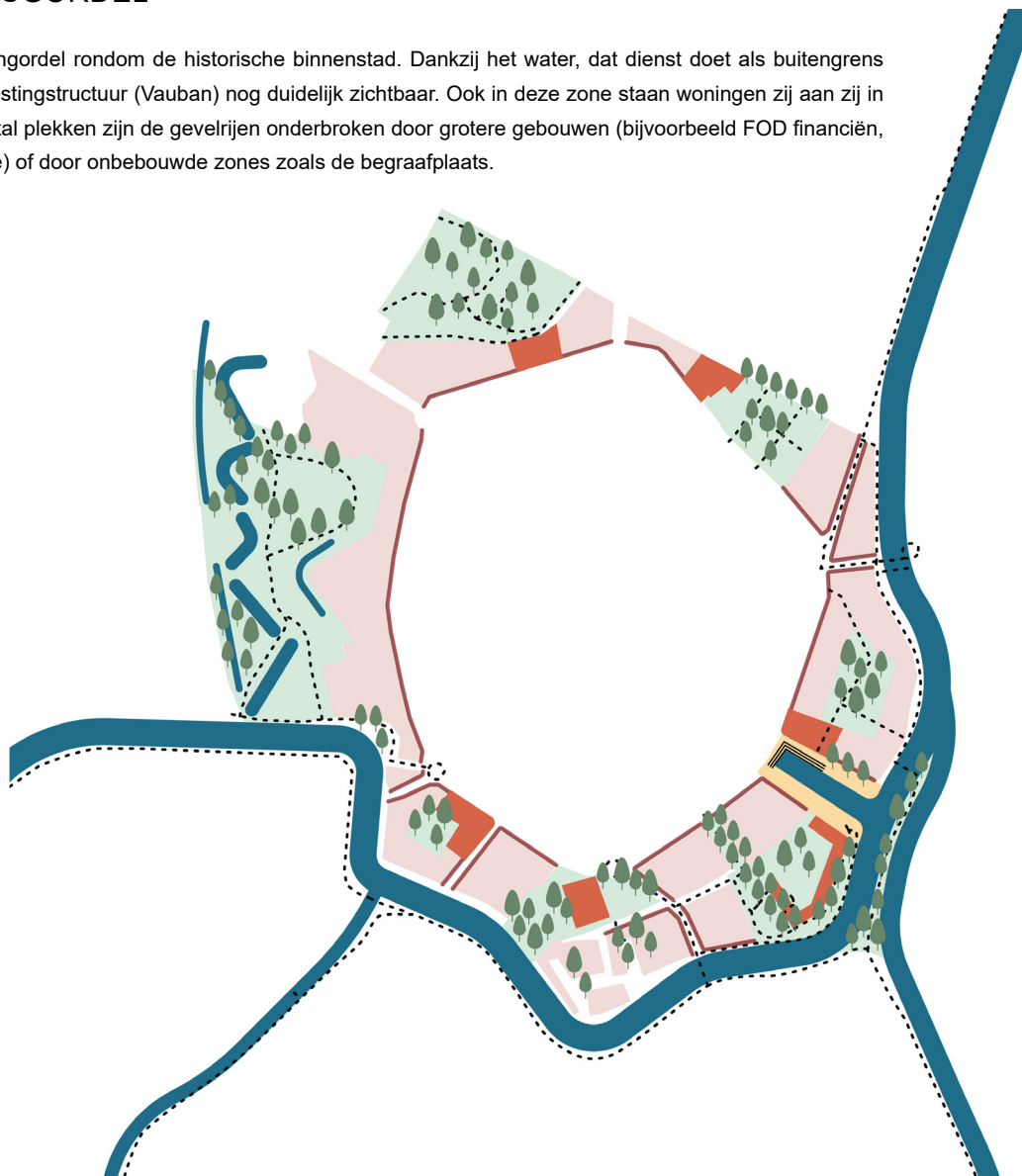
### 2.6 VOORRANG AAN TRAGE WEGGEBRUIKER

Dankzij de compactheid van de Veurnse binnenstad, bestaan er heel wat opportuniteiten voor trage verbindingen. Vandaag zijn er reeds enkele doorsteken die de ruimte geven aan wandelaars en fietsers. Ook op andere plaatsen in de drukke binnenstad is er extra aandacht nodig voor de trage weggebruikers. Autoluwe straten of zones aanbieden, kan de veiligheid en de leefbaarheid van de stad ten goede komen, weliswaar zonder de bereikbaarheid van het voorzieningenapparaat te hypothekeren. Hier aan gekoppeld kan dit ook het schrappen van enkele parkeerplaatsen en het bijkomend vergroenen stimuleren.



### 3 DE VAUBAN STADSGORDEL

Als tweede stadsdeel is er de Vaubangordel rondom de historische binnenstad. Dankzij het water, dat dienst doet als buitengrens voor de zone, is de oorspronkelijke vestingstructuur (Vauban) nog duidelijk zichtbaar. Ook in deze zone staan woningen zij aan zij in de vorm van rijwoningen. Op een aantal plekken zijn de gevelrijen onderbroken door grotere gebouwen (bijvoorbeeld FOD financiën, rechtbank, OCMW, brandweerkazerne) of door onbebouwde zones zoals de begraafplaats.







### 3.1 BOUWBLOKONTWERP OP MAAT

De Vauban stadsgordel wordt grotendeels begrensd door de ringweg en het kanaal, diverse (historische) invalswegen doorsnijden de gordel. Hierdoor ontstaan een achttal stedelijke bouwblokken met elk een eigen karakter. Elke bouwblok heeft een eigen korrelgrootte, specifieke ambitie en ontwikkelingsmogelijkheden. Deze bouwblokken vormen als het ware kleine eilanden, doch staan zij met elkaar in verbinding door de invalswegen en de kaai in zuidoostelijke hoek (Kaaiplaats). Deze infrastructuren vormen belangrijke schakels die de hoofdstructuur op grotere schaal (hoger dan bouwblok niveau) mee beïnvloeden.

Door hun diversiteit en hun strategische locatie - tussen de historische binnenstad en de meer recente stadsranden - is er maatwerk nodig voor het ontwikkelen van een gewenste visie. Deze strategische locaties waar bebouwde, publieke en groen-blauwe ruimte samenkomen, verdienen een gedetailleerde aanpak en visie om alle kansen volledig te kunnen benutten. Dit gebeurt via ontwerpend onderzoek in hoofdstuk VI strategische locaties.

### 3.2 SYNERGIE TUSSEN NIEUW EN OUD

De bebouwing dateert uit diverse periodes. Voor het grote deel bestaat dit weefsel uit cultuurhistorische waardevolle gebouwen zoals trapgevels, modernistische woningen en andere die als het ware uitlopers zijn van de historische binnenstad. Zij worden afgewisseld met recentere ontwikkelingen die zich op het einde van de twintigste eeuw en begin eenentwintigste eeuw hebben gevestigd op resterende greenfields of via reconversieprojecten van verouderde woningen en kleine bedrijven. Enkele voorbeelden zijn gelegen ter hoogte van Spreeuwenbergstraat en Duinkerkestraat. De waterzijde is een populaire en interessante plek voor kernversterkende projecten. Overigens zijn er verschillende zones waar op relatief korte termijn nood zal zijn aan nieuwe invullingen (Kaaiplaats, campus FOD financiën en rechtbank, brandweerkazerne enz.).

Algemeen moet er in de stadsgordel (binnen en tussen elke bouwblok) een evenwicht en synergie tussen oud en nieuw worden gezocht. De erfgoedwaardevolle - al dan niet juridisch erkend - gevels moeten maximaal worden behouden. De aangrenzende panden

en toekomstige nieuwe ontwikkelingen moeten deze gebouwen en hun identiteitsbepalende elementen respecteren. Spelregels met uitspraken over schaal, ritmiek, materiaalgebruik, geleding enz. worden opgelegd.

### 3.3 DOORWAADBAAR GROEN ALS RODE DRAAD

De belangrijkste open ruimtes in deze stadsdelen zijn gelegen binnenin elk bouwblok. Sommige zijn vandaag belangrijke publieke ruimtes, zoals het Vaubanpark. Zij moeten behouden blijven. De overige hebben een meer privaat karakter en zijn afgesloten voor passanten. Het is wenselijk om ook deze groene parels in de toekomst geheel of gedeeltelijk te betrekken bij de publieke routing. Het kerkhof is vandaag vrij verhard, maar heeft veel potentieel om als stedelijke groen- en verblijfsruimte te worden ingericht. Door de vele groene binnengebieden in elke bouwblok ontstaat er een potentieel groen lint tussen alle blokken. Belangrijk is deze gebieden groen te houden. Bijkomend is het toegankelijk maken van deze groenstructuren een meerwaarde voor de inwoners en de passanten. Zo ontstaat een traag netwerk 'parallel' aan het kanaal of de ringweg en kan een zeer aantrekkelijke connectie tussen de verschillende bouwblokken en de twee aangrenzende stadsdelen (binnenstad en stadsranden) worden verzekerd voor trage weggebruikers. Zij geven mogelijkheden om kortere en veilige routes te voorzien die niet in conflict komen met gemotoriseerd verkeer.

### 3.4 WATER MEER DAN EEN GRENS

Water is uitdrukkelijk aanwezig in de stadsgordel en weerspiegelt door haar structuur nog steeds de Vauban verdedingsstructuur. Het vormt de grens tussen het centrum van de stad (binnenstad en stadsgordel) en de stadsranden. Ter hoogte van de kaai (Kaaiplaats) is er een jachthaven gelegen en dringt het water de stadsgordel binnen. De relatie met het water moet ter hoogte van de kaai, maar ook op andere plaatsen worden versterkt. Trage paden moeten het water begeleiden, bebouwing moet zich met een voorzijde naar het water richten, publieke ruimte moet met het water interageren.



## 4 DE TWINTIGSTE-EEUWSE STADSRANDEN

Het derde en laatste stadsdeel omvat de rest van het kleinstedelijk gebied Veurne dat buiten de Vauban stadsgordel valt. Binnen deze zone zijn verschillende soorten wegen, bebouwing en publieke ruimtes te onderscheiden.

### 4.1 VERDICHTING OP EEN DOORDACHTE MANIER

De stadsranden hebben over het algemeen een lage bebouwingsdichtheid. Langsheen historische (steen)wegen is er een mix aan bebouwing en programma. Daartussen zijn heel wat 'nieuwe' straten en wijken gerealiseerd, bestaande uit grondgebonden (vaak alleenstaande) woningen met elk een private tuin. Dit zijn residentiële wijken waar het voorzieningenniveau veeleer beperkt is. De stadsranden bestaan uit verschillende groepswoningbouw wijken, verkavelingswijken, steenwegen en campussen. Daarnaast zijn er ook de bedrijventerreinen (die geen onderwerp zijn van deze nota).

Rekening houdend met de ligging nabij en de goede bereikbaarheid tot het stadscentrum als voorzieningenhubs zijn hier heel wat verdichtingsmogelijkheden. De verdichtingsslag moet uiteraard doordacht worden aangepakt en kan niet ongecontroleerd en ongelimiteerd. Afhankelijk van de kenmerken, de ligging en dus ook de draagkracht van de plek (gerelateerd aan de samenhangende gehelen) kunnen verschillende verdichtingsprincipes gelden. Dit genereert opnieuw mogelijkheden tot vergroening in de 'wijk'. Anderzijds kunnen diverse woningtypologieën worden aangeboden die een mix aan doelgroepen faciliteert.

### 4.2 NETWERK VAN GROEN EN BLAUW

Groene ruimtes zijn er in verschillende soorten en pluimage: van grote publieke (sport) parken tot kleine groene publieke of private snippers (onbebouwde percelen, restruimten, buurtgroen enz.). Zij zijn onmisbaar en moeten zoveel mogelijk behouden blijven. Er moet echter eveneens bijkomend worden ingezet op het ontharden en het vergroenen van de onbebouwde ruimte. Ook een stimuleringsbeleid is belangrijk om de private verharde ruimten te ontpitten. Water moet de nodige ruimte krijgen om te worden opgevangen en om kwaliteit aan de publieke ruimte toe te voegen. Zo ontstaat er een nog robuuster groenblauw

netwerk doorheen de stadsranden dat verder door kan lopen in het open polderlandschap. Hiermee worden de randen aangenamer om te wonen, het straatleven gezelliger en blijft het microklimaat in de toekomst ook leefbaar.

### 4.3 PARADIJS VOOR FIETSERS

De schaal van het stedelijk weefsel van Veurne centrum leent zich qua actieradius perfect voor een fietsgeoriënteerde verdere ontwikkeling. Per fiets moet de historische binnenstad snel en veilig bereikbaar zijn, dit garandeert de bereikbaarheid van basisvoorzieningen voor elke inwoner in het stedelijk weefsel van Veurne. Het fietsgebruik moet in de stadsranden worden gefaciliteerd door het (bijkomend) creëren van kwalitatieve en comfortabele trage verbindingen die de randen met de overige stadsdelen op een directe manier zullen verbinden. Als gevolg van de herinrichting en de vergroening van straten in de stadsranden, kunnen trage weggebruikers een prominente plek krijgen binnen het straatbeeld. De overmaatse ruimte die vandaag de auto ten dienste staat, kan worden ingezet om bepaalde wijken te transformeren tot wandel- en fietsparadijzen.

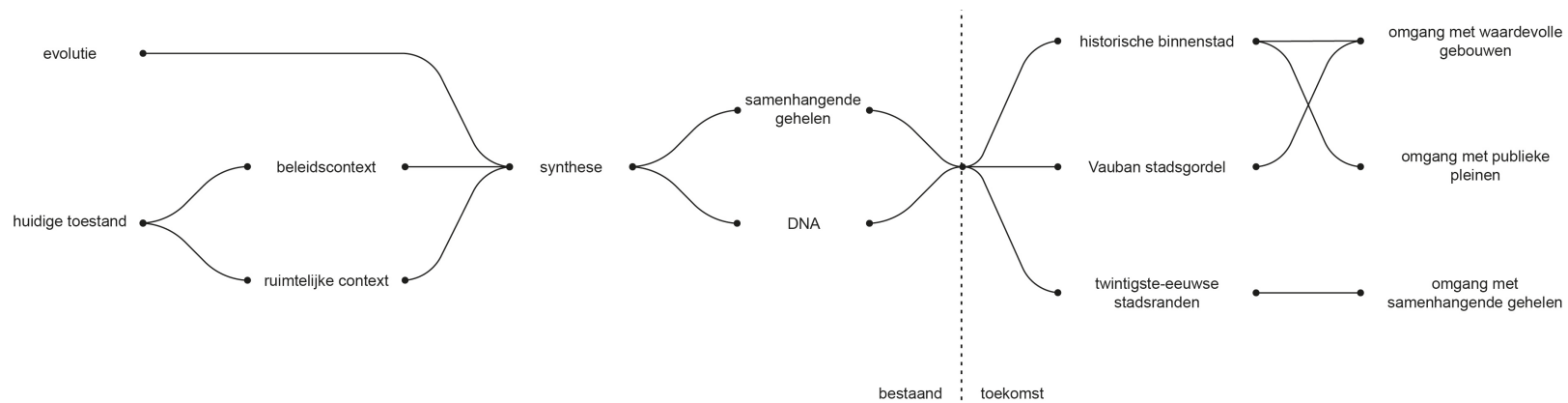




zicht op Rozenbrugpad ten zuiden van Kaaiplaats

## V UITWERKING

De visie uitgeschreven per stadsdeel wordt in dit deel vertaald in enkele spelregels en ontwikkelingsmogelijkheden. Zij zijn een uitwerking van de geformuleerde doelstellingen. De spelregels beschrijven hoe er in de historische binnenstad en de Vauban stadsgordel moet worden omgegaan met de typerende en waardevolle gebouwen en hoe de publieke pleinen in de Veurnse binnenstad terug een volwaardige publieke functie kunnen uitvoeren. In welke mate en op welke wijze kernversterking in de samenhangende gehelen kan plaatsvinden zonder het DNA ervan weg te wissen of te sterk onder druk te zetten, wordt conceptueel weergegeven in de vorm van 'bouwstenen' en tekstueel beknopt verduidelijkt.



# 1 OMGANG MET WAARDEVOLLE GEBOUWEN

## 1.1 SPELREGELS VOOR EEN ERFGOEDWAARDEVOL GEBOUW

In de analysefase zijn de juridisch beschermde en vastgestelde panden in kaart gebracht. In de historische binnenstad en de Vauban stadsgordel is aanvullend een inventaris gebeurd van alle - niet juridisch beschermde - waardevolle gebouwen. Dit heeft geleid tot een categorisering van de waardevolle panden. Verschillende gebouwen kunnen onder meerdere categorieën worden ondergebracht.

Afhankelijk van de categorie kan er op een andere manier worden omgegaan met het pand. Dit is op de volgende pagina's exemplarisch, aan de hand van foto's, uitgewerkt voor de panden die vandaag geen enkele vorm van bescherming hebben. Zij zijn het meest kwetsbaar om te worden verminkt of afgebroken. De foto's tonen welke de waardevolle kenmerken en kwaliteiten zijn die nog zichtbaar zijn en die zoveel mogelijk moeten bewaard blijven. Wanneer het waardevol pand is verstoord, geeft een herwerkte versie weer hoe de versterking kan worden hersteld met respect voor het oorspronkelijk pand. Sommige verminkingen zijn noodzakelijk om functieverweving mogelijk te maken. Het is echter de bedoeling dit steeds met respect voor de waardevolle panden doen. Op het voorbeeld op volgende pagina (p. 71, Zuidstraat) is de integratie van de winkels op een kwalitatieve manier gebeurd. Dit kan als voorbeeld dienen voor anderen.



beschermd monument



beschermd stadsgezicht



vastgesteld bouwkundig erfgoed



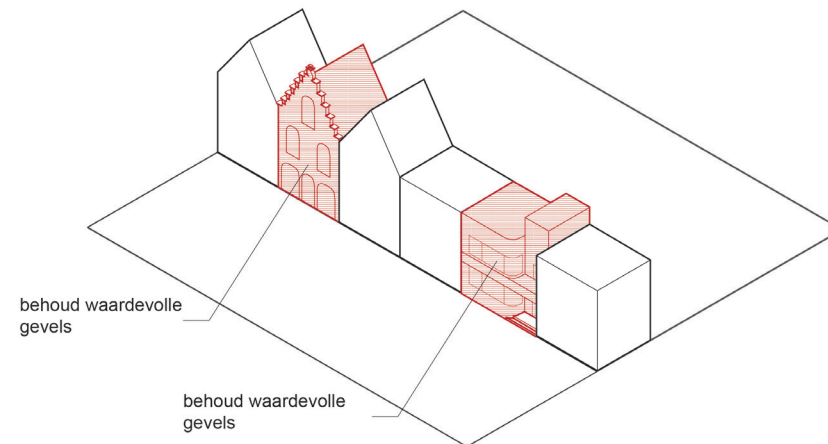
authentiek, waardevol pand



waardevol pand, enigszins verstoord door grote verbouwingswerken



waardevol pand omwille van ensemblewaarde (erfgoedcluster)



Astridlaan 36 - 42



oorspronkelijke raamopeningen

oorspronkelijke gevelvolumetrie

verticale geleding

oorspronkelijk materiaal en kleur

oorspronkelijke deurdetailering



Oude Vestingstraat 2 - 4

oorspronkelijke  
geveldetailering



afwerking dakrand



oorspronkelijk materiaal en





Zuidstraat 56

zichtbare scheiding tussen  
oorspronkelijk afzonderlijke panden

oorspronkelijk materiaal en kleur

al het schrijnwerk in dezelfde kleur

inklapbare luifel in een volle kleur

simplepe logo's/tekst in een sobere kleur

etalageopening blijft binnen  
oorspronkelijke gevellijnen



Oude Vestingstraat 77 . bestaande toestand



Oude Vestingstraat 77 . gewenste toestand



al het  
schrijnwerk in  
dezelfde kleur

behoud van typerende trapvorm

geen uitkragende  
toevoegingen aan  
gevel

oorspronkelijk materiaal  
en kleur

Rozendalstraat 6-12 . bestaande toestand



zelfde materiaal en kleur voor dakbedekking



zelfde dakrandafwerking

Rozendalstraat 6-12 . gewenste toestand



oorspronkelijke geveldetailering

zelfde raamverdeling

oorspronkelijke detaillering aan gevelopeningen

OMG

oorspronkelijk materiaal en kleur

oorspronkelijke grootte van deur- en raamopeningen

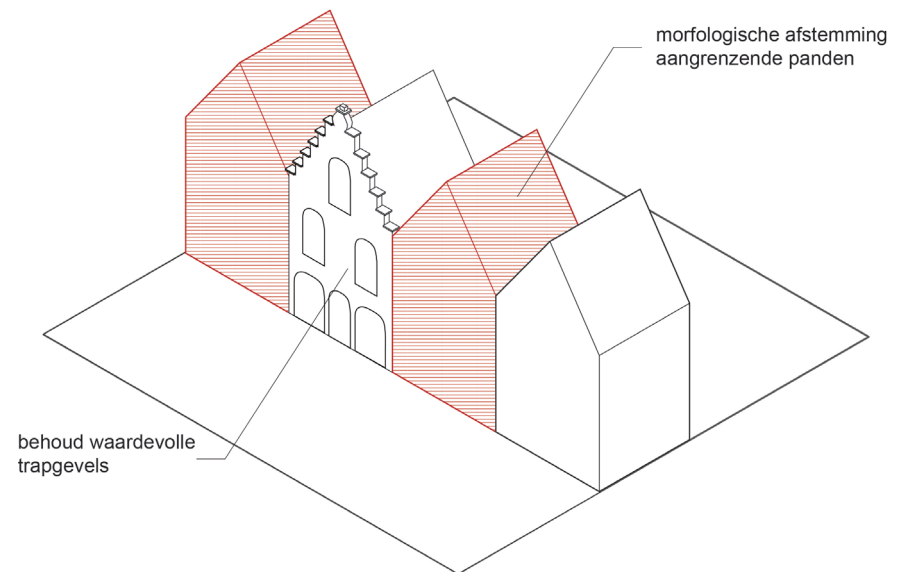
## 1.2 SPELREGELS VOOR AANGRENZENDE GEBOUWEN

Zoals in de visie aangegeven, dragen de gebouwen aangrenzend aan waardevolle gebouwen sterk bij aan de waarden van het bouwkundig erfgoed en de beeldkwaliteit van de hele straat. Specifiek voor aangrenzende panden van trapgevels en gevelrijen met modernistische woningen zijn enkele spelregels uitgewerkt. Deze principes zijn ook voor andere waardevolle gebouw(ensembles) van toepassing.

### TRAPGEVELS

De binnenstad van Veurne wordt onder meer bepaald door vele trapgevels. Deze waardevolle, identiteitsbepalende panden hebben een hoge erfgoedwaarde vanwege historische, architecturale en andere redenen. Daarnaast vormen ze een mooi ensemble. Alle waardevolle - al dan niet beschermde - trapgevelpanden moeten zoveel mogelijk behouden blijven. Dit houdt minimaal het behoud in van de voorgevel met de detaillering of het materiaalgebruik dat erin zit vervat. In het kader van hedendaagse normen en standaarden omtrent leefbare oppervlakte, energiegebruik of gebruik van duurzame materialen is het bij niet-beschermde panden weliswaar mogelijk om enkel de voorgevel te bewaren en de achterliggende structuur te vervangen/grondig te renoveren en uit te breiden.

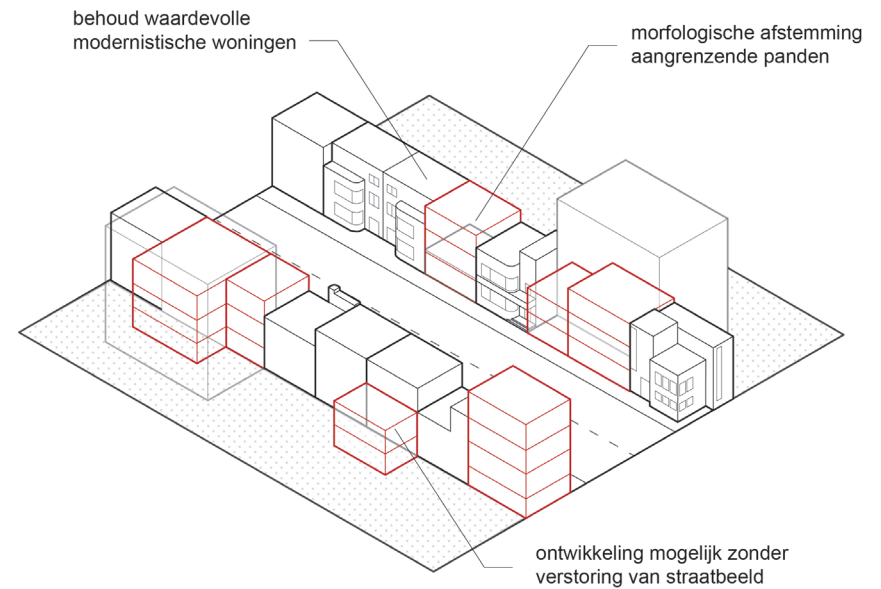
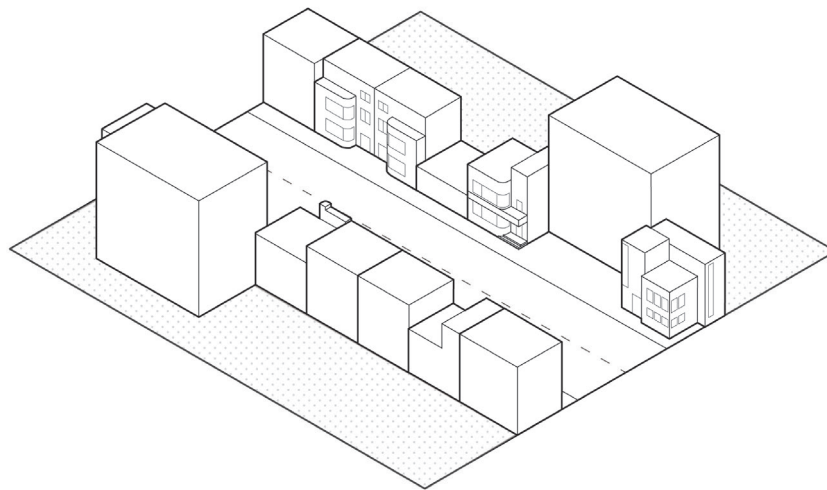
De aangrenzende panden van trapgevels moeten met enkele elementen rekening houden. De verticale geleding moet in de gevel worden gerespecteerd. De kroonlijst moet overeenstemmen met die van de trapgevel, de dakvorm moet harmonieus aansluiten en niet in de vorm van een replica trapgevel. Omwille van vaak zeer ruime bouwlagen in dergelijke trapgevelwoningen is het niet eenvoudig om de horizontale geleding over te nemen. Een moderne, slimme benadering in het aangrenzend pand dringt zich op waardoor geen afbreuk ontstaat aan de gevelritmiek.



### MODERNISTISCHE GEBOUWENSEMBLES

De binnenstedelijke ring wordt in het noordwesten gekenmerkt door vele modernistische gevelrijen. Zij zijn markant voor de eerste stadsontwikkeling buiten de voormalige vesten. Net zoals bij de trapgevels, moet de voorgevel met de detaillering, het materiaalgebruik en de gevelritmiek minimaal behouden blijven. Achter de gevel kunnen bij niet-beschermd panden de nodige renovatie- en uitbreidingswerken plaatsvinden. Doch is telkens enig respect voor het authentiek interieur gewenst.

De aangrenzende gebouwen moeten de gevellijnen, kroonlijsten en platte dakvormen respecteren. Achterliggende of vooruitspringende gevellijnen zijn niet gewenst. De horizontale en verticale geleding zijn eveneens belangrijke elementen die moeten worden gerespecteerd.





## 2 OPWAARDERING VAN PLEINEN IN DE HISTORISCHE BINNENSTAD

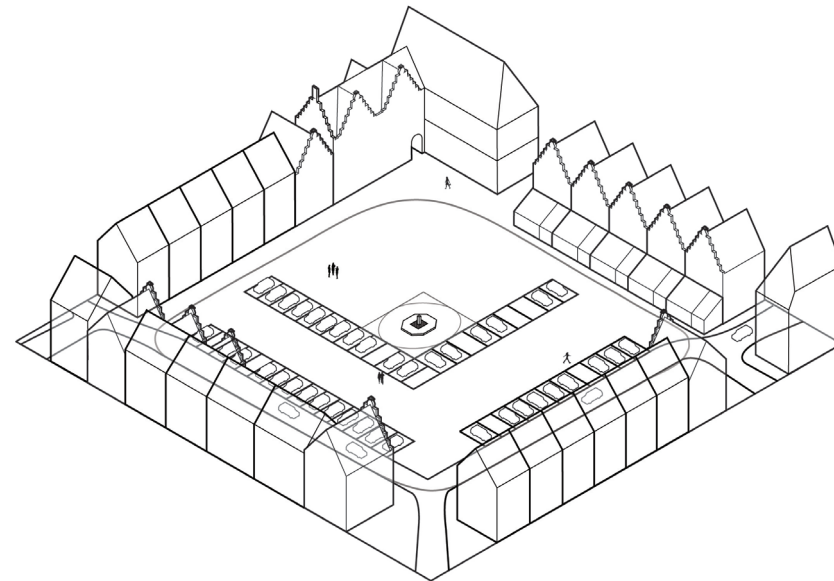
### GROTE MARKT

Grote Markt is het historisch hart van Veurne. Deze plaats wordt gekenmerkt door een set van samenhangende karakteristieken in bebouwing en publieke ruimte. Het verharde plein is vandaag bezet door vele parkeerplaatsen. Hierdoor verdwijnt de centraal gelegen historische waterpomp (Pomp der Duizend Neuzen) tussen de overvloed aan auto's. Het zuilvormig element is nochtans een herkenningspunt op het plein dankzij de vloertekeningen er rond, gemaakt uit kasseien met verschillende kleurtinten. In het huidige pleinontwerp is de auto reeds teruggedrongen tot de helft van de pleinoppervlakte en aan één zijde gelokaliseerd. Een historisch plein als Grote Markt wordt echter gemaakt door de wisselwerking van gevels en pleinruimte. Ook de levendigheid van de gelijkvloerse plint zorgt voor sfeer en stedelijk leven op een plein. De aanwezige doorgaande autoverbinding en de huidige parkeerplaatsen remmen op vandaag deze stedelijke enscenering af en beknotten hierdoor in grote mate het enorme potentieel van Grote Markt.

De bebouwing op Grote Markt wordt gekenmerkt door vele typische trapgevels en de gele baksteen. Aan elke zijde van de markt heeft de bebouwing ongeveer dezelfde schaal waardoor een samenhang en ritmiek aanwezig is. Gebouwen zoals het oude stadhuis en de vleeshalle zijn een visuele meerwaarde voor de plek. De **karakteristieke bebouwing** en het ensemble met het plein moeten respectievelijk worden **behouden en versterkt**. Ook de aangebouwde terrassen - die niet altijd bevorderlijk voor de beeldkwaliteit, maar voor de horeca noodzakelijk zijn - moeten zoveel mogelijk in harmonie zijn met elkaar qua uitzicht en respect hebben voor het waardevol gebouw.

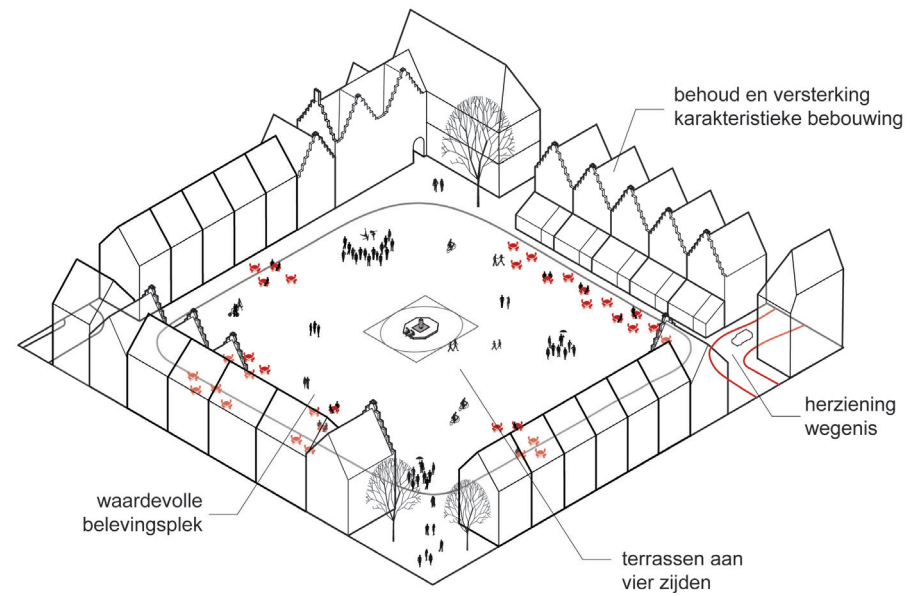
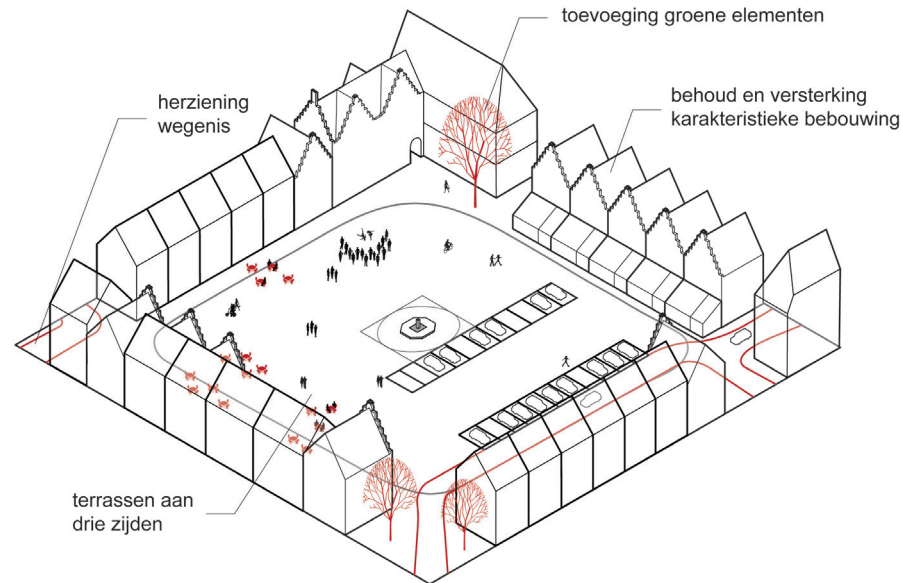
Om de leesbaarheid van het plein en de 'genius loci' van de plek te waarborgen en te versterken, wordt voorgesteld de **parkeermogelijkheden** op de markt **stelselmatig te laten uitdoven** en van een kwalitatief alternatief te voorzien op de locatie aan de rand van de stad (bijvoorbeeld ter hoogte van de voormalige brandweerkazerne). Het plein heeft meer potentieel als verblijfs- en ontspanningsruimte dan als parking waardoor de auto tot in het hart van Veurne centrum wordt binnengehaald. Huidig doorgaand verkeer richting Appelmarkt komt daarbovenop het functioneren en de beeldkwaliteit van Grote Markt niet ten goede.

Gemotoriseerd verkeer kan op relatief **korte termijn** worden beperkt tot Zuidstraat - Vleeshouwersstraat zodat enkel de oostelijke zijde van Grote Markt nog toegankelijk is en van enkele parkeerplaatsen wordt voorzien. Op **lange termijn** kan bijkomend het verkeer ter hoogte van Ooststraat - Noordstraat worden beperkt en zijn de parkeerplaatsen op een goede manier opgevangen op een alternatieve locatie zoals de randparking. Zo richt Grote Markt zich op lange termijn nog enkel op trage weggebruikers. Hierdoor wordt het plein nog meer een **waardevolle belevingsplek** en een nog grotere toeristische attractiepool voor het publieke leven in Veurne.





Het **downscalen van de weg** biedt veel mogelijkheden voor de horecazaken die vandaag mee de markt leven inblazen. **Terrassen** krijgen een plek **aan alle vier de zijden** van het plein en moeten zich niet beperken tot een zone tegen de straatgevel. De uitbreiding van terrassen en het autoluw maken van Grote Markt creëren een plek van ontmoeting en sociaal contact en geeft de kern van Veurne een extra boost.



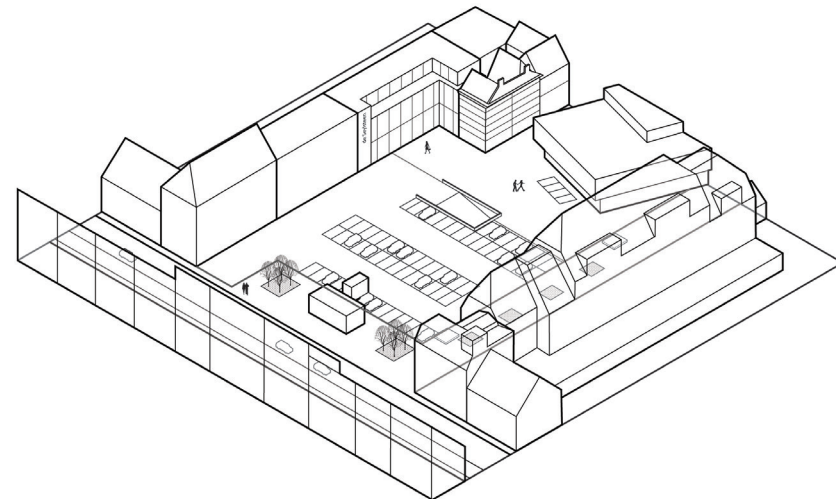


## SINT-DENISPLAATS

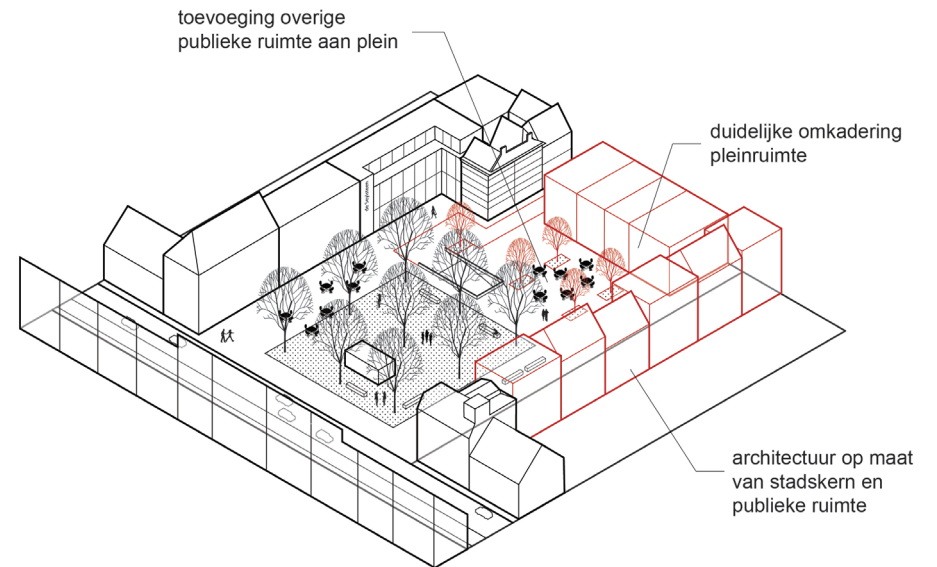
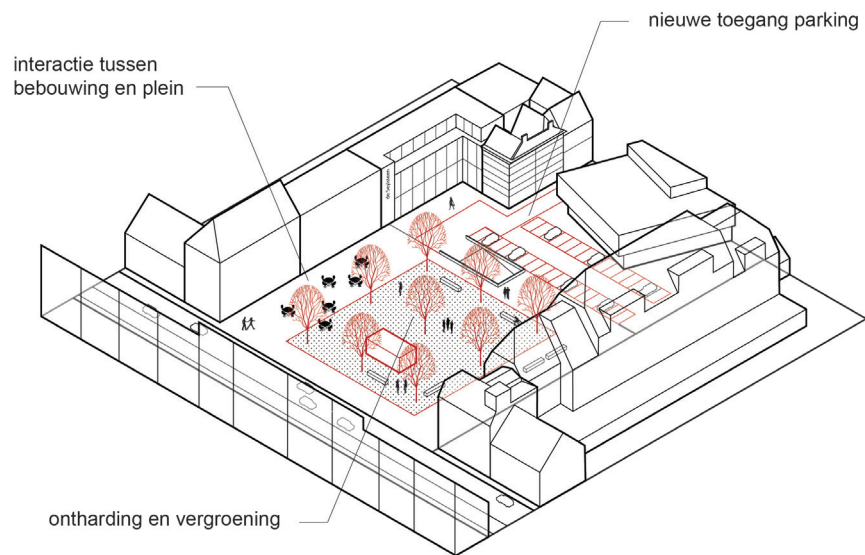
Naast Grote Markt is er binnen de historische kern ook Sint-Denisplaats. Zij staan in verbinding met elkaar via Zuidstraat. De publieke ruimte bedient een aantal publieke gebouwen zoals het administratief centrum en het stedelijk zwembad en is volledig ingenomen door parkeerplaatsen, zowel boven- als ondergronds. De overige gebouwen hebben vaak een plint met enige dienstverlening of horeca en woningen op de bovenverdiepingen. In tegenstelling tot de mooie ontmoetingsplek met bomen in het verleden, heeft deze historische pleinruimte op vandaag weinig aantrekking en een beperkte levendigheid. Dit is deels te wijten aan de inrichting van de publieke ruimte en deels aan enkele aanwezige gebouwen. De optimalisatie van Sint-Denisplaats kan in twee tijdsspannes worden uitgewerkt: publieke ruimte op korte termijn, gebouwsembles op (middel)lange termijn.

Op korte termijn kan het verhard plein weer een sociale verblijfsfunctie krijgen. Een grondige **ontharding en vergroening** brengt het oorspronkelijk karakter van de plaats terug en maakt de ruimte tot een geheel. De **interactie tussen bebouwing en pleinruimte** wordt versterkt door terrassen en andere zitmogelijkheden. De aandacht verschuift van de auto naar de mens. Parkeren moet wel mogelijk zijn voor de omwonenden en de bezoekers van stedelijke diensten. Bovengronds parkeren kan op korte termijn nog tussen het gebouw van het zwembad en de ingang van de ondergrondse parking. Om de groene verblijfsruimte niet te verstoren, kunnen de **parkeervoorzieningen** worden bereikt via het (huidige) steegje tussen zwembad en administratief centrum **via Peter Benoitlaan**. Wanneer het zwembadgebouw buiten gebruik komt te staan (door verhuis naar sportpark), is een tijdelijke invulling mogelijk.

Als er op lange termijn bebouwing rond Sint-Denisplaats nood heeft aan vernieuwing en/ of zou verdwijnen, is het belangrijk dat de plek een **omkadering** behoudt. **Nieuwe architectuur** moet echter **in verhouding** zijn met de publieke ruimte en de overige nabijgelegen bebouwing van de binnenstad. Verticale geleding gaat voor op horizontaliteit en de morfologische korrel is vrij klein. De vermindering aan parkeernood door het verdwijnen van het zwembad, is tegelijk de gelegenheid de **overige publieke ruimte bij het plein te voegen** en in te richten als verblijfsruimte. Ondergronds parkeren blijft mogelijk via Peter Benoitlaan.

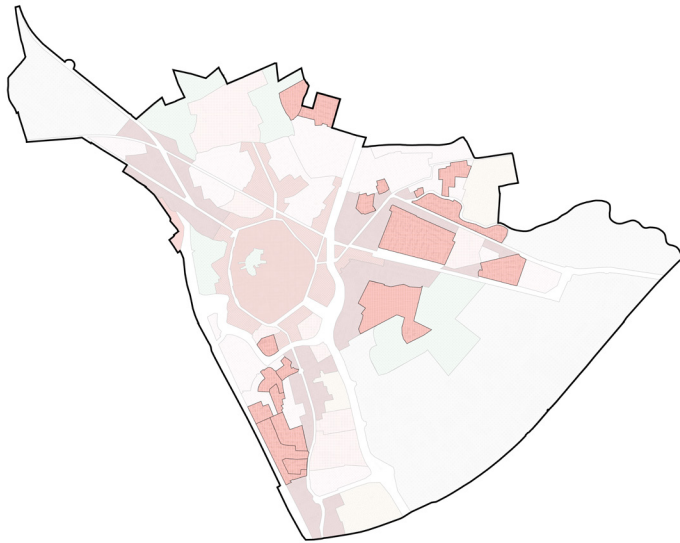






### 3 KERNVERSTERKENDE PRINCIPES PER SAMENHANGEND GEHEEL

De ambitie is binnen het stedelijk weefsel van Veurne op een slimme manier aan kernversterking te doen. Zoals in de visie wordt verduidelijkt omvat dit meer dan alleen verdichten. Het doet ook uitspraken over de herinrichting van openbaar domein, de opwaardering van publieke ruimte, het herzien van toegankelijkheid enz. De principes zijn niet generiek toepasbaar in de stad, maar kunnen verschillen per samenhangend geheel. Hieronder worden spelregels per samenhangend geheel uitgewerkt die als toetskader dienen voor toekomstige ontwikkelingen. We onderscheiden vijf types (groepswooningbouw, tuinwijk Nieuwstad, verkaveling, steenweg, campus) waar we telkens een gepast en op maat beleid en toekomstvisie voor uitwerken.



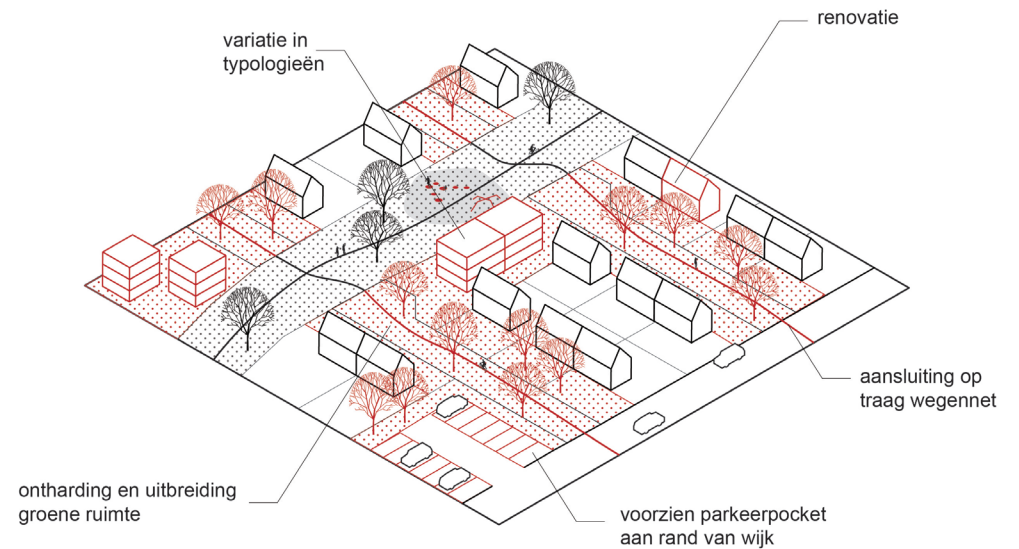
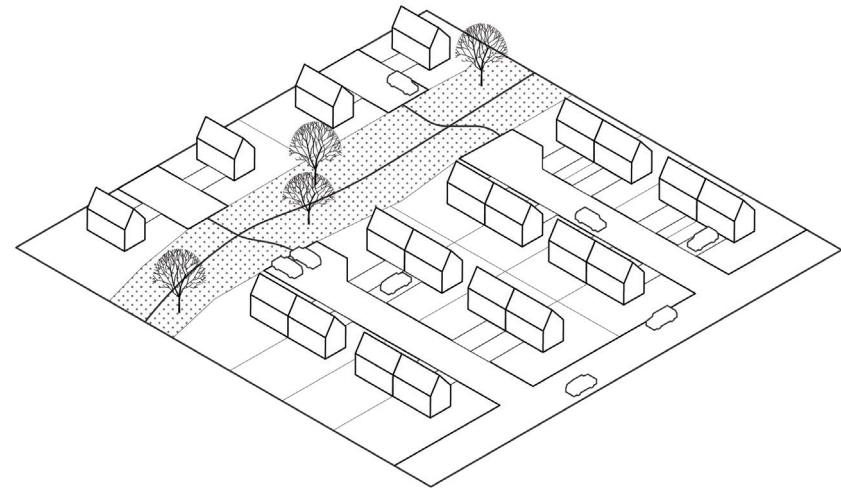
#### 3.1 GROEPSWONINGBOUW

Groepswooningbouw is op verschillende plaatsen aanwezig in Veurne centrum. De woonwijken worden gekenmerkt door een uniform voorkomen van patrimonium, over het algemeen bestaand uit grondgebonden woningen. Doordat deze bebouwde clusters als één ontwerp en in één bouwfase binnen een ruimtelijke structuur zijn geïmplementeerd, resulteert dit vandaag de dag in twee belangrijke uitdagingen. Enerzijds huisvesten ze vaak vele inwoners in gedateerde wooninfrastructuren die op korte termijn moeten worden gerenoveerd. Anderzijds focussen zij zich op een beperkte doelgroep waardoor een sociale en typologische mix nu ontbreekt.

Kenmerkend in de Veurnse groepswooningbouw is dat de woningen vrijstaand zijn of per twee tot drie gegroepeerd staan. Elke woning heeft een private tuin, een voortuin en een verharde oprit. Het straatprofiel is vrij breed waardoor langsparkeren op de weg het tweerichtingsverkeer niet hindert. Voor de hoeveelheid verkeer dat zich in deze straten begeeft, is die breedte vaak niet nodig. Niettegenstaande is er een opvallende aandacht voor groene ruimte. Deze is ofwel mee ontworpen tijdens het bouwproces ofwel achteraf toegevoegd door het knippen van straten. Deze groene en tevens publieke ruimten zijn een grote kwaliteit binnen de woonwijken.

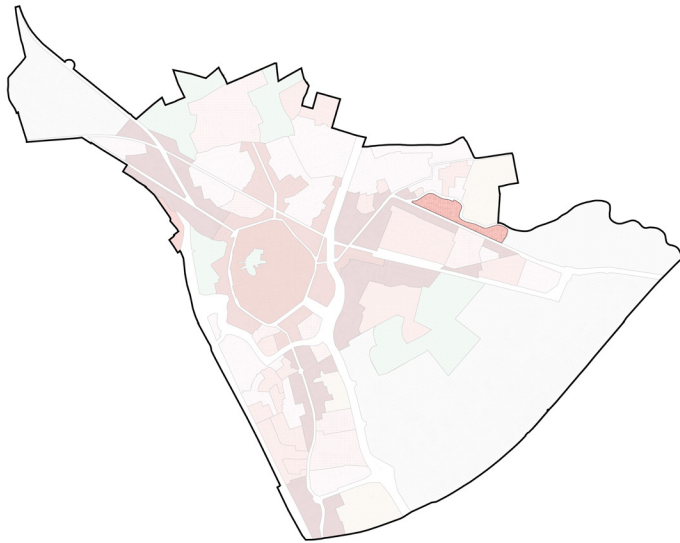
Deze bouwsteen stelt dan ook voor om dit **groen** te versterken en **uit te breiden** door de aangrenzende straten maximaal te **ontharden**. De huidige weg wordt zo onderdeel van de publieke groene ruimte. Dit moet zich ook doorvertalen tot in de voortuinen die zoveel mogelijk onverhard moeten zijn. Dit is mogelijk wanneer het autoverkeer beperkt blijft tot de hoofdtoegangswegen van de wijk. Parkeren kan in een of meerdere **parkeerpockets** aan de rand van een wijk. Het traag verkeer krijgt de prioriteit. Nieuwe trage wegen maken verbindingen met andere wijken en **sluiten aan op het bestaand traag wegennet**.

De woningen in een wijk van groepswoonbouw voldoen vanwege hun ouderdom, vaak niet meer aan hedendaagse noden in functie van energieverbruik, isolatie, stabiliteit enz. en ook nieuwe gezinsgroottes en -vormen vinden er niet altijd hun plaats. De nieuw gevormde groene ruimte is de ideale plek om een beperkt aantal nieuwe volumes een voorzijde of gezicht te geven en het **typologisch aanbod gevarieerder** te maken. Nieuwbouw gebeurt echter steeds in verhouding tot de bestaande bebouwing om schaalbreuken te vermijden. Het vergroten van de bouwhoogte kan maximaal tot een of twee bouwlagen boven het gemiddelde van de wijk. Nieuwbouw is ook enkel mogelijk op plekken waar de architecturale samenhang van de wijk niet wordt gehypothekeerd. Structurele verbouwingen en **renovaties** brengen ook een grote verbetering met zich mee, al dan niet met een beperkte uitbreiding aan de achterzijde van de woning en zonder de eigenheid en het herkenbaar karakter van de woningengroep te verstoren.



### 3.2 TUINWIJK NIEUWSTAD

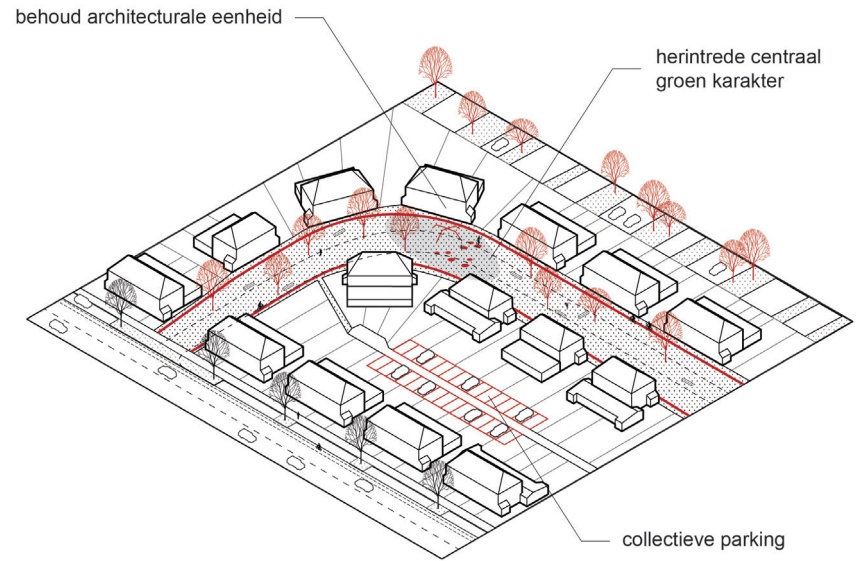
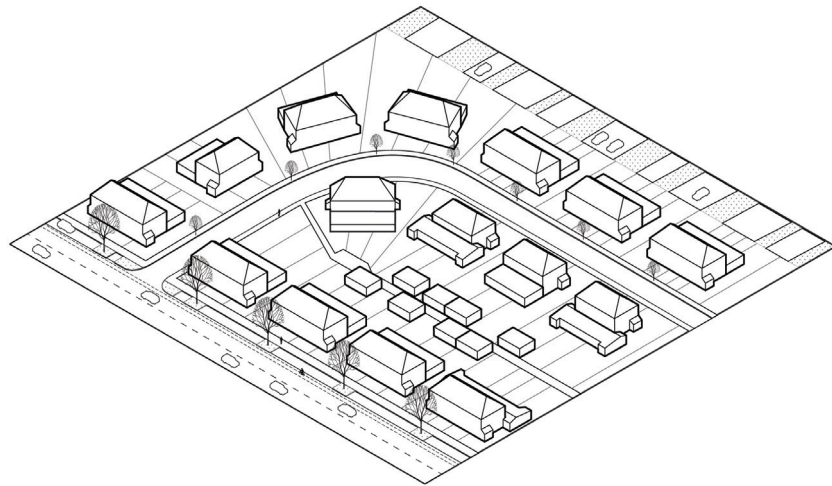
Een tuinwijk is een variant van groepswoonbouw. Traditioneel is deze ontwikkeld rondom een gemeenschappelijke ruimte, met oog voor eenheid, collectiviteit, groen en eenvoud. Vanuit het gedachtegoed dat begin vorige eeuw overkwam uit Engeland, streefde deze typologie naar een compacte woonvorm met beperkte private buitenruimte maar met bijzondere aandacht voor het gemeenschapsleven en de centrale groene ruimte. Ook de samenhang in architectuur is er bijzonder.



In Veurne centrum is de tuinwijk Nieuwstad vastgesteld op de inventaris bouwkundig erfgoed. Ze werd aan het begin van de twintigste eeuw gebouwd als onderdeel van de wederopbouw na de verwoestingen die de Eerste Wereldoorlog met zich meebracht. De gebouwen bestaan uit twee bouwlagen plus een zadeldak. De deuropening heeft overal dezelfde vorm en de ingangen zijn van elkaar afgescheiden door een bakstenen muizenstandconstructie. De woningen staan gegroepeerd in aantallen die variëren tussen twee en zes. Elke woning beschikt over een private tuin. Oorspronkelijk hadden enkel de woningen aan de buitenzijde van een groepje een eigen garage. Vandaag zijn de achterzijden al grondig getransformeerd. Zo heeft bijna elk huis een garagebox en zijn er leefruimtes vergroot of toegevoegd om te voldoen aan de noden van de bewoners.

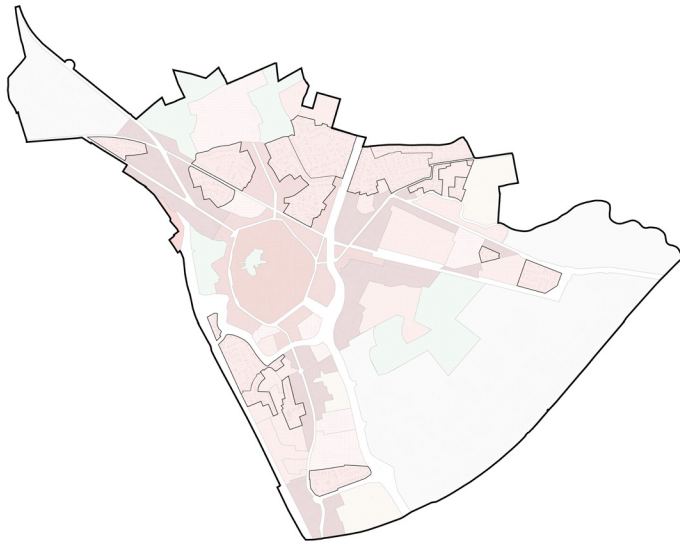
Door de vele wijzigingen die gebeurden doorheen de jaren en de aanpassingen nodig om te voldoen aan de huidige noden, dreigt de samenhang en de intrinsieke kwaliteit verloren te gaan. Duidelijkere richtlijnen en spelregels dringen zich op. Zo zijn verdere 'minimale' uitbreidingen en transformaties mogelijk, indien noodzakelijk, maar gebeuren zij niet aan de voorzijde. Elk straatbeeld van de tuinwijk moet maximaal worden gevrijwaard: bakstenen gevels, rode dakpannen zadeldaken enz. Ook in de toekomst moet de **architecturale eenheid** aanwezig blijven in de tuinwijk.

Deze bouwsteen pleit daarbovenop voor de conservatie van de onbebouwde ruimte. Het toont de herintrede van het **centraal groen karakter**, dat behoort tot het gedachtegoed van de tuinwijk. De essentiële component van een gemeenschappelijke centrale groene ruimte moet worden hersteld door de **parkeerbehoefte** voor bewoners en bezoekers **collectief** elders op te vangen. Dit kan aan de achterzijde van de woningen, ter hoogte van het kruiwagenpad tussen Hobelaan en Brugsesteenweg, waar nu al een gedeelte van het bewonersparkeren op privaat terrein wordt opgevangen. In Proostdijkstraat blijven de parkeerplaatsen aanwezig maar de ontharde graszones worden verrijkt met een gevarieerd boomaanbod. Op deze manier ontstaan kansen om de centrale ruimte, die Hobelaan en Feyslaan zijn, te reserveren voor krachtige en bruikbare parkstructuren op maat van de wijk. Trage verbindingen vormen de hoofdstructuur en het gemeenschappelijk gedachtegoed kan er gedijen. Dit moet een substantieel positieve impuls realiseren op vlak van leefkwaliteit en attractiviteit.



### 3.3 VERKAVELING

Twintigste eeuwse verkavelingswijken hebben het Vlaamse landschap getekend en stelselmatig de open ruimte geconsumeerd. De verkavelingswijken worden gekenmerkt door vrij grote kavels, lage bebouwingsdensiteit met voornamelijk grondgebonden alleenstaande woningen en veel infrastructuur (doodlopende straten). Deze wijken hebben geen identiteitsbepalende elementen die in de toekomst moeten worden behouden. Vooral ten noorden en ten zuiden van de stadsranden van Veurne, zijn er verschillende verkavelingen geïdentificeerd.



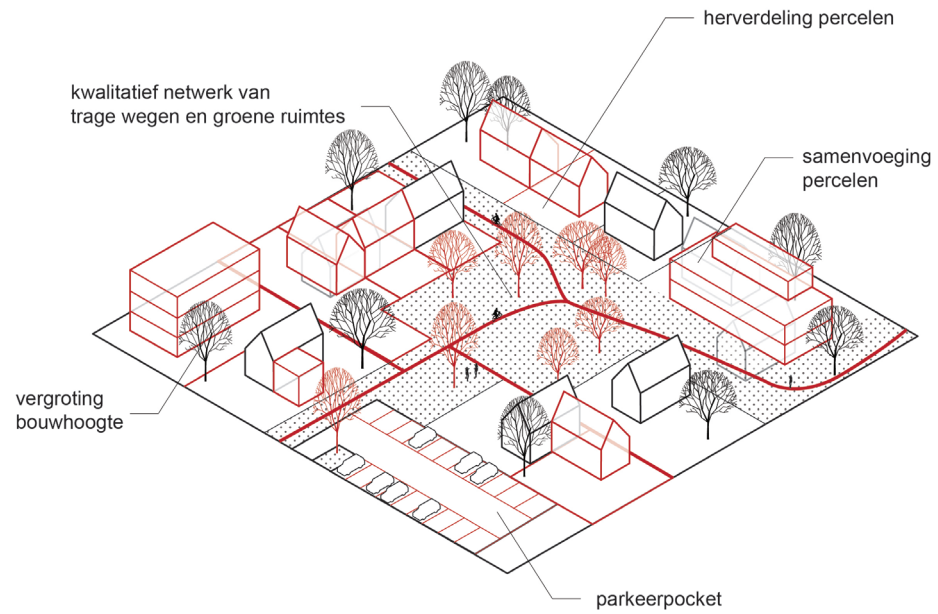
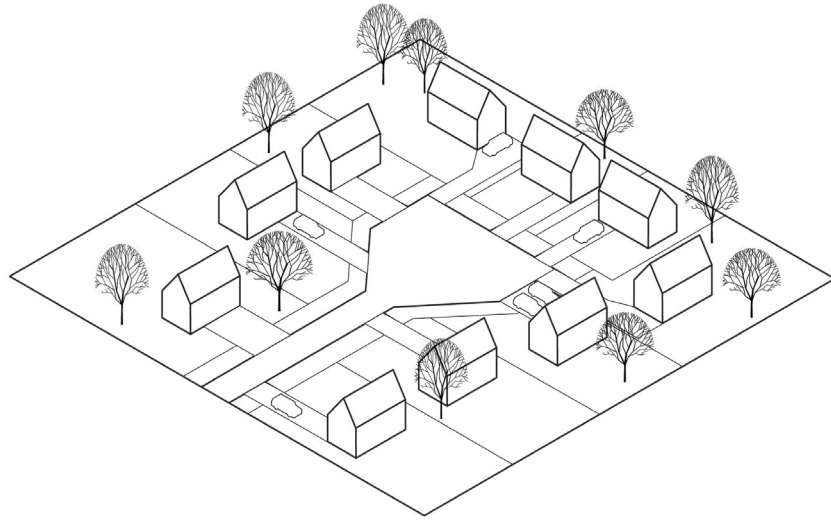
Deze bouwsteen stelt een toekomst voor waarbij de verkavelingswijken transformeren naar een leefomgeving die vasthangt aan een **kwalitatief netwerk van trage wegen en groene ruimtes**. Binnen het groene raamwerk is er plaats voor ecologie, spel en water. Gemotoriseerd verkeer wordt op wandelafstand van de woonentiteiten collectief georganiseerd. Dit kan via **parkeerpockets** op een aantal goed gekozen plekken binnen de verkavelingswijk. Dankzij een gefaseerde herstructurering van de centrale toegankelijkheid is de groene collectieve structuur veilig, aangenaam en bruikbaar door jong en oud. Het bevordert de leefkwaliteit en verhoogt sociale interactie tussen buurtbewoners. De toegenomen groene ruimte en een groeiend bevolkingsaantal kunnen een architecturale transformatie met zich meebrengen. De bouwsteen suggereert een aantal manieren waarop dit proces vorm kan krijgen:

- het **samenvoegen** van percelen
- het **herverdelen** van één tot meerdere kavels
- het **vergroten** van de bouwhoogte.

Dit mag echter niet ongebreideld gebeuren. Nieuwe ontwikkelingen moeten steeds op schaal zijn van de buurt. Dit vereist een duidelijk stedenbouwkundig kader met betrekking tot:

- de verhouding bouwhoogte en onderlinge afstand
- de locatie van hogere volumes
- de implementatie van bedrijvigheid of handel in de sokkel
- de positionering van gemeenschappelijk parkeren.

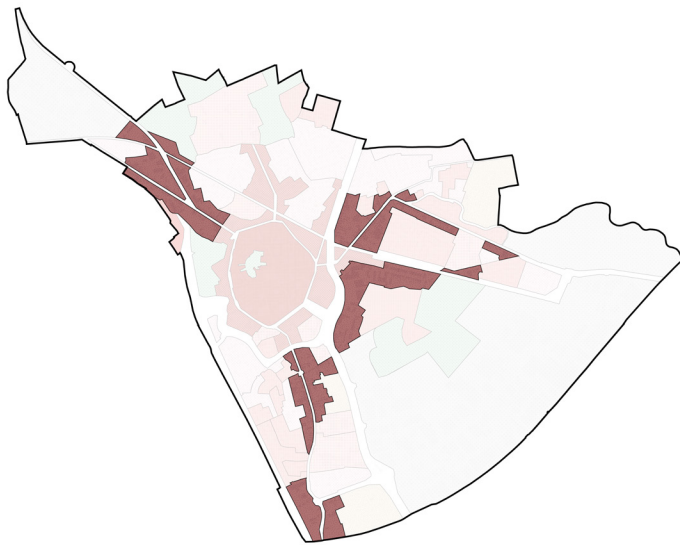
Afhankelijk van de noden en wensen, de locatie van de wijk en de kansen die zich in de toekomst voordoen, moeten de concrete mogelijkheden om een wijk te versterken in detail (via ontwerp) worden onderzocht. Niet op elke plaats, in elke twintigste-eeuwse verkavelingswijk kan of is het even wenselijk alle bovenvermelde spelregels toe te passen.



### 3.4 STEENWEGEN

De steenwegen vormen de belangrijkste verkeersassen richting naburige steden en gemeenten of naar het nationaal verkeersnetwerk. Snelle groei en veelvuldige veranderingen doorheen de geschiedenis zijn een logisch gevolg van de hoge bereikbaarheid die ze bieden. Dit resulteert vandaag in een allegaartje aan typologieën van zowel woningen (gesloten, halfopen en open bebouwing, een- en meergezinsgebouwen) als bedrijven (van lokale schildersateliers en speciaalzaken tot tankstations en supermarkten).

In Veurne zijn twee soorten steenwegen te onderscheiden. Pannestraat, Sint-Idesbaldusstraat en het eerste deel van Brugsesteenweg (van Vaartstraat tot Wulpendammestraat), hebben gelijkaardige kenmerken. Hier bevinden zich de baanwinkels en de grote bouwvolumes. De tweede soort is terug te vinden in het tweede deel van Brugsesteenweg (staduitwaarts vanaf Wulpendammestraat) en in Iepersessteenweg. De bebouwing heeft er een kleinere schaal en er bevindt zich wat groen in het straatbeeld. Voor de twee soorten steenwegen zijn verschillende kernversterkende principes te hanteren.



#### GROTE KORREL (BAANWINKELS)

De steenwegen die worden gekenmerkt door grotere bouwvolumes met uiteenlopende functies, zijn voornamelijk vormgegeven door en vooral voor de auto. Het straatprofiel voorziet een rijvak in elke richting en parkeerstroken aan beide zijden van de weg. Bijkomend hebben verschillende handelaars ook parkeerplaatsen aan de straatzijde of zelfs een heel parkeerveld waarbij de bouwvolumes ver naar achter liggen. Op de weg is een fietspad aangeduid en een voetpad scheidt de publieke parkeerstrook van de private parkeerzones en opritten. Het resultaat is een zeer breed straatprofiel dat op verschillende plekken nog breder oogt door de parkeerzones. De auto is dominant en er is weinig tot geen groen aanwezig.

De grote baanwinkels zorgen voor een verrommeld beeld langsheen de weg. De grote breedtes doorbreken de verticale sequens van rijwoningen of staan volledig los van de weg als vreemde blokken. De overgebleven huizen staan er wat verloren tussen. Deze grootschalige steenwegen hebben een gebrek aan identiteit en verblijfskwaliteit.

Om met deze situatie in de toekomst om te gaan, stelt deze bouwsteen een aantal principes voor. Eerst en vooral moet er worden ingezet op **ontharding en vergroening**. Dit kan door in het straatbeeld op regelmatige afstanden de parkeerstrook te onderbreken met plantvakken of bomen. Ook op parkeerzones van kleine en grote handelaars is vergroening mogelijk. Een aantal parkeerplaatsen maken plaats voor bomen of beplanting om zo het geheel een groenere look te geven. Indien mogelijk, kunnen de parkeerplaatsen zelfs volledig voorzien worden van een waterdoorlatende ondergrond om infiltratie te bevorderen.

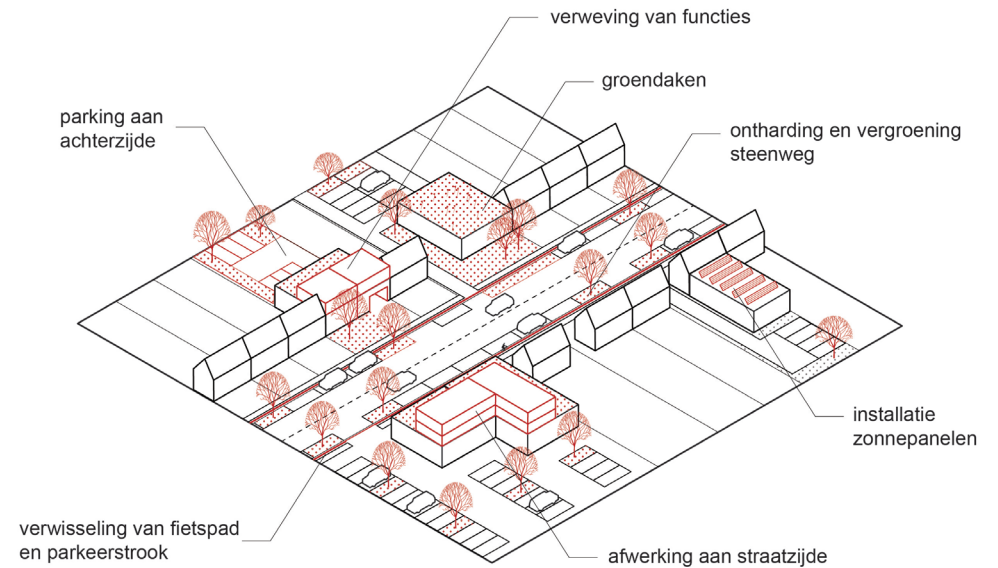
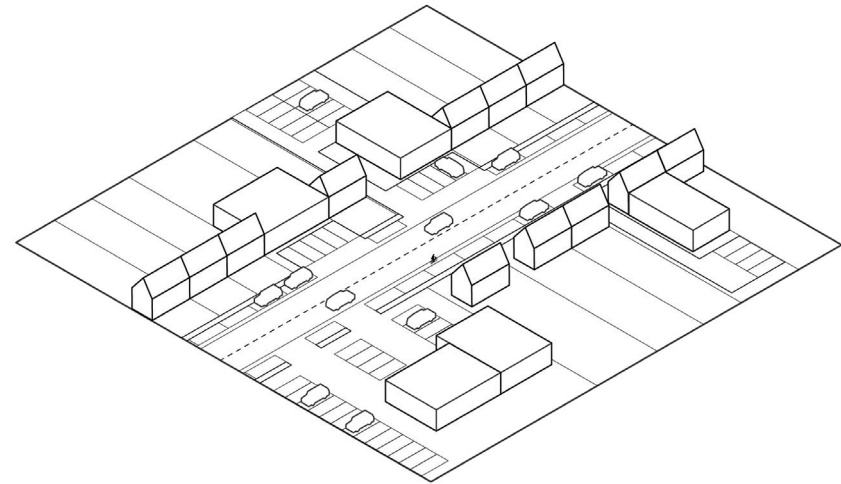
Voor de verkeersveiligheid en in functie van het vermijden van verkeersconflicten moet haaks parkeren aan lokale handelszaken worden vervangen door **parkings aan de achterzijden**. De vrijgekomen voorstrook, maakt in ruil plaats voor de fiets of doet dienst als een ontharde voortuin en draagt bij aan het groen straatbeeld. Ze zet daarbovenop de handelszaak extra in het licht.



Op de steenwegen is aandacht voor de trage weggebruikers (fietsers en voetgangers) belangrijk. Ze verdienen een volwaardige plaats op de steenweg, waarlangs gemotoriseerd verkeer vaak aan grote snelheden doorrijdt. De bouwsteen doet de suggestie voetgangers aan de buitenzijde te houden, maar ook om de fietsers naar buiten te verplaatsen. Het **fietspad wisselt met de parkeerstrook** om het conflict tussen parkerende auto's en voorbijrijdende fietsers te vermijden.

De bebouwing langsheen de steenweg doet dienst als **begrenzing** van de ruimte die de openbare weg inneemt. De openingen die er zijn, doen dienst als gerichte zichtpunten richting (stedelijke of natuurlijke) landschappen of als fysieke verbindingpunten met trage of autowegen. Bij het bouwen en het verbouwen van grotere, losstaande winkelvolumes, wordt geopteerd deze langsheen de weg te plaatsen, **in lijn met de bestaande gevelrijen** en niet aan het einde van een grote parking. Dit zorgt voor een rustiger straatbeeld, vergroot hun visibiliteit en komt de handelszaak alleen maar ten goede.

Deze bouwsteen behoudt enkele grotere (boven)lokale economische functies langsheen de steenweg, maar zoekt bijkomend naar een verbetering van de ruimtelijke inpassing en een duurzamere oplossing. De **verticale geleiding** van de grotere volumes is esthetisch-architecturaal heel belangrijk, zodat de grootte van het gebouw anders wordt gepercipieerd en geen schaalbreuk genereert met omliggende bebouwing. Het **verweven van dergelijke functies** met andere functies zoals onder meer een woonfunctie wordt hierbij voorgesteld. De grote, vaak platte daken, van hedendaagse ateliers en handelszaken kunnen worden ingezet. Wonen kan er in de vorm van verhoogd grondgebonden wonen of appartementen waarbij de overmaat van het dakoppervlak dienst kan doen als terras/tuin. Hierbij is de verticale verdeling, in verhouding tot de residentiële bebouwing op de steenweg van belang. Ook moet het optoppen steeds gebeuren met respect voor de bouwhoogtes die vandaag aanwezig zijn in de onmiddellijke omgeving van het gebouw. Ook energetische aanpassingen zoals het **installeren van zonnepanelen** of het **transformeren in een groendak** zijn belangrijke inrichtingsmaatregelen die de zaak en/of de buurt opwaarderen.



## KLEINE KORREL (WONINGEN)

Niet op alle (delen van) de steenwegen in Veurne zijn de baanwinkels en de grote bouwvolumes terug te vinden. Toch omvatten ook die 'andere', meer kleinschalige steenwegen een mix aan bouwvolumes. De bebouwing is er voornamelijk residentieel en varieert van volledig gesloten bebouwing en rijwoningen tot alleenstaande villa's met grote private tuinen. Het is belangrijk deze kleine korrel of schaal te bewaken in de toekomst. Desalniettemin kunnen een aantal simpele principes de leefkwaliteit verhogen.

Rijen van woningen eindigen vaak abrupt met een blinde gevel omdat er in het verleden gebouwd is met het idee dat er nog een woning naast zou worden gebouwd of omdat de aangrenzende woning(en) werden afgebroken. Een nieuwe ontwikkeling geeft de kans om deze **woningenreeks kwaliteitsvol af te werken**. Dit is niet overal gewenst, maar **op enkele strategische plekken** waar kansen zich voordoen om een publieke ruimte in te richten of een trage doorsteek te voorzien.

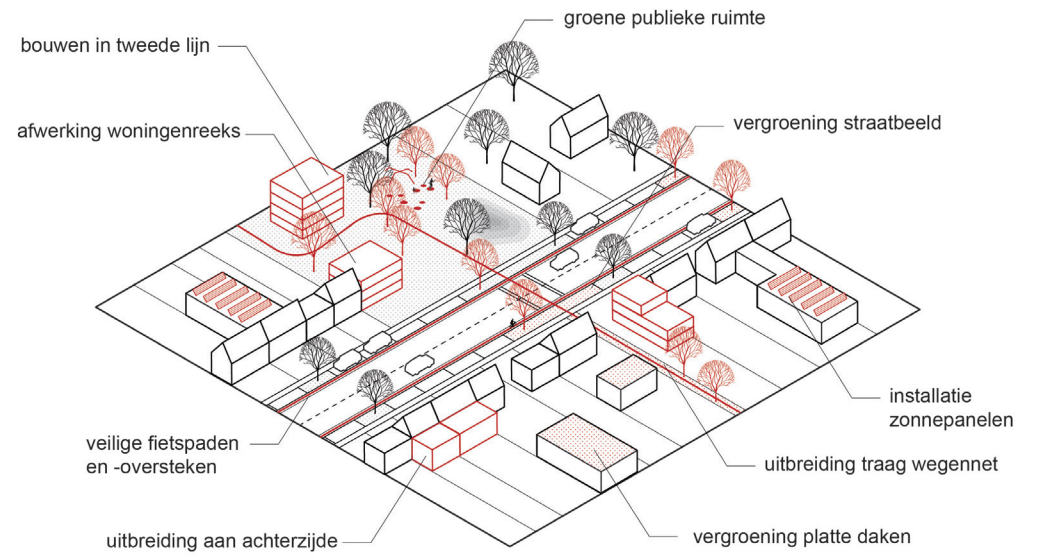
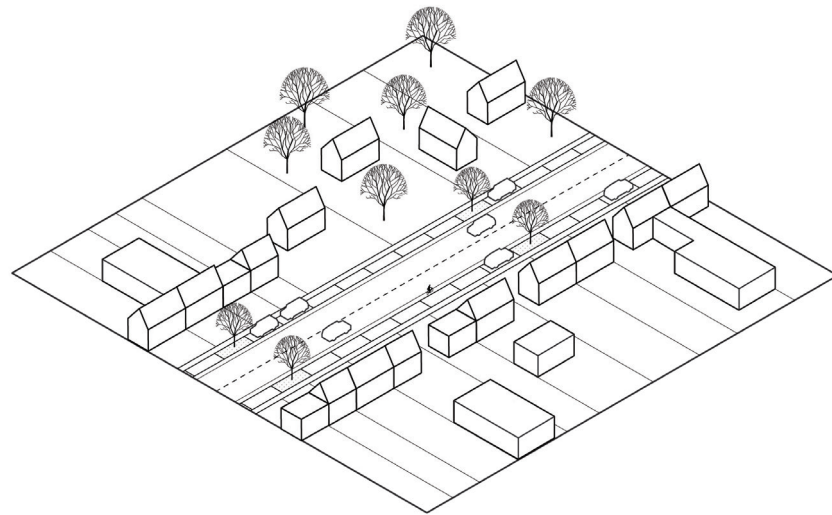
Zo kan een verouderde woning worden vervangen door een meergezinsgebouw met een smallere gevelbreedte maar grotere diepte. Een volwaardige hoek moet worden gemaakt met **twee voorziden** die de passant/inwoner meetrekt naar een achterliggende groene publieke ruimte of extra ruimte creëert voor een trage doorsteek. Hierbij is het van belang dat het hoekgebouw in schaal en grootte aansluit bij de bestaande woningenreeks.

Een andere kans die zich kan voordoen is dat een of meerdere vrijstaande woningen verdwijnen. Belangrijk is dat niet alle vrijstaande woningen verdwijnen, maar op enkele strategische plekken kan de opportuniteit opnieuw ontstaan om enerzijds de gevelrij af te werken en anderzijds te **bouwen in tweede lijn**. Het volume, of de volumes, die teruggetrokken liggen ten opzichte van de steenweg, kunnen dankzij een vrije afstand rondom, een of twee bouwlagen hoger zijn dan het gemiddelde langsheen de weg. Bovendien kan op de rest van de vroegere percelen een **groene publieke ruimte** worden gecreëerd. Deze plek geeft een bewuste rustpauze aan de zijkant van de weg en bevordert het groen karakter van de steenweg. Het biedt tevens een bereikbare groene plek voor bewoners van de steenweg langs waar het traag verkeer wordt georganiseerd. **Trage wegen** voorzien nieuwe verbindingen of sluiten aan op het bestaand netwerk door missing links op te lossen.

Overige bebouwing in de steenwegen moeten qua typologie en korrelgrootte worden behouden. Zij kunnen indien gewenst **uitbreiden aan de achterzijde**, maar niet in de hoogte.

Ter hoogte van de autoweg, is eveneens aandacht voor de trage weggebruiker belangrijk. **Fietspaden** moeten zichtbaar en **veilig** zijn en voetpaden hebben een voldoende grote breedte. Oversteekplaatsen liggen best in het verlengde van trage verbindingen en zijn veilig ingericht.

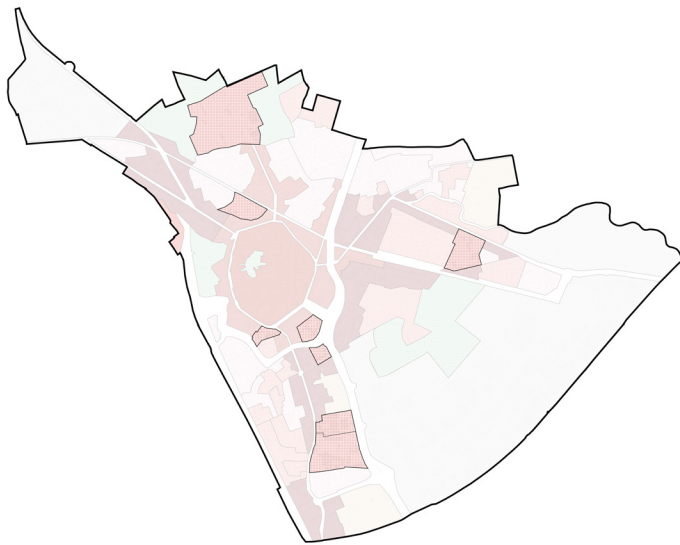
Hoewel op deze steenwegen in Veurne al wat bomen en groenaanleg aanwezig zijn, is een nog grotere aandacht voor **vergroening in het straatbeeld** niet overbodig. Het is een kwaliteit van de steenweg die moet worden gewaardeerd en versterkt. Platte daken, van de grotere bouwvolumes of van achterliggende constructies (stallen, loodsen, andere) worden bij voorkeur vergroend en ingezet voor duurzame energie in de zin van **groendaken of het installeren van zonnepanelen**.



### 3.5 CAMPUS

In Veurne bevinden er zich een aantal campussen in verschillende vormen. Er is onder meer een ziekenhuiscampus, een sportpark, een aantal scholencampussen en een cluster van de rechtbank en FOD Financiën. Hoewel deze elk hun eigen sfeer, identiteit en programma hebben, zijn vele elementen gelijk. Zo wordt een campus meestal gekenmerkt door relatief grote gebouvvolumes. In elke campus is er veel infrastructuur aanwezig, de aandacht ligt op de auto. Gemotoriseerd verkeer krijgt via een - vaak open lucht - parking toegang tot het hart van de site. Niet enkel de parking zelf, maar ook de infrastructuur die nodig is om tot daar te komen, zorgt ervoor dat een groot aandeel van de campus is verhard.

Belangrijk is de **auto zoveel mogelijk weg te halen uit de kern** van de campus maar ze te beperken tot aan de rand. De **parkeerplaatsen** moeten worden herdacht op de campus. Dit kan **ondergronds** of in een gebouw. Een **bestaand gebouw** dat niet meer aan huidige normen voldoet, is een mogelijke piste. Indien beide voorgaande voorstellen niet kunnen worden gerealiseerd, kan ook een **nieuw parkeergebouw** worden geïnstalleerd aan de rand van de campus aansluitend op de toegangsweg.

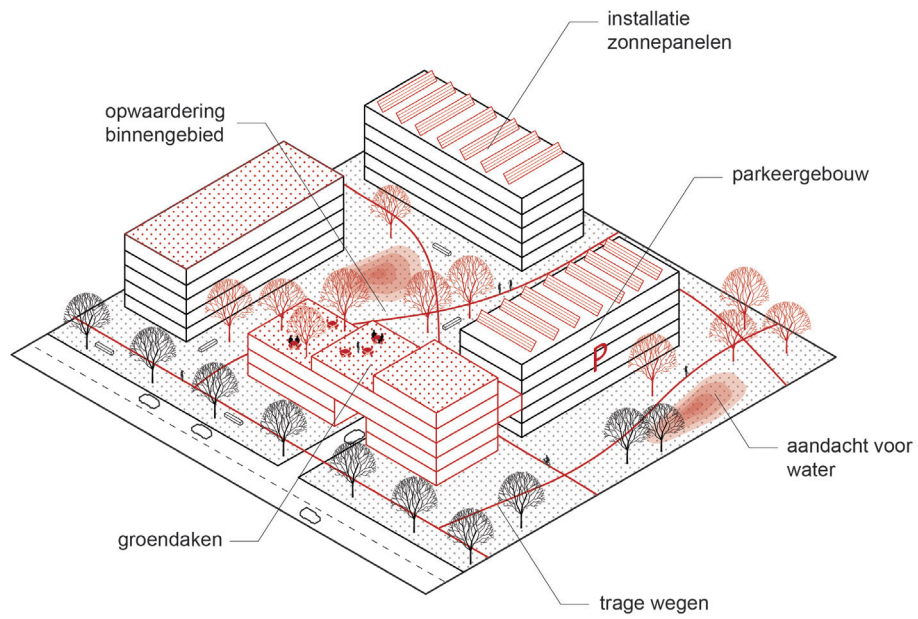
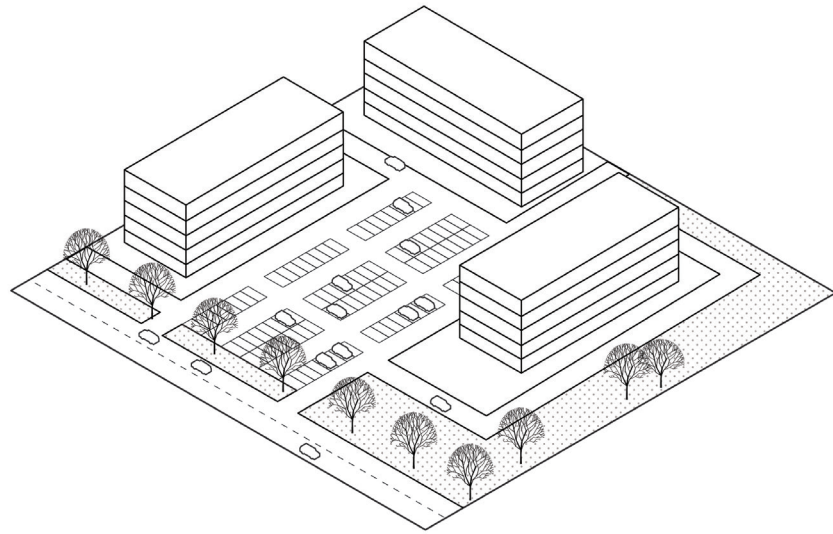


De verharde buitenruimtes die lange tijd als parking dienden, kunnen zo een grote kwaliteitsverbetering ondergaan. Groene ruimte, collectief of publiek van aard, vormt in de toekomst het **verbindend landschap** waarbinnen de verschillende volumes van de campus zich bevinden. De groene ruimte is een meerwaarde als zicht vanuit de gebouwen, maar ook als belevingsruimte. Dit geldt niet enkel voor de gebouwen zelf, maar voor de hele buurt rondom de campus. Om de groene ruimte te verrijken, is ook **aandacht voor water** zeer waardevol. Het bevordert de biodiversiteit, helpt bij de wateropvang en -infiltratie en draagt bij aan de beleving van de buitenruimte. Het zelfvoorzienend karakter van campussen moet worden gepromoot.

Binnen de groene ruimte kan, in de plaats van auto-infrastructuur, extra aandacht gaan naar **trage wegen**. De site wordt bereikbaar vanuit verschillende hoeken voor fietsers en wandelaars.

Bij de implementatie van een nieuw volume op de site, is de inplanting afhankelijk van de kwalitatieve groene ruimte. Het gebouw mag de buitenruimte niet versnipperen maar moet juist bijdragen bij het definiëren ervan. Ook de schaal (bouwhoogtes en footprint) moet in harmonie zijn met overige gebouwcomplexen.

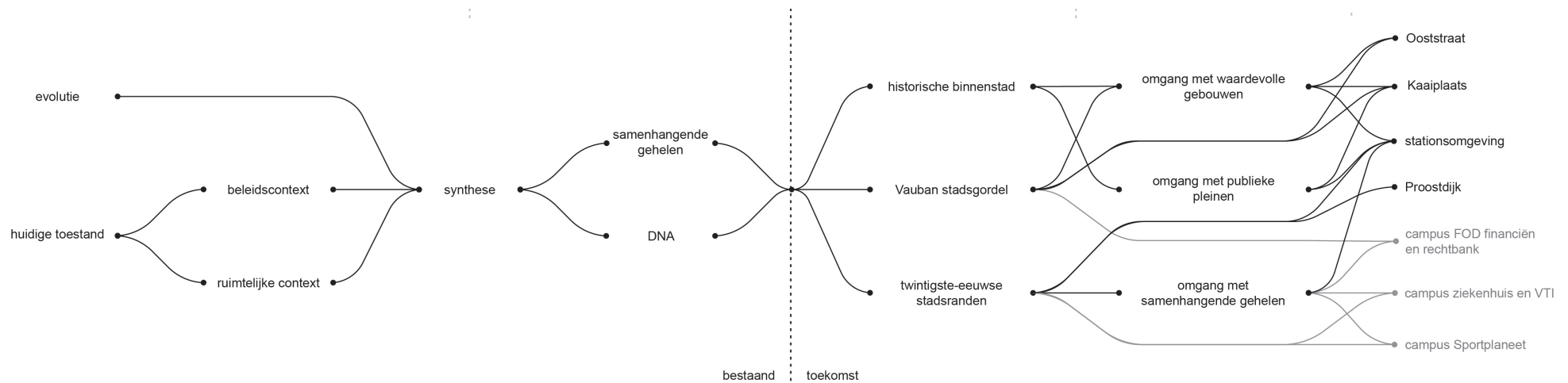
Het dakenlandschap van bestaande gebouwen is vandaag onderbenut. Het introduceren van **groendaken** of het **installeren van zonnepanelen** kan hierin een oplossing bieden. Voor nieuwbouw moet in het ontwerp meteen rekening worden gehouden met een multifunctioneel gebruik. Dit kan door een vergroening te voorzien en een extra, semi-private buitenruimte aan te bieden.





## VI STRATEGISCHE LOCATIES

Kernversterking binnen Veurne kan gebeuren volgens de principes die aan bod komen bij de uitwerking in de bouwstenen, zonder dat zij uitspraken doen over op welk perceel zij moeten worden toegepast en hoe zij worden geconcretiseerd. Dit zal op maat van ieder concreet project hoogstwaarschijnlijk op een andere manier zijn. Voor enkele plekken binnen de stad worden de visie en de uitgewerkte spelregels verder uitgediept. Dit zijn locaties waar verschillende opportuniteiten zich voordoen en waar de conceptuele visie een verdieping verdient omwille van hun divers karakter en hun belang voor de hele stad Veurne.



Voor het bouwblok dat grenst aan Ooststraat (en ook Rozendaalstraat) is een beknopt onderzoek uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de uitgewerkte principes van het vorige hoofdstuk worden meegenomen in de nieuwe ontwikkelingen.

Bijkomend verdiepend onderzoek is uitgevoerd voor Kaaiplaats en aangrenzende bouwblokken (Vauban stadsgordel) en voor de stationsomgeving. Dit bijkomend onderzoek toont op deze strategische locaties exemplarisch aan hoe diverse woningtypologieën vorm kunnen krijgen en op welke manier de leefkwaliteit kan worden verhoogd. Het onderzoek houdt rekening met zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte.

Bovendien is ontwerpend onderzoek gebeurd voor een vandaag onaangesneden gebied binnen het kleinstedelijk gebied waar een afwerking van de bebouwde rand nodig is en waar vooral is ingezet op de open ruimte. Uit dit onderzoek kan worden aangetoond hoe met dergelijke omgevingen in de toekomst kwalitatief kan worden omgegaan.

Overigens zijn er nog een aantal andere strategische locaties die nood hebben aan een op maat gemaakt ontwerpend onderzoek, zoals de campus van FOD Financiën en de rechtbank in de stadsgordel, de campus van het ziekenhuis en de middelbare school VTI en de campus van de school en kinderopvang Sportplaneet. Deze plekken worden echter niet in dit leefkwaliteitsplan behandeld maar zullen in de toekomst een kwalitatieve stedenbouwkundige visie nodig hebben.



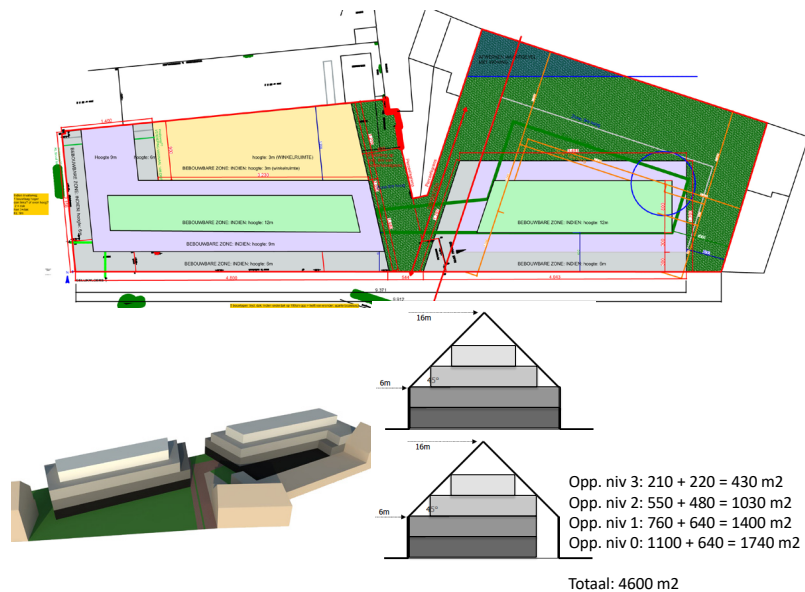


- 1. Ooststraat
  - 2. Kaaiplaats
  - 3. stationsomgeving
  - 4. Proostdijk
  - 5. campus FOD financiën en rechtbank
  - 6. campus ziekenhuis en VTI
  - 7. campus Sportplaneet
- behandeld in het leefkwaliteitsplan
- niet behandeld in het leefkwaliteitsplan

# 1 OOSTSTRAAT

De stad heeft aan ontwerp bureau OMGEVING advies gevraagd over het ontwerp van Wylein & partners dat voorligt voor de hoek Ooststraat – Jaagpad aan de waterkant.

De presentatie (daterend van 2 maart 2020) toont aan dat rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundige verordening en dat goed is nagedacht over de inrichtingsprincipes. De concepttekeningen tonen duidelijk aan dat er aandacht gaat naar trage wegen, zichtassen, relatie met het water, ondergronds parkeren enz. die nodig zijn om deze strategische locatie kwalitatief te ontwikkelen. Het behoud van het jaagpad en het voorzien van enkele trage doorsteken richting Rozendalstraat versterken het traag wegennet in de stad en verhogen de relatie met het water. Aandacht voor groen op de site is een basisvereiste om het project voldoende aantrekkelijk te maken en draagt zo bij tot de vergroening van de binnenstad.



ontwerp Wylein & partners

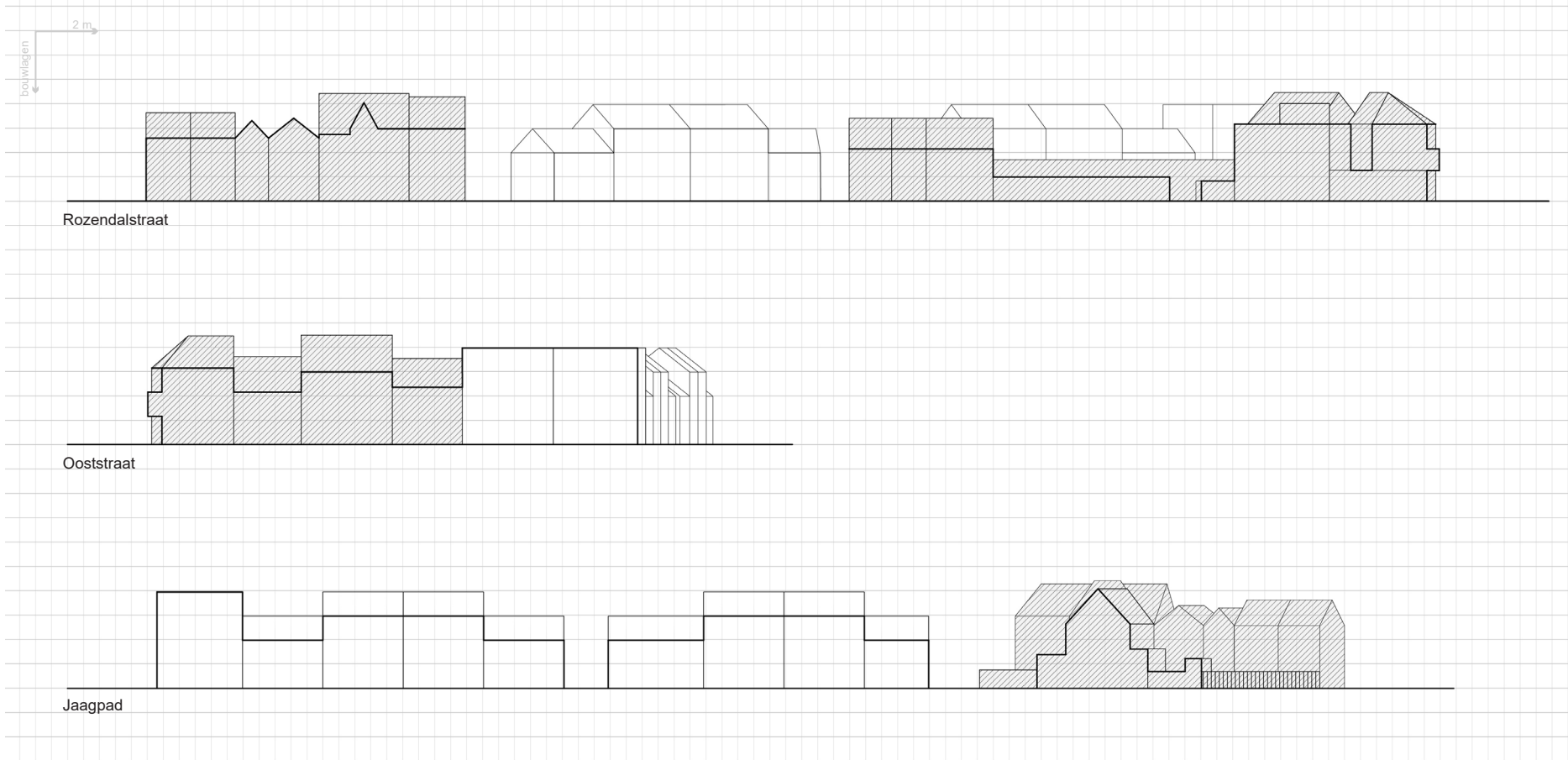
Wij interpreteren het gevoerde volume onderzoek dan ook als een verbeelding van de maximale bouwenvolp en niet als een veruitwendiging van een stedenbouwkundige typologie. Met het gevoerde onderzoek als basis kan het stedenbouwkundig en architecturaal ontwerpproces starten. Daarbij vormt naast de afgebakende bouwenvolp ook de stedenbouwkundige morfologie van de context een belangrijke rol.

De historische binnenstad van Veurne wordt hierin gekenmerkt door gebouwen met beperkte gevelbreedtes en zadeldaken. Een speels patroon van afwisseling, kleine variaties en verticale lijnen zijn hierin herkenbaar. Belangrijk is dat geen schaalbreuk wordt gepleegd op deze zeer strategische plek. We wensen hier niet opnieuw een stedenbouwkundige kolos. Het is namelijk een locatie waar heel wat passanten de binnenstad binnenkomen (van station, van Nieuwpoort via het kanaal enz.) en dus een stedenbouwkundige poort naar de historische binnenstad. Vanuit dit oogpunt is vooral de verticale geleding van de architectuur bijzonder belangrijk. Door een menselijke schaal te gebruiken en voldoende variatie gaan de verticale lijnen primeren op de horizontale lijnen en de stedenbouwkundige inpassing vergroten. Dit zonder daarbij te hoeven inboeten aan benutbare oppervlakte.

Wij stellen daarom graag voor rekening te houden met

- maximale gevelbreedtes van 15m (intern kan dit eventueel aan elkaar worden gekoppeld)
- maximum vijf bouwlagen inclusief dak
- verspringende kroonlijsthoogtes om die horizontaliteit te doorbreken, eventueel met hoogte accent op hoek van het water
- twee voorziden: gericht naar water en naar straatzijde
- gebruik van kleinschalig materiaal in een eenvoudig palet zonder al te vele contrasten die aansluit op de kleur van de typische zandsteen.

▨ bestaand    □ nieuwbouw



schematische voorstelling gevelrijen



Kaaiplaats



Bisschoppelijk College in Karel Coggelaan



doe-het-zelfzaak aan Kaaiplaats

## 2 KAAIPLAATS

### 2.1 SITUERING

Kaaiplaats ligt aan de Veurnse jachthaven. Een verzameling van elementen geven de publieke ruimte vorm. Zo is er het water, met de wisselende aanwezigheid van (woon) boten, zichtbaar historisch erfgoed en de ligging bij het centrum. De straatnaam impliceert een ensemble van een levendige publieke ruimte en een interactieve, aangrenzende architectuur.

Kaaiplaats verbindt de waterweg Kanaal Plassendale-Duinkerke met Karel Coggelaan/ Lindendreef, een deel van de ringweg rond het historisch centrum. Overigens vormt het de ontmoetingsplek tussen twee bouwblokken. Het noordelijk bouwblok (opgespannen tussen Ooststraat en Kaaiplaats) wordt gekenmerkt door markante gevelrijen in Karel Coggelaan en Sasstraat, de aanwezigheid van een grote doe-het-zelfzaak Delva op Kaaiplaats en het nog private groene binnengebied. Het zuidelijk bouwblok (opgespannen tussen Kaaiplaats en Zuidstraat) bestaat voornamelijk uit het OCMW-gebouw dat een zeer uitgesproken architectuurtaal heeft, een meubelzaak met een grote gevelbreedte op Kaaiplaats en ook een aantal cultuurhistorisch waardevolle gebouwen in Lindendreef en Zuidstraat. Aan de kopse zijde begrenst het bisschoppelijk college Kaaiplaats.

In de toekomst zal Kaaiplaats een belangrijke rol spelen in het trage wegennetwerk dankzij de fietsbrug die de vroegere suikerfabrieksite zal verbinden met de stadskern. Het is dus een ideale plek om te wonen, voorbij te fietsen of een tijdje te vertoeven. Vandaag wordt de verblijfskwaliteit en de ruimte voor trage verbindingen beknot door de sterke verhardingsgraad, het ontbreken van groen en de inrichting van de publieke ruimte als parking. De connectie met het water is vrij beperkt. Een opwaardering van de plek is aanbevolen.

De herlokalisatie van de doe-het-zelfzaak genereert momenteel een opportuniteit. Door de grote omvang van deze bebouwde cluster ontstaan mogelijkheden tot een kwalitatieve herinvulling met de nodige aandacht voor de menselijke schaal en het aanwezig erfgoed. Dit project kan en moet een hefboom kunnen zijn voor een toekomstgerichte transformatie van zowel de wanden als de publieke ruimte in en om Kaaiplaats.

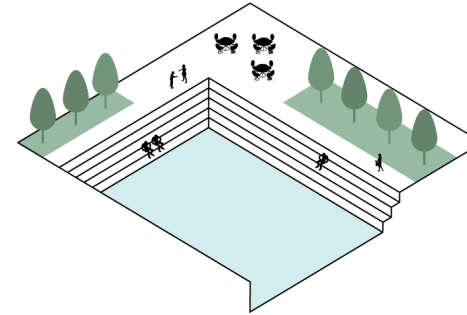


bestaande toestand

## 2.2 VISIE

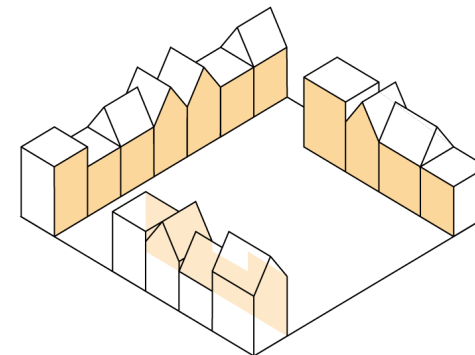
Volgende visie elementen vormen het vertrekpunt van het ontwerpend onderzoek. Door de visie te vertalen in een samenhangend ontwerp, kan het potentieel dat Kaaiplaats vandaag bezit, maar dat niet volledig wordt benut, naar boven worden gehaald. Kaaiplaats kan zo de hotspot van de twintigste eeuwse gordel van Veurne zijn.

### **water als drager**



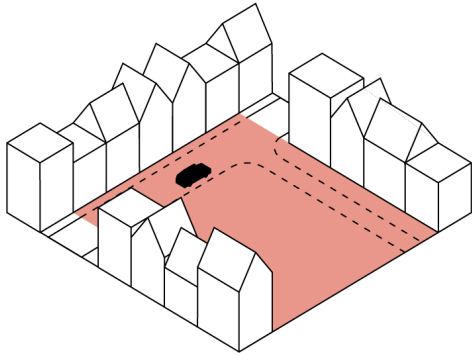
In de toekomst kan Kaaiplaats een aangename verblijfsruimte worden. De relatie met het water moet worden versterkt en er moet worden ingezet op ontharding en vergroening van de publieke ruimte.

### **bebouwing als decor**



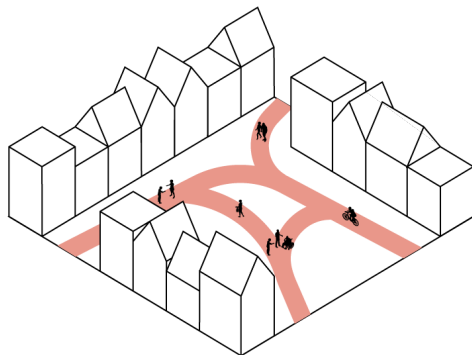
De bebouwing die aan Kaaiplaats grenst, bakent de publieke ruimte af en vormt het gezicht voor de aangrenzende bouwblokken. Zorgvuldig omgaan met waardevolle gevels en kwaliteit nastreven bij nieuwe ontwikkelingen zijn hierbij essentieel.

### auto te gast



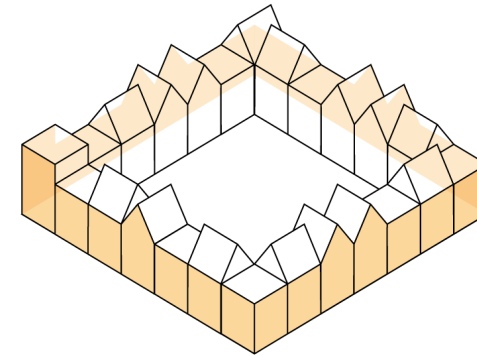
De auto op Kaaiplaats moet worden beperkt tot een minimum en moet een ondergeschikte rol krijgen. De parkeerplaatsen moeten worden gereduceerd in het straatbeeld. Enkel lokaal verkeer mag zich wagen op Kaaiplaats.

### zwakke weggebruiker als hoofdspeler



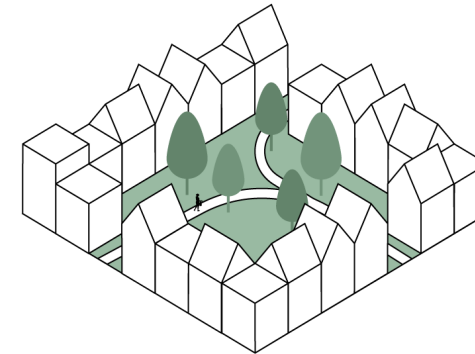
Fietsers en voetgangers krijgen de hoofdrol in de publieke ruimte, waarbij Kaaiplaats een belangrijke schakel vormt tussen de historische binnenstad en de rest van Veurne.

### omarmende gevelrijen



De bouwblokken rond Kaaiplaats bevatten veel waardevolle panden die moeten worden bewaard. De duidelijke gevellijnen moeten worden gerespecteerd en op bepaalde plaatsen worden hersteld. De bebouwing omarmt het bouwblok en zorgt voor een scherpe grens tussen private (bebouwing) en publieke ruimte.

### toegankelijk groen hart



Beide bouwblokken grenzend aan Kaaiplaats worden gekenmerkt door een verborgen groen binnengebied. Dit gebied moet doorwaadbaar worden gemaakt en als klein park voor de buurt fungeren. Nieuwe voorkanten kunnen de beeldkwaliteit van de binnengebieden verbeteren.

## 2.3 ONTWERP

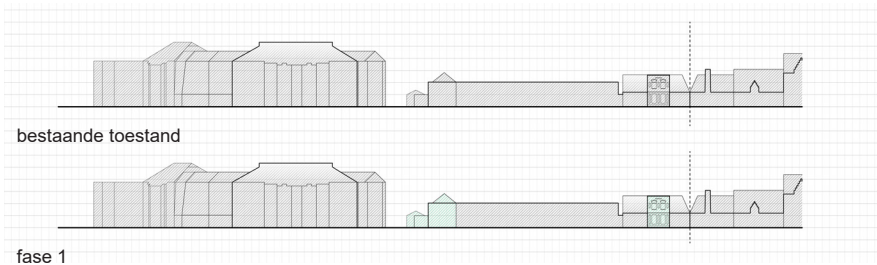
### FASE 1 . KORTE TERMIJN (< 10 JAAR)

Vandaag liggen er plannen op tafel voor de nieuwe ontwikkeling van een meergezinsgebouw ter hoogte van Kaaiplaats 12 en is de doe-het-zelfzaak (Delva) bezig met verhuis- en/of verkoopplannen. Hieruit kan worden afgeleid dat de eerste ontwikkelingen aan de noordzijde van Kaaiplaats zullen plaatsvinden. De doe-het-zelfzaak strekt zich uit over zes gevels in de noordwestelijke hoek van Kaaiplaats, waarbij de reeks wordt onderbroken door één residentiële woning, en tot de derde gevel in Karel Coggelaaan te rekenen vanaf Kaaiplaats. Aan de achterzijde zijn de gebouwen volledig met elkaar verbonden.

#### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)



#### ZUIDZIJDE (OCMW)



renovatie
  bestaand
  nieuwbouw

Voortbouwend op het leefkwaliteitsplan moet ook in dit ontwerp onderzoek rekening worden gehouden met de eigenheid, het DNA van Kaaiplaats. Om deze reden stellen wij voor de gebouwen met een cultuurhistorische, architecturale waarde (gebouwen ingetekend met extra detaillering op de snedes) te bewaren en indien nodig te restaureren. Dit zijn onder meer de elektriciteitscabine en de witte halfopen woning aan de zuidzijde van Kaaiplaats, de twee burgerwoningen en de trapgevels aan de noordzijde. Zij moeten minimaal worden behouden en indien nodig worden gerestaureerd. Het gebouw ten westen van de trapgevels (woonhuis met raamluiken) heeft ook enige waarde en moet behouden blijven. De overige gebouwen van Delva, die bestaan uit één bouwlaag of een loodsstructuur, kunnen een nieuwe invulling en vorm krijgen. Nieuwbouw die in de plaats komt, moet weliswaar voldoen aan een aantal eisen. Zo is het belangrijk dat de schaal van de gebouwen in overeenstemming is met de rest van Kaaiplaats en dat de verticale geleding prioriteit krijgt. Bijgevolg is een wisselende dakstructuur wenselijk om die verticaliteit te benadrukken en geen monotone gevelrij te krijgen.

De zuidelijke gevelrij van Kaaiplaats blijft in eerste fase onveranderd.

Overigens functioneert Kaaiplaats als schakel tussen het noordelijke en zuidelijke bouwblok, waarbij het noordelijk gebied wordt gekenmerkt door een groen - vandaag privaat - hart. Het openstellen van deze groene ruimte kan de omwonenden van Kaaiplaats ten goede komen. Een verbinding wordt voorgesteld vanaf Kaaiplaats 'doorheen' de hoogste trapgevel, door de poort open te werken. Dit moet een volwaardige doorsteek bieden tot het achterliggende binnengebied. De tussenruimte wordt een groene publieke plek die aansluiting vindt bij het bestaande kruiwagenpad, aansluitend op Sasstraat.

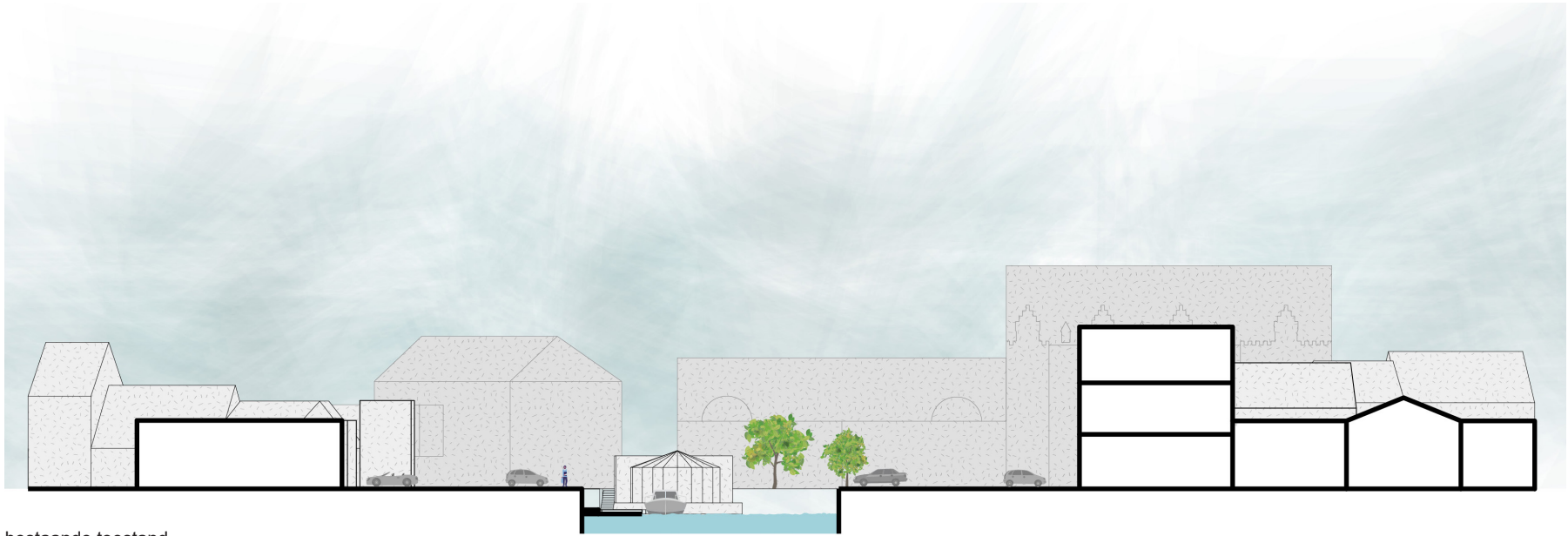




bestaande toestand



fase 1



bestaande toestand



voorstel nieuwe toestand

Door de overige gebouwen van Delva te ontdoen van alle aanbouwsels aan de achterzijde, ontstaat de mogelijkheid twee nieuwe volumes te plaatsen, haaks op Kaaiplaats en met hun voorzijde gericht naar de publieke groene ruimte.

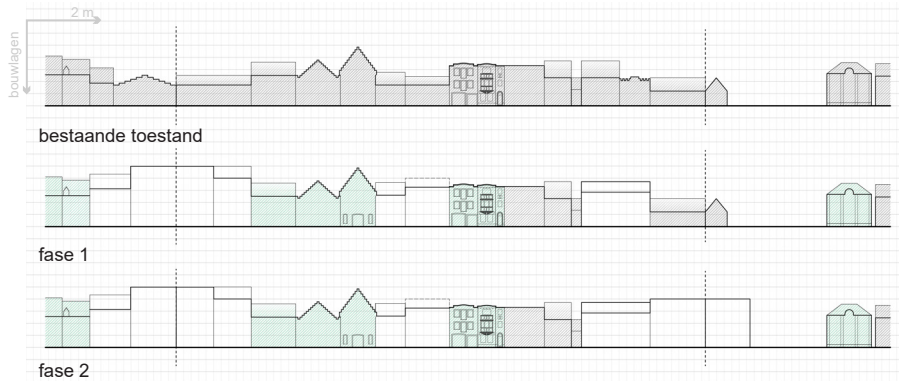
Het binnengebied van zuidelijk bouwblok wordt gekenmerkt door een markante dreef met bomenrij startend aan Lindendreef. Ter hoogte van het OCMW gebouw is er een verharde ruimte met verspreide parkeerplaatsen. Op korte termijn kan dit binnengebied met kleine ingrepen aantrekkelijker en meer toegankelijk worden gemaakt. Een trage doorsteek kan worden voorzien vanaf Kaaiplaats, voorbij de elektriciteitscabine tot in Zuidstraat. De verharde publieke ruimte wordt ontpit en vergroend.

Om de leefkwaliteit te verhogen van Kaaiplaats moet ook de publieke ruimte een restyling krijgen. Bijna het volledige oppervlak rondom het water is verhard en doet dienst als weg of parkeerplaats. De connectie met het water wordt geblokkeerd door het hoogteverschil dat de noordelijke kade creëert.

Om Kaaiplaats tot een samenhangend geheel te maken, is er het voorstel om de weg ter hoogte van Lindendreef en Karel Coggelaan te verhogen. De automobilist is duidelijk te gast binnen de publieke ruimte. Bovengrondse parkeerplaatsen worden beperkt tot de zuidzijde, ofwel de schaduwzijde van het water. Aan de noordzijde kan enkel onder de nieuwe bebouwing worden geparkeerd. De inrit(ten) tot die ondergrondse parkeerplaatsen moeten worden beperkt tot een minimum; bij voorkeur moeten alle nieuwe ontwikkelingen aan de westkant van Kaaiplaats via een inrit in Karel Coggelaan worden bereikt. De noordelijke kade kan worden getransformeerd tot een trapvorm om de overgang tussen het maaiveldniveau en dat van het water geleidelijk te laten verlopen. De trap- en ligtrede vormen een sociale verblijfsplek en verhogen de relatie met het water. De stad vindt dit topprioriteit en legt dan ook een stedelijke last op bij alle herontwikkelingen op de noordzijde van Kaaiplaats om dit gerealiseerd te zien. De aanpassing aan de kaaimuur houdt een verplaatsing van enkele woonboten in. Bovenop de kade zorgt een vergroening van Kaaiplaats voor een aangename omgeving.

Door de verhuis van de doe-het-zelfzaak, de verminderde aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer en de versterkte relatie met het water, vormt Kaaiplaats een uiterst geschikte plek voor enkele horecazaken waarbij terrassen tot aan het water kunnen worden opgesteld. De nabijheid van de winkelstraat en het college kunnen een succesvolle toekomst van een café of broodjeszaak inhouden zonder te moeten concurreren met Grote Markt en andere hotspots binnen de stad.

### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)



### ZUIDZIJDE (OCMW)



renovatie
  bestaand
  nieuwbouw

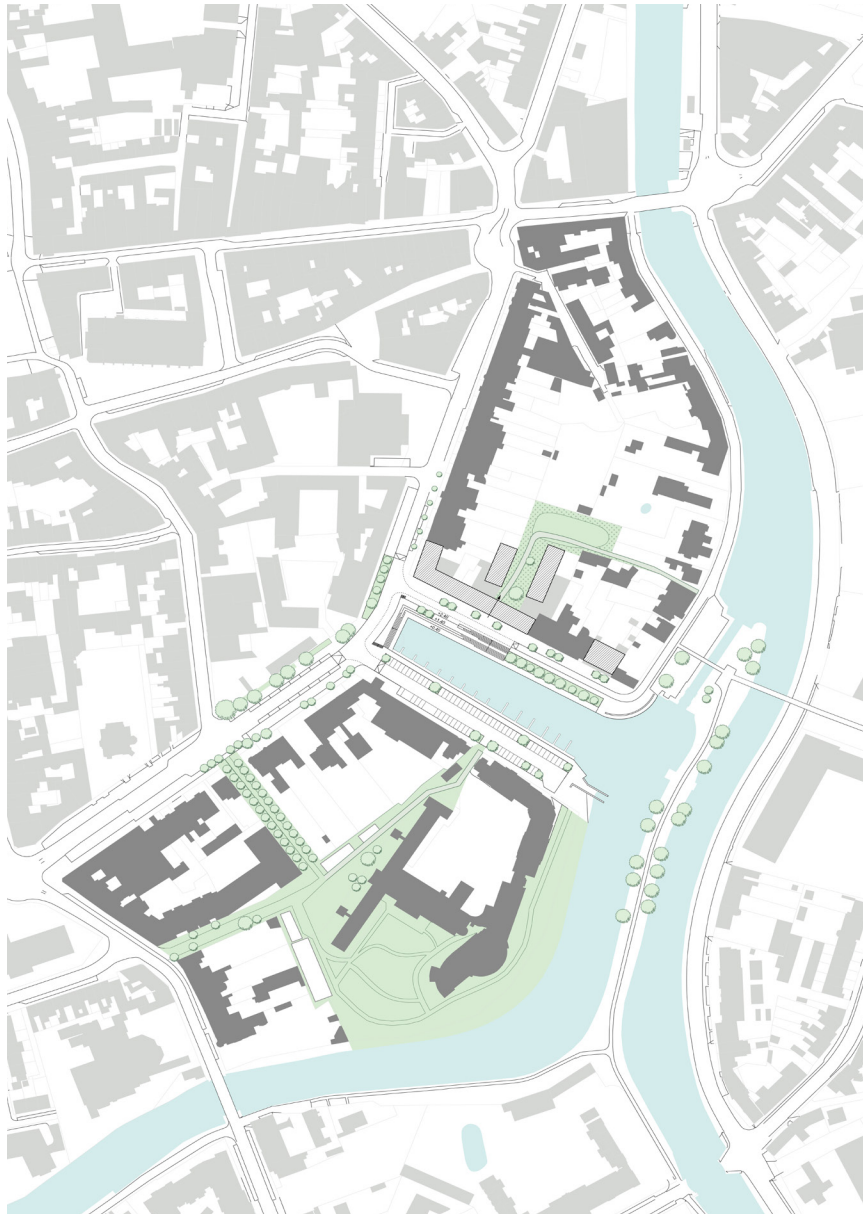
### FASE 2 . MIDDELLANGE TERMIJN (10-20 JAAR)

Door het openwerken en toegankelijk maken van het binnengebied ten noorden van Kaaiplaats, ontstaan nieuwe kansen voor andere grondeigenaars. Het grasveld dat vandaag privé-eigendom is, kan worden toegevoegd aan de publieke ruimte zodat het binnengebied ook bereikbaar wordt via Molenbergstraat. Hier kan een ontwikkeling voorzien in een aantal woningen op schaal van het bouwblok.

De noordelijke gevelrij aan Kaaiplaats wordt vandaag aan de hoek met Sasstraat afgesloten met een garage van een bouwlaag en een zadeldak. Op middellange termijn kan dit worden verbouwd of vervangen. Er moet echter afstand worden gehouden tot het kenmerkende historisch douaniergebouw (Sasstraat) op hetzelfde perceel. Het gebouw dat vroeger dienst deed als ontvangstkantoor bij de sluis behoudt op deze manier zijn statigheid. Het mag niet verdwijnen in een aangesloten gevelrij.

Wanneer de meubelzaak aan de zuidzijde van Kaaiplaats nood heeft aan een optimalisatie en/of zou verhuizen, moet de vervangingsbouw op schaal zijn van de andere bebouwing rond de kaai. Dit wil zeggen dat de verticale geleding minstens even belangrijk is als de horizontale. Kroonlijst- en nokhoogtes kunnen afwisselen, net als de dakvormen.

De groene ruimte die zich vandaag rond het OCMW-gebouw bevindt, reikt tot aan het water. In een eerste stap naar een samenhangend publiek park kan het hart van het zuidelijk bouwblok bijkomend worden vergroend. Op deze manier worden Kaaiplaats, Zuidstraat, Lindendreef en de oever van het water verbonden via een groen geheel met trage wegen. Enkele parkeerplaatsen zullen hiervoor plaats moeten maken. Het is belangrijk dat hierbij de toegang voor wagens beperkt blijft tot de twee straten die vandaag aanwezig zijn (dreef met bomerij en de aansluiting met Zuidstraat). Ondergrondse parkings blijven toegankelijk, maar de rest van het binnengebied wordt autoluw. De zone krijgt een hoge verblijfskwaliteit voor zowel het OCMW gebouw als voor de omwonenden die er toegang toe hebben.

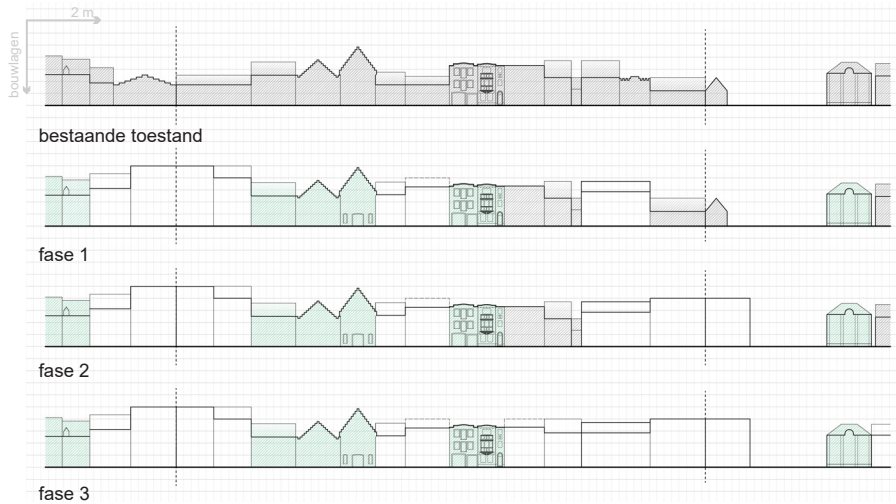


fase 1



fase 2

### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)



### ZUIDZIJDE (OCMW)

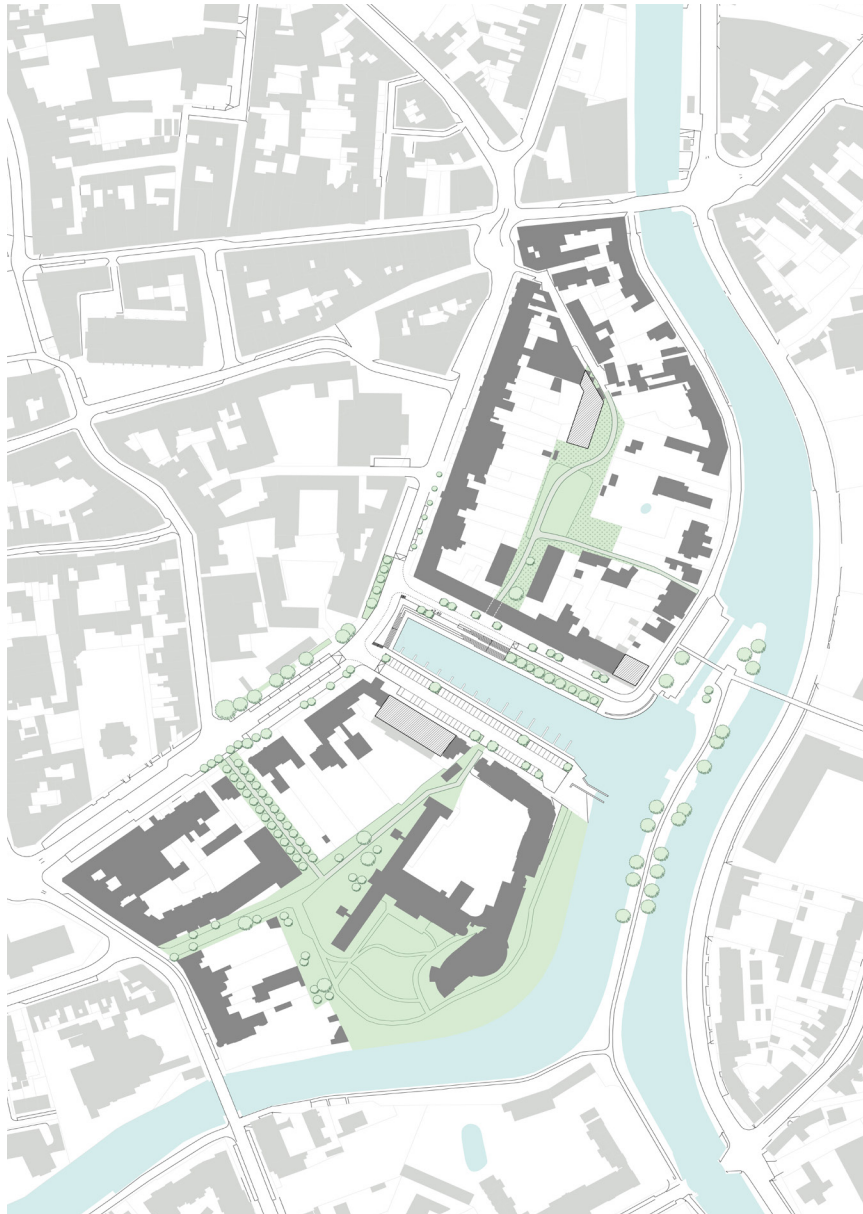


### FASE 3 . LANGE TERMIJN (> 20 JAAR)

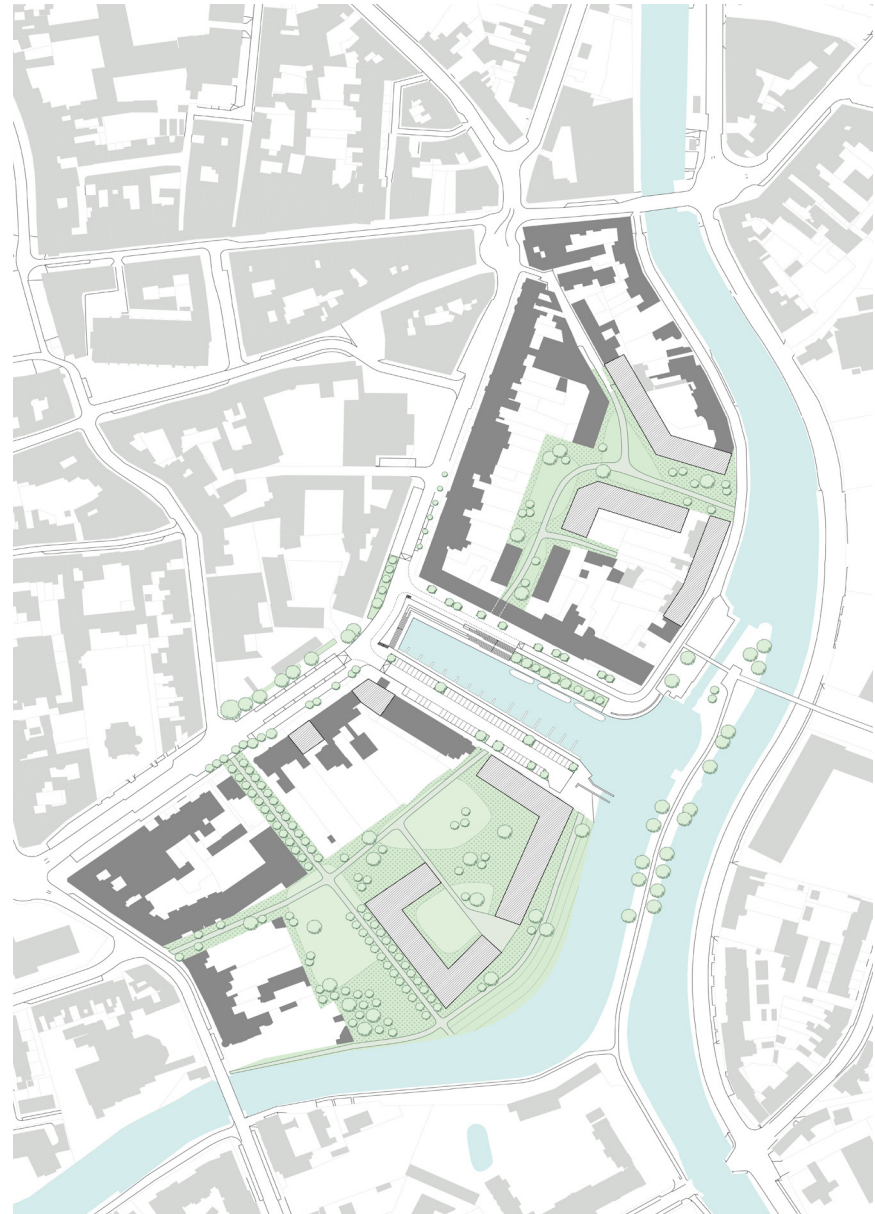
De laatste fase is een weergave van een wenselijke 'verre' toekomst. Indien in Sasstraat een aantal villa's verdwijnen, is dit de ideale gelegenheid om op een andere manier te bouwen. De verborgen groene parel kan een uitbreiding krijgen. De toegang via Sasstraat kan zo op een andere plek worden voorzien met meer herkenning en kwaliteit. Langsheen deze nieuwe ingang kunnen aan beide zijden nieuwe volumes worden ingeplant als afwerking van het bouwblok zodat het parkje niet wordt omringd door achterzijden, maar door voorzijden. De relatie tussen de woningen en het publiek groen wordt hierdoor sterker en er is sociale controle. Het voormalig ontvangstkantoor en bijhorende tuin aan zuidelijke zijde moeten behouden blijven; aan haar noordelijke zijde kunnen er tot tegen het ontvangstkantoor nieuwe gebouwen worden gerealiseerd. Door de opening aan de zuidzijde te behouden verdwijnt het historisch gebouw niet in de rij, maar vormt het een herkenbaar startpunt.

De gevels aan het zuidelijk bouwblok moeten bij vervangingsbouw tot op een (gevel) lijn worden getrokken. Op deze manier ontstaat een continu straatbeeld. De enige onderbrekingen zijn publieke toegangen en trage wegen die leiden naar het parkgebied. Het beeldbepalende elektriciteitscabinetje op de zuidzijde van Kaaiplaats wordt bij voorkeur behouden en kwalitatief verwerkt in een nieuwbouwproject op de hoek Kaaiplaats - Lindendreef. Indien de inhoud van cabine kan worden verplaatst en/of geïntegreerd binnen het nieuwbouwvolume dat binnen de gevellijn past, kan het gebouw eventueel worden afgebroken om een hogere kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken.

Wanneer in de toekomst het OCMW gebouw nood heeft aan een transitie, is er de optie tot een grondige herziening. Nieuwe volumes vormen zich naar het park en bakenen eventueel een collectief binnengebied af dat gelinkt is aan het park. De dreef met bomenrij kan in de vorm van een trage verbinding, eveneens vergezeld door bomen, worden verlengd tot aan het water. Zo is een vergezicht mogelijk vanuit Lindendreef met duidelijke relatie met het water.



fase 2



fase 3

## OVERZICHT . BESTAANDE TOESTAND VERSUS EINDVOORSTEL

Op volgende tekeningen is duidelijk welke veranderingen er op vlak van de huidige situatie in het eindvoorstel van het ontwerpend onderzoek zitten. Deze situaties worden vergeleken met de mogelijkheden die de huidige geldende stedenbouwkundige verordening voor Kaaiplaats oplegt.

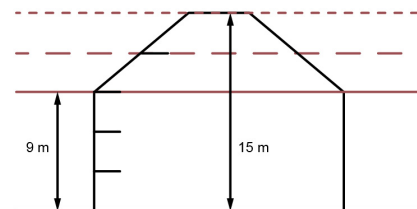
De stedenbouwkundige verordening legt voor de hele Kaaiplaats de maximale kroonlijsthoogte op negen meter en de nokhoogte op vijftien meter. Het opgelegde gabarit voorziet tevens een maximale hoek van 45 graden voor een zadeldak. Indien de stedenbouwkundige verordening overal zou worden toegepast op Kaaiplaats, zou een monotoon geheel ontstaan en zou de beoogde kleinschaligheid en verticaliteit verloren gaan. Overigens doet de verordening geen uitspraken over waardevolle gevels die moeten worden behouden.

Het voorstel van dit onderzoek creëert een evenwicht tussen oud en nieuw en een spel tussen verschillende hoogtes en dakvormen. Aan beide zijden is er duidelijk potentieel om zowel de kroonlijst- als de nokhoogte te verhogen en zo aan verticale intensivering toe te laten. Dit gebeurt telkens met aandacht voor de rest van het geheel van de gevelrij. De bebouwing die typerend is voor de stijl en het verleden van Veurne blijven aanwezig of komen niet in de schaduw van kolossen te staan.

Dit ontwerp voldoet op de meeste plaatsen aan de richtlijnen van de stedenbouwkundige verordening. In de gevelrij aan de noordzijde zijn het enkel de hoekgebouwen die hoger komen. Als hoekgebouwen komen ze een of twee bouwlagen hoger dan de overige gebouwen zonder uit verhouding te zijn. Aan de zuidzijde is dit opnieuw het geval bij het hoekgebouw. Aangezien hier minder historische bebouwing staat is het in het algemeen mogelijk hier en daar een bouwlaag hoger te bouwen. Het OCMW gebouw valt vandaag buiten de verordening. De hoogtes kunnen hier dus iets groter zijn. Wel is het aangeraden de hoogte van het huidige gebouw niet te overschrijden en de hoogtes te bekijken in vergelijking met de overige hoogtes in dezelfde straat.

Ter conclusie wijst dit onderzoek erop dat op vlak van bouwhoogtes en dakhellingen er weinig wordt afgeweken van de stedenbouwkundige verordening. Maar nieuwe uitgangspunten en aandachtspunten worden als kader gebruikt voor het nieuwe ontwerp die in de stedenbouwkundige verordening niet in acht zijn genomen.

-  bijkomende kroonlijsthoogte
-  bijkomende nokhoogte
-  huidige kroonlijsthoogte
-  huidige nokhoogte
-  boven max. kroonlijsthoogte
-  boven max. bouwlagen
-  maximale kroonlijsthoogte
-  maximaal aantal bouwlagen
-  maximale nokhoogte



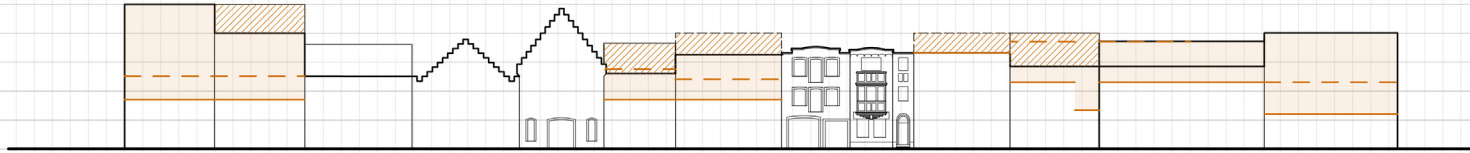


2 m  
↓  
bouwlagen

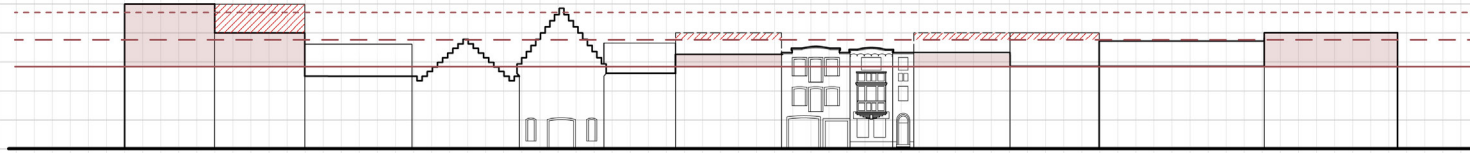
### VERGELIJKINGEN KAAIPLAATS NOORDZIJDE (DELVA)



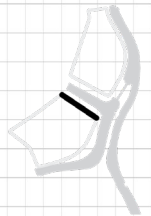
nieuw versus bestaand



nieuw versus verordening



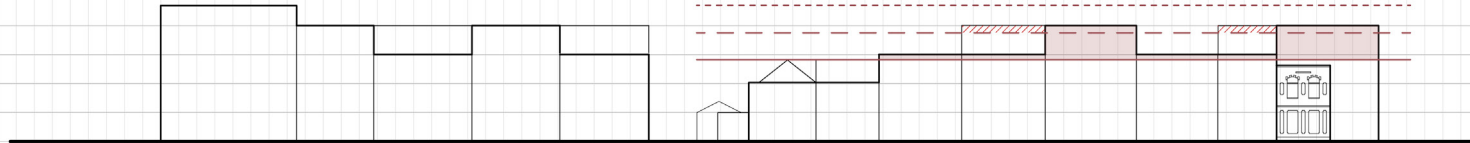
### VERGELIJKINGEN KAAIPLAATS ZUIDZIJDE (OCMW)

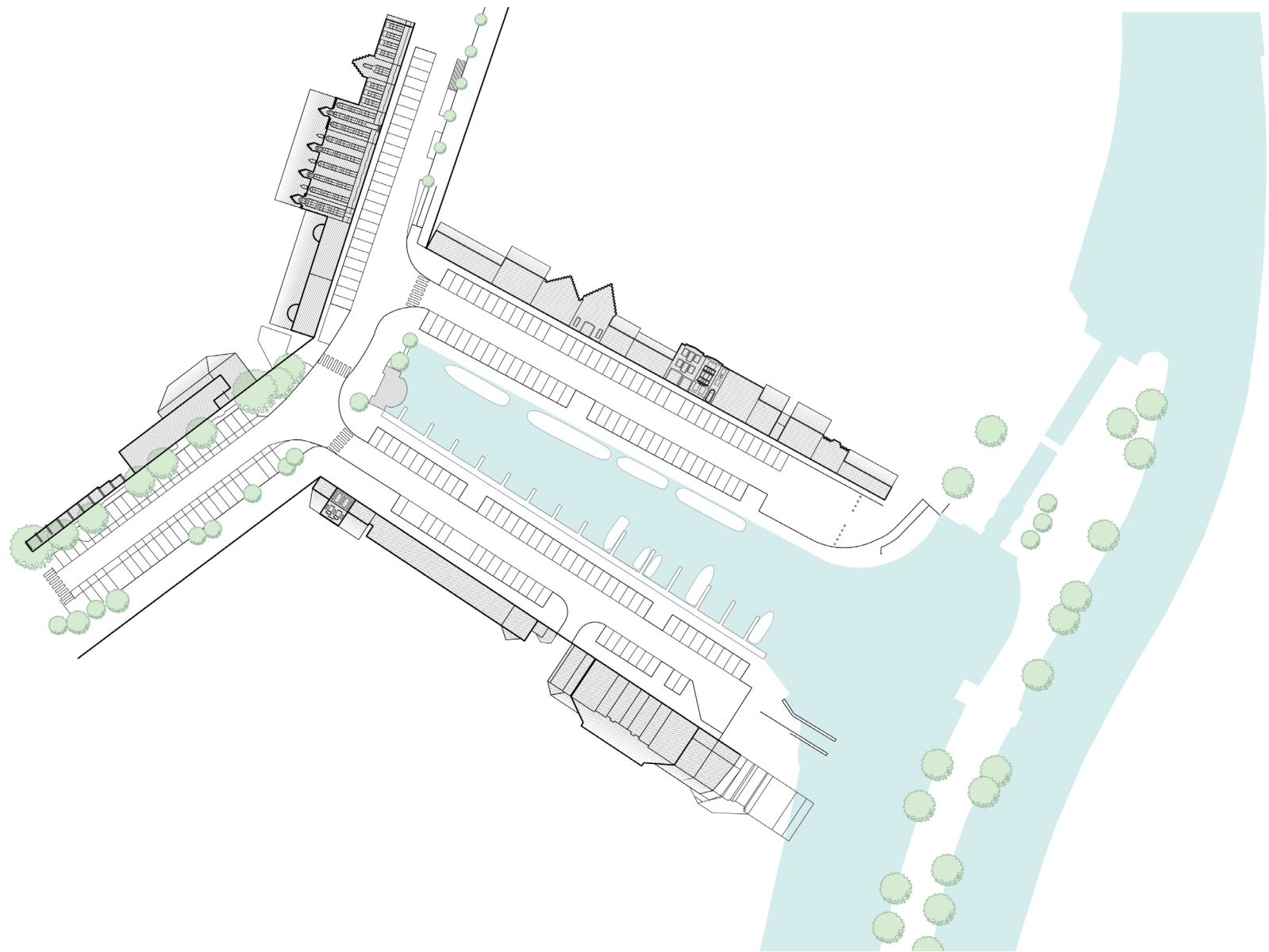


nieuw versus bestaand

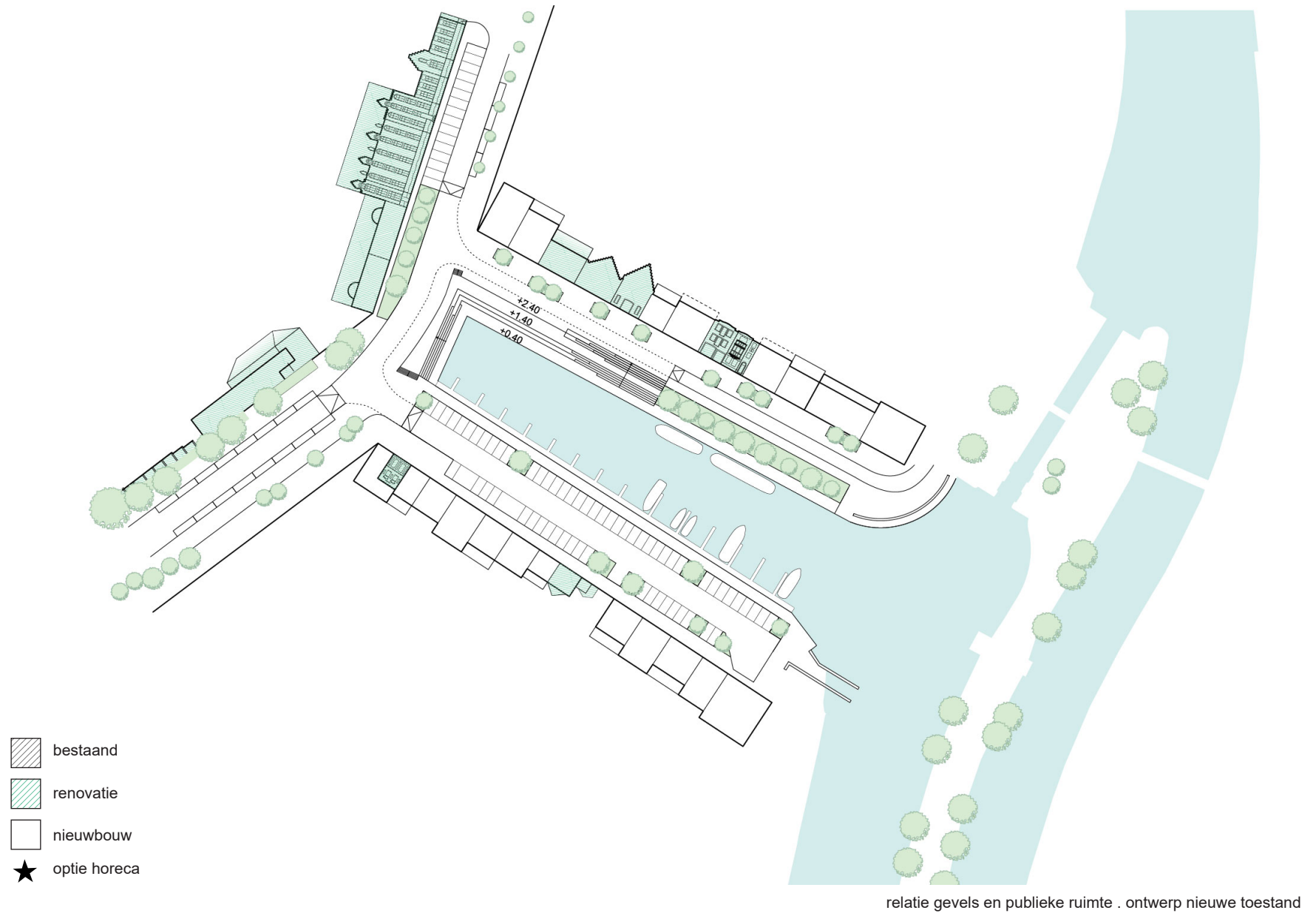


nieuw versus verordening





relatie gevels en publieke ruimte . bestaande toestand



relatie gevels en publieke ruimte . ontwerp nieuwe toestand

## 2.4 REFERENTIES

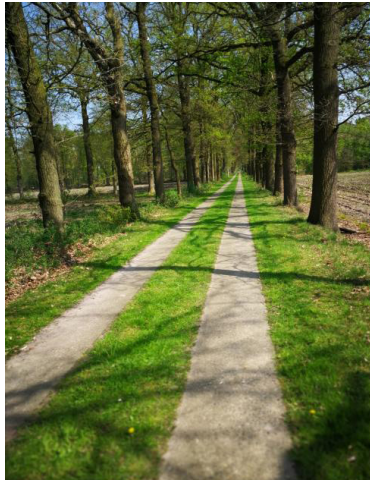


Oude Leieboorden, Kortrijk  
Graslei, Gent  
Korenmarkt, Gent  
Floristenstraat, Gentbrugge  
Hoge der A, Groningen (NL)





Pennepoelpark, Mechelen  
Standaertsite, Gent  
Keizerpark, Gent  
Lijnmolenpark, Gent  
De Deeltuin, Utrecht (NL)





### 3 STATIONSOMGEVING

#### 3.1 SITUERING

Het station van Veurne is een van de twee stations binnen het kleinstedelijk gebied. Het bevindt zich centraal, maar net buiten de historische Vaubanstructuur. De afstand tot Grote Markt is een kilometer, ook het nieuwe Suikerpark bevindt zich dichtbij. Het station grenst aan Statiestraat, de straat die de verbinding maakt tussen het centrum en de toegangsweg Brugsesteenweg. Het gebied waarover in deze BGO uitspraken worden gedaan, strekt zich uit over Statteplaats en Rodestraat. Het hele gebied is op het gewestplan en in de stedelijke verordening bestemd als woongebied. Hierdoor geldt de regel dat bebouwing langs invalswegen vijf bouwlagen mag bevatten, voor de overige bebouwing is dit drie bouwlagen.



ruimtelijke situering



Statieplaats wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van markante gebouwen zoals het oude stationsgebouw, de wachterswoning, de stapelplaats en de stationschefwoning. Allen zijn beschermd als monument en zijn gebouwd in functie van het treinstation. Vandaag doen de gebouwen geen dienst meer als stationsgebouwen. Ze zijn ingevuld door andere functies of staan leeg. De perrons bevinden zich ten oosten van de gebouwen, op de plek waar een voetgangerstunnel de connectie maakt met de overzijde van de spoorweg. Hier zijn ook de fietsparkeerplaatsen gesitueerd. De publieke ruimte is vandaag een onleesbaar geheel waarbij een veelvoud aan verhardingen plaats biedt aan gemotoriseerd verkeer, zowel auto's als bussen. Er zijn bushaltes aan beide zijden (noord en zuid) van Statieplaats. Het stationsplein doet vandaag weinig dienst als ontmoetings- en verbindingsplek maar veeleer als parkeerplaats. Ook in Rodestraat is de aanwezigheid van auto's in het straatbeeld overheersend.

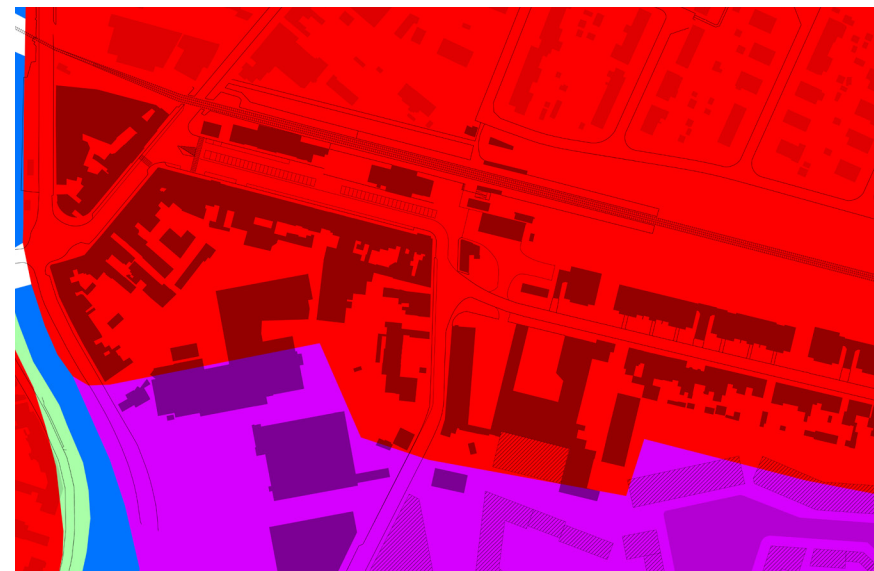
In de toekomst kan de stationsomgeving haar functie van mobiliteitsknooppunt combineren met die van een volwaardige publieke ruimte met verblijfskwaliteit. De plek kan een herkenbare ontvangstzone zijn voor bezoekers van Veurne, een efficiënte vertrekzone voor mensen die uit de stad vertrekken en een aangename en aantrekkelijke pleinzone voor omwonenden.

Vandaag zijn er reeds verschillende ontwerpvoorstellen uitgewerkt door verschillende belanghebbenden. Een evaluatie van de ontwerpen en de integratie van de belangrijke, interessante en duurzame elementen tot een samenhangend kwalitatief ontwerp liggen aan de basis. Met volgende elementen moet het ontwerp van de stationsomgeving minstens rekening houden:

- verplaatsen van stationsparking van Statieplaats naar noordzijde van Rodestraat, parallel aan spoor.
- herbestemmen van voormalige stationsgebouwen naar horeca en buurtwinkel
- ontwikkelen van nieuw volume tussen voormalige stationsgebouwen
- circuleren van bussen rondom stationschefgebouw vanuit alle richtingen
- voorzien van tweerichtingsverkeer op Statieplaats.



bestaande toestand



gewestplan



markantie gebouwen en publieke ruimte aan Statieplaats



markant stationschefwoning met bureel en goederenloods aan Statieplaats



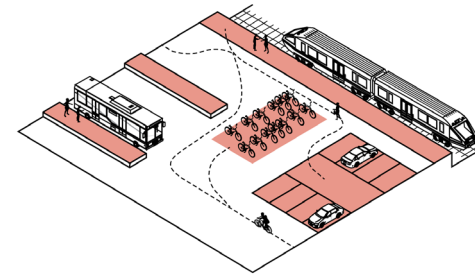
publieke ruimte en wegenis aan Statieplaats en Rodestraat



## 3.2 VISIE

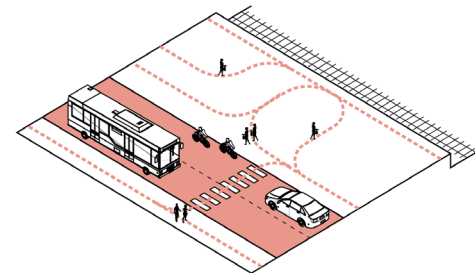
Volgende visie elementen vormen het vertrekpunt van het ontwerpend onderzoek. Door de visie te vertalen in een samenhangend ontwerp, kan het potentieel dat de stationsomgeving vandaag bezit, maar dat niet volledig wordt benut, naar boven worden gehaald. De sleutelbegrippen 'verbinden' en 'verblijven' staan centraal.

### **multimodale vervoersknoop**



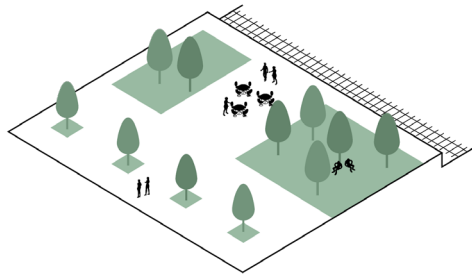
De stationsomgeving van Veurne vervult eerst en vooral een mobiliteitsfunctie. In de toekomst blijft dit een belangrijke mobiliteitshub waarbij trein, bus, (deel) auto, (deel)fiets en voetganger er elk hun plek hebben. Overstappen van het ene vervoersmiddel naar het andere gaat als vanzelf.

### **gestroomlijnde heldere circulatiestromen**



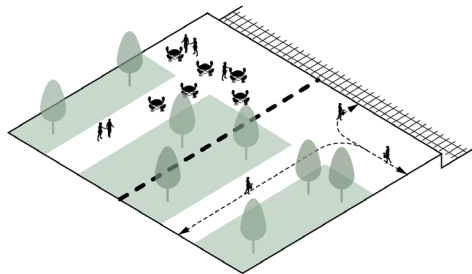
Vandaag is de stationsomgeving gedomineerd door de auto, zowel geparkeerd als voorbij rijdend. De stationsomgeving moet meer inzetten op duurzame vervoersmodi. Het openbaar vervoer en trage weggebruikers komen meer in beeld en krijgen de nodige ruimte om te bewegen. Om dit zo veilig mogelijk te laten gebeuren, kruisen de circulatiestromen elkaar minimaal en hebben ze elk hun eigen traject te volgen. Gemotoriseerd verkeer wordt gekanaliseerd op een gezamenlijke weg en een duidelijke, aparte parkeerzone.

### groene omgeving



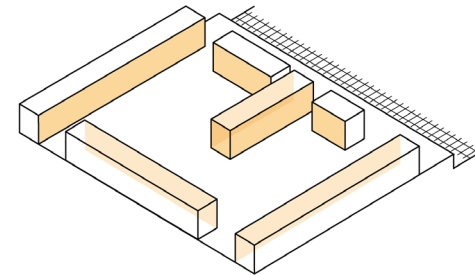
De pleinruimte moet worden onthard en vergroend zodat het stenig karakter wordt gedegradeerd. Het moet een aantrekkelijke publieke ruimte worden en geen parking blijven. Het groene karakter draagt bij tot de leefbaarheid, de beeldkwaliteit, de infiltratiecapaciteit en de beperking van de hitte in de publieke ruimte. Een groenblauwe dooradering zoekt verbinding via Suikerpark en kanaal.

### dubbel gebruik: verblijven en verbinden



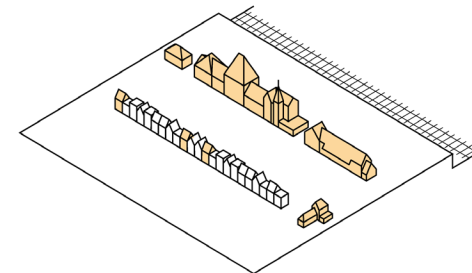
De publieke ruimte rondom de stationsomgeving vervult twee functies. Er kan op een aangename manier worden verbleven en tegelijk kunnen voorbijgangers een korte en tegelijk aantrekkelijke route van of naar het station nemen.

### compacte omgeving



Het plein zoekt een einde aan zijn langgerektheid. De bebouwing omkadert en structureert de publieke ruimte. Dit creëert enige samenhang, geborgenheid en rust.

### aandacht voor erfgoed



Waardevol erfgoed moet worden behouden en versterkt in zijn prominente plaats binnen de stationsomgeving. Zichtassen naar en (cultuur)historische relaties tussen de verschillende gebouwen worden zoveel mogelijk behouden en benadrukt. Nieuwe ontwikkelingen respecteren de erfgoedwaarden en een mooi ensemble tussen oud en nieuw.

### 3.3 ONTWERP

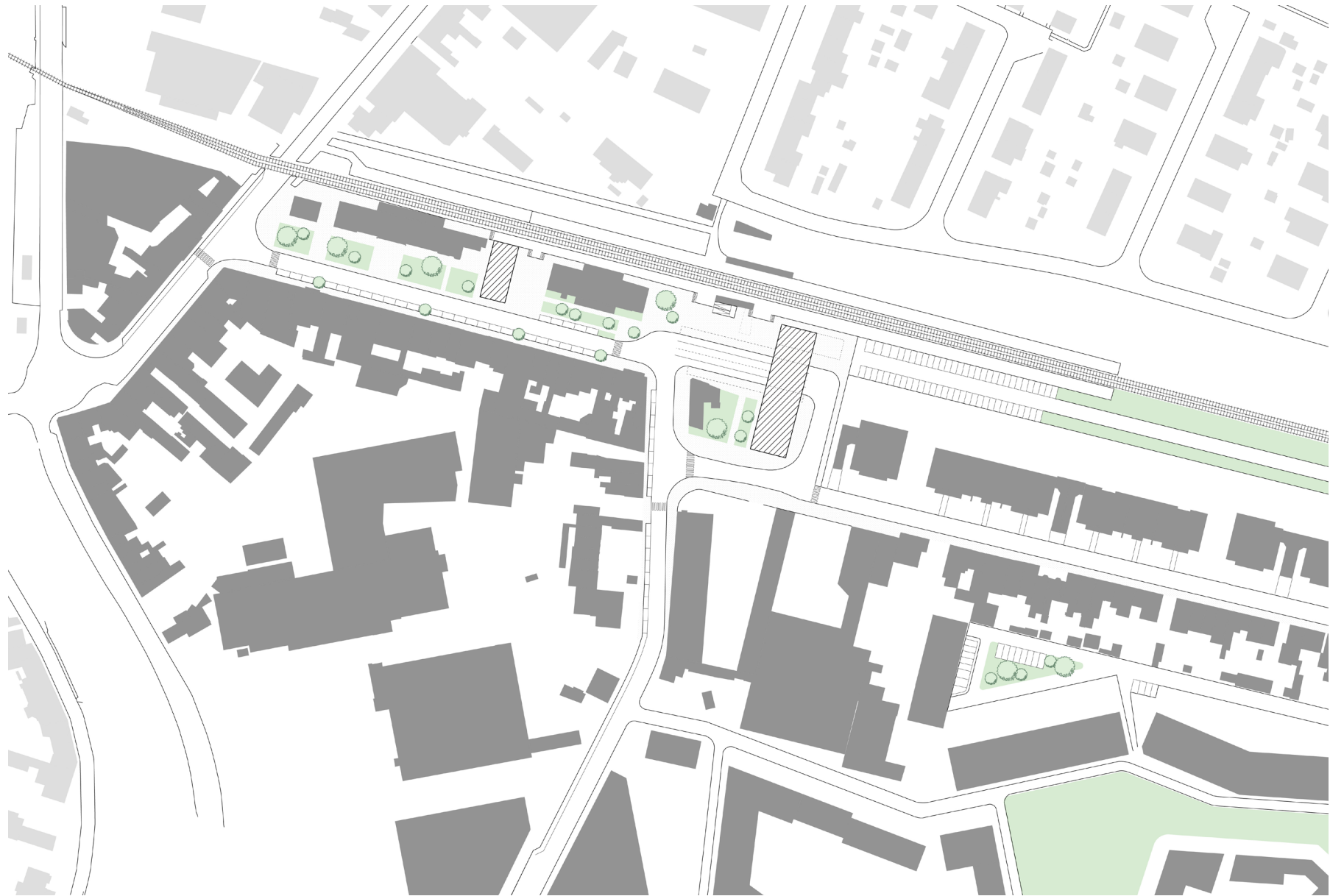
De visie elementen worden in dit deel uitgewerkt en ontworpen voor de stationsomgeving. De opwaardering van de stationsomgeving zal in verschillende fases verlopen. Rekening houdend met huidige vergunningsaanvragen en lopende projecten wordt een onderscheid gemaakt tussen korte termijn en lange termijn. De lange termijn toont de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving (ambitiebeeld).

#### FASE 1 . KORTE TERMIJN (< 10 JAAR)

Omdat het station zo dicht bij het centrum van Veurne is gelegen en als vervoersknooppunt fungeert, komt de directe omgeving in aanmerking voor kernversterking. Doch is het belangrijk dit niet zo maar te doen en voldoende aandacht te hebben voor een kwalitatieve ontwikkeling op maat en in respect met de omgeving. Sinds reeds een aantal jaren worden verschillende plannen en ideeën uitgewerkt voor ontwikkelingen aan Statieplaats. Deze behandelen zowel de bebouwing als de publieke ruimte. De eerste ontwikkelingen zullen dus de uitwerking zijn van beleidsmatig gevalideerde plannen. Een belangrijke randvoorwaarde bij de ontwikkelingen is het steeds voldoende aandacht besteden aan het behoud en de versterking van de historisch waardevolle bebouwing (stationsgebouw, wachterswoning, stapelplaats en stationschefwoning). Nieuwe toevoegingen of bijkomende elementen in de stationsomgeving hebben respect voor deze gebouwen en benadrukken hun waarde. Een afstemming met het agentschap onroerend erfgoed is hierbij essentieel.



bestaande toestand

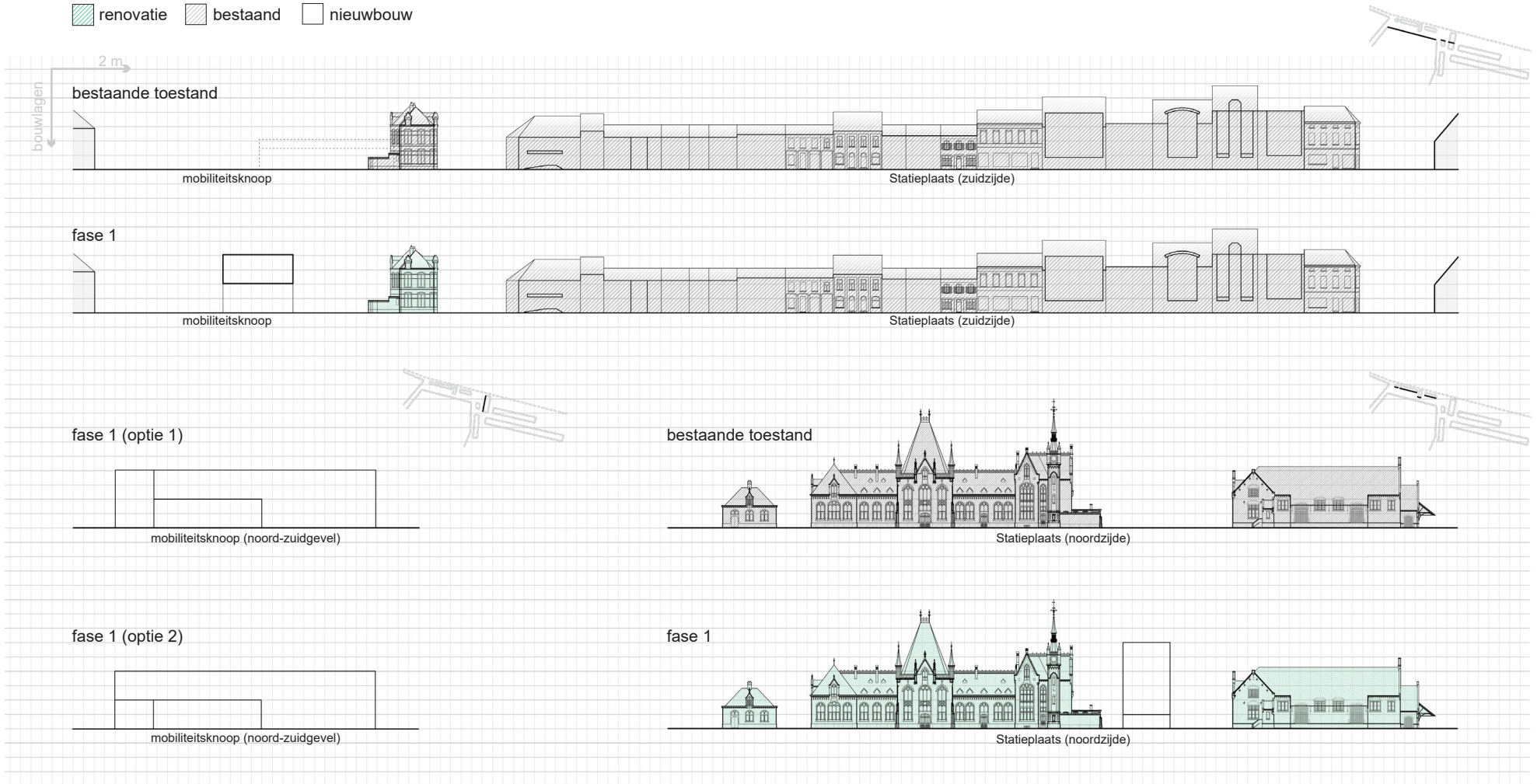


fase 1

OMG

### STATIEPLAATS

renovatie    bestaand    nieuwbouw





De wegenis krijgt een herinrichting volgens de plannen van studie bureau Cnockaert. De weg bevindt zich ten zuiden van de pleinruimte. Het gemotoriseerd verkeer kan er in twee richtingen rijden. Parkeren kan enkel in de vorm van langsparkeren voor bewoners en enkele kortparkeerplaatsen (kiss & ride en buurtsupermarkt). De stationsparking verhuist naar de noordzijde van Rodestraat, parallel aan het spoor.

Voormalige stationsgebouwen worden momenteel gerestaureerd en worden in de toekomst herbestemd tot een horeca-zaak en een detailhandelszaak (buurtwinkel) in de goederenloods. Tussen het voormalige stationsgebouw en de goederenloods is er de opportuniteit een nieuw volume te bouwen. Dit volume moet in harmonie zijn met de beschermde monumenten waartussen het zich bevindt. Het heeft echter een hedendaagse architecturale uitvoering, geen replica-architectuur die de architectuurtaal van de stationsgebouwen overneemt. De constructie is licht en straalt een zekere transparantie uit. Ook in de hoogte mag het nieuwe volume niet concurreren met de bestaande stationsgebouwen. Deze torens bepalen vandaag mee de skyline van de stad Veurne. De bouwhoogte mag niet hoger zijn dan de beeldbepalende torens van het station om te voorkomen dat op deze plek een nieuw element aan de skyline wordt toegevoegd. Ook vanuit het standpunt van erfgoed is het niet wenselijk om de daken van de oude stationsgebouwen te overstijgen. Concreet betekent dit dat maximaal zes bouwlagen (inclusief technische verdieping) mogelijk zijn.

Een langgerekt, elegant meergezinsgebouw kan worden gerealiseerd en wordt op Statieplaats zodanig ingeplant dat het plein in twee ruimten wordt opgesplitst. Zo krijgt het vrij groot langgerekt plein een compactere vorm waar twee verschillende karakters aan kunnen worden gekoppeld. Een grondige ontharding en vergroening zijn nodig en dragen bij aan de identiteit en de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving. Op maaiveldniveau staat het nieuwe gebouw aan de pleinzijde op pilotis of is het verhoogd om visuele én historische relaties tussen het stationsgebouw en de goederenloods te behouden.

Het in twee gedeelde plein vervult twee functies: verbinden en verblijven. De westelijke zijde is een volwaardige verblijfsruimte die een verrijking biedt aan de horeca-functie in het stationsgebouw. Groene zones richten het plein in, vormen een buffer naar de verkeersassen en accentueren de ruimte als ontspannings- en ontmoetingsplek. Terrassen kunnen worden

opgezet op de aantrekkelijke publieke ruimte. Het oostelijk gedeelte van Statieplaats krijgt een verbindingsfunctie. Het voorziet enkele parkeerplaatsen voor de buurtsupermarkt die halfverhard en een groen karakter hebben. De groene inrichting loopt vervolgens door en benadrukt zo de looplijnen van en naar het station en naar de buurtwinkel. Deze ruimte hangt samen aan de mobiliteitsknoop en heeft een karakter van komen en gaan, verblijven is hier minder aan de orde. Doch is de inrichting en de kwaliteit van het openbaar domein even belangrijk.

De mobiliteitsknoop bevindt zich ter hoogte van de recent heraangelegde perrons en treinhalthes, ten oosten van Statieplaats. Aan de zuidzijde wordt een busstation ontwikkeld. Hiervoor wordt een nieuwe weg aangelegd dat enkel voor bussen en trage weggebruikers toegankelijk is. De weg wordt rond de stationschefwoning gelegd en voorziet ruimte voor de bussen om te circuleren en te halteren zonder het doorgaand verkeer op de andere wegen te belemmeren. Zo ontstaat ook een gemakkelijke en zeer nabije overstap tussen trein en bus. Overigens bevindt de stationsparking zich aan de oostkant van deze knoop (bereikbaar via Rodestraat) en moet de fietsenparkeerplaatsen er ook een plek krijgen. Een nieuwbouwvolume koppelt deze functies en versterkt de inrichting en het gebruik van de mobiliteitsknoop. Het nieuwe volume reikt van Rodestraat over de bushaltes tot het zuidelijk perron. Op maaiveldniveau kan de fietsenstalling worden geïntegreerd. De functies binnen het gebouw zijn verder aanvullend voor de werking van de verschillende vervoersmodi binnen de mobiliteitsknoop. Zo kan er bijvoorbeeld plaats zijn voor de integratie van ticketverkoop voor bus en trein, maar ook voor kantoren, wachtruimtes, kantines en/of sanitaire voorzieningen. Deelsystemen (deelfietsen en -auto's) krijgen een plek op dezelfde parkeervoorzieningen.

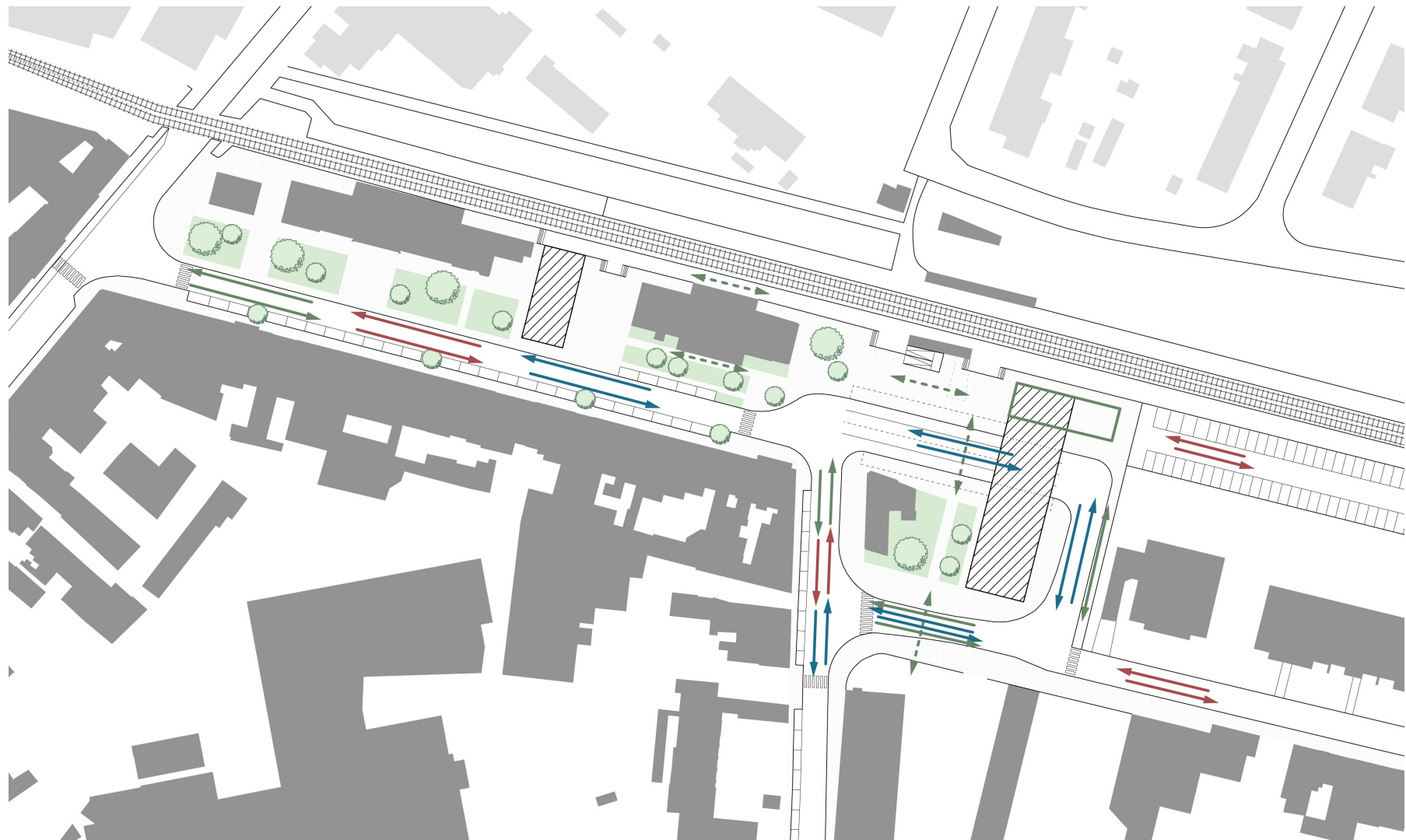
Het nevenstaande schema verduidelijkt de verschillende mobiliteitsstromen die in de stationsomgeving een plaats hebben.

Het openbaar vervoer maakt gebruik van de wegenis aan de zuidzijde van Statieplaats. De wegenis rondom het stationschefgebouw, die Statieplaats en Rodestraat met elkaar verbindt, is enkel toegankelijk voor bussen. Zij kunnen in beide richtingen rondrijden en halte houden aan de noordelijke zone, parallel aan de spoorweg. Hier kunnen passagiers op- en afstappen. Dankzij de pleinruimte tussen de bushalte en het station zijn de perrons makkelijk bereikbaar. Het zuidelijk treinperron kan op verschillende plaatsen worden bereikt: via trappen verspreid van Statieplaats tot aan de bushaltes of via een helling ter hoogte van de busperrons. Het noordelijk treinperron is vanuit het zuiden van de stad bereikbaar dankzij de voetgangerstunnel die onder de spoorweg door gaat.

Auto's kunnen op Statieplaats, in Zuidburgweg en in Rodestraat telkens in beide richtingen zich verplaatsen. Via Rodestraat is de stationsparking parallel aan de spoorweg bereikbaar. Hier is een groot aantal parkeerplaatsen voorzien. Nabij de haltes, worden enkele deelauto's voorzien. Ook taxi's krijgen hier een plek. In Zuidburgweg en aan de zuidzijde van Statieplaats kunnen bewoners langsparkeren. Kort parkeren wordt aan de oostzijde van Statieplaats voorzien, dit is relevant voor de buurtwinkel en als kiss & ride voor de trein- en busstations.

Fietsers krijgen voorrang in de stationsomgeving en kunnen zich 'vrij' bewegen. Zij gebruiken best de kortste route van en naar de fietsenstalling, waarbij gemotoriseerde verkeersstromen minimaal worden gekruist. De fietsparking is bereikbaar vanuit alle richtingen en is gelegen nabij de perrons, bij voorkeur geïntegreerd in het nieuwbouwwolume.

Voetgangers kunnen zich vrij over Statieplaats begeven en kunnen de weg op twee plaatsen veilig via een zebrapad oversteken. Ter hoogte van de goederenloods ligt het wandelpad dicht bij het gebouw om zo het station te worden ingezogen en om geen onveilige situaties te creëren op de hoek van Zuidburgweg en Statieplaats waar alle vervoersmodi samenkomen. Vanaf het perron is het mogelijk om via Statieplaats naar Veurne centrum te wandelen of om zich zuidwaarts richting Suikerpark te begeven. Een wandelpad wordt zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van de stationschefwoning voorzien zodat op een zeer eenvoudige en duidelijke manier de multimodale knoop kan worden bereikt.



schema mobiliteit

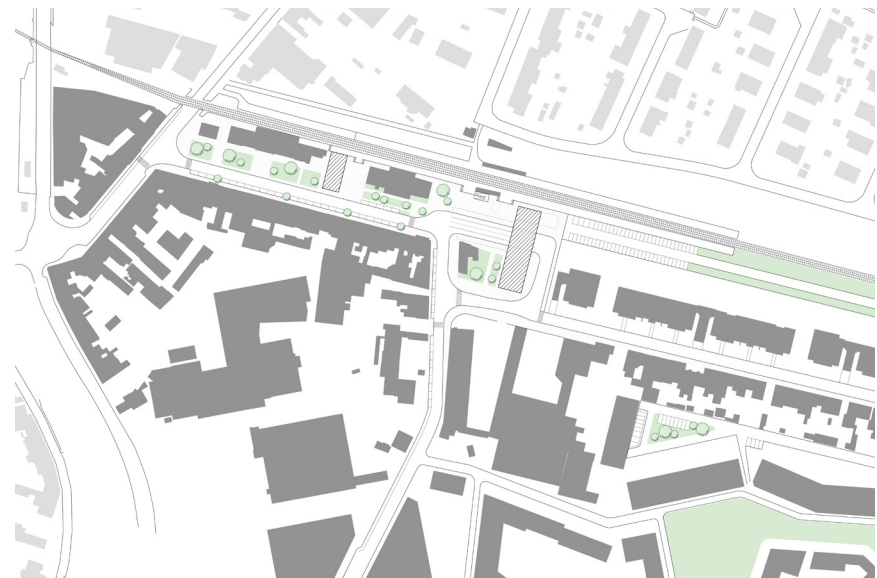
## FASE 2 . LANGE TERMIJN (> 10 JAAR)

Na de actieve ontwikkelingen in de stationsomgeving is ook een visie op de verdere evolutie van bestaande bebouwing gewenst.

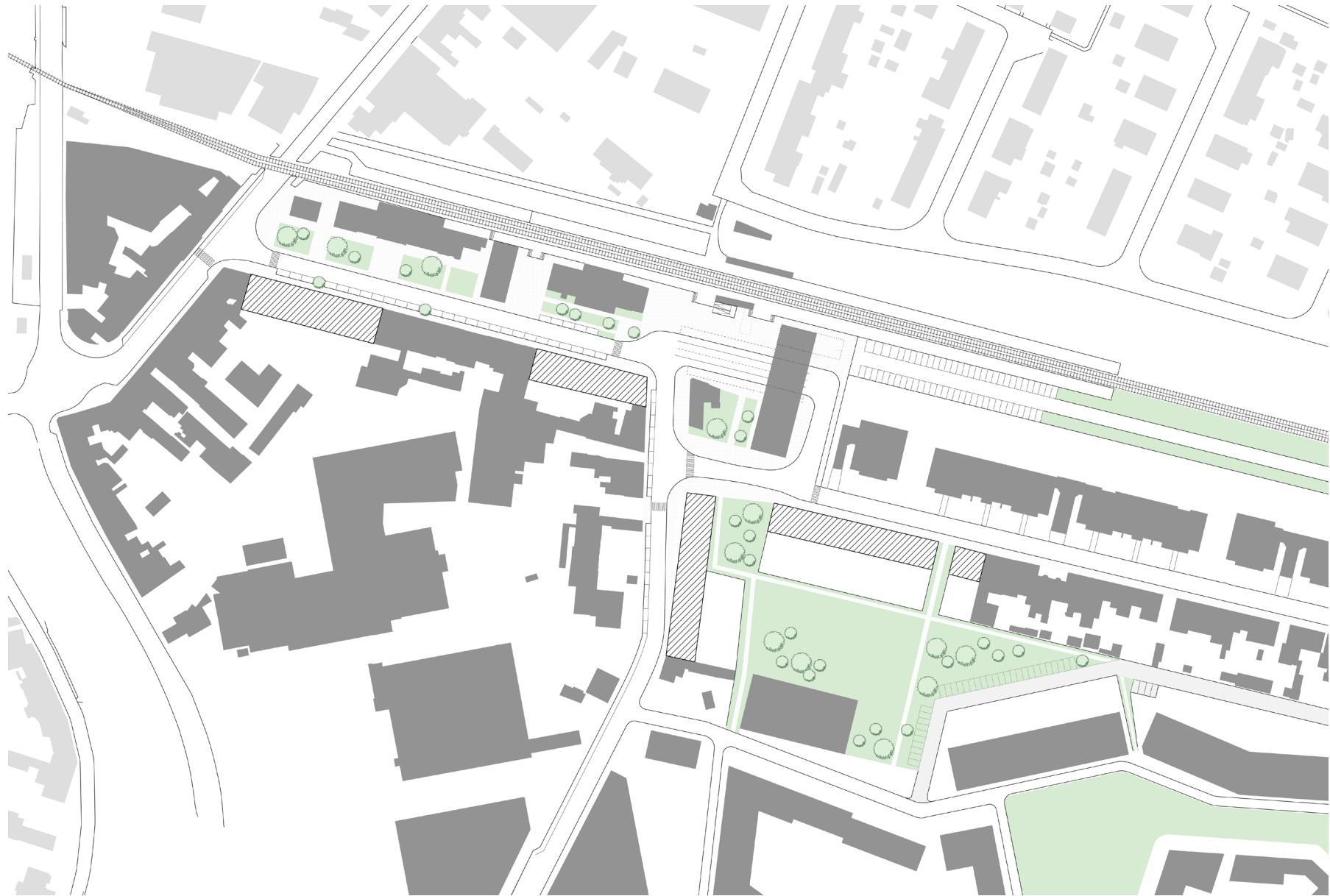
Het bouwblok dat tussen Rodestraat, Zuidburgweg, Suikerbietstraat en Brikerijstraat is ingesloten heeft vandaag een onsamenhangend karakter door de verschillende schalen in bebouwing en de onduidelijke grens met de weg door naar achter getrokken gevels. Wanneer de politie wegtrekt uit de gebouwen op de kruising van Zuidburgweg en Rodestraat, ontstaan er op die gronden nieuwe ontwikkelingskansen. Dit geldt ook voor de percelen waar de autogarage zich bevindt. Bij nieuwe ontwikkelingen ontstaat de mogelijkheid om het bouwblok een volwaardige gevelwand te geven en specifieke openingen te laten voor een groen binnengebied enerzijds en een duidelijke relatie en connectie met het station anderzijds. Bij nieuwbouw is het belangrijk om verticaliteit te creëren door afzonderlijke wooneenheden visueel van elkaar te scheiden en de perceelsstructuur te weerspiegelen in de gevelopbouw.

Voor het binnengebied wordt een publieke groene ruimte voorgesteld die de verbinding maakt tussen het station/Statieplaats en het Suikerpark. Private tuinen kunnen grenzen aan de woningen, maar deze hebben een maximaal groen karakter en voorzien zachte grenzen naar het binnengebied.

De zuidzijde van Statieplaats wordt stelselmatig verappartementiseerd. Deze typologie kan zeker een plaats krijgen in een stationsomgeving, maar de gebouwen en de architectuurtaal moeten in harmonie zijn met de bebouwing die er reeds aanwezig is. Zo moeten schaalbreuken worden voorkomen en is de percelering visueel af te lezen uit de verticaliteit van de gevels. Er staan enkele kenmerkende panden in de rij, die het beeld van de stationsomgeving maar ruimer ook van de stad Veurne bepalen. Zij moeten maximaal worden gevrijwaard. Door de vaak te kleine woningen, kunnen uitbreidingen in de vorm van kwalitatieve optoppingen of uitbreidingen aan de achterzijden van de woning gebeuren.



fase 1

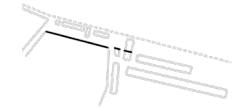


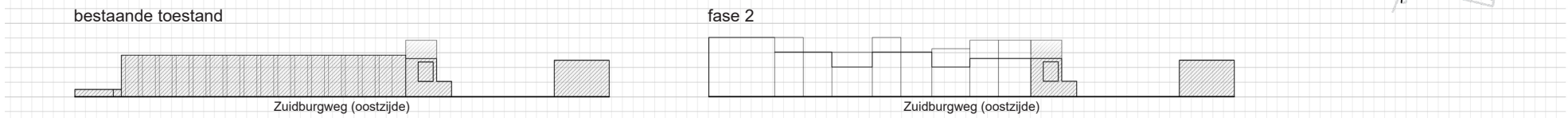
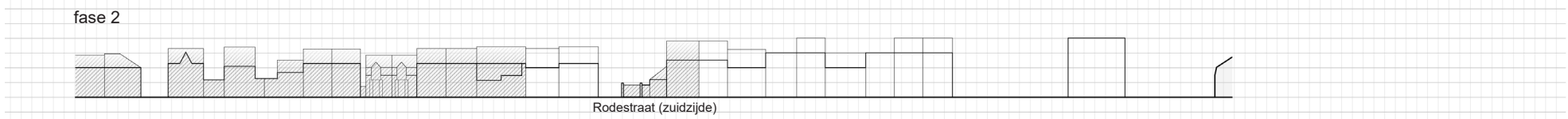
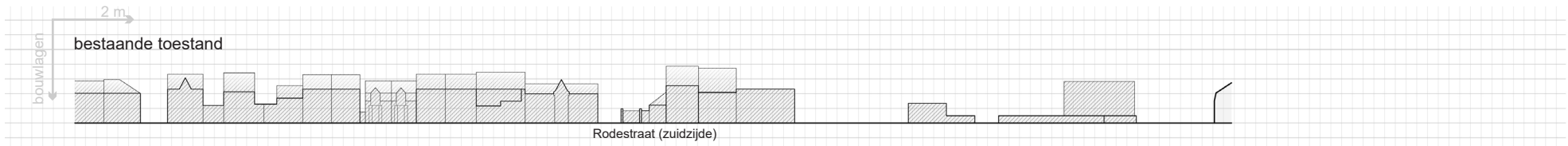
fase 2

OMG

### STATIEPLAATS

renovatie    bestaand    nieuwbouw





### 3.4 REFERENTIES



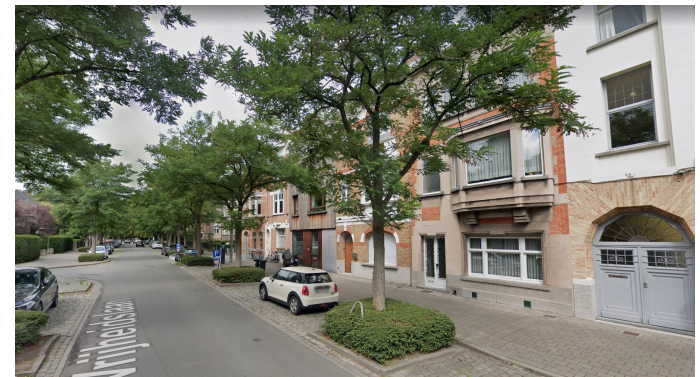
groene pleinruimte met aandacht voor looplijnen, gescheiden van rijweg voor gemotoriseerd verkeer

referenties Statieplaats publieke ruimte

- Speecqvest, Mechelen
- fietsstraat, Gent
- Koning Albertlaan, Gent

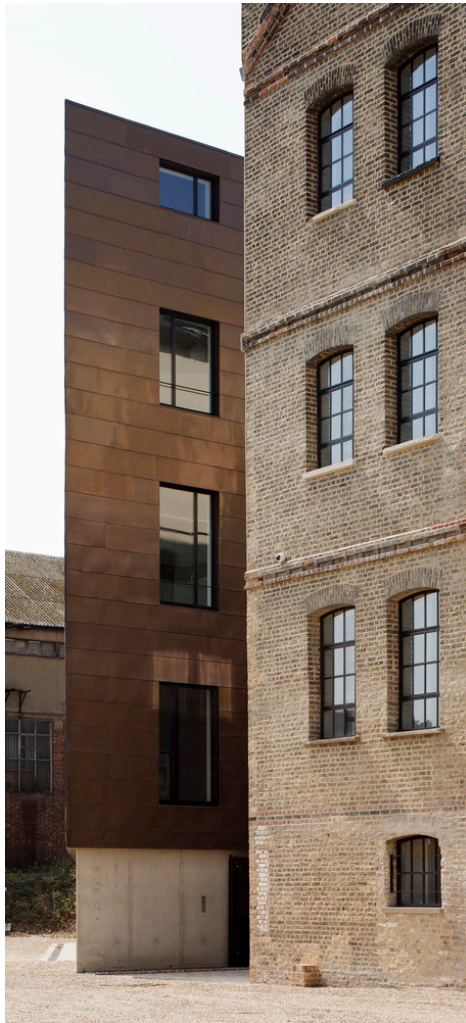


fietsers op de weg in het zicht en met een beperkte snelheid van automobilisten



vergroening van het straatbeeld door het plaatsen van bomen tussen parkeerplaatsen





harmonie tussen oud en nieuw



harmonie tussen oud en nieuw



harmonie tussen oud en nieuw



transparante gevels met duidelijke (zicht)relaties

referenties Statieplaats bebouwing

The Granary, Barking (VK)

Gucci hub, Milaan (IT)

Kwakkel showroom, Apeldoorn (NL)

hoofdzetel Uber, San Fransisco (VS)



transparante gevels en vrij op maaiveldniveau

referenties zuidzijde Rodestraat en Statieplaats

renovatie woning, Gent  
woning Lousbergkaai, Gent  
woningen Waterkluiskaai, Gent



achterliggende optopping



verticale geleding (aanduiding wooneenheid in witte stippellijn)



achterliggende optopping op waardevolle gevels



homogeen materiaalgebruik



homogeen materiaalgebruik



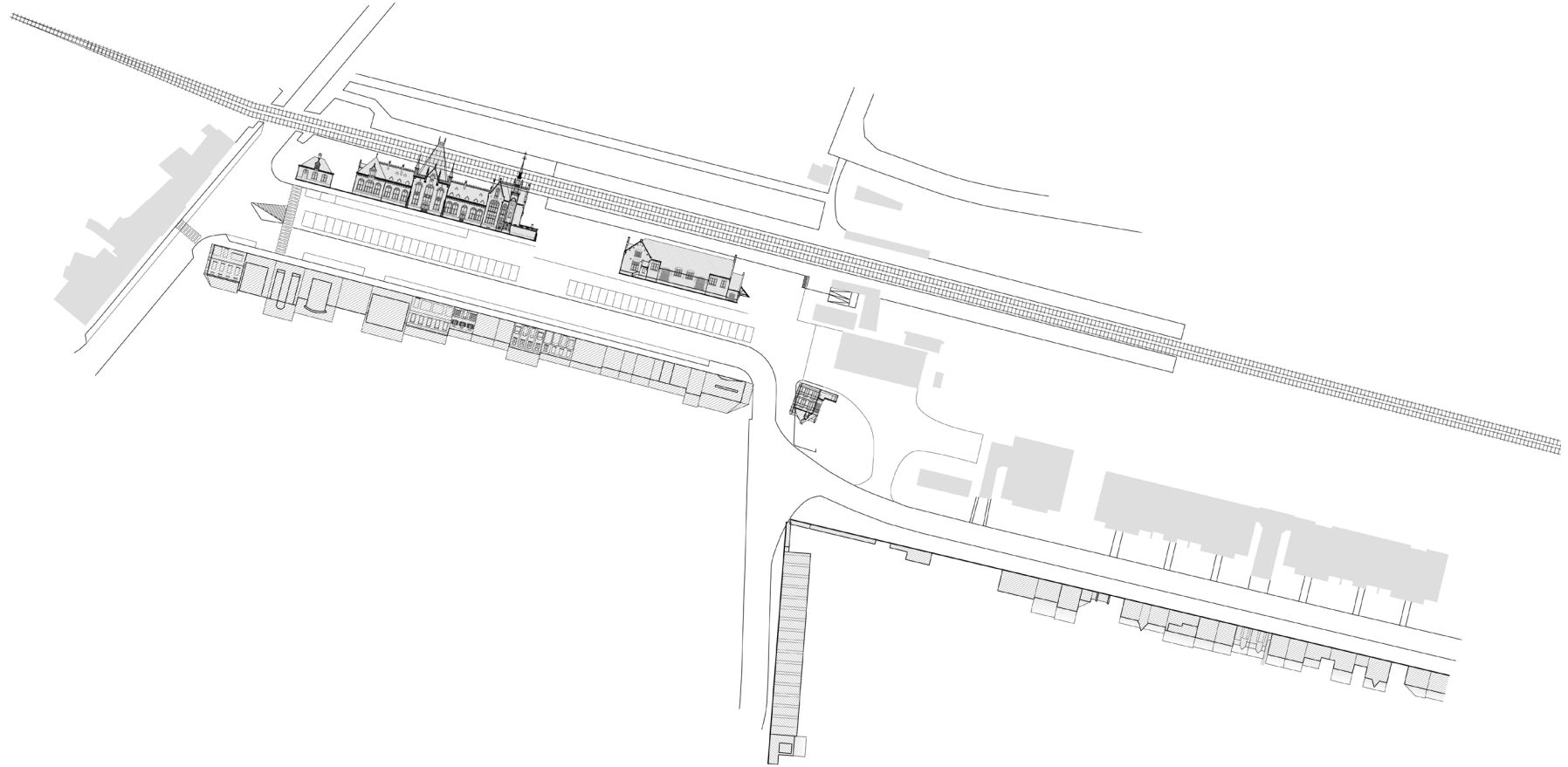
homogeen materiaalgebruik



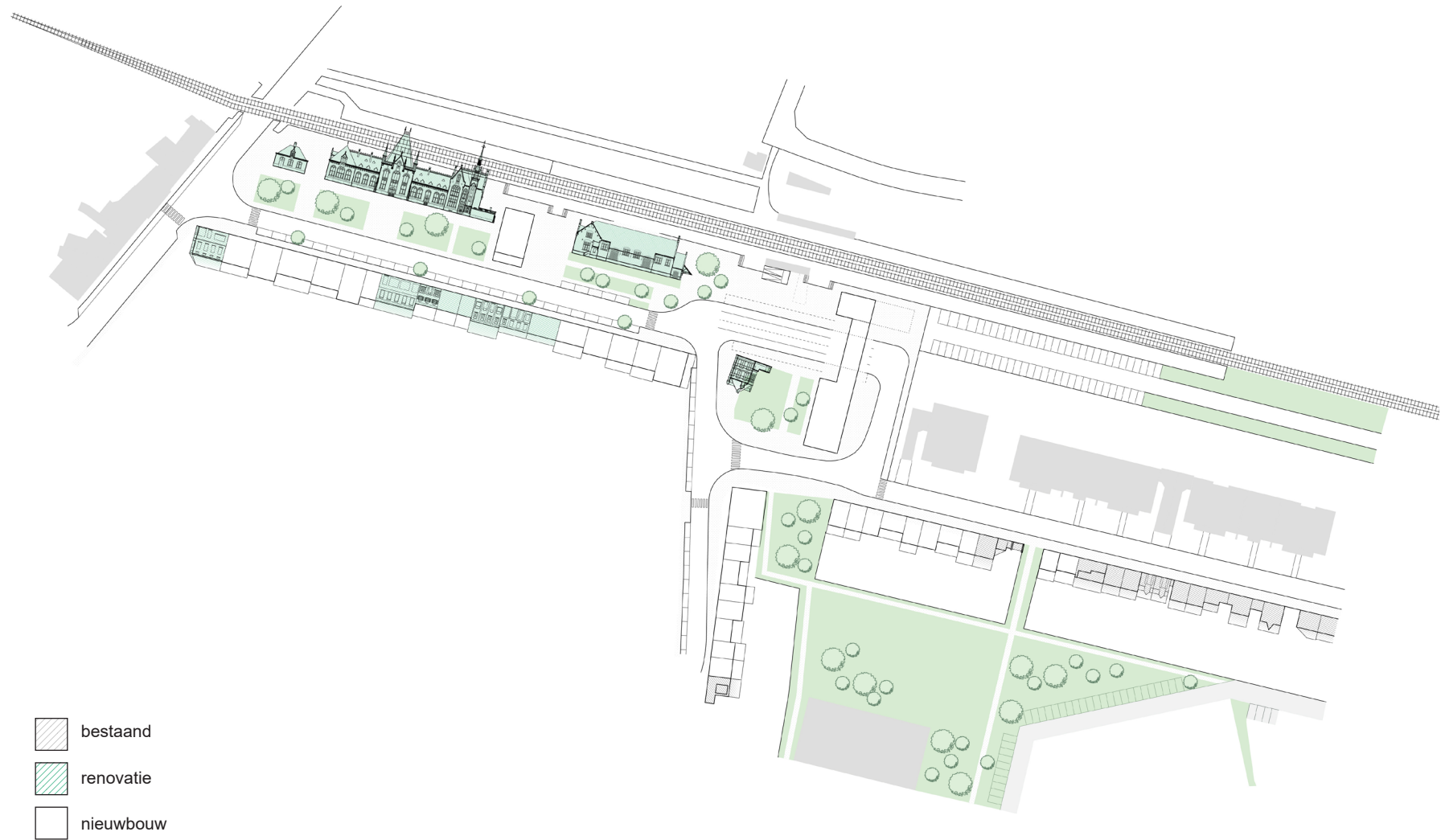
meerdere voorzijden aan gebouw

referenties mobiliteitsknoop

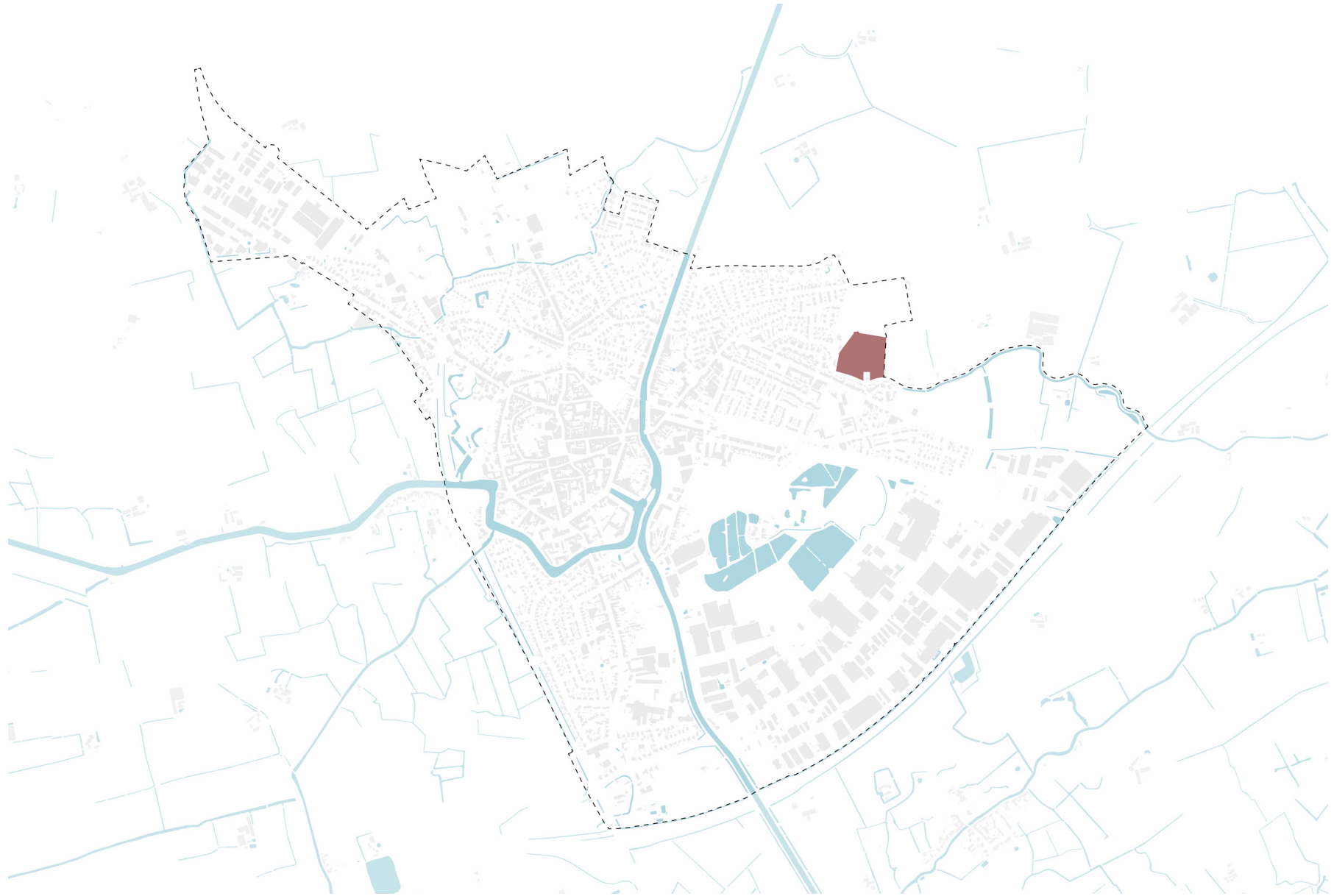
- feesthal, Kressbronn (DE)
- LV Office, Liposthey (FR)
- appartementengebouw, Melbourne (AU)
- Musika Eskola, Amorebieta (ES)



relatie gevels en publieke ruimte . bestaande toestand



relatie gevels en publieke ruimte . ontwerp nieuwe toestand



## 4 PROOSTDIJK

### 4.1 SITUERING

Het gebied ten noorden van Proostdijkstraat behoort tot het kleinstedelijk gebied Veurne maar is tot vandaag niet bebouwd. De velden hebben sinds de opmaak van het gemeentelijk RUP Proostdijkstraat in 2012 de bestemming van stedelijk woongebied. Om deze reden wordt naar dit gebied gekeken voor stadsuitbreiding. Een aantal randvoorwaarden uit het RUP bepalen de mogelijkheden voor het gebied.

- Regenwater moet kunnen infiltreren in de ondergrond door het gebruik van waterdoorlatende materialen, door een afleiding van regenwater van verharde naar onverharde delen of door een vertraagde afvoer naar Proostdijkvaart.
- Minimaal 20% van de oppervlakte is voorbehouden voor publiek domein (pleinen en openbaar groen).
- De ontsluiting moet worden georganiseerd via een centrale toegangsweg die aantakt op Proostdijkstraat tussen de bestaande zonevreemde woning en de oostelijke grens van het plangebied.
- Rechtstreekse toegangen van percelen op Proostdijkstraat zijn verboden.
- De maximale bouwdiepte is 20 m op het gelijkvloers en 14 m op een verdieping.
- De maximale bouwhoogte bedraagt twee bouwlagen met een maximale kroonlijsthoogte van 7 m en een nokhoogte van 12 m. Gekoppelde woningen en rijwoningen hebben dezelfde kroonlijst en nokhoogte.
- Alle dakvormen tussen 0° en 55° zijn toegelaten.



grafisch plan RUP Proostdijkstraat

- zone voor wonen
- strook voor landschappelijke overgang (overdruk)
- aanzet ontsluiting (indicatieve aanduiding)

In 2016 kwam er een verkavelingsvoorstel van het AGB om de onaangesneden zone op een meer klassieke manier in loten en kavels op te delen. De publieke ruimte is er beperkt tot een openbaar groen plein, centraal in het gebied. Ten noorden van de kavels wordt er een bufferbekken voorzien voor wateropvang. In het plan is de grond verdeeld over 96 loten met grondgebonden woningen en private tuinen.

Het college van burgemeester en schepenen gaf begin 2020 een reactie op dit voorstel. Een aantal wensen zijn geformuleerd voor de aanpassing en de vernieuwing van het voorliggend ontwerp.

- De komberging wordt ontwikkeld binnen het projectgebied
- De samenwerkingsovereenkomst met de private partner wordt heronderhandeld.
- Het aantal loten wordt gereduceerd tot maximaal 80 loten.
- Een ontwerp moet worden gemaakt om de woonontwikkeling op een meer hedendaagse wijze in te delen en de waterberging maximaal in open grachten te houden.
- Een afwijking op de woondichtheid wordt toegestaan om de waterhuishouding op een duurzame wijze maximaal te respecteren.
- De loten worden gefaseerd in de markt gezet.



voorstel van het AGB (2016)





## 4.2 VISIE

Proostdijkstraat sluit aan op de achterzijden van woningen die behoren tot de tuinwijk Nieuwstad. De woningen hebben er een garage of een oprit met een afwisselend verharde en zachte ondergrond. De actieve voorzijden bevinden zich echter niet aan deze straat. Aan de westelijke zijde van het projectgebied grenzen met draadwerk afgesloten private tuinen. De projectzone omarmt ook een enkele woning. Het alleenstaand huis richt zich met de voorzijde naar Proostdijkstraat en wordt overigens omgeven door de open ruimte. Met andere woorden grenst het projectgebied in alle richtingen aan achterzijden van bestaande bebouwing. De nieuwe ontwikkeling is de perfecte gelegenheid om een afwerking van deze achterzijden te voorzien in combinatie met levendige voorzijden die een decor bieden voor de publieke en open ruimte.

Wanneer de achterzijden worden afgewerkt, ontstaan er twee stedelijke bouwblokken, gericht naar het polderlandschap. Deze bouwblokken staan op enige afstand van elkaar.

De tussenruimte biedt belangrijke vergezichten naar het omliggende landschap. Dankzij het vlakke landschap is het mogelijk een aantal kilometers ver te kijken. Een nieuwe ontwikkeling mag dit zicht vanuit Proostdijkstraat niet blokkeren. Idealiter versterkt en omkadert de ontwikkeling juist deze zichten.

Voorzijden richten zich naar de open ruimte. Deze ruimte wordt door de omwonenden niet enkel met elkaar gedeeld, maar ook met buurtbewoners die er vandaag al wonen. Sociale controle en interactie tussen bewoners en publieke ruimte zijn van groot belang.

De zones binnen en tussen de bouwblokken zijn maximaal onthard en groen. Dit wil zeggen dat parkeren en andere utiliteiten zoals het ophalen van vuilnis via de achterzijde of via het binnengebied gebeuren. Dit hypothekeert dan ook niet de voorzijden richting open ruimte en de afwerking van bestaande achterkanten.

Water (tijdelijk) bergen op het projectgebied is nodig rekening houdend met de watergevoeligheid. Een uitgebreid grachtensysteem wordt verkozen boven een centrale opvangplaats. Verschillende grachten lopen tussen de bebouwing en staan samen met drie bufferzones in voor wateropvang en -infiltratie. Het water wordt via de grachten teruggeleid naar Proostdijk ten oosten van het projectgebied. De blauwe aders zijn bovendien een meerwaarde binnen de publieke open ruimte van het project.

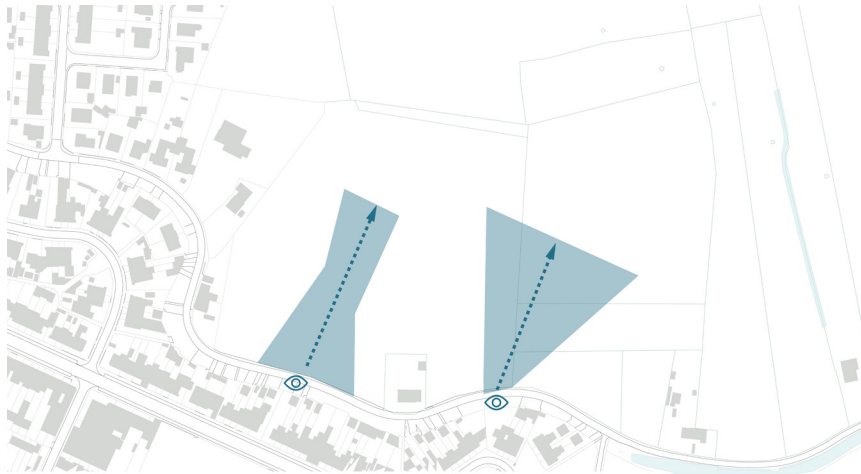
### camouflage van achterzijden



### afwerking van bouwblokken



**respect voor zichtassen**



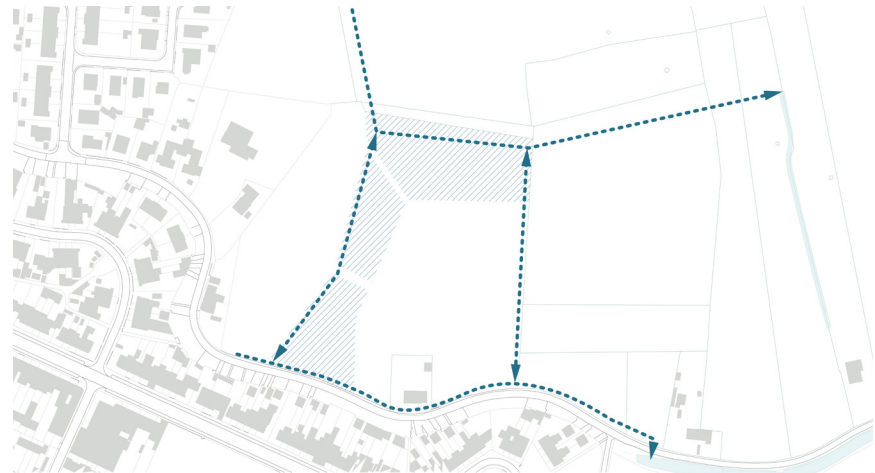
**clustering van parkeerplaatsen en utiliteiten**



**voorzien van nieuwe voorzieningen**

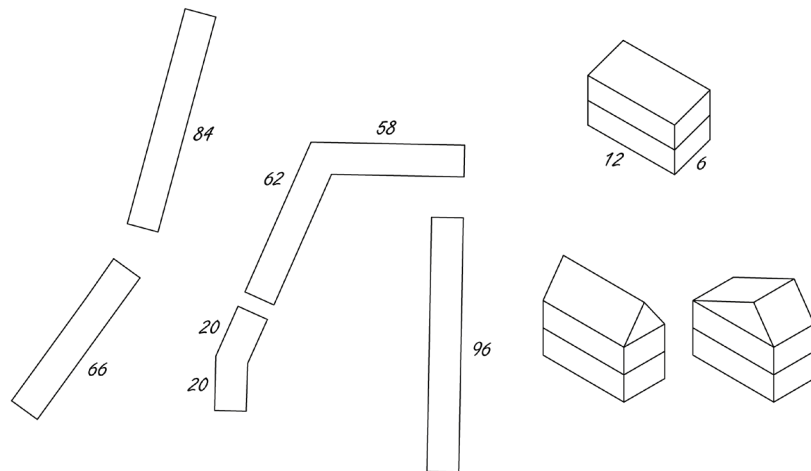


**uitbouw van grachtennetwerk**



### 4.3 ONTWERP

In dit ontwerpend onderzoek stellen we een ontwerp voor dat rekening houdt met de opgelegde stedenbouwkundige voorschriften uit het RUP en vertrekt vanuit de voorgenoemde visie-elementen. In het onderzoek wordt er niet gesproken over loten of kavels maar veeleer over wooneenheden. Er wordt niet enkel op de bebouwde of de onbebouwde ruimte gefocust maar veeleer op een harmonieus geheel waarbij de verschillende ruimtes elkaar ondersteunen en versterken.



dimensies

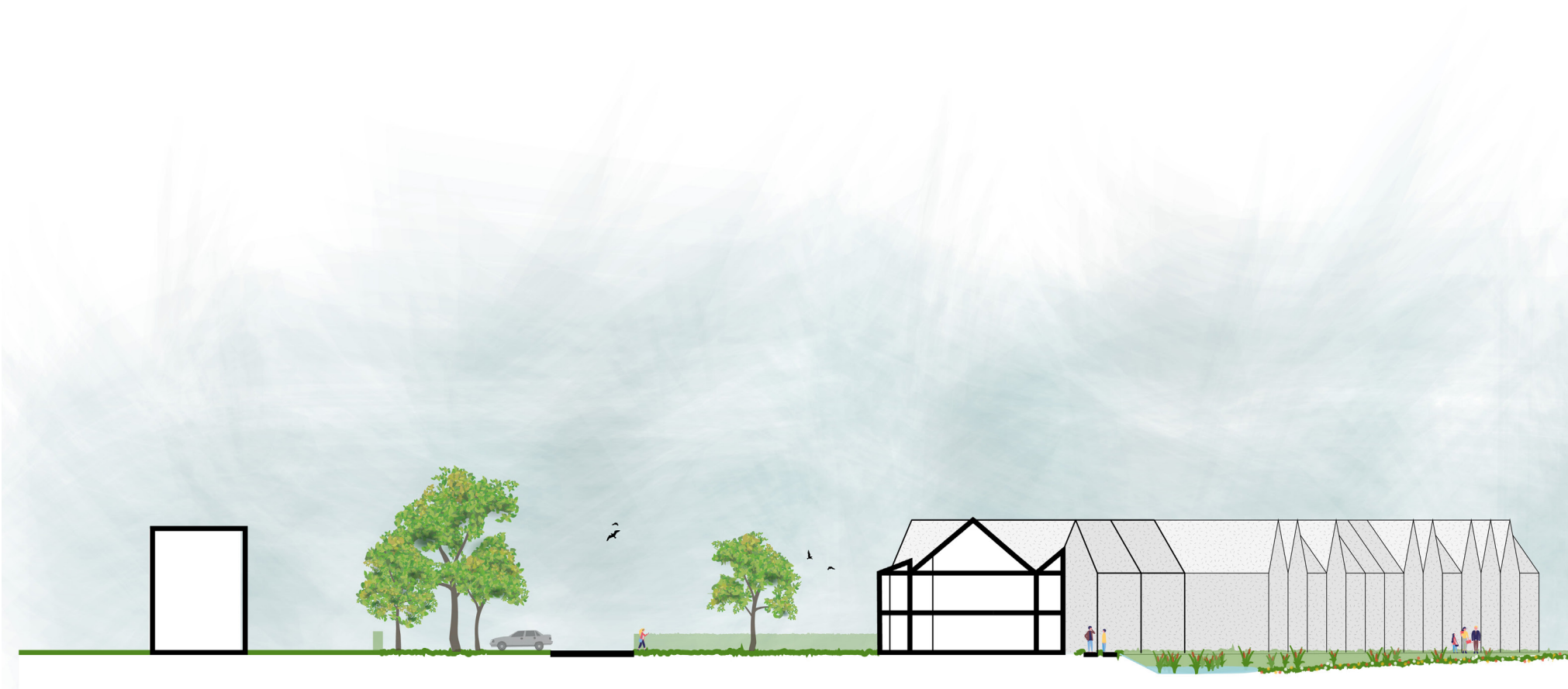
In het ontwerp zijn twee bebouwde zones voorzien. Het oostelijk bouwblok vormt een context voor de bestaande alleenstaande woning ten noorden van Proostdijkstraat. Voorzijden zijn naar buiten, richting de open ruimte gericht. Privétuinen bevinden zich in het binnengebied, net als de toegangsweg voor auto's en de parkeerplaatsen. Het hart van het binnengebied is een voornamelijk groene collectieve ruimte voor de omwonenden.

Via de toegangsweg van het oostelijk bouwblok wordt een connectie gemaakt met de westelijke bebouwde zone. Het westelijk deel bestaat uit twee losstaande bouwvolumes die de achterzijden van de bestaande bebouwing afwerken. Tussen de nieuwe volumes en de bestaande woningen is er plaats voorzien voor private tuinen, een lokale weg en parkeerplaatsen. Alle parkeerplaatsen worden liefst uitgevoerd in waterdoorlatend materiaal om regenwaterinfiltratie maximaal toe te laten. Tussen de parkeerplaatsen en de bestaande privétuinen wordt een groene bufferzone voorzien. Bomen en beplanting hebben hier de overhand.

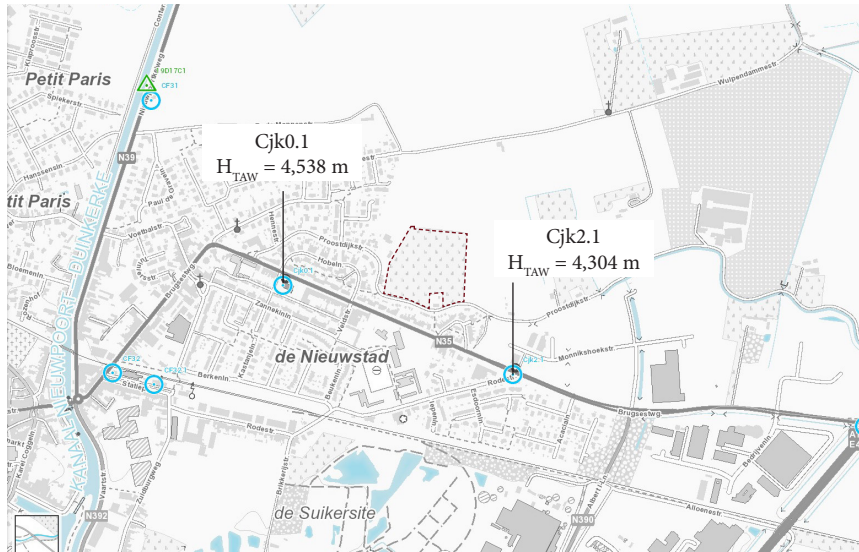
Rondom de bouwblokken is er geen toegang voor auto's, uitgezonderd de verbindende toegangsweg. Een karrenspoor voorziet trage wegen aan de voorzijden van de woningen die ze met elkaar en de binnengebieden verbinden. De voordeur met huisnummer is als het ware gelegen langs de trage connectie. Een grachtenstelsel doorkruist de groene tussenruimtes. De grachten voorzien in de wateropvang van het gebied en bieden een meerwaarde aan de publieke ruimte grenzend aan de woningen.

In deze variant zijn er ongeveer 65 wooneenheden voorzien. Alle woningen zijn grondgebonden en hebben een bouwhoogte van twee bewoonbare bouwlagen en een dak. De dakvormen van de woningen wisselen af tussen platte daken en zadeldaken in twee richtingen. Dit benadrukt de variatie en de verticale percelering. Elke wooneenheid heeft een gemiddelde gevelbreedte van 6m en is 12m diep.









meetpunten T.A.W. (bron : g-doc via www.ngi.be)

#### 4.4 DETAIL WATERBUFFERING

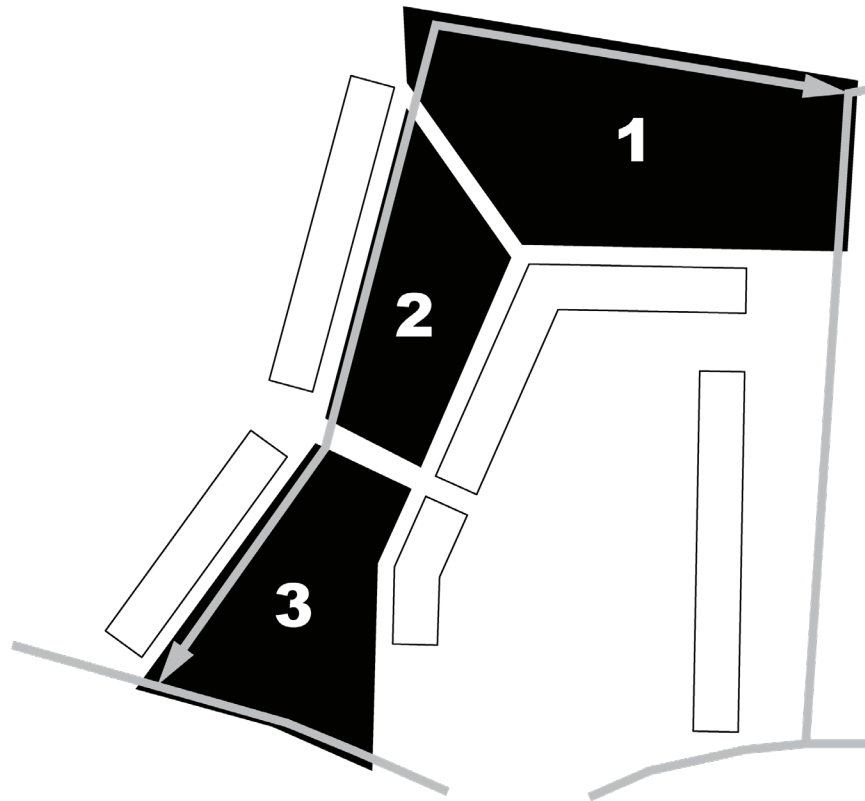
Het advies van Dienst Waterlopen met betrekking tot de watertoets en de waterlopen bevat volgende elementen.

- Er moet een effectief bufferend volume van minstens 2.835 m<sup>3</sup> worden voorzien. Dit moet een open volume zijn (wadi of gracht) met een bodemdiepte niet minder dan 2,80 m T.A.W., waarop het volledige rioleringsstelsel en alle verhardingen moeten worden aangesloten.
- Er moet een leegloop worden voorzien naar de waterloop die voldoet aan voorwaarden van vertraagde afvoer. Deze mag zich niet lager bevinden dan het winterpeil van de Proostdijkvaart, nl. 2,10 m T.A.W.
- De bestaande erfdiensbaarheidstrook van 5 m langs de beide oevers (randen van de overwelling) van de waterloop blijft behouden en moet vrij blijven van alle aanplanting, bebouwing en reliëfwijzigingen. Deze moet worden voorzien als openbaar domein en kan niet meer worden verkaveld.

In het ontwerp worden de onbebouwde tussenruimtes ingericht als bufferzones voor water. Er zijn drie verschillende zones te onderscheiden. Zij hebben een oppervlakte van respectievelijk 5.800 m<sup>2</sup>, 2.700 m<sup>2</sup> en 3.450 m<sup>2</sup>. Door met een cascadesysteem te werken kan zone 1 als primaire buffer dienst doen en indien nodig de twee volgende zones als overloopbuffers vooraleer het overtollige water in Proostdijkvaart terecht komt. Ze worden ingericht als hellende oppervlaktes zodat ze in droge periodes ook bruikbaar zijn als publieke ruimte. Bijkomend maakt e afwisseling van natte en droge periodes deze zones zeer geschikt voor verschillende planten en dieren.

Op het diepste punt zijn de buffers niet lager dan 3 m T.A.W. Dit is makkelijk te realiseren aangezien de meetpunten in de buurt van de site hoogtes van 4,54 m en 4,30 m T.A.W. bedragen. Gemiddeld kunnen we rekenen met een halve meter als diepte van de bufferzones. Dit zorgt ervoor dat in de drie zones samen, er een volume van minstens 5.975 m<sup>3</sup> kan worden opgevangen. Dit voldoet met andere woorden zeker aan de vraag voor deze site.





#### 4.5 REFERENTIES



een collectieve tuin grenst aan en verbindt private tuinen of terrassen . De Deeltuin, Utrecht (NL)



een groene ruimte verbindt de voorzijden van de woningen . Lijnmolenpark, Gent



een karrenspoor voorziet de toegangen tot de woningen . Lijnmolenpark, Gent



verschillende dakvormen wisselen elkaar af . Den Travoo, Hoeilaart en Frederiksvej kindergarten, Kopenhagen (DK)



## COLOFON

project	opmaak beleidskader leefkwaliteitsplan Veurne centrum
projectnummer	19138
opdrachtgever	stad Veurne
opdrachtnemer	OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

