

# BELEIDSMATIG GEWENSTE ONTWIKKELING KAAIPLAATS

Stad Veurne  
mei 2021



# 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	5	2	fase 2 . middellange termijn (10-20 jaar)	26
1	kader	7	3	fase 3 . lange termijn (> 20 jaar)	30
2	doel	7	IV	CONCLUSIE	39
3	proces	7	1	krachtlijnen	44
4	situering	9	1.1	Kaaiplaats	44
			1.2	noordelijk bouwblok	50
			1.3	zuidelijk bouwblok	52
II	VISIE	15	V	BIJLAGE	57
III	ONTWERP	19			
1	fase 1 . korte termijn (< 10 jaar)	20			



Kaaiplaats (bron: Declerck R. Veurne, een nostalgische terugblik)

# I INLEIDING



Kaaipiaats (januari 2021)

## 1 KADER

De stad Veurne wordt gekenmerkt door een cultuurhistorische binnenstad met een uitgebreid aanbod aan beschermd erfgoed en andere waardevolle gebouwen. De opvallende aanwezigheid van water en groen is structurerend en beeldbepalend voor de stad. Het stadsbestuur is zich bewust van haar rijkdom en wil die behouden en versterken. Tegelijkertijd krijgt de stad Veurne, zoals elke samenleving, te maken met vele nieuwe uitdagingen. Om deze aan te gaan zonder de stedelijke rijkdom te verliezen, heeft de stad nood aan een duidelijke visie voor het ruimtelijk beleid.

De stad is daarom volop bezig met de opmaak van een beleidskader 'leefkwaliteitsplan'. Dit leefkwaliteitsplan formuleert de visie, de krachtlijnen en de principes waarmee Veurne het behoud van zijn identiteit gaat combineren met nieuwe dynamieken en hedendaagse ambities. Het evenwicht tussen behoud en ontwikkeling moet worden nagestreefd door in te zetten op gebiedsgerichte en kwalitatieve kernversterking. Wanneer het leefkwaliteitsplan breed wordt gedragen en is goedgekeurd, moeten de nodige instrumenten worden gezocht om de visie juridisch te kunnen verankeren. Dit kan bijvoorbeeld door een herziening van de stedenbouwkundige verordening of de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Bij de opmaak van het leefkwaliteitsplan is gebleken dat de stad heel wat strategische plekken kent waar een verhoging van de leefbaarheid zich opdringt. Op deze plekken moet er respectvol worden omgegaan met de eigenheid van de plek en slim worden omgesprongen met nieuwe ontwikkelingen. Een kwaliteitssprong in publieke ruimte, bebouwing en toegankelijkheid van de plek ligt aan de basis.

Een van deze strategische plekken is Kaaiplaats. Hier dringt het water in de vorm van een jachthaven binnen in het stedelijk weefsel. Hoewel de aanwezigheid van het water er een grote troef is, wordt dit weinig ondersteund door de gebouwen en de publieke ruimte die er zich rond bevinden. Het verdwijnen van een grote handelszaak aan Kaaiplaats, de plannen voor het aanleggen van een fietsbrug ter hoogte van Kaaiplaats en vele andere vragen en projecten op en rond Kaaiplaats geven de ideale gelegenheid om enerzijds quick wins te realiseren en anderzijds een langetermijnvisie te formuleren. De plek kan, gebruik makend van haar groot latent potentieel, opnieuw een meerwaarde zijn voor de stad.

## 2 DOEL

Deze nota vormt de basis voor de toekomstige ontwikkeling van Kaaiplaats en haar directe omgeving. De huidige planningscontext - woongebied in gewestplan en stedenbouwkundige verordening - genereert ontwikkelingsmogelijkheden die niet meer voldoen aan huidige wensen en noden. Een nieuwe, verscherpte visie en kader zijn nodig om in de toekomst de gewenste structuur van Kaaiplaats te kunnen verzekeren. Dit kan op korte termijn in de vorm van een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO). Op lange termijn, na goedkeuring van het leefkwaliteitsplan, kan het mogelijk in een ander juridisch instrument worden doorvertaald.

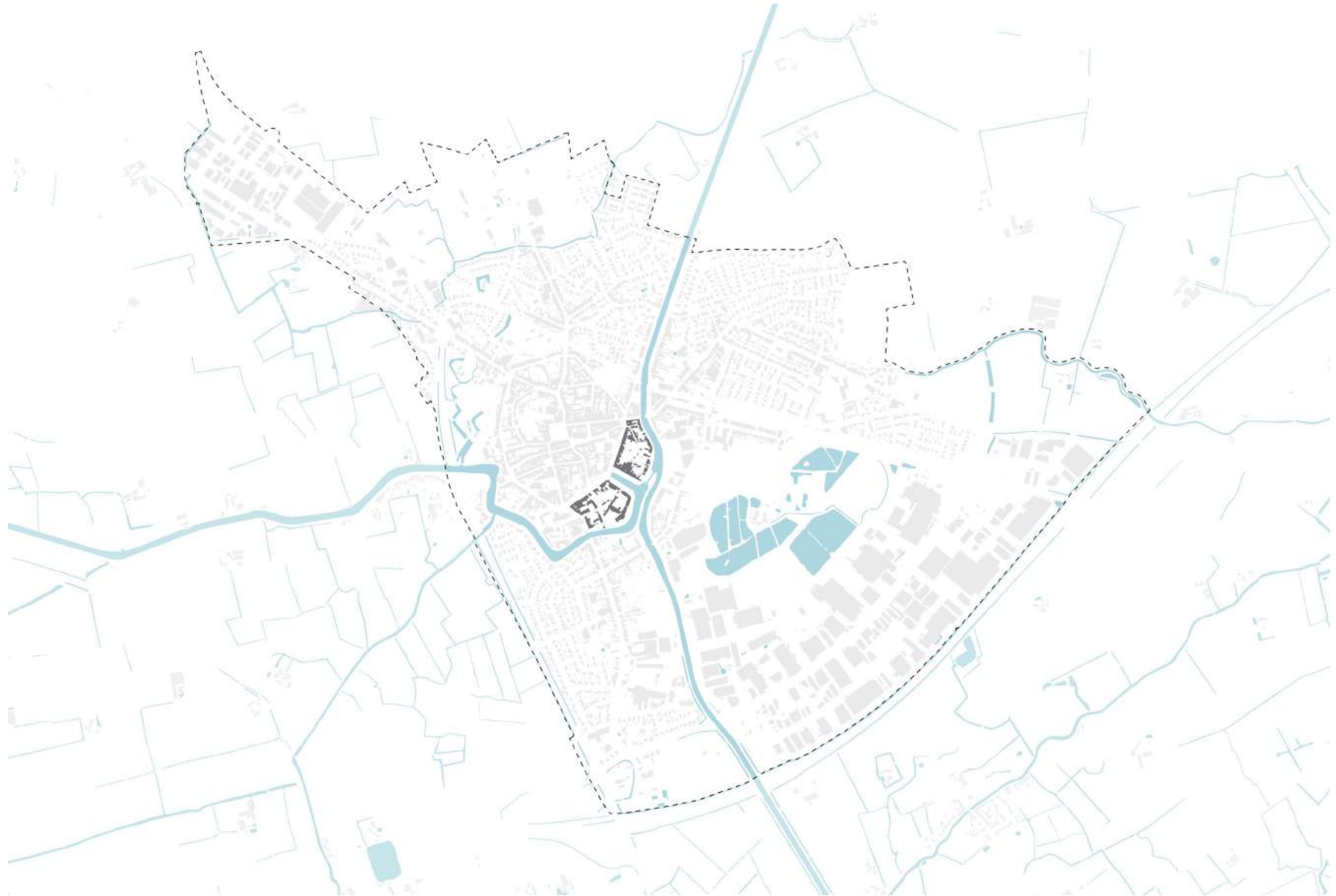
Door deze nota goed te keuren als beleidsmatig gewenste ontwikkeling kunnen de visie en de krachtlijnen die erin zijn verwerkt als toetskader dienen voor toekomstige ontwikkelingen. Het geeft de nodige voeding om van de stedenbouwkundige verordening af te wijken. De goede ruimtelijke ordening in vergunningsaanvragen kan er rechtstreeks aan worden getoetst.

## 3 PROCES

De BGO Kaaiplaats is tot stand gekomen binnen de opmaak van het beleidskader 'leefkwaliteitsplan'. Kaaiplaats kwam naar boven als een belangrijke en unieke plek binnen de stad waar een opwaardering wenselijk is. Om deze reden is voor Kaaiplaats en de directe omgeving ontwerpend onderzoek verricht. Ontwikkelingsmogelijkheden, publieke ruimte, circulatie, parkeren, water en groen werden integraal onderzocht en ontworpen. Een fasering is voorgesteld en krachtlijnen zijn gedefinieerd.

In nauwe samenwerking met het stadsbestuur zijn verschillende ontwerpen besproken en verfijnd tot huidig voorliggend ontwerp. Dit ontwerp is ook afgetoetst met de dienst ruimtelijke planning van de provincie West-Vlaanderen.

Het college burgemeester en schepenen heeft deze nota goedgekeurd op 10 mei 2021. Vervolgens wordt deze nota aan de directe bewoners toegelicht tijdens een infomoment. De leden van de GECORO en van de gemeenteraadscommissie worden geadviseerd. Tot slot keurt de gemeenteraad deze nota goed op 13 december 2021.



ruimtelijke situering

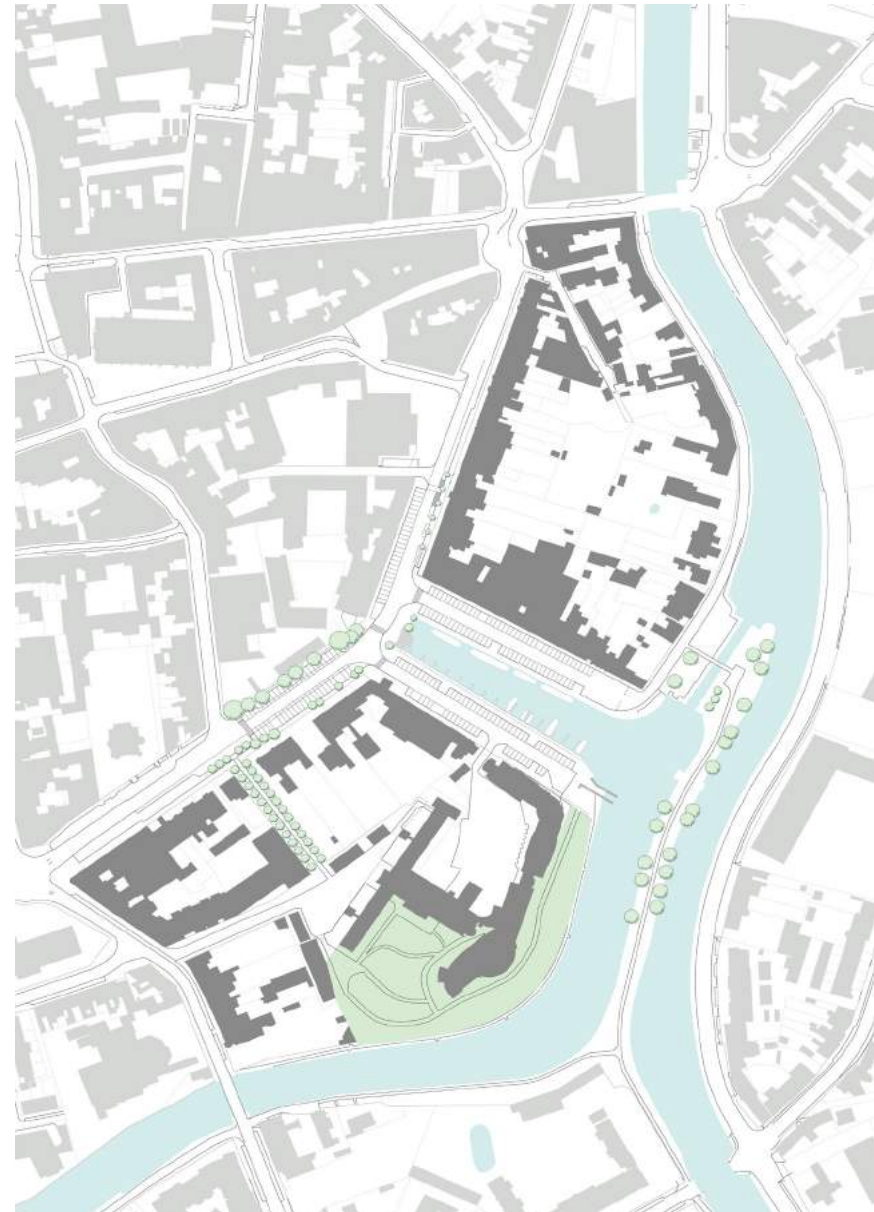


## 4 SITUERING

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 dit gebruik echter niet gestimuleerd wegens de verharde omgeving, 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.



bestaande toestand



zuidzijde Kaaiplaats



noordzijde Kaaiplaats



publieke ruimte aan Kaaiplaats



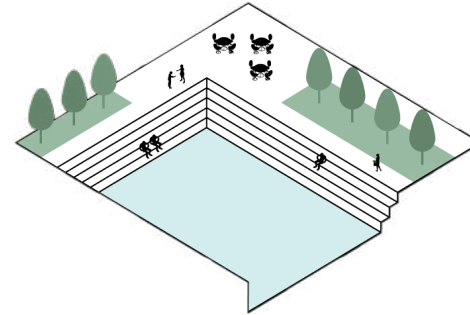
markante gebouwen rond Kaaiplaats



## II VISIE

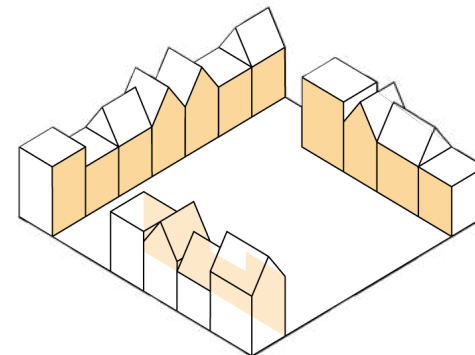
Volgende visie elementen vormen het vertrekpunt van het ontwerpend onderzoek. Door de visie te vertalen in een samenhangend ontwerp, kan het potentieel dat Kaaiplaats vandaag bezit, maar dat niet volledig wordt benut, naar boven worden gehaald. Kaaiplaats kan zo de hotspot van de twintigste eeuwse gordel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

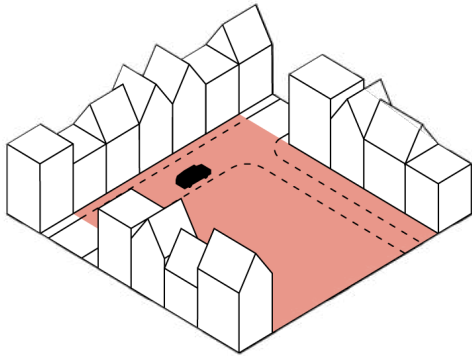
### **bebouwing als decor**



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.

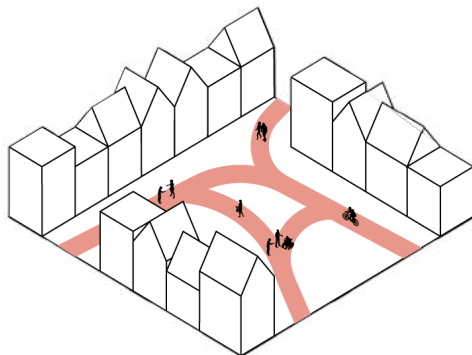


### auto te gast



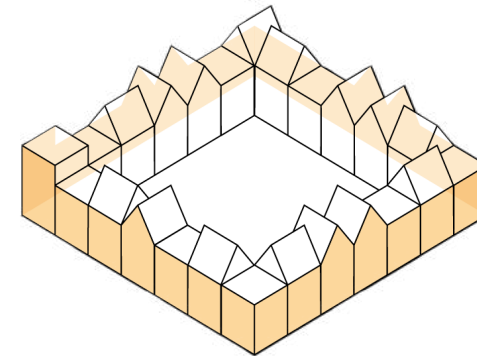
De auto op Kaaiplaats moet worden beperkt tot een minimum en moet een ondergeschikte rol krijgen. De parkeerplaatsen moeten worden gereduceerd in het straatbeeld. Enkel lokaal verkeer mag zich wagen op Kaaiplaats.

### zwakke weggebruiker als hoofdspeler



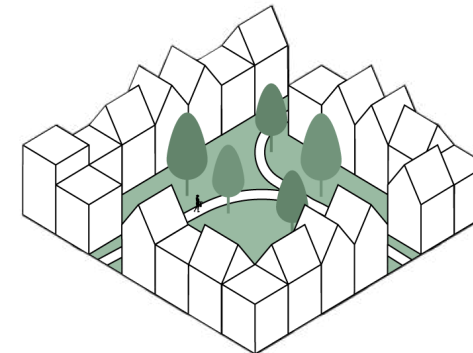
Fietsers en voetgangers krijgen de hoofdrol in de publieke ruimte, waarbij Kaaiplaats een belangrijke schakel vormt tussen de historische binnenstad en de rest van Veurne.

### omarmende gevelrijen



De bouwblokken rond Kaaiplaats bevatten waardevolle panden. De beeldbepalende gevels ervan kunnen worden behouden of bij een verbouwing blijft de originele gevelindeling maximaal gevrijwaard. De duidelijke gevelrijen 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.



**Delva.**  
doe-het-zelf & vakhandel

Delva.

Delva.

VAKHANDEL  
bouw & industrie

DOE-HET-ZELF  
huis & tuin

+JETTA+

### III ONTWERP

De visie elementen worden in dit deel uitgewerkt en ontworpen voor Kaaiplaats en aangrenzende bouwblokken. De opwaardering van Kaaiplaats en omgeving zal in verschillende fases verlopen. Een mogelijke fasering, rekening houdend met huidige vergunningsaanvragen en lopende projecten wordt voorgesteld. De geformuleerde timing per fase is indicatief en is afhankelijk van nieuwe ontwikkelingen.



noordzijde Kaaiplaats



gebouwen doe-het-zelfzaak (met uitzondering van woonhuis met raamluiken)

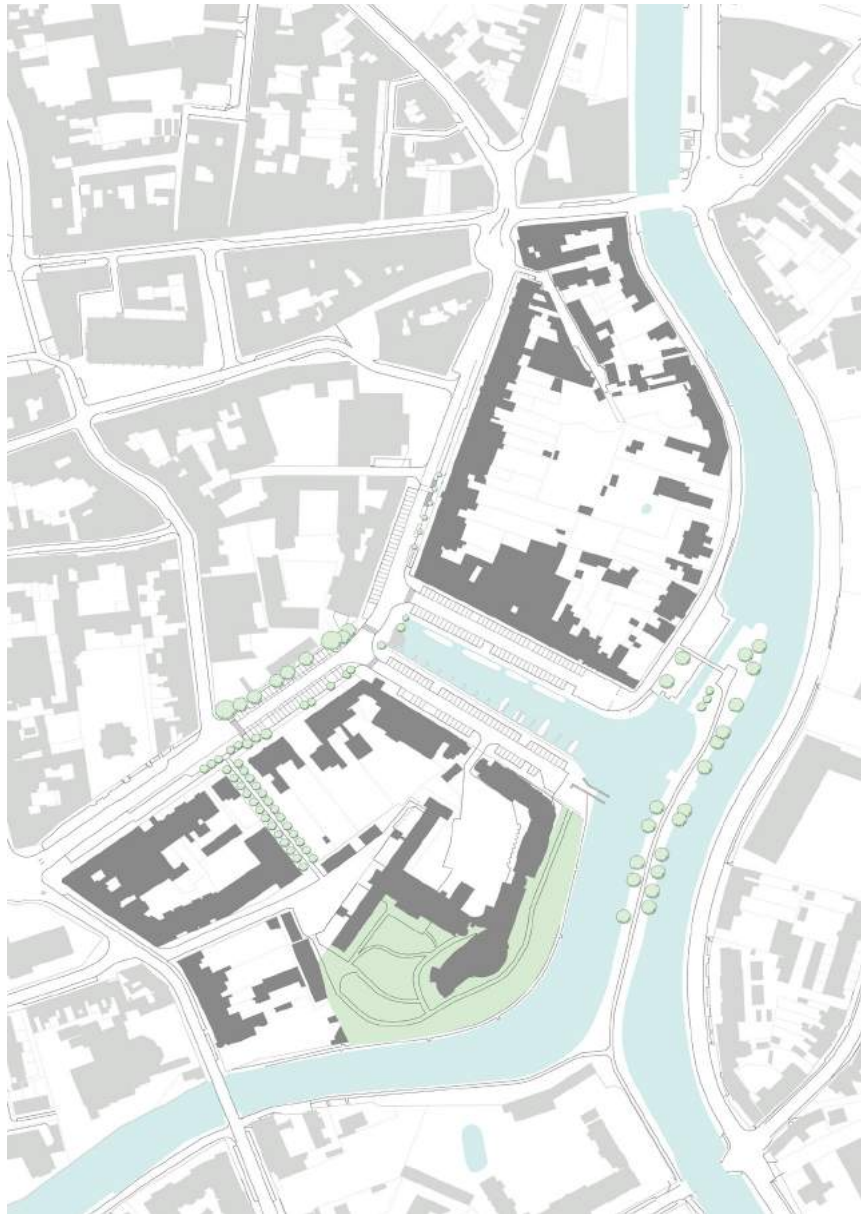
## 1 FASE 1 . KORTE TERMIJN (< 10 JAAR)

Vandaag is een aanvraag vergund 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 Coggelaan te rekenen vanaf Kaaiplaats. Aan de achterzijde zijn de gebouwen volledig met elkaar verbonden.

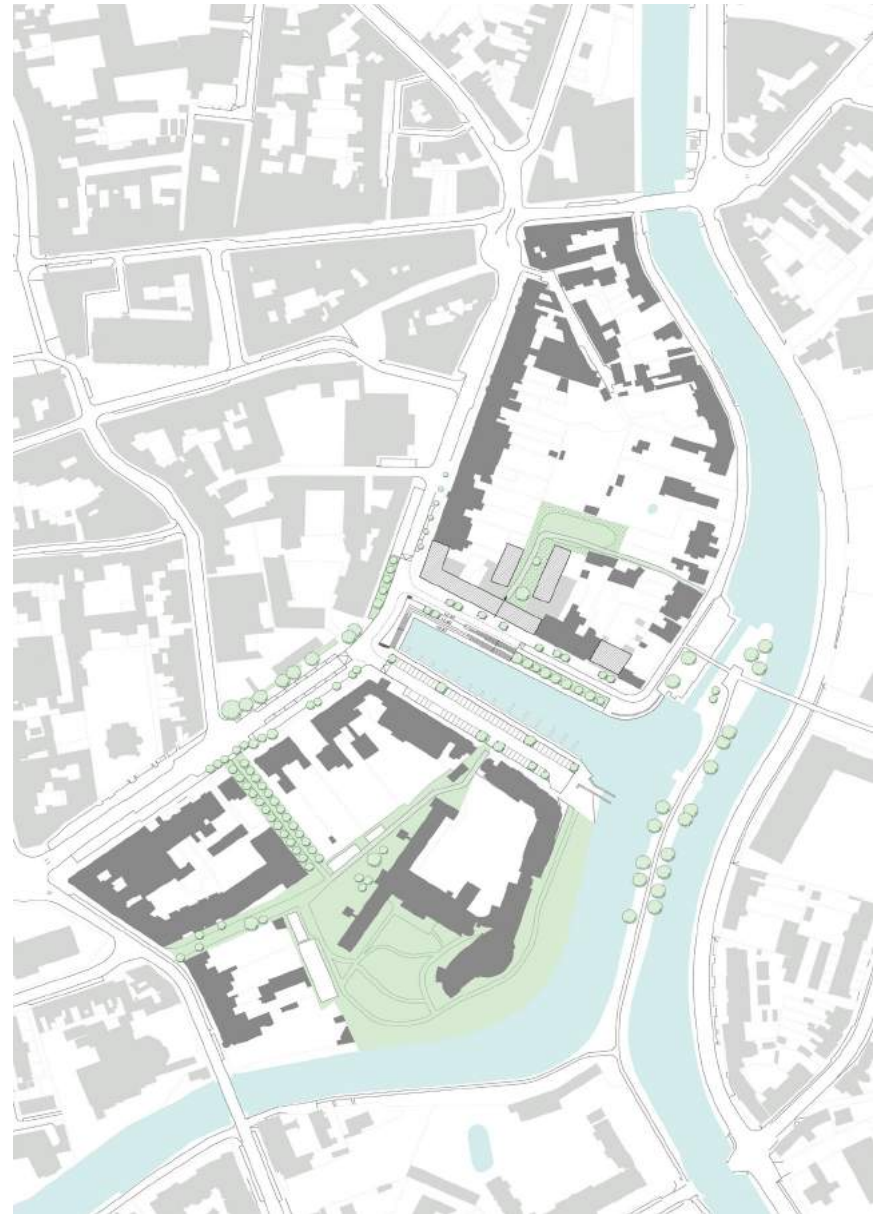
Voortbouwend op het leefkwaliteitsplan moet ook in dit ontwerp onderzoek rekening worden gehouden met de eigenheid, het DNA van Kaaiplaats. Om deze reden stellen wij voor de gebouwen met een cultuurhistorische, architecturale waarde te integreren in het geheel. Deze gebouwen kunnen ofwel worden behouden of worden verbouwd zodat de originele gevelindeling (inclusief trapgevels) maximaal behouden blijft. Dit zijn onder meer de elektriciteitscabine en de witte halfopen woning aan de zuidzijde van Kaaiplaats en de twee burgerwoningen aan de noordzijde. De trapgevel wordt verbouwd om een onderdoorgang te voorzien. Hierbij blijft de originele gevelindeling maximaal behouden. 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 geleiding prioriteit krijgt. Bijgevolg is een wisselende dakstructuur verplicht om die verticaliteit te benadrukken en geen monotone gevelrij te krijgen.

De zuidelijke gevelrij van Kaaiplaats blijft in eerste fase onveranderd.

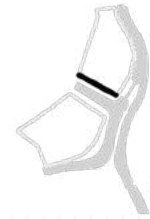
Overigens functioneert Kaaiplaats als schakel tussen het noordelijke en zuidelijke bouwblok, waarbij het noordelijk gebied wordt gekenmerkt door een groen - vandaag privaat - hart. Het openstellen van deze groene ruimte kan de omwonenden van Kaaiplaats ten goede komen. Een verbinding wordt voorgesteld 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

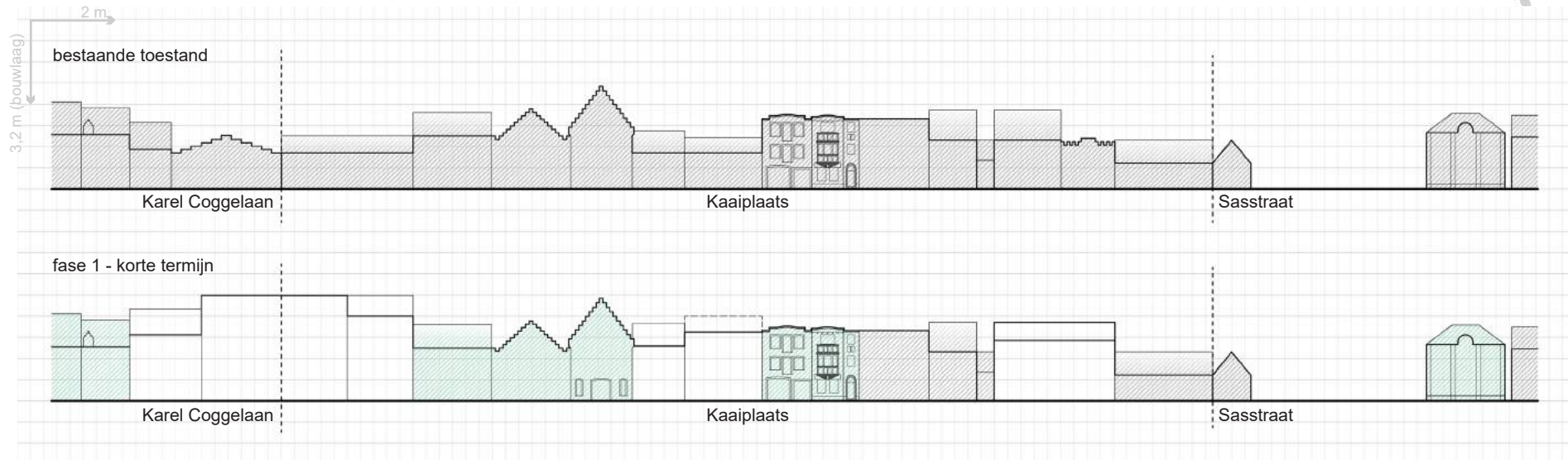


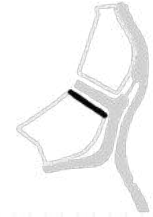
fase 1



### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)

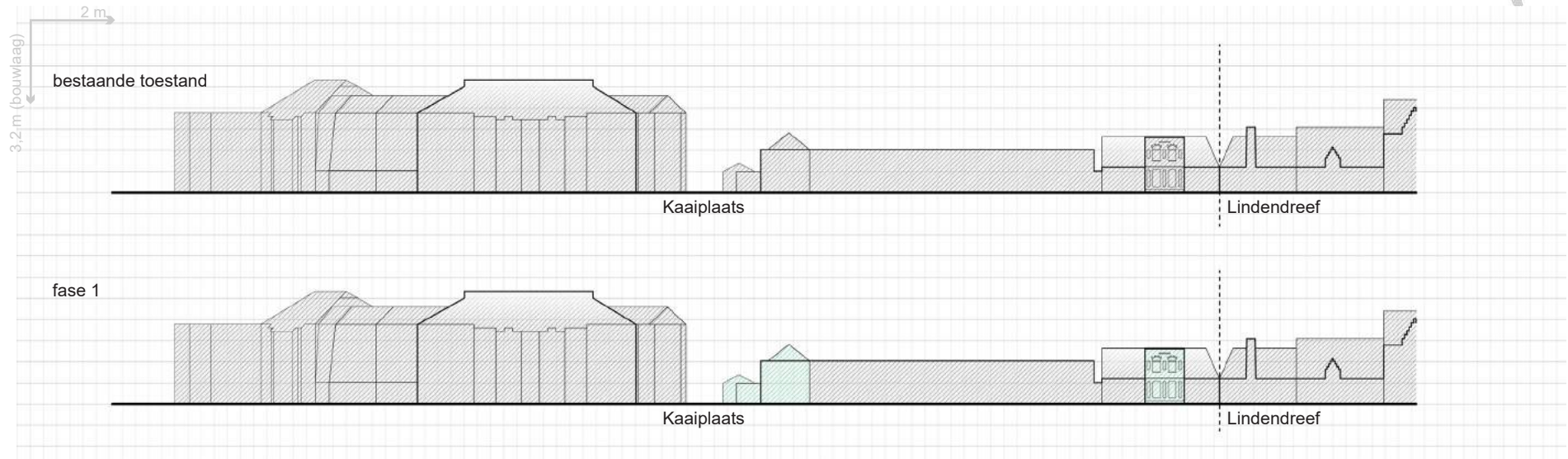
■ renovatie / behoud gevelindeling   ■ bestaand gebouw   □ nieuwe ontwikkeling





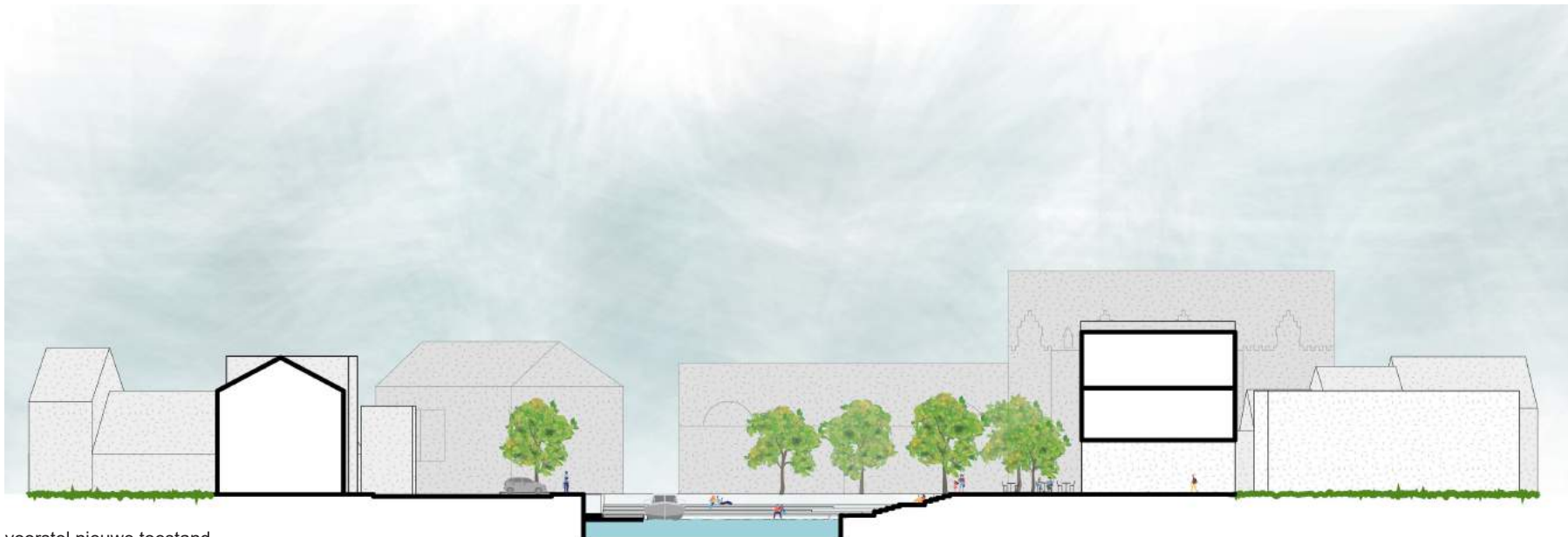
### ZUIDZIJDE (OCMW)

renovatie / behoud gevelindeling    bestaand gebouw    nieuwe ontwikkeling





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 op de parking van het OCMW tot in Zuidstraat. De verharde publieke ruimte wordt ontpit en vergroend.

Om de leefkwaliteit te verhogen van Kaaiplaats kan ook de publieke ruimte een nieuwe indeling gebruiken. 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 tijdelijk 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 zit- en ligtrede vormen een sociale verblijfsplek en verhogen de relatie met het water. De stad vindt dit topprioriteit en legt dan ook een gemene 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.



westzijde Kaaiplaats



binnengebied noordelijk bouwblok



binnengebied zuidelijk bouwblok

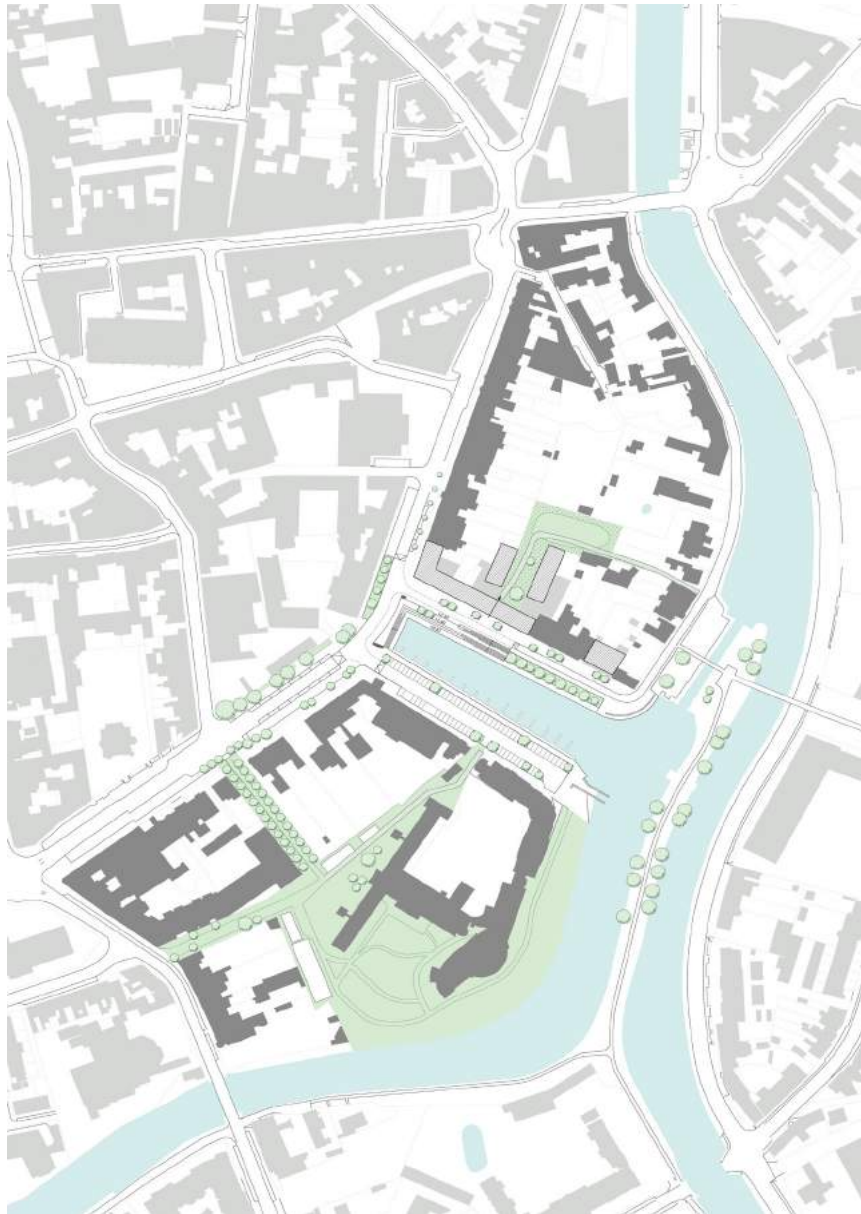
## 2 FASE 2 . MIDDELLANGE TERMIJN (10-20 JAAR)

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.

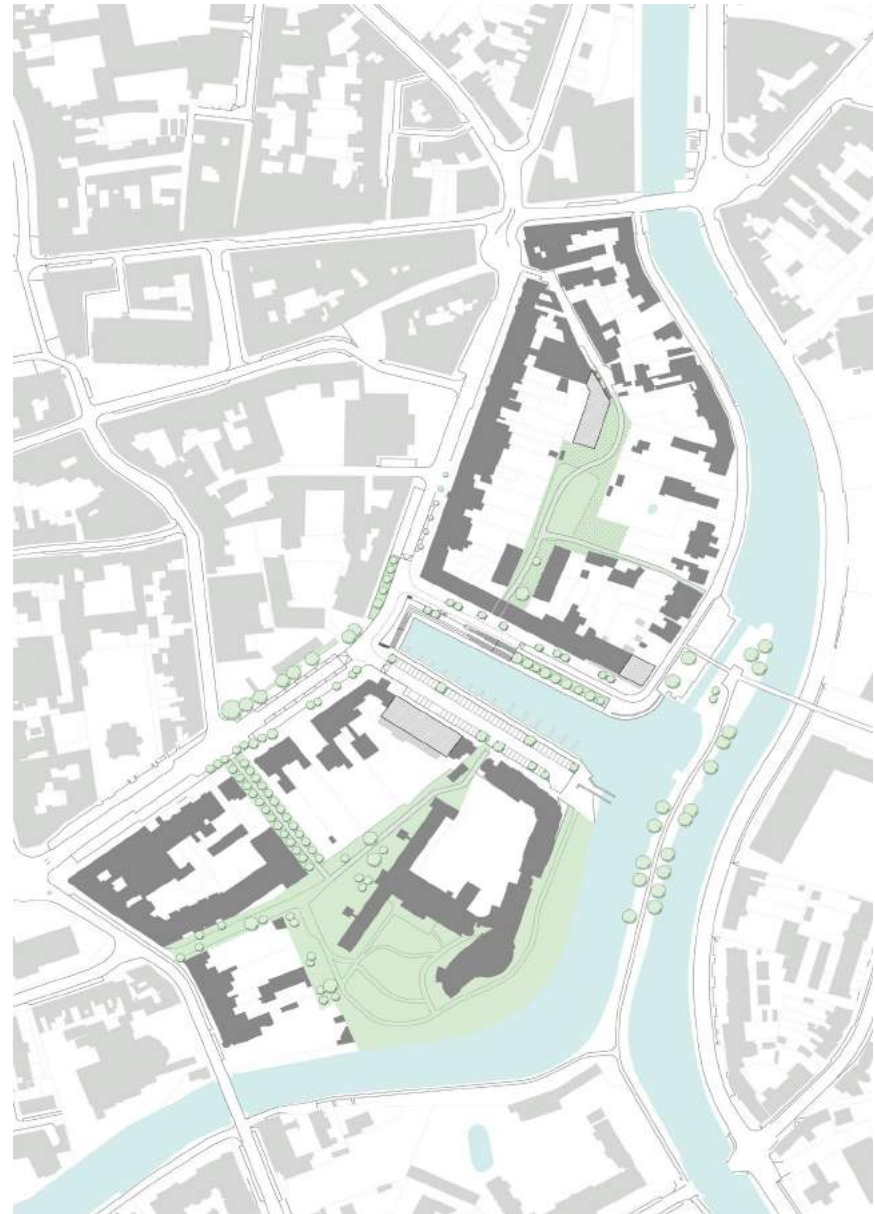
De noordelijke gevelrij aan Kaaiplaats wordt vandaag aan de hoek met Sasstraat afgesloten met een garage van een bouwlaag en een zadeldak. Op middellange termijn kan dit worden verbouwd of vervangen. Er moet echter afstand worden gehouden tot het kenmerkende historisch douaniergebouw (Sasstraat) op hetzelfde 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 fasering van dit deel kan desgevallend worden vooruitgeschoven in de tijd, afhankelijk van het toekomstperspectief van de meubelzaak.

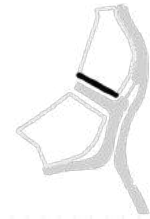
De groene ruimte die zich vandaag rond het OCMW-gebouw bevindt, reikt tot aan het water. In een eerste stap naar een samenhangend publiek park kan het hart van het zuidelijk bouwblok bijkomend worden vergroend. Op deze manier worden Kaaiplaats, Zuidstraat, Lindendreef en de oever van het water verbonden 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 bomenrij 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

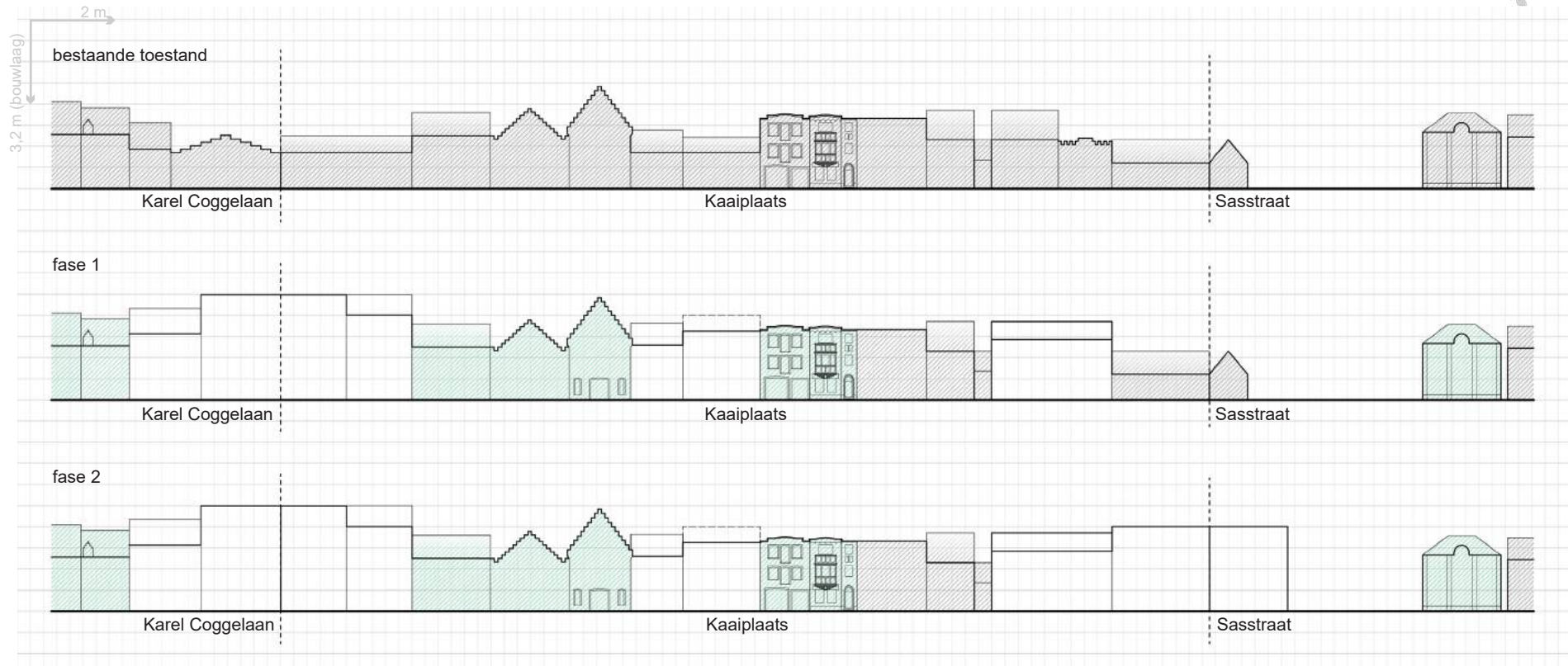


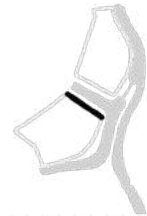
fase 2



### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)

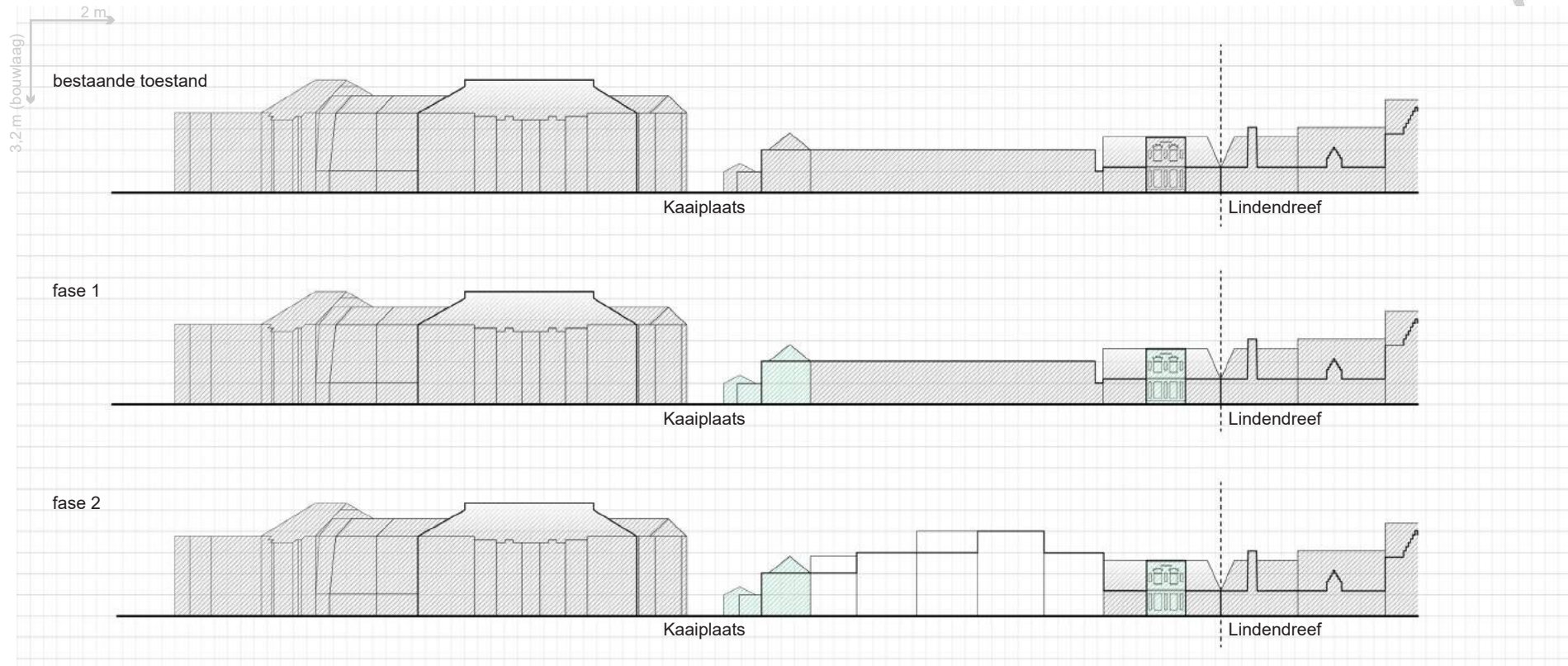
■ renovatie / behoud gevelindeling   ■ bestaand gebouw   □ nieuwe ontwikkeling





### ZUIDZIJDE (OCMW)

 renovatie / behoud gevelindeling     bestaand gebouw     nieuwe ontwikkeling





Lindendreef in binnengebied



OCMW gebouw



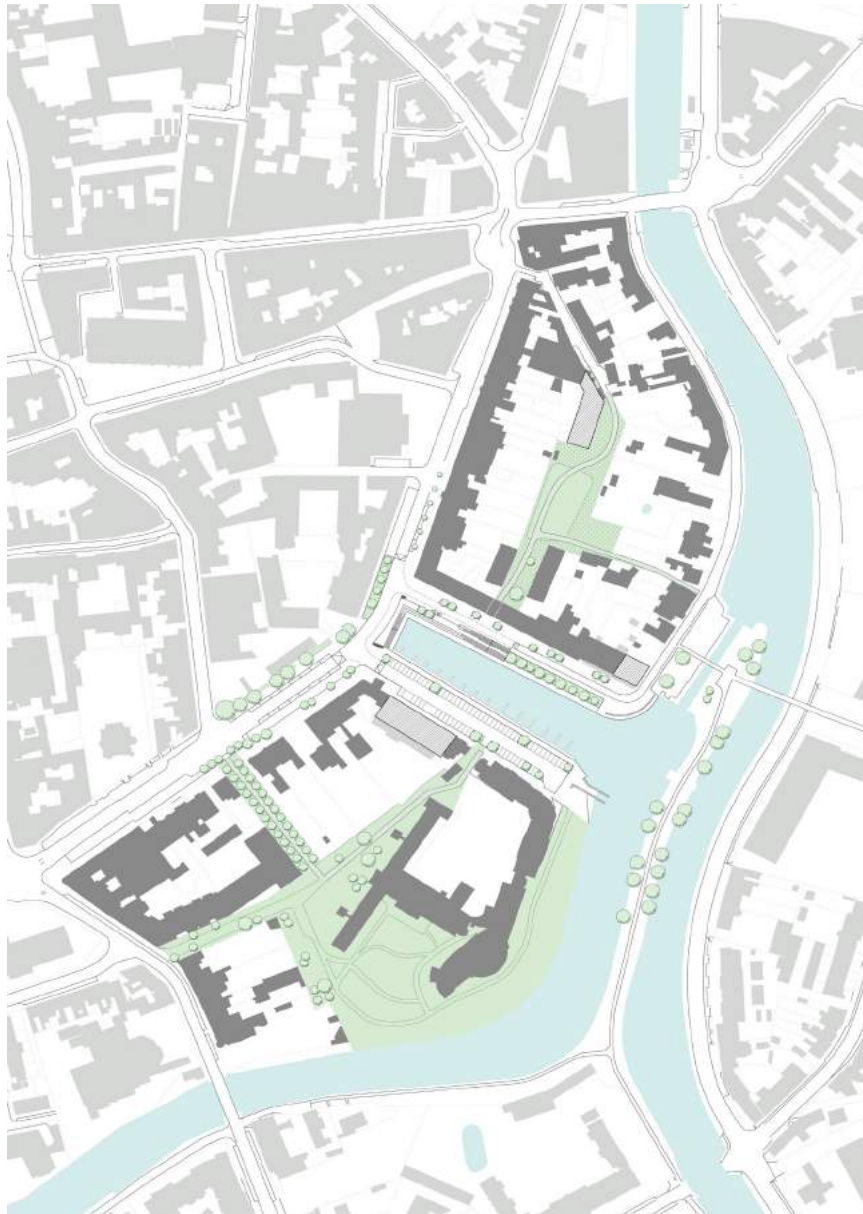
OCMW gebouw aan Kaaiplaats

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

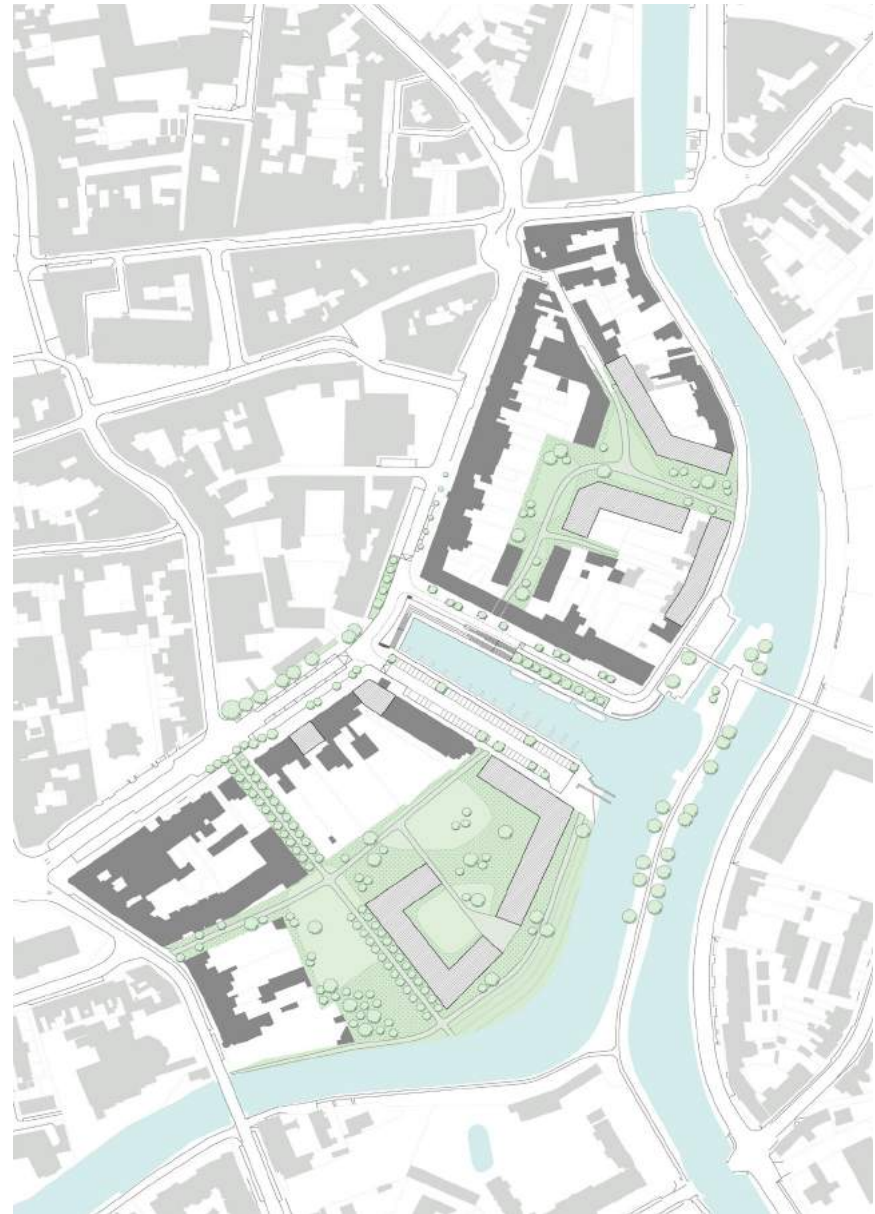
De laatste fase is een weergave van een wenselijke 'verre' toekomst. Indien in Sasstraat een aantal villa's verdwijnen, is dit de ideale gelegenheid om op een andere manier te bouwen. De verborgen groene parel kan een uitbreiding krijgen. De toegang via Sasstraat kan zo op een andere plek worden voorzien 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.

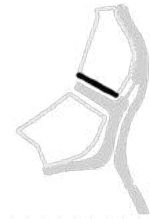
Wanneer in de toekomst het OCMW gebouw nood heeft aan een transitie, is er de optie tot een grondige herziening. Nieuwe volumes vormen zich naar het park en bakenen eventueel een collectief binnengebied af dat gelinkt is aan het park. De dreef met bomenrij kan in de vorm van een trage verbinding, eveneens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



fase 2

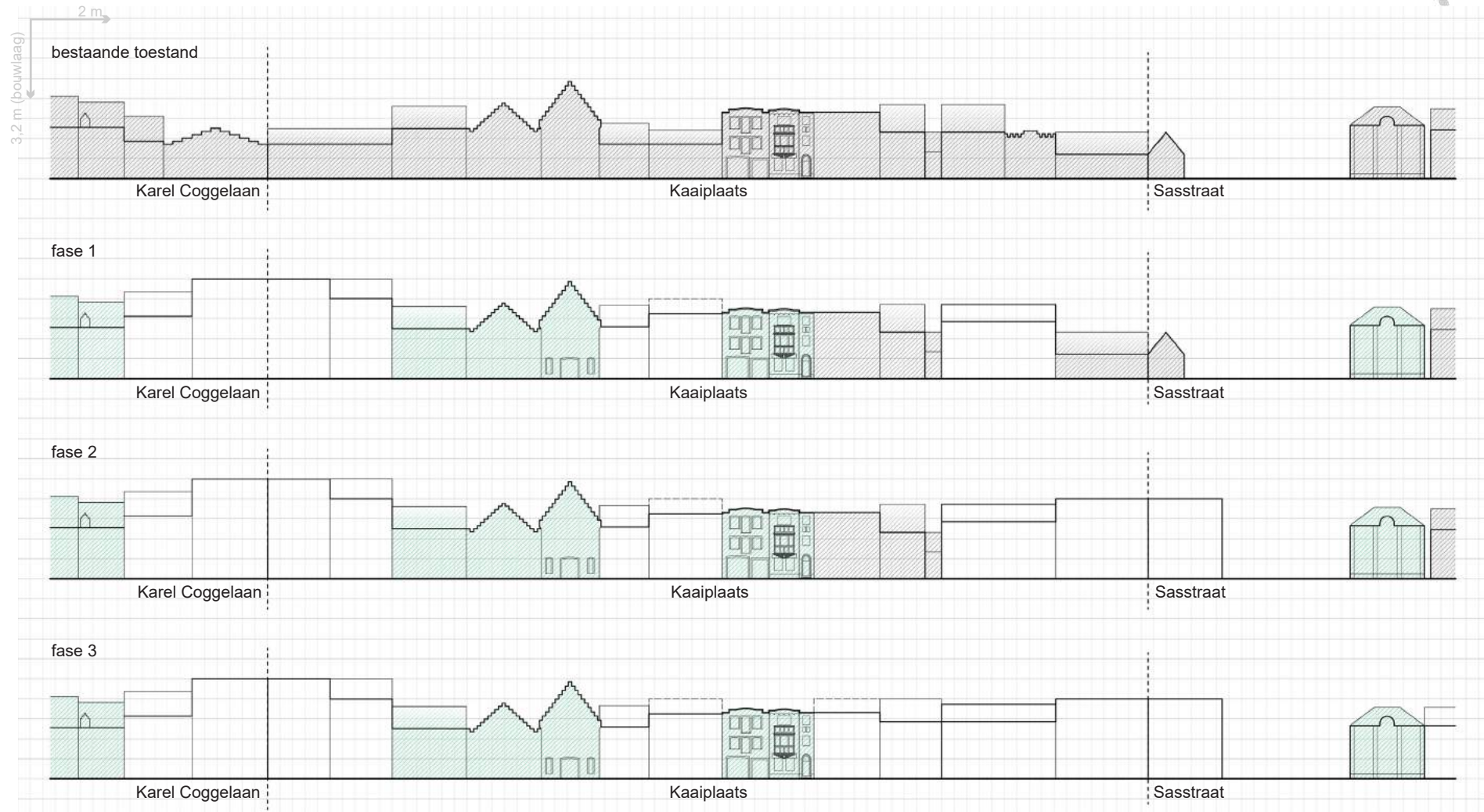


fase 3

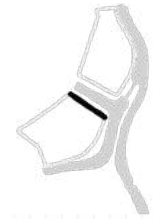


### NOORDZIJDE (DOE-HET-ZELFZAAK)

renovatie / behoud gevelindeling    bestaand gebouw    nieuwe ontwikkeling







### ZUIDZIJDE (OCMW)

renovatie / behoud gevelindeling    bestaand gebouw    nieuwe ontwikkeling



## REFERENTIES



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





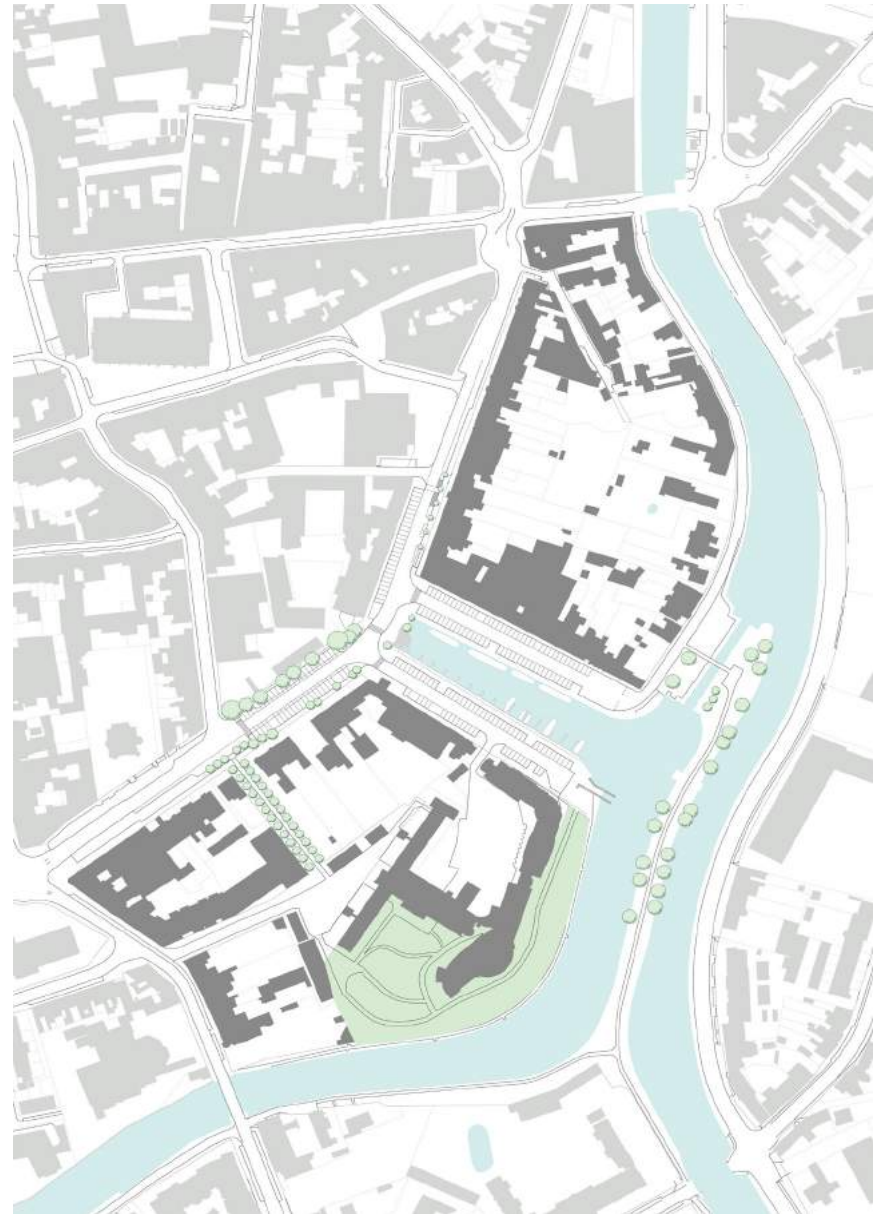
Pennepoelpark, Mechelen  
Standaertsite, Gent  
Keizerpark, Gent  
Lijnmolenpark, Gent  
De Deeltuin, Utrecht (NL)





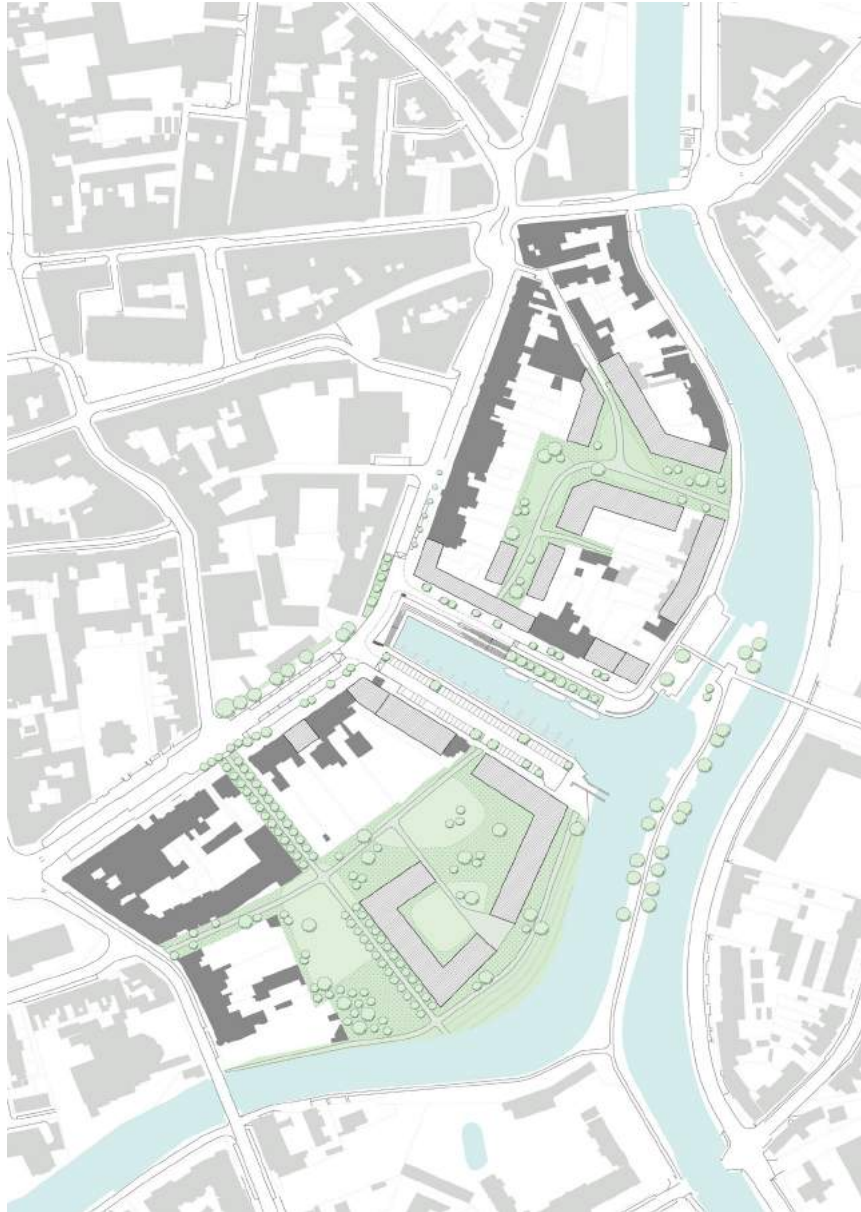


## IV CONCLUSIE

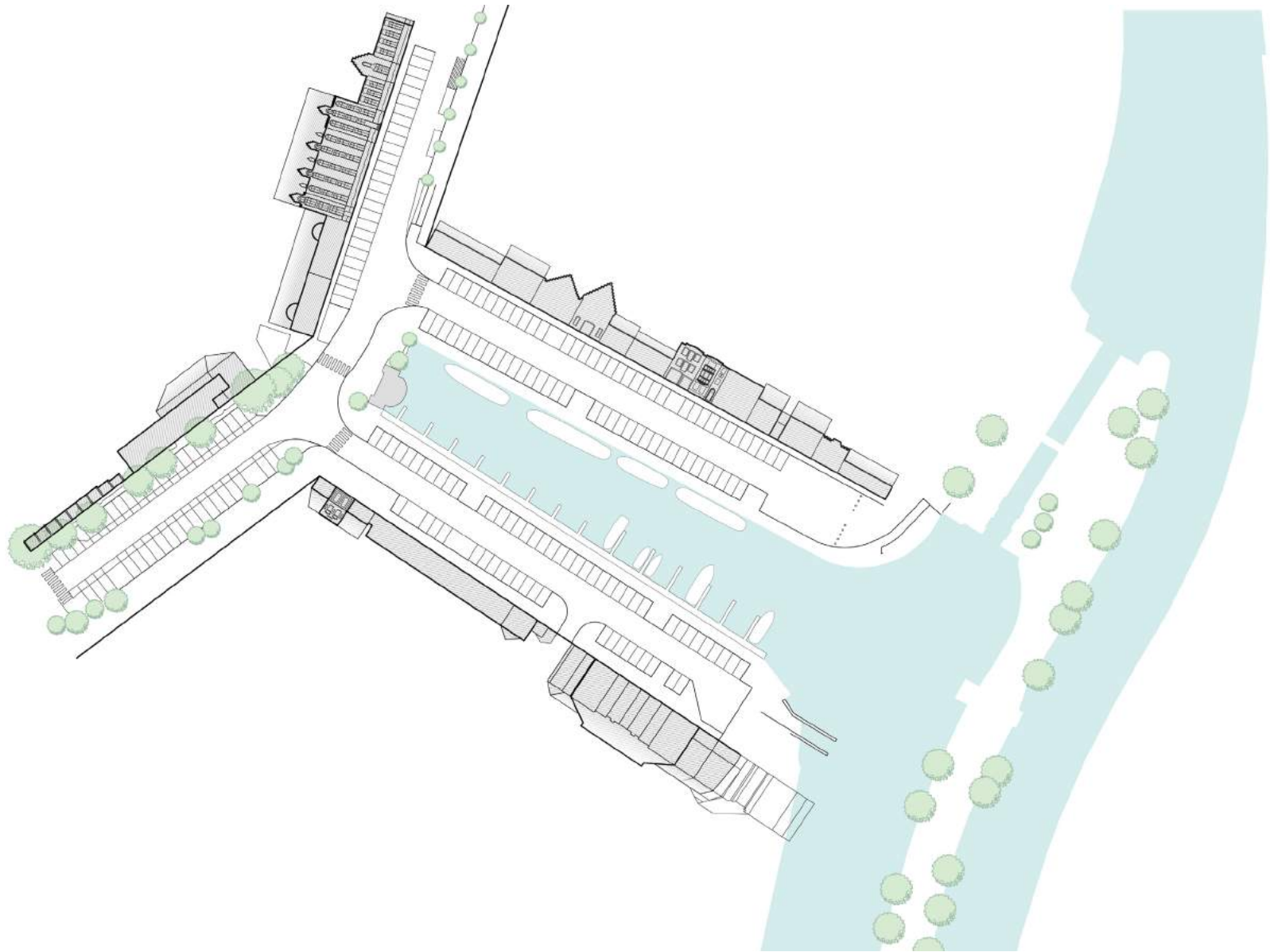


bestaande toestand

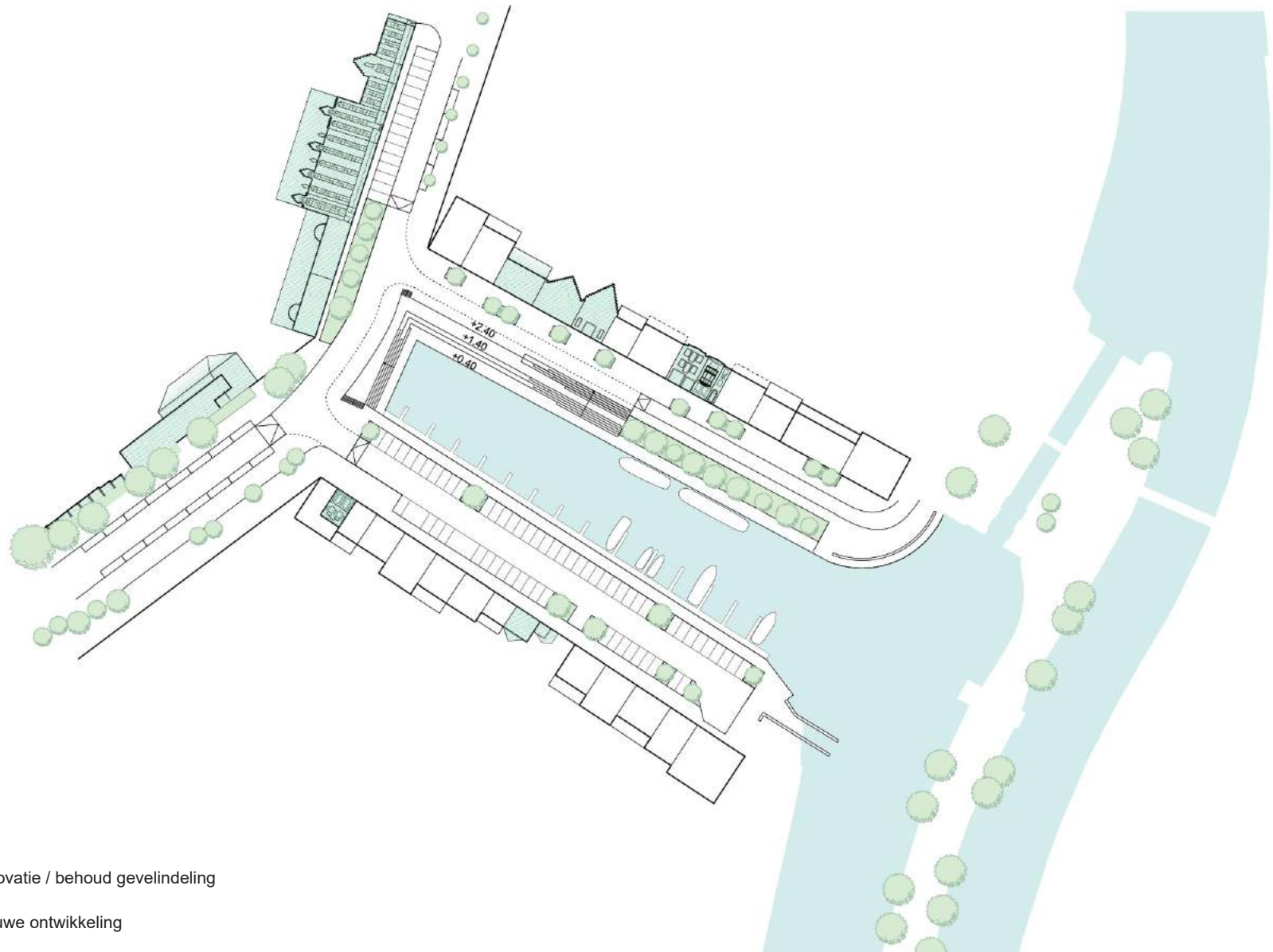




ontwerp nieuwe toestand



relatie gevels en publieke ruimte . bestaande toestand



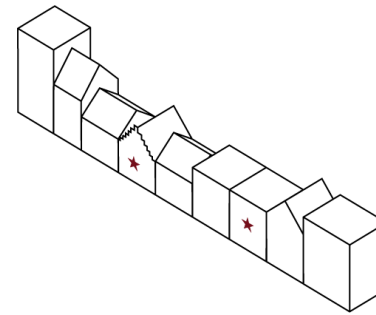
relatie gevels en publieke ruimte . ontwerp nieuwe toestand

# 1 KRACHTLIJNEN

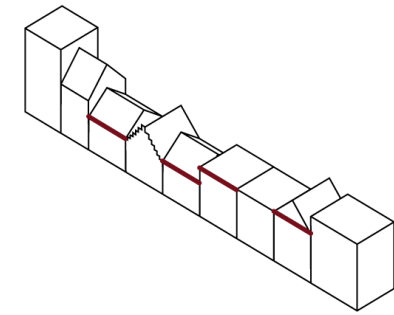
## 1.1 KAAIPLAATS

### BEBOUWING

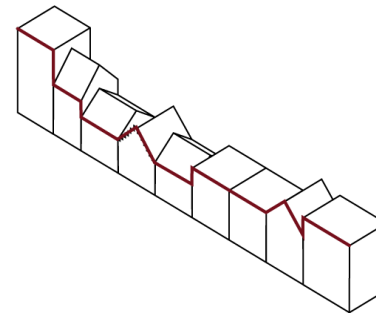
Voor de bebouwing langsheen Kaaiplaats is er nood aan een evenwicht tussen behoud, restauratie en nieuwbouw. Volgende krachtlijnen liggen aan de basis om een samenhangend geheel van oude en nieuwe bebouwing te verzekeren met een kwalitatieve uitstraling voor de publieke ruimte.



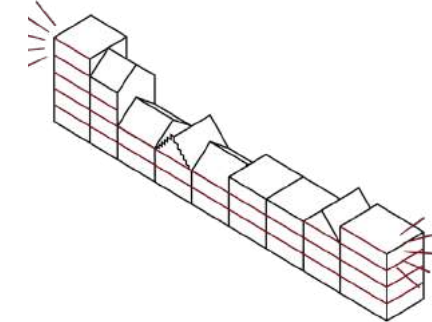
Waardevolle gevels worden ofwel behouden en gerestaureerd ofwel herbouwd waarbij de originele gevelindeling (inclusief trapgevels) maximaal blijft behouden.



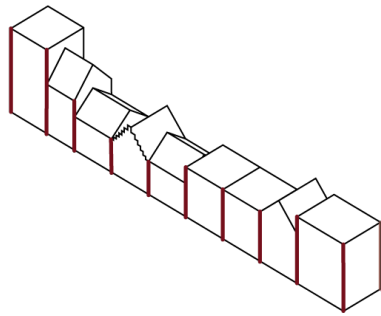
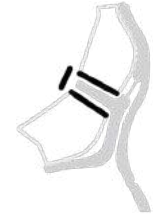
Gebouwen grenzend aan beeldbepalende, waardevolle gebouwen, sluiten erop aan. Dit wil zeggen dat de gevellijn en de kroonlijsthoogte minstens dezelfde zijn. Op enkele strategische plekken kan eventueel een achteruitliggende optopping worden toegestaan, mits kwaliteitsvol ontwerp.



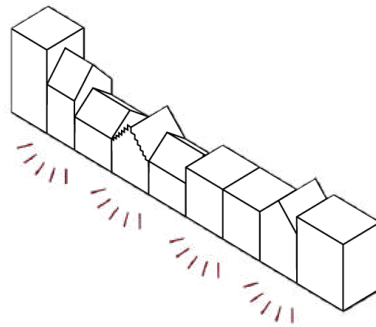
Verschillende dakvormen (zadeldaken en platte daken) en bouwhoogtes wisselen elkaar af om variatie in de gevelrij te verzekeren.



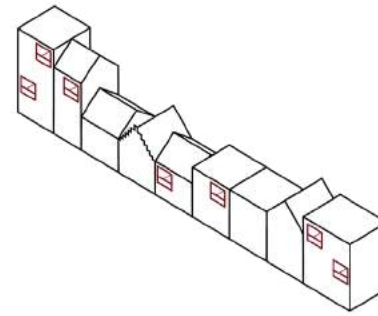
Het aantal bouwlagen varieert tussen twee en vier (inclusief dak) aan beide zijden van Kaaiplaats. De eerste twee gebouwen op de hoek met Karel Cogelaan vormen de uitzondering en zijn maximaal vijf bouwlagen hoog (inclusief dak).



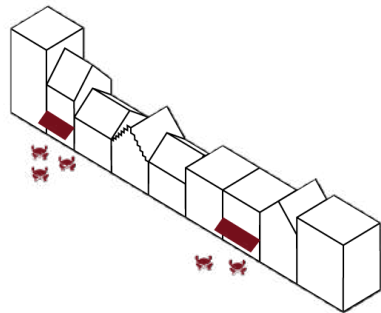
Perceelsstructuren moeten visueel zichtbaar blijven of worden gemaakt in de verticaliteit van de gevels. De bouwdiepte mag maximaal 14 m diep zijn.



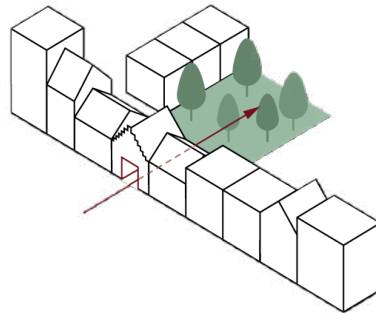
Nieuwe ontwikkelingen moeten zich richten naar Kaaiplaats.



Terrassen aan Kaaiplaats worden bij voorkeur inpandig uitgevoerd. De waardevolle gevels kunnen niet van terrassen worden voorzien. Belangrijk is dat de gevelijnen worden gerespecteerd en dat er aandacht is voor de beeldkwaliteit.



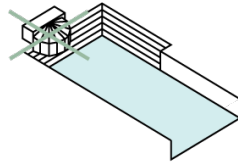
In enkele gebouwen kan er in de plint een horecazaak worden gevestigd. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van Kaaiplaats. Economische functies aan Kaaiplaats mogen echter niet concurreren met Grote Markt of handelszaken in Ooststraat.



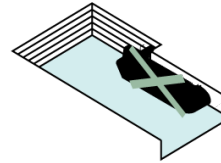
Een overbouwde doorgang moet toegang bieden tot het achterliggend groen hart. De positie van de onderdoorgang mag de ontwikkelingsmogelijkheden van het achterliggend gebied niet hypothekeren.

## PUBLIEKE RUIMTE

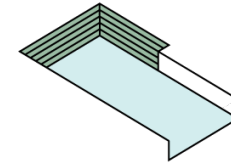
Kaaiplaats doet dienst als volwaardige publieke ruimte. Het vormt de hotspot binnen de twintigste eeuwse gordel van de stad. Hierbij gaat er aandacht naar de relatie met het water, de aanwezigheid van groen en een bruikbare pleinruimte. Het geheel is samenhangend en verenigt de verschillende aanwezige elementen.



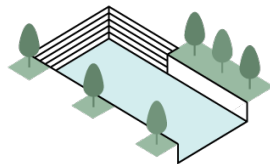
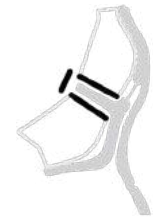
Het havengebouw op de kopse zijde van het water wordt bij voorkeur afgebroken. Indien nodig moet de functie een plek krijgen in een ander gebouw aan Kaaiplaats.



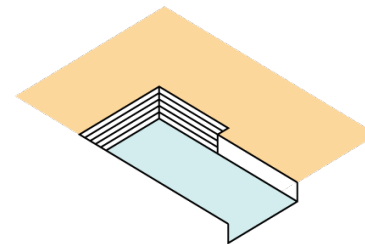
Een nieuwe locatie moet worden gezocht voor de woonboten die vandaag verankerd liggen aan de noordzijde van Kaaiplaats ter hoogte van de te verlagen kaaimuur.



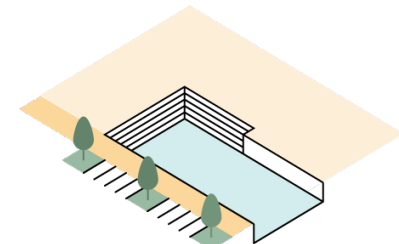
De relatie met het water wordt vergroot door het verlagen van de huidige kaaimuur. Deze wordt verwerkt tot trappartijen (met zit- en ligmogelijkheden).



Een grondige vergroening draagt bij aan de leefbaarheid van Kaaiplaats.



Om Kaaiplaats als een geheel in te richten, moet hetzelfde materiaal worden gebruikt en zijn niveauverschillen afgeraden.

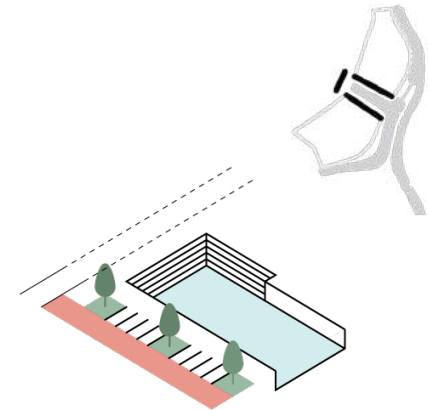
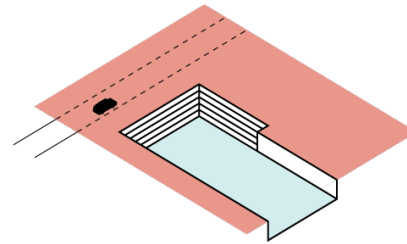
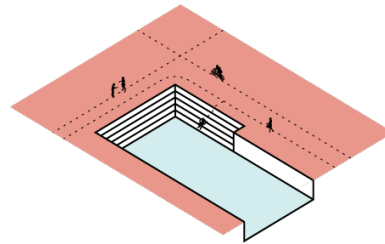


De zuidelijke kade van Kaaiplaats heeft aan de waterzijde een breed voetpad dat is verbonden met de pleinruimte. De overige ruimte wordt ingericht als groene parkeerruimte.

## CIRCULATIE EN PARKEREN

Kaaiplaats geeft opnieuw een volwaardige plek aan de zachte weggebruiker. Auto's zijn er te gast.

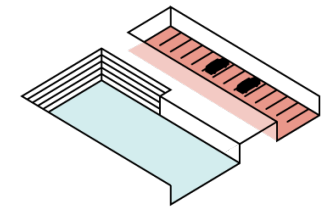
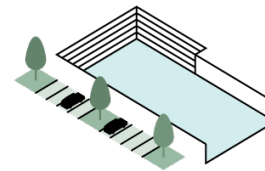
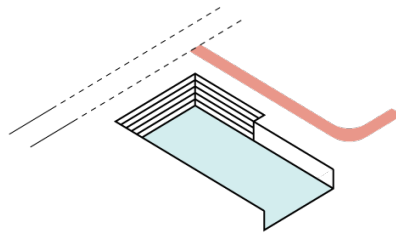
Parkeren gebeurt ondergronds waar mogelijk. Bovengrondse parkeerplaatsen worden beperkt en hebben een groen karakter.



De zachte weggebruiker heeft voorrang op Kaaiplaats.

Het gemotoriseerd verkeer in Karel Coggelaan/Lindendreef passeert als 'gast' over de pleinruimte.

De zuidelijke zijde van Kaaiplaats is een doodlopende straat die enkel bereikbaar is voor lokaal verkeer.



De noordelijke zijde is verbonden met Sasstraat. Enkel lokaal verkeer met bestemmingen in Kaaiplaats of Sasstraat horen deze wegenis te gebruiken. Kaaiplaats en Sasstraat worden eenrichting.

Bovengronds parkeren blijft mogelijk aan de zuidzijde van Kaaiplaats. De parkeerplaatsen worden echter uitgevoerd in waterdoorlatend materiaal of een halfverharding. Ook geven een aantal nieuwe bomen een groenere look aan deze zone. Op termijn kan worden overwogen om publieke parkeerplaatsen ondergronds te verwerken.

In nieuwbouvvolumes aan de noordelijke zijde van Kaaiplaats wordt parkeren op eigen perceel en niet in openbaar domein voorzien. Het openbaar domein kan worden ingenomen door ondergronds parkeren, additioneel aan de parkeerplaatsen onder de nieuwbouw. Het aantal inritten moet beperkt zijn. De parkeerplaatsen voor de westelijke zijde zijn in te rijden via Karel Coggelaan.





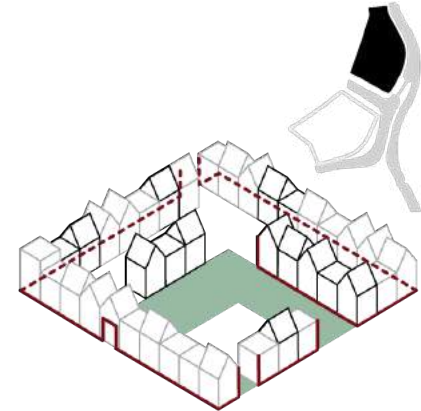
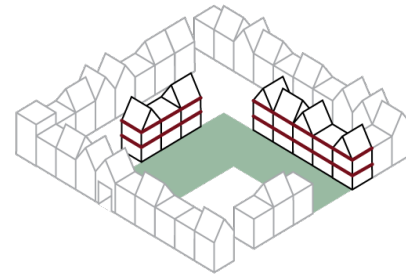
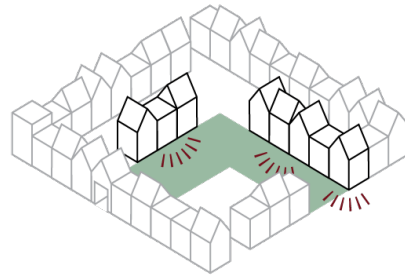


## 1.2 NOORDELIJK BOUWBLOK

### BEBOUWING

De bebouwing maakt van het noordelijk bouwblok een herkenbaar geheel dat variatie uitstraalt.

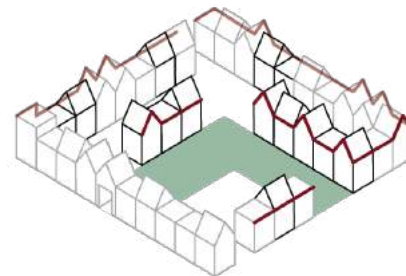
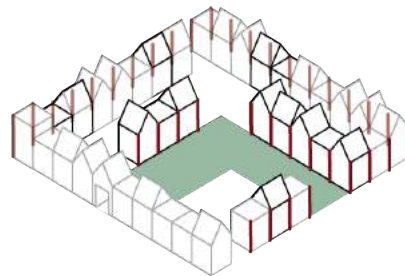
Binnen de percelen van de voormalige doe-het-zelfzaak is er een mogelijkheid om in tweede lijn te bouwen. Op lange termijn kan ook op andere plaatsen in het binnengebied nieuwe bebouwing worden geplaatst ter afwerking van de achterzijden en gevelrijen.



Nieuwe bebouwing is met de voorzijde naar het binnengebied gericht en wordt ontwikkeld om de achterzijden te verbergen. De onderbroken gevelrijen in Sasstraat worden afgewerkt met nieuwe ontwikkelingen die de nieuwe toegang tot het binnengebied begeleiden.

De bouwhoogte in het binnengebied bedraagt maximaal twee bouwlagen met een plat dat of drie bouwlagen waarvan de derde bouwlaag een hellend dak betreft.

De bebouwing in Karel Coggelaan, Sasstraat en Ooststraat vormt een aaneengesloten gevelwand. De tuin ten zuiden van voormalig ontvangstkantoor in Sasstraat vormt een uitzondering. De principes van waardevolle en aangrenzende panden zijn ook hier van toepassing.



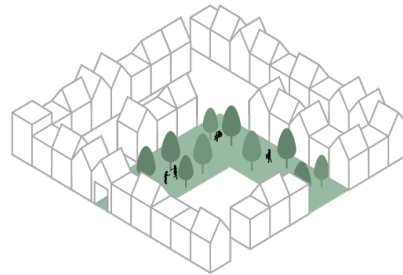
Perceelsstructuren moeten visueel zichtbaar blijven of worden gemaakt in de verticaliteit van de gevels. In het binnengebied bedraagt de maximale bouwbreedte 8 m. De bouwdiepte is maximaal 14 m.

Verschillende dakvormen (zadeldaken en platte daken) en bouwhoogtes wisselen elkaar af om variatie in de gevelrij te verzekeren.



### PUBLIEKE RUIMTE

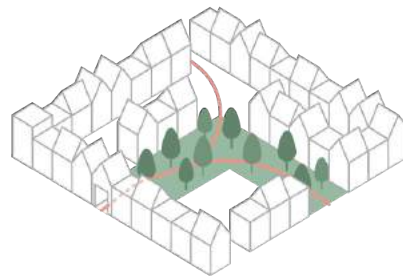
Binnen het noordelijk bouwblok bevindt zich een verborgen en 'te ontdekken' groene parel.



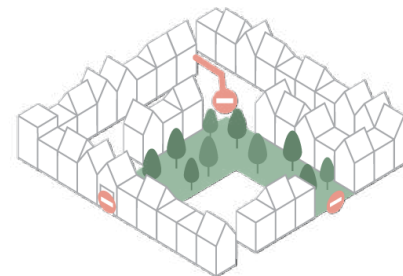
Het binnengebied heeft een publiek of collectief karakter en is maximaal onthard en vergroend.

### CIRCULATIE EN PARKEREN

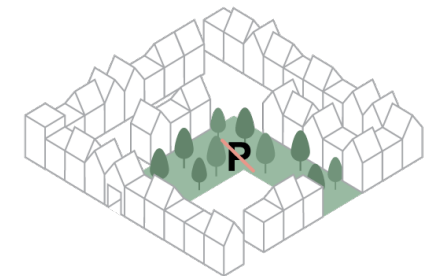
Binnen de groene parel in het bouwblok heeft de zachte weggebruiker het voor het zeggen. Gemotoriseerd verkeer heeft er geen plaats.



Het binnengebied moet toegankelijk worden gemaakt voor zachte weggebruikers via Kaaiplaats, Sasstraat en Molenbergstraat.



Het binnengebied is verboden terrein voor gemotoriseerd verkeer.

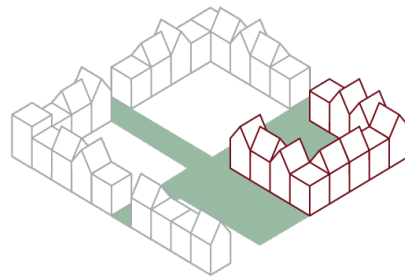


Er worden in het binnengebied geen bovengrondse parkeerplaatsen voorzien.

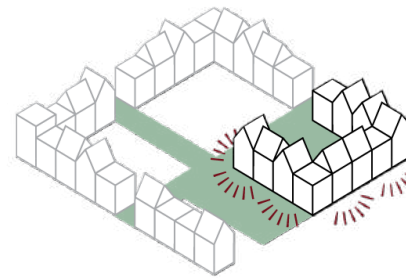
### 1.3 ZUIDELIJK BOUWBLOK

#### BEOUWING

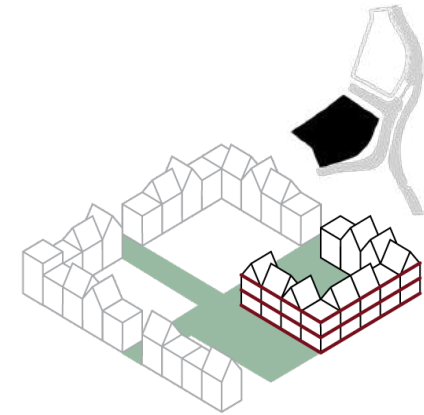
Indien het OCMW gebouw zou verdwijnen, ontstaan er een aantal opportuniteiten voor het zuidelijk bouwblok. De nieuwbouw die in de plaats komt, moet voldoen aan een aantal voorwaarden.



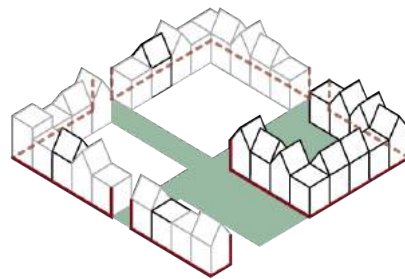
De bebouwing vormt geen grootschalig blok maar bestaat uit herkenbare onderdelen.



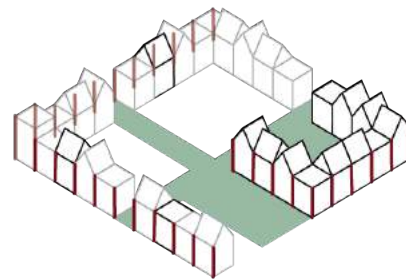
De bebouwing heeft twee voorzijden: enerzijds gericht naar het groene binnengebied en anderzijds naar het water.



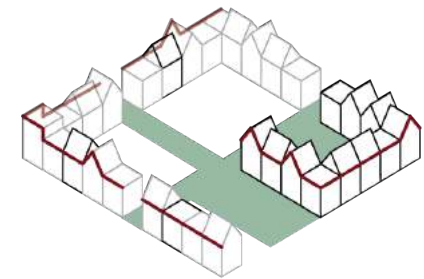
De bouwhoogte van nieuwe bebouwing in het zuidelijk bouwblok bedraagt maximaal vier bouwlagen (inclusief dak). Op de hoek van Kaaiplaats en kanaal kan een vijfde bouwlaag (inclusief dak) mits motivatie worden toegelaten.



De bebouwing in Lindendreef en Zuidstraat vormt een aaneengesloten gevelwand waarbij openingen en onderbrekingen enkel worden gebruikt om toegang te verlenen tot het achterliggend gebied.



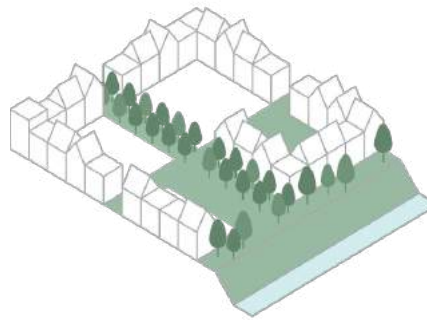
De maximale bouwbreedte voor nieuwe ontwikkelingen bedraagt 8 m. Waar mogelijk respecteert de verticale geleding de voormalige percelering. De bouwdiepte is maximaal 14 m.



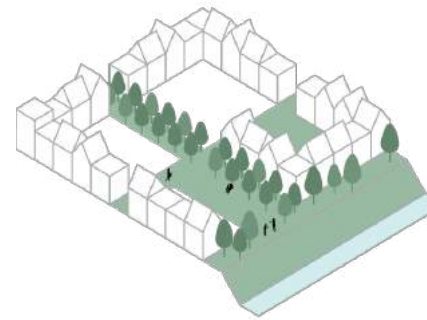
Verschillende dakvormen (zadeldaken en platte daken) en bouwhoogtes wisselen elkaar af om variatie in de gevelrij te krijgen.

### PUBLIEKE RUIMTE

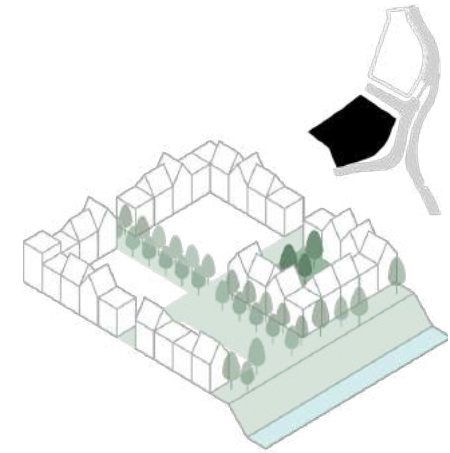
De publieke ruimte binnen het zuidelijk bouwblok heeft de potentie een publiek park te vormen aan het water.



Lindendreef en bijhorende bomenrij worden verder doorgetrokken tot aan de oever van het water.



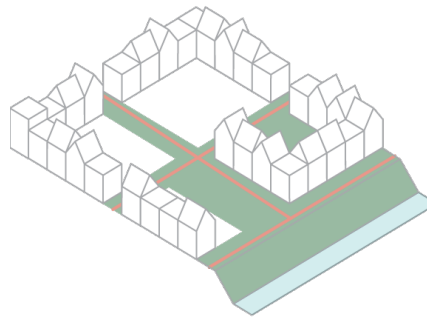
Het bouwblok opent zich naar de waterzijde in de vorm van een publiek park.



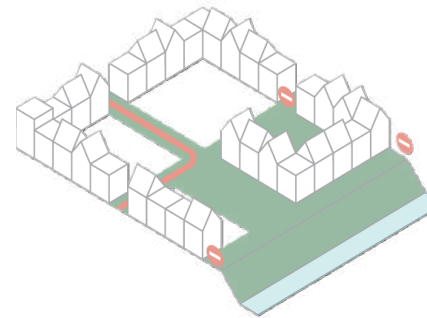
Binnen het nieuw gevormde volume ontstaat een collectieve buitenruimte die aansluit op het publiek park.

### CIRCULATIE EN PARKEREN

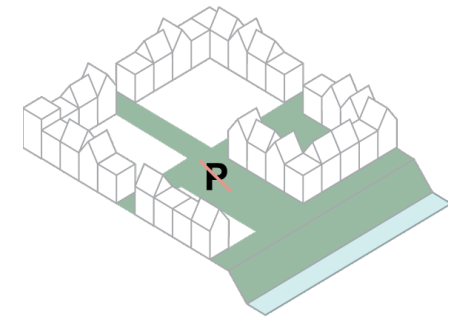
Het binnengebied van het zuidelijk bouwblok wordt voornamelijk gebruikt door fietsers en voetgangers. Auto's hebben een beperkte toegang.



Het binnengebied moet bereikbaar zijn via Kaaiplaats, Lindendreef, Zuidstraat en de waterkant voor zachte weggebruikers



Het autoverkeer in het binnengebied is beperkt tot de verbinding van Lindendreef met Zuidstraat.



Er worden in het binnengebied geen bovengrondse parkeerplaatsen voorzien.







Delva.

Delva.  
Delva.

Delva.  
one hot car & a handrail



## V BIJLAGE

## BESTAANDE TOESTAND VERSUS ONTWERP

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.

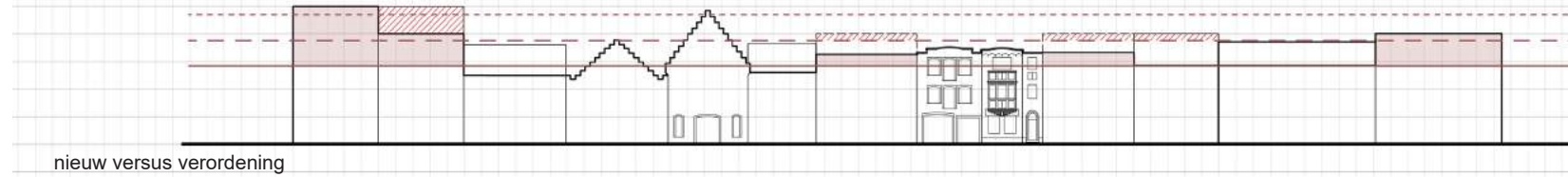
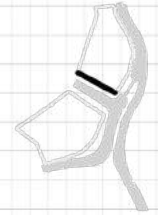
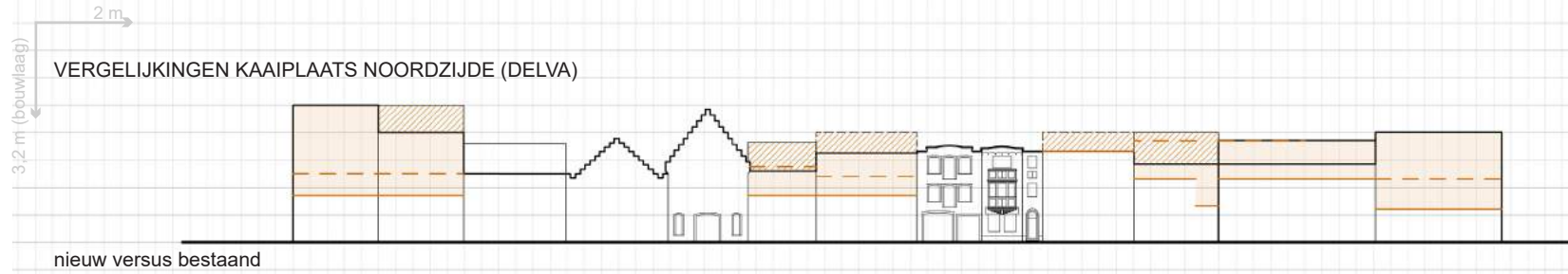
De stedenbouwkundige verordening legt voor de hele Kaaiplaats de maximale kroonlijsthoogte op negen meter en de nokhoogte op vijftien meter. Het opgelegde gabarit voorziet tevens een maximale hoek van 45 graden voor een zadeldak. Indien de stedenbouwkundige verordening overal zou worden toegepast op Kaaiplaats, zou een eenheidsworst worden gecreëerd en zou de 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 te doen. 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 blijft aanwezig en verdwijnt niet naast grote kolossen.

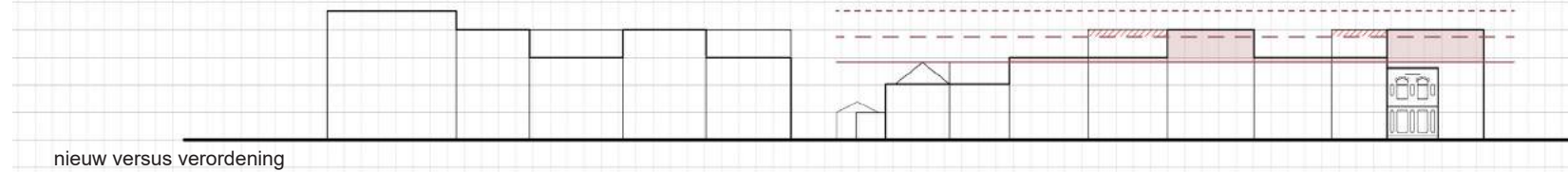
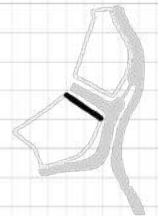
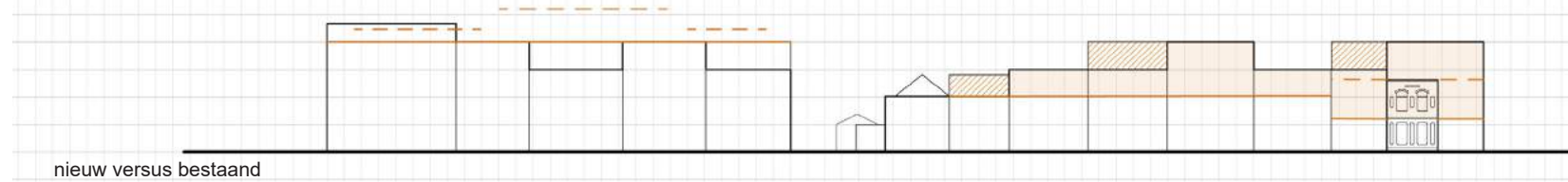
Dit ontwerp voldoet op de meeste plaatsen aan de richtlijnen van de stedenbouwkundige verordening. In de gevelrij aan de noordzijde zijn het enkel de hoekgebouwen die hoger komen. Als hoekgebouwen komen ze een of twee bouwlagen hoger dan de overige gebouwen zonder uit verhouding te zijn. Aan de zuidzijde 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.





VERGELIJKINGEN KAAIPLAATS ZUIDZIJDE (OCMW)



## GEMENE LAST HERONTWIKKELINGEN KAAIPLAATS (NOORDZIJDE)

### Nota lasten projecten langs Kaaiplaats zijde Delva.

Langs de zijde waar Shopping Delva gesitueerd is worden op korte tot middellange termijn een aantal bouwprojecten verwacht. De Shopping zal immers her-lokaliseren waardoor een dynamiek aan ontwikkelingen te verwachten wordt. Er is op heden reeds een aanvraag lopende voor dergelijk project op de Kaaiplaats (Kaaiplaats 12). De site van Delva zelf zal ook een herontwikkeling krijgen. Omwille van deze ontwikkelingen werd in opdracht van de Stad een masterplan opgemaakt, die wellicht in een BGO gegoten zal worden.

In het masterplan, opgemaakt door studie bureau Omgeving zit er naast de herontwikkeling van de Kaaiwand nog een tweede belangrijk deelaspect. Dit betreft het ontwerp tot opwaardering van het openbaar domein. Beide elementen hangen immers nauw met elkaar samen. De huidige Kaaiplaats heeft op heden weinig verblijfskwaliteit en bestaat grotendeels uit parkings. Dit is ten dele ingegeven vanwege de Shopping die een aanzienlijke parkeerbehoefte heeft.

De her-lokalisatie van de Shopping zet dus een belangrijk proces in gang: Enerzijds het herdenken en her-ontwikkelen van de Kaaiwand, en anderzijds de opwaardering van het openbaar domein op die Kaaiplaats. Deze opwaardering van het openbaar domein is niet enkel positief voor bezoekers, maar is ook een enorme meerwaarde voor de projecten langs de Kaai. De bewoners van de Kaaiplaats zijn immers de eersten die meeprofitieren van een her-aangelegde Kaaiplaats.

Studie bureau Omgeving deed in het kader van het beleidskader leefkwaliteit Stad Veurne reeds een eerste aanzet tot herdenken van de gevelwand en tot opwaardering van het openbaar domein. Er wordt vanuit deze studie vertrokken om de opwaardering van het Openbaar domein te begroten. De kostprijs worden geraamd op **€1.516.118,18** (€1.391.572,45 aanleg + €124.545,73 studiekosten) exclusief BTW.

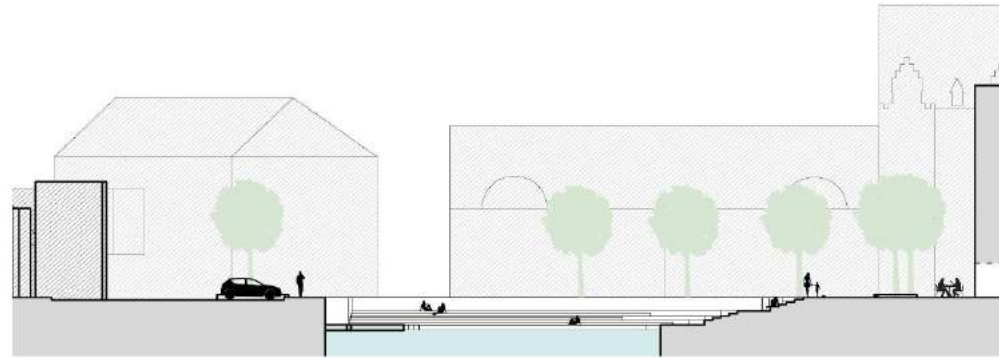
Omdat de ontwerpen in grote mate meeprofitieren van de opwaardering van het openbaar domein wordt **een last gekoppeld aan de omgevingsvergunningen van de projecten op de Kaaiplaats (Noordzijde)**. Deze last wordt berekend o.b.v. de lengte van de gevel van het betreffende project t.o.v. de ganse gevelwand (140.5 meter bij benadering). Hierdoor betaald elk project mee in de opwaardering van het openbaar domein a ratio van zijn of haar gevel op de Kaaiplaats in het ganse geheel.



Het is evenwel niet de bedoeling van de Stad om de ganse kostprijs af te schuiven op de private ontwikkelaar. Slechts voor een gedeelte van de her-aanleg wordt gekeken naar de ontwikkelaars. Dit specifieke gedeelte betreft het leveren en plaatsen van de **verlaagde traptreden in beton**, inclusief fundering. De reden dat hiervoor gekozen wordt is omdat dit de grootste belevingswaarde zal geven aan de site, en dus de grootste meerwaarde is voor toekomstige bewoners. De kostprijs hiervan wordt begroot op **€ 300.937,50** excl. BTW.

Leveren en plaatsen van prefab traptreden in beton, incl fundering	m	<b>42,50</b>	€ 75,00	€ 3 187,50
Leveren en plaatsen van prefab smalle zittreden in beton, incl fundering	m	<b>360,00</b>	€ 550,00	€ 198 000,00
Leveren en plaatsen van prefab brede zittreden in beton, incl fundering	m	<b>95,00</b>	€ 1 050,00	€ 99 750,00

Concreet komt de kostprijs excl. BTW **per lopende meter** langs de Kaaiplaats dus neer op **€2.141,9**. Deze wordt aangepast naar een forfaitbedrag van 2500 euro per lopende meter. (uit CBS 16/11/2020)



In deze kan er als last onmogelijk opgelegd worden dat de aanvrager zelf het openbaar domein moet heraan leggen. Dit dient immers gezamenlijk en in 1 beweging te gebeuren. De heraanleg van de

Kaaiplaats is nog niet voorzien voor de eerstkomende jaren. Daarnaast zullen de ontwikkeling zelf ook gespreid over de tijd aangevraagd en gerealiseerd worden. Daarom wordt er een financiële last opgelegd ter uitvoering van deze werken. Deze last wordt zoals hierboven reeds besproken gekoppeld aan de ganse Kaaimuur o.b.v. van het aantal lopende meters gevel op de Kaaiplaats. Artikel 75. Van het omgevingsvergunningsdecreet bepaalt dat de bevoegde overheid aan een omgevingsvergunning lasten kan verbinden. Die lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning uit die vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen. Lasten kunnen voorzien in de nodige financiële waarborgen of Lasten kunnen betrekking hebben op de verwezenlijking of de renovatie van wegen, groene ruimten, ruimten voor openbaar nut, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen of woningen, op kosten van de vergunninghouder. ) De last is direct gekoppeld aan het betreffende project.

Concreet betreft het hier een financiële last die voortkomt uit de opwaardering van het openbaar domein die de Stad op zich zal nemen en die de ontwikkelingen op de Kaaiplaats ten goede komt. De last betreft een forfaitbedrag van **€2500** per lopende meter gevel langs de Kaai. Deze last wordt voor elke ontwikkeling van een pand langs de Kaaiplaats in de omgevingsvergunning opgenomen.

Thomas Goethals

9 november 2020

# Stadsbestuur Veurne

## UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE ZITTING VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN 16 NOVEMBER 2020

### Aanwezig :

Peter Roose, burgemeester ;  
Anne Dequidt, Pascal Sticker, Jan Verfaillie, Celine Mouton, Guido Hoste, schepenen ;  
Joke Jonckheere, algemeen directeur

### Kader lasten bij projecten/omgevingsvergunningen langs Kaaiplaats zijde Delva - Vaststelling

Dossierbeheerder	Goethals Thomas	Geïseerd door
Bevoegde schepen(en)	Pascal Sticker	Persbericht

### Relevante documenten

- Kostenraming werken openbaar Domein Kaaiplaats
- Ontwerp Masterplan Kaaiplaats
- Nota Lasten projecten langs Kaaiplaats zijde Delva

### Feiten, context, argumentatie

Langs de zijde waar Shopping Delva gesitueerd is worden op korte tot middellange termijn een aantal bouwprojecten verwacht. De Shopping zal immers her-lokaliseren waardoor een dynamiek aan ontwikkelingen te verwachten wordt. Er is op heden reeds een aanvraag lopende voor dergelijk project op de Kaaiplaats (Kaaiplaats 12). De site van Delva zelf zal ook een herontwikkeling krijgen. Omwille van deze ontwikkelingen werd in opdracht van de Stad een masterplan opgemaakt.

Omdat de ontwerpen in grote mate mee profiteren van de opwaardering van het openbaar domein wordt een last gekoppeld aan de omgevingsvergunningen van de projecten op de Kaaiplaats (Noordzijde). Deze last wordt berekend o.b.v. de lengte van de gevel van het betreffende project t.o.v. de ganse gevelwand.

Het is evenwel niet de bedoeling van de Stad om de ganse kostprijs af te schuiven op de private ontwikkelaar. Slechts voor een gedeelte van de her-aanleg wordt gekeken naar de ontwikkelaars. Dit specifieke gedeelte betreft het leveren en plaatsen van de verlaagde trap treden in beton, inclusief fundering. De reden dat hiervoor gekozen wordt is omdat dit de grootste belevingswaarde zal geven aan de site, en dus de grootste meerwaarde is voor toekomstige bewoners. De kostprijs hiervan wordt begroot op **€ 300.937,50 excl. BTW**.

De nota in bijlage bepaalt de manier waarop deze last voor alle projecten langs de Kaaiplaats berekend zal worden. Concreet bedraagt de last per lopende meter gevel langs de Kaaiplaats **€2.500 euro**.

### Besluit



**Artikel 1:** Er wordt voor elke omgevingsvergunningen van projecten langs de Noordzijde van de Kaaiplaats (zijde Shopping Delva) een last opgelegd.

**Artikel 2:** Deze last bedraagt 2500 euro per lopende meter gevelbreedte, bestemd voor de opwaardering van het openbaar domein in bijzonder de waterbeleving in de omgeving te versterken.

**Artikel 3:** de nota van Thomas Goethals d.d. 9 november 2020 wordt vastgesteld.

Gedaan in zitting, dagtekening als hoger.

Namens het college:

(get.)Joke Jonckheere  
algemeen directeur

(get.) Peter Roose  
burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:

Veurne,

Joke Jonckheere  
algemeen directeur

Peter Roose  
burgemeester

## COLOFON

project	beleidsmatig gewenste ontwikkeling Kaaiplaats, in het kader van de opmaak van 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

