

An aerial map of the Cosijnmolen Adinkerke area. The map shows a network of roads, including a major highway running diagonally from the bottom left to the top right. A green rectangular area is highlighted in the center-right of the map, indicating the focus of the study. The surrounding area includes residential buildings, fields, and some water bodies.

potentialiteitsonderzoek
sociale woonwijk Cosijnmolen Adinkerke

5 januari 2016 - eerste draftversie

INHOUDSOPGAVE

1/ DE OPDRACHT	3
2/ JURIDISCHE EN PLANOLOIGISCHE CONTEXT	7
2.1/ juridische context	7
2.2/ de structuurplannen	9
2.3/ geplande projecten	13
3/ DE RUIMTELIJKE CONTEXT	15
4/ HET SCHETSONTWERP	27
4.1/ het concept	27
4.2/ morfologisch onderzoek	29
4.4/ de informele publieke ruimte en het collectieve	33
4.5/ de type planniveau's	35
4.6/ de fasering	37

1/ DE OPDRACHT

vastgoeddoefening als aanleiding tot stedelijke verrijking

1. dubbele vraag

Doorheen de projectdefinitie lezen we twee opdrachten. Enerzijds hebben we de wijk Cosynmolen, een sociale woonwijk die 38 woningen telt van het type grondgebonden koppelwoningen en anderzijds hebben we een stedelijk weefsel dat geconfronteerd wordt met een groei.

Het woningbestand van de woonwijk is weinig gedifferentieerd en zou bouwfysisch problematisch zijn. De wijk, een verkaveling dat geënt zit op de Noordhoekstraat - de historische stichtende lijn van Adinkerke - is ruimtelijk niet afgestemd op zijn context. Verder investeren in dit geheel zou niet verantwoord zijn.

Adinkerke zelf wordt momenteel op heel wat plaatsen hertekend. De groeiende vraag naar woningen vult de woningvoorraad systematisch op. De aanvullingen van het weefsel bestaan vooral uit verkavelingen die parasiteren op de bestaande structuur van Adinkerke. De centrale historische straat waar rond alle woonweefsel zich nestelt, kan het niet meer alleen aan als drager van die stedelijkheid. Bij deze groei kan men zich niet enkel beperken tot het aanvullen van het woningenbestand maar moet men ook het stedelijk weefsel integraal rijker maken.

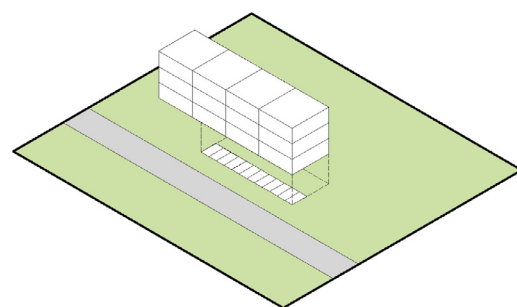
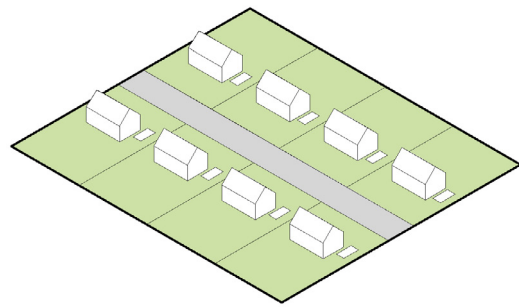
Er wordt vandaag dan ook een inspanning gedaan. Er worden collectieve leegtes in het weefsel gezocht (zone tussen recente verkaveling ten Noorden van de Noordhoekstraat en de bebouwing langs de Stationsstraat). Er wordt geïnvesteerd in een fietsverbinding tussen de woonwijken parallel aan de spoorlijn. Men werkt aan het vergroenen van de historische begraafplaats rond de kerk ter bevordering van de beeldkwaliteit.



>ligging van de wijk aan de oostzijde van de dorpskern



> zicht op de voortuinstraken en het speelplein



grondgebonden vrijstaande woningen :

- > maximaal privé / minimaal collectief
- > versnipperde grondbezetting
- > lage densiteit
- > individueel parkeren
- > weg als verbinding tussen indivuele kavels
- > individueel groen / beperkte eenheid op wijk niveau
- > kleine korrel in landschap
- > maximaal indiviuele beheerskost

gestapelde woningen :

- > maximaal collectief
- > geconcentreerde grondbezetting
- > hoge densiteit
- > collectief parkeersysteem
- > wegen onderdeel van omgevingsaanleg
- > collectief groen / groete eenheid op wijkniveau
- > inzet van de tussenschaal in landschap
- > maximaal collectieve beheerskost



2. nood aan ruimtelijk kader

Het definiëren van de stedelijke ambitie van Adinkerke dringt zich op. Waar willen we naar toe met dit woongeheel in de polders ? Hoe verhoudt deze verstedelijkte vlek zich tot zijn omliggend landschap ?

De unieke ligging van Adinkerke op de overgang van de Oude duinen van Adinkerke en de westelijke Oudlandpolder vormt bij de recentelijke aanvullingen geen parameter.

Die natuurlijke onderlegger van de gemeente kreeg het gezelschap van een boeiend pakket van infrastructuur. Een kanaal zorgde voor een interessante knoop op de stichtende straat. Later kreeg het water het gezelschap van de spoorweg en de autosnelweg. In dit landschap van polder, duinen en infrastructuur zoekt Adinkerke om zich verder te positioneren.

Ontwikkelingen moeten terug betrokken worden op die conditie. Bij het overschakelen van het netwerk van infrastructuren op lokale stedelijkheid moet men bewust omspringen met schaal. Bij het afwerken van de randen van het stedelijk weefsel moet met de kracht van het landschap erkennen. Het inbedden van Adinkerke in het landschap maakt de beweging van, naar en langs de stedelijke vlek een uiterst interessante oefening.

3. typologie

Naast het aanvullen van de stedelijke identiteit van Adinkerke met een rijkere structuur en een uitgesproken articulatie in zijn landschap ligt de uitdaging in het bewust ontwikkelen van een hedendaags woonbestand. De monotone verkaveling genereert een weinig duurzaam antwoord en een schrale stedelijkheid. Het is duidelijk dat we minder kwistig mogen omspringen met de beschikbare gronden. De densiteit van een ontwikkeling zal dus een belangrijke parameter worden.

De huidige densiteit van de wijk Cosynmolen bedraagt 20w/ha. We kunnen dit plaatsen tegenover de recente ontwikkeling op het perceel van het kasteeltje "villa Emma" waar wooneenheden worden gestapeld en waar de open ruimte collectief wordt uitgewerkt. Bij deze ontwikkeling zal een densiteit gerealiseerd worden van 70w/ha.

De dichtheid van een wijk zal een stuk sturend zijn voor de ruimtelijke configuratie van die wijk. Als we keuzes maken dienen we uitpraken te maken over woningtypologie, ontsluitingen parkeren, verhouding tussen groen, verharding en bebouwing, eigendomsverhouding, kostprijs en onderhoudskosten.

4. win-win

Gezien de positie van de kavel aan de rand van het geheel van het stedelijk weefsel zal bij het ontwerpend onderzoek de relatie tot de infrastructurale lijnen (bestaande en toekomstige) en tot het landschap leiden tot een schaal oefening. De beleving vanuit het landschap en vanuit het weefsel vraagt om andere eigenschappen.

Door de densiteit op te drijven wordt nagegaan of de operatie kan leiden tot een win-win oplossing waarbij het woningenbestand van de SHM IJzer en Zee op de kavel vervangen wordt en het stedelijk weefsel verrijkt.

2/ JURIDISCHE EN PLANOLOIGISCHE CONTEXT

2.1/ juridische context

- Gewestplan

Op het gewestplan bevindt de sociale woonwijk Cosijnmolen zich aan de rand van de woonzone van de kern van Adinkerke. Aan twee zijden is de wijk omsloten door agrarisch gebied.

Aan de noordwestelijke zijde van de kern bevindt zich een woonuitbreidingsgebied dat nog niet is aangesneden. Het naastliggende agrarische gebied is landschappelijk waardevol. Het ontginningsgebied aan de zuidzijde heeft een recreatieve of een agrarische nabestemming. Het deel aan de noordzijde van de E 40 snelweg wordt momenteel uitgewerkt als een zone voor natuur en recreatie, beheerd door het Agentschap voor Natuur en Bos door de aanwezigheid van fossiele duinen. Een deel van de zuidwestelijke rand van woonzone van de kern sluit aan op het natuurgebied met de fossiele Cabourduinen. Aan beide zijden van het kanaal en de snelweg zijn reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden aangegeven.

- BPA / RUP

De wijk maakt geen deel uit van een BPA of een RUP. Dit betekent dat de algemene stedenbouwkundige bouwvoorschriften gelden. Er is een gemeentelijk bouwreglement van kracht (gemeentelijk bouwreglement gemeente De Panne 1963). Voor de naast de wijk liggende geplande nieuwe omleidingsweg zal een RUP worden opgemaakt.

- Eigendomsstructuur

De wijk heeft een oppervlakte van ongeveer 18 750 m², waarvan ongeveer 52% in eigendom is van de gemeente (het openbaar domein + de voortuinen en de opritten) en 48% in het bezit is van de sociale huisvestingsmaatschappij IJzer en Zee, inclusief de 38 woningen.

De huurders beschikken over een kooprecht om de eigen huurwoning te kopen volgens de regelgeving van de sociale huur.

- Monumenten, landschappen en dorpsgezichten

Er zijn in de wijk geen erfgoedelementen aanwezig. De kern van Adinkerke bevat geen beschermde dorpsgezichten. De duinen gelegen op het domein Cabour aan de westzijde van de Adinkerke vormen een geklasseerd landschap (KB 29 mei 1964).

Volgens de landschapsatlas wordt een deel van de wijk overlapt door de relictzone van het poldergebied Oostduinkerke/Adinkerke.

- Watertoets / overstromingsgevoeligheid

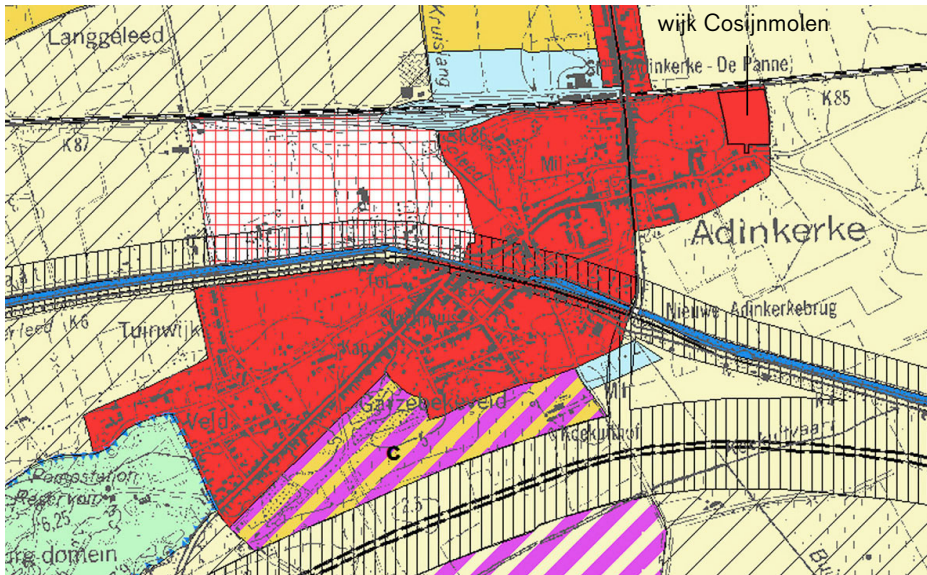
De wijk ligt niet in overstromingsgevoelig gebied. Er dient te worden opgemerkt dat de omgeving wordt gekenmerkt door een hoge grondwaterspiegel.

- Natuurdecreet

De wijk maakt geen deel uit van een gebied waarop het natuurdecreet van toepassing is. De nabijgelegen oude duinen (Cabourduinen en duinen van het Garzebekeveld) zijn beschermd volgens het duinendecreet en maken deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk.

Van de beschermingszones met vogel- en habitatrictlijnen maakt de wijk geen deel uit.

De biologische waarderingskaart wordt gebruikt als referentiekader en instrument voor toepassingen met juridische en beleidsdoelinden. De huidige kaart toont aan dat er geen aanduiding van natuurwaarden terug te vinden zijn voor de wijk Cosijnmolen.



> uittreksel uit het gewestplan Veurne - Westkust (goedgekeurd bij KB van 6 december 1976)



> eigendomsstructuur



> relictzones volgens de landschapsatlas (geopunt.be)



> overstromingsgevoelige gebieden (geopunt.be)



> habitat- en vogelrichtlijngebieden (geopunt.be)



> biologische waarderingskaart (geopunt.be)

2.2/ de structuurplannen

1/ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Adinkerke behoort als deelgemeente van De Panne tot het stedelijke netwerk van de kust. Dit is een geheel van dicht bij elkaar gelegen stedelijke gebieden met toeristische-recreatieve voorzieningen en potenties die van nationale betekenis zijn. Daarbij dient er rekening gehouden te worden met specifieke behoefte aan tweede verblijven en vakantiewoningen. Binnen dit netwerk kan er nieuwe en grootschalige toerist-recreatieve infrastructuur met bijkomend ruimtegebruik worden gelokaliseerd.

De invalsweg die door de kern van Adinkerke loopt en de E40 met De Panne verbindt is geselecteerd als primaire weg II.

Er wordt aangegeven dat het dient te worden onderzocht of de te verlengen en herwaardenen IJzeren Rijn via Duinkerke - De Panne - Gent - Antwerpen in aanmerking komt als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer. Deze spoorlijn grenst aan de woonwijk Cosijnmolen.

2/ Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Binnen de deelstructuur nederzittingsstructuur is De Panne geselecteerd als kusthoofddorp. Deelgemeente Adinkerke is als woonkern geselecteerd. Voor geheel de fusiegemeente De Panne werd een globaal pakket van 510 bijkomende woongelegenheden toebedeeld (periode 1991-2007).

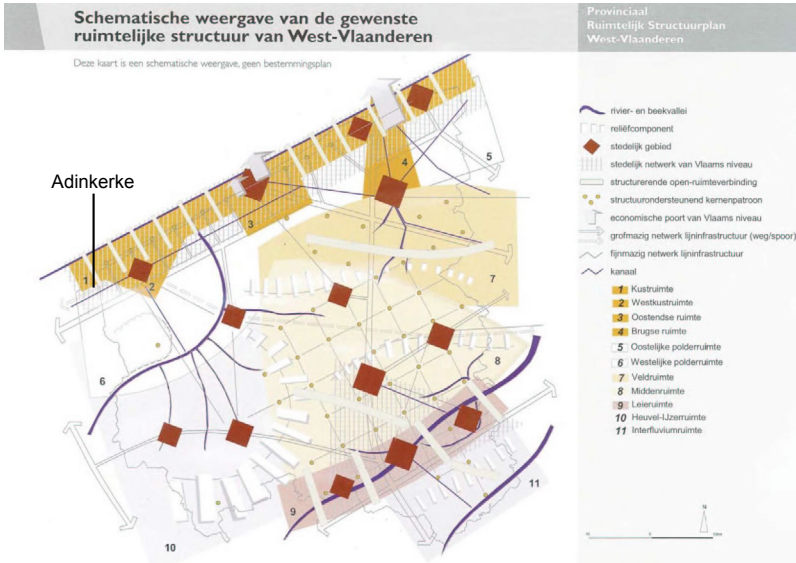
Het kanaal Veurne-Duinkerke is als ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang geselecteerd. Deze vormt tevens een toeristisch recreatief lijnelement.

Het Garzebekeveld behoort als toeristisch recreatief knooppunt tot de nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau.

De stationsomgeving van Adinkerke wordt beschouwd als een plek bij uitstek voor verdere verdichting en de locatie van mobiliteitsgenererende activiteiten. De spoorlijn en de tramlijn vervullen een belangrijke rol in het regionale openbaar vervoer.

Het landschap van De Panne gaat van een stadslandschap over in een gaaf landschap. De oude duinen van Adinkerke worden als een gave landschapseenheid beschouwd. De open-ruimteverbinding tussen De Panne/Adinkerke en Veurne, de markante terreinovergang duin-polder en het lineaire element van het kanaal Duinkerke - Veurne worden als structurerende landschapselementen en -componenten aangeduid.

De Panne is deels gelegen in de deelruimte Kustruimte (tussen zee en polder) en deels in de Westelijke polderruimte. Het noordelijke deel van de Westelijke polderruimte, waar de omgeving van Adinkerke deel van uit maakt functioneert als buffer tegen de verstedelijking van de kustband landinwaarts. Dit betekent dat grote delen van deze ruimte worden afgebakend als bouwvrij om landschappelijke en/of landbouwkundige redenen. Toeristische-recreatieve ontwikkelingen dienen te worden beperkt in het onmiddellijke achterland van de kust.



> syntheseschets gewenste ruimtelijke structuur provincie West-Vlaanderen (PRSP 2002, richtinggevend gedeelte)

3/ Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan De Panne

In het informatief gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van De Panne (06/06/2005) wordt de bestaande ruimtelijke context als volgt beschreven (pg. 52):

De fysiek ruimtelijke kenmerken en de structuurbepalende elementen

Aangezien rond de 18e eeuw de Moeren en het omliggende poldergebied nog een moeras en zoetwatermeer waren, is de kern van Adinkerke op het oude duinengebied gegroeid en uitgegroeid tot een zelfstandig centrum. De kern vormt een netwerk van straten met rijbebouwing. Op een aantal plaatsen zijn tussen de vingers van het stratenpatroon verkavelingen ingeplant, waarvan momenteel verschillende woonverkavelingen in opbouw zijn. Structuurbepalend is het handelslint ten zuiden van de kern, parallel met de dijk, van vnl. tabakswinkels en benzinestations dat de kern overlast qua geluidshinder en verkeersonveiligheid met zich meebrengt.

Open ruimte gebieden binnen of aansluitend aan de kern worden hoofdzakelijk gevormd door het waardevol biologisch gebied van het Garzebekenveld met de Markeyputten ten zuiden van de kern en enkele binnengebieden zoals tussen de Moeresteenweg en de Veldstraat en tussen de Veldstraat en het kanaal. Het gebied achter de kerk werd recentelijk verkaveld.

Drie min of meer horizontale infrastructuren positioneren zich op en zijn structuurbepalend: de E40 als zuidelijke grens, de spoorweg met het station als noordelijke grens. Het kanaal Veurne-Duinkerke splitst de kern van Adinkerke in twee. ...

Functioneel ruimtelijke kenmerken

In tegenstelling tot de kern van De Panne, is Adinkerke voor het grootste deel gericht naar het wonen. Naast de typische kernvoorzieningen, hoofdzakelijk gezoneerd ten noorden van het kanaal, ter hoogte van de Dorpsstraat en langs de Stationsstraat, vormt ten zuiden ervan de cluster aan tabakswinkels- en chocoladewinkels en benzinestations de voornaamste activiteitenas.

Adinkerke is voor verzorgende functies zoals administratieve dienstverlening, scholen, grotendeels afgestemd op de kern van De Panne of aanliggende buurgemeenten zoals Veurne.

In het hoofdstuk over de programmatorische context is een analyse van de woningbehoefte terug te vinden. Op basis daarvan wordt in het hoofdstuk over de programmatorische context volgende synthese gemaakt:

Sterke veroudering van de bevolking, in hoofdzaak in de kern De Panne

Sterke immigratie van oudere bevolking (pensioenimmigratie) tegenover een sterke emigratie van de jongerebevolking.

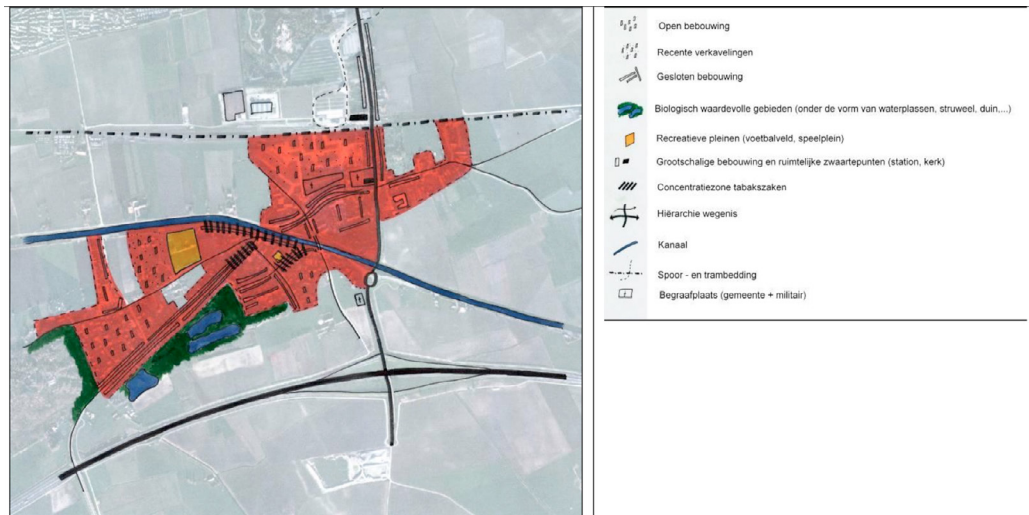
Hoge prijzen op de immobiliënmarkt wat extra investering in sociale en betaalbare woningen noodzakelijk maakt.

Cluster van leegstaande panden ter hoogte van de Nieuwpoortlaan (een groot deel handelspannen) en Zeelaan.

Cluster van oudere, weinig comfortabele woningen ter hoogte van Veurnestraat – Marktlaan (de omgeving van de dorpskern De Panne)

Tekort aan bebouwbare percelen binnen de kern De Panne, voldoende juridisch aanbod binnen de kern van Adinkerke.

Clusters van zonevreemde woningen ter hoogte van de Veurnestraat (parkgebied), Sportlaan (natuurgebied) en Duinhoekstraat (zone voor verblijfsrecreatie – agrarisch gebied en natuurgebied).



> schets van de bestaande ruimtelijke context van de kern van Adinkerke (GRSP De Panne, informatief gedeelte, pg. 52)

In het richtinggevend gedeelte van het structuurplan van De Panne wordt ondermeer volgende doelstelling vooropgesteld (pg. 8):

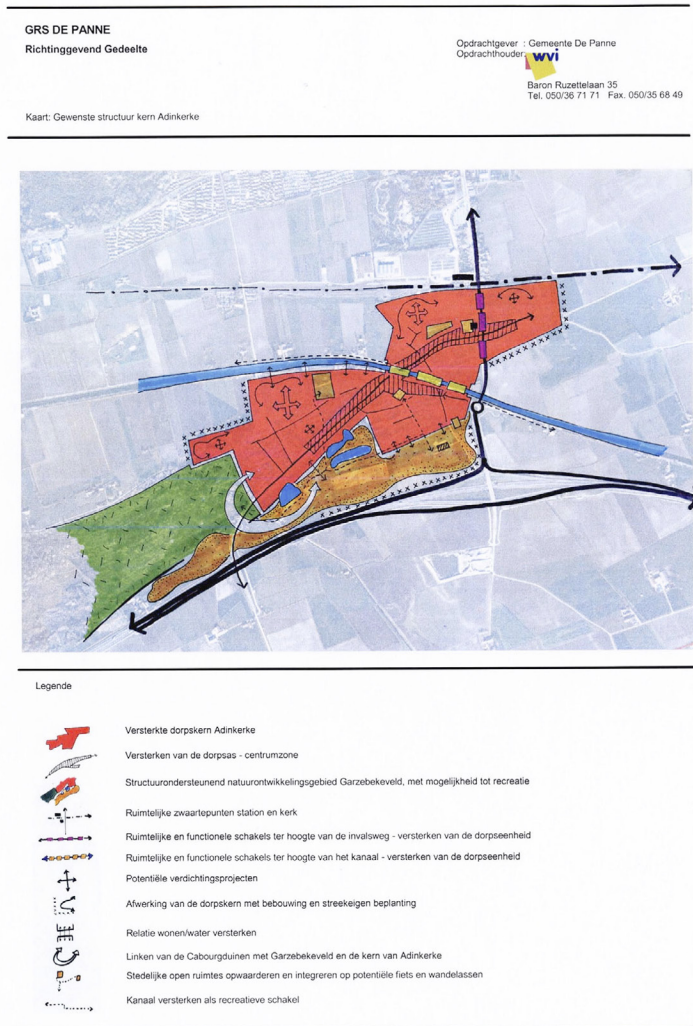
HET AANBIEDEN VAN BETAALBARE WONINGEN VOOR DE EIGEN INWONERS.

De sociale verdringing, nl. de te hoge grond- en huurprijzen die de autochtone bevolking naar het hinterland drijven, veroorzaakt door het toeristisch karakter van het kusthoofddorp, moet vermeden worden. De hoge mate van vergrijzing in de gemeente moet teruggedrongen worden door, rekening houdend met het concurrentievelde van de immobiliënmarkt, instrumenten te ontwikkelen ten voordele van de huisvesting van jonge gezinnen.

In de deelgemeente Adinkerke zijn de kansen voor het ontwikkelen van huisvestingsmogelijkheden voor de lokale bevolking optimaal te benutten.

Bij de concepten (pg. 11) worden ondermeer de differentiatie van de kernen, enclaves en activiteitencusters vooropgesteld:

... Beide kernen dienen zich vnl. te richten naar het verder uitbouwen van een kwalitatief en kleinschalig woonmilieu voor de lokale bevolking. In Adinkerke dient, naast het verder voorzien en bundelen van lokale kernvoorzieningen, een actief woonbeleid te worden gevoerd op het vlak van nieuwe wooneenheden en kleinschalige inbreidingsprojecten, het versterken van de kwaliteit onder de vorm van renovatie van het bestaande woningpatrimonium en het opwaarderen van het openbaar domein.



> schets van de gewenste ruimtelijke structuur van de kern van Adinkerke (GRSP De Panne, richtinggevend gedeelte)

In het hoofdstuk over de gewenste ruimtelijke structuur van de entiteiten wordt de kern van Adinkerke in beschouwing genomen (pg. 69):

VERSTERKEN VAN DE DORPSEENHEID

De kern van Adinkerke wordt ruimtelijk begrensd door 2 dwarse infrastructuren : in het noorden de spoorweg Adinkerke – Gent, in het zuiden de autostrade.

Daarboven wordt de kern doorsneden door twee belangrijke lijninfrastructuren : het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke en haaks hierop de primaire weg N34. Deze lijnfragmenten zijn bepalend voor de ruimtelijke structuur van Adinkerke. Enerzijds vormt de N34 een harde barrière voor het woongedeelte ten westen van de Stationsstraat, ter hoogte van de Noordhoekstraat, anderzijds vormt het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke een sterke barrière, enkel een voetgangersbrug maakt een link tussen de twee dealkernen.

Doel is dan ook de bestaande driediepgheid gevormd door de N34 en het kanaal meer als een eenheid te laten functioneren. Hiervoor maken we gebruik van het concept 'schakels' :

- Ruimtelijke en functionele schakels ter hoogte van de invalsweg

Dit gegeven dient op termijn te resulteren in de verdere herinrichting van de Stationsstraat – Dorpsstraat waarbij de inrichting van de Dorpsstraat ruimtelijk wordt doorgetrokken naar de Noordhoekstraat, het invoeren van snelheidsremmende maatregelen, het creëren van veilige oversteekbare kruispunten,...

- Ruimtelijke en functionele schakels ter hoogte van het kanaal

Momenteel wordt het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke niet betrokken bij het kerngebeuren van Adinkerke. Het is belangrijk dat de relatie tussen het wonen en water weer een verhaal kent. Dit gegeven kan geconcretiseerd worden in het verder uitbouwen van een recreatieve fietsverbinding langsheen het kanaal, het voorzien van stopplaatsen voor doortrekkende recreanten in het kader van waterrecreatie, het voorzien van kleinschalige infrastructuur zoals bank en picknickplaatsen, het voorzien van groene lijnbeplanting,... waardoor het kanaal niet zuiver een barrière vormt, maar ook een functionele recreatieve rol voor Adinkerke vervult.

Momenteel maakt enkel een voetgangersbrug, niet centraal gelegen, een link, nader onderzoek is wenselijk naar een nieuwe doorsteek ter hoogte van de Dorpsstraat. – Moeresteenweg18.

VERSTERKTE DORPSKERN ADINKERKE

De bevolking van Adinkerke wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door eigen inwoners (gedomicileerden – jongere bevolking). Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de woonkwaliteit voor deze doelgroep. Compact en gedifferentieerd inbreiden met een diversiteit aan verschillende woontypologieën en aandacht voor het openbaar domein staan voorop. Het herwaarderen van de woonfunctie in de kern door het benutten van de nog beschikbare bouwgronden langs uitgeruste wegen en van de als woongebied bestemde, nog niet uitgeruste gronden, is een uitdaging op zich. De meeste potentiële projecten situeren zich aan de rand van de kern, extra aandacht dient er dan ook besteed te worden aan de randafwerking, aan de relatie met het open landschap. Het is niet de bedoeling dat bijkomend juridisch aanbod wordt gecreëerd.

Volgende inbreidingsprojecten kunnen nog gerealiseerd worden, waarbij als streefdichtheid 15-20 woningen/ha dient gehanteerd te worden :

- Ten zuiden van het kanaal
Ter hoogte van de Tuinwijkstraat, in het verlengde van een recente verkaveling
Ter hoogte van de Veldstraat, randafwerking naar de open ruimte is hierbij belangrijk
Binnengebied tussen de Veldstraat en de Moeresteenweg, momenteel nog in gebruik door een actief landbouwbedrijf
- Ten noorden van het kanaal
Verdere afwerking van de verkaveling van Bostoën
Grootschalig inbreidingsproject ter hoogte van de Noordhoekstraat, ten oosten van de Stationsstraat

...

AANDACHT VOOR HET OPENBAAR DOMEIN DOOR ENERZIJD HET OPWAARDEREN VAN DE STEDELIJKE OPEN RUIMTES EN ANDERZIJD HET VERSTERKEN VAN DE RUIMTELIJKE ZWAARTEPUNTEN STATION EN KERK

De gebruiks- en belevingswaarde rondom ruimtelijke zwaartepunten dient geoptimaliseerd te worden, hiermee wordt voor Adinkerke vnl. het station en de omgeving rond de kerk bedoeld.

De omgeving rond het station, met het waardevol stationsgebouw en het plein, moet zoveel mogelijk gevrijwaard worden van doorstroming van verkeer teneinde de pleinfunctie niet verloren te doen gaan. Het stationsplein dient op termijn heringericht te worden ter verfraaiing van de omgeving (o.a. door het parkeren te beperken, het inplanten van groen,...).

De omgeving rond de kerk met aangrenzende begraafplaats vormt het beginpunt van de Dorpsstraat, de handelsas van Adinkerke. Een kwalitatief en verzorgd openbaar domein vormt hier het aandachtspunt en uitgangsbasis waarop nieuwe publieke voorzieningen dienen te worden geënt.

De resterende open ruimtes onder de vorm van recreatieve speelpleinen (zoals het pleintje ter hoogte van de Slachthuisstraat of het sportterrein ter hoogte van de Veldstraat) vormen potentiële knooppunten in het verder te ontwikkelen netwerk voor voetgangers en fietsers. Een aandachtspunt hierbij is de te leggen link naar het toekomstig recreatief natuurontwikkelingsgebied Garzebekeveld, waardoor er een recreatief netwerk kan ontstaan voor de recreant, onder de vorm van uitgebouwde voetgangers – of fietsverbindingen.

...

In het hoofdstuk over de te nemen maatregelen en acties betreffende de woon- en leefstructuur wordt voor de inbreidingsprojecten van Adinkerke het volgende gesteld (pg. 84):

...

Onderzoek naar randafwerking van inbreidingsprojecten te Adinkerke

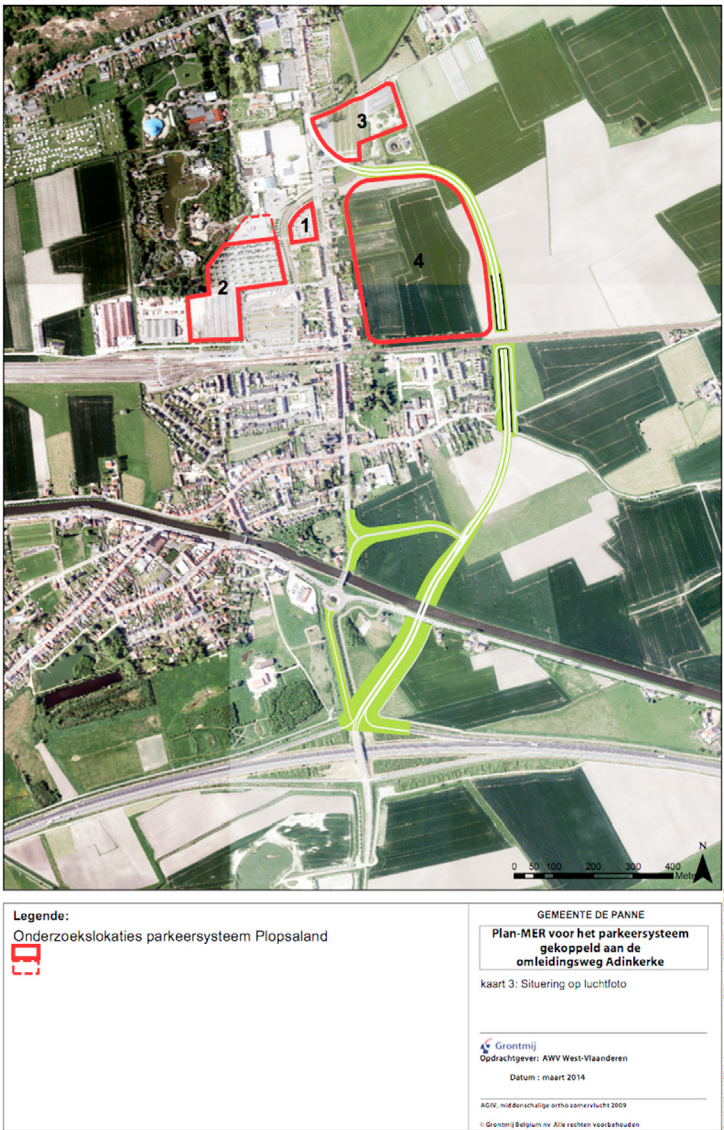
- De meeste potentiële inbreidingsprojecten te Adinkerke bevinden zich aan de rand van de kern met de open ruimte. De randafwerking is hierbij belangrijk, waarbij een kwalitatieve overgang naar de open ruimte dient te worden gegaandeerd. Hierbij kan geen bijkomend juridisch aanbod gecreëerd worden.
- Onderzoek naar verschillende woontypologieën (bv. oriëntatie van de gevel naar het water...), onderzoek naar aanleg openbaar domein (groenaanleg, accommodaties (banken, picknickplaatsen,...) die de relatie met het water versterken.

...

In het bindende deel van het structuurplan worden bij de te nemen maatregelen en acties betreffende de gewenste woon- en leefstructuur het volgende gesteld (pg. 9):

...

- Opstellen en herzien van de gemeentelijke bouwverordening
- Onderzoek naar randafwerking van inbreidingsprojecten te Adinkerke
- Structureel overleg wonen



> conceptschets voorkeursscenario omleidngsweg (kennisgevingsnota Plan-MER voor het parkeersysteem gekoppeld aan de omleidingsweg Adinkerke, Grontmij)



2.3/ naastliggende projecten

De kern van Adinkerke zal de komende jaren grondig evolueren. Naast de herontwikkeling van de sociale wijk Cosijnmolen en de ontwikkeling van de naastliggende inbreidingsprojecten zal een nieuwe omleidingsweg voor een nieuw uitzicht zorgen. Binnen deze geplande projecten moeten we het potentialiteits onderzoek in beschouwing nemen:



> luchtfoto met aanduiding van de naastliggende geplande projecten

1/ de nieuwe omleidingsweg naar De Panne en parking voor Plopsaland

Op basis van een voorstudie (2010) werd een oostelijke omleiding rond de kern van Adinkerke aangereikt als oplossing voor de mobiliteitsproblemen. De omleidingsweg loopt vanaf het aansluitingscomplex met de E40, tegen de oostzijde van de wijk Cosijnmolen, tot aan de toegang van Plopsaland en sluit daar aan op de bestaande N34. Samen met deze ingreep wordt een herlocalisatie/reorganisatie van de parking van Plopsaland voorgesteld. De voorstudie werd verder onderzocht en uitgewerkt in het plan-MER Omleidingsweg Adinkerke (goedgekeurd 14 juni 2012). Het plan voorziet een 2x2-wegprofiel, een nieuwe brug over het kanaal en een tunnel ter hoogte van de spoorlijn. De Noordhoekstraat wordt richting Veurne omgeleid tot aan de spoorweg om doorgang te krijgen over de nieuwe infrastructuur. Dit betekent dat deze lokale weg langs de wijk Cosijnmolen parallel met de nieuwe omleidingsweg loopt en op die manier een ontsluitingsmogelijkheid voor de wijk vormt. Anderzijds zal de nieuwe omleidingsweg Adinkerke op een andere wijze in beeld brengen. De beweging tussen landschap en bebouwing is nieuw hier nieuw. Voor de uitvoering van de omleidingsweg wordt een RUP gepland.

2/ nieuwe aanvullingen op het woonweefsel

- Verkaveling van promotor Huyzentruyt

Ten westen van de wijk Cosijnmolen, tussen de Noordhoekstraat en de spoorweg, is momenteel een nieuwe woonwijk in ontwikkeling. Het gaat om 43 gelijkaardige koppelwoningen in pastoriestijl. Een straat maakt een lus door de wijk en sluit aan op de Noordhoekstraat. Een aantal paden zorgen voor de verbinding met de naastliggende wijken.

- 13 sociale koopwoningen Woonmaatschappij IJzer en Zee worden gebouwd aan de Noordhoekstraat, palend aan de nieuwbouwwijk van promotor Huyzentruyt.

- Het potentiële inbreidingsproject

Tussen de achterzijde van de bebouwing langs de Stationsstraat en de nieuwbouwwijk van promotor Huyzentruyt ligt een gebied voor een potentieel inbreidingsproject.

- Villa Emma

Deze verkaveling van het perceel met de boomgaard en het kasteeltje 'Villa Emma' bij het kanaal bestaat uit 10 woonblokken met elk 7 koopappartementen volgens het concept van levenslang wonen.



> zicht vanuit het potentiële inbreidingsgebied



> zicht op de spoorwegberm vanuit de verkaveling Huyzentruyt



> zicht op de wijk Cosijnmolen vanuit het landschap vanaf de Noordhoekstraat

3/ DE RUIMTELIJKE CONTEXT

Als we in Adinkerke de site van de Cosynmolen opzoeken wordt het duidelijk dat de ruimtelijke eigenheid van de verkaveling zelf in een schril contrast staat met de identiteit van de ruimere omgeving. De lijn van de Dorpstraat - Noordhoekstraat vormt een structurerende lijn voor het noordelijk deel van Adinkerke. Ze vormt de historische lijn waarlangs het lijndorp zich ontwikkelde. Het dorp ontwikkelt zicht langs het kanaal Duinkerke/Veurne op het uiteinde van de hoger liggende prehistorische binnenduinen. Het dorp organiseert zich in het polderlandschap in de nabijheid van een groot moereengebied.

Deze identiteit is alom tegenwoordig. We merken het in de oorspronkelijke bebouwing langs de stich-tende lijn. Naast het publieke programma zoals de kerk, begraafplaats en school vinden we een diversiteit aan bebouwing dat steeds op zoek is om zich zo optimaal mogelijk te organiseren tussen dorp en landschap. In de delen waar de bebouwing beperkt is gebleven tot één enkel perceel voelen we nog steeds die aanwezigheid van het kustlandschap.

De aanvullingen op dit oorspronkelijke nederzettingspatroon is minder afgestemd op zijn context. Hier wordt vooral gezocht naar een maximaal rendement van de verkaveling. Door de éézijdige benadering van ontwikkeling ontstaan contextvreemde velden van huizen die parasiteren op de initiele structuur. De diversiteit van types is onbestaande en de impact van de toename van wooneenheden op het functioneren van de structuur van het dorp werd nooit kritisch geëvalueerd. Naast het ontbreken van een integrale groei van het weefsel heeft een dergelijke ontwikkeling ook invloed op het beeld van het dorp in de pol-ders.

Het landschap kreeg er niet enkel bebouwing bij maar ook heel wat infrastructuur. Naast het kanaal vinden we de spoorlijn en de autosnelweg. Niet onbelangrijk daarbij is dat het dorp vandaag de dag niet enkel bereikbaar is via zijn historische polderwegen maar vooral door een aftakking op de snelweg. Hier-door kreeg Adinkerke een invalsweg naar De Panne dwars door haar kern.



> Op de Ferriskaart (1777) is de stichtende lijn van Adinkerke duidelijk zichtbaar.



> De luchtfoto uit 1980 toont aan dat de kern zich verder lineair heeft ontwikkeld. De wijk Cosijnmolen is één van de eerste grote verkavelingen in de polders.



> Op de luchtfoto uit 2012 toont de verdere aanvullingen op de kern aan door middel van verkavelingen. De snelweg zorgt voor een betere bereikbaarheid, maar belast de kern met meer doorgaand verkeer.



> Overzicht van de landschappelijke lijnen in en rond Adinkerke

In het landschap van lijnen en landschappelijke velden wordt systematisch de ruimte tussen de lijnen opgevuld terwijl dit landschappelijk minder relevant is. Omgekeerd worden lijnen bijgestuurd in functie van het bestaand gebouwde geheel.

Binnen deze ruimtelijke evolutie wordt de vraag gesteld om één van die eerste verkavelingen te herontwikkelen. Bewust van het signaal dat gegeven wordt in het structuurplan waarbij de nood wordt aangegeven om de verdichtingsoefeningen te laten samengaan met een diversiteit aan woontypes, moeten we inzetten op een wonen dat betrokken is op zijn context. Ondertussen is de tussenschaal van verkavelde velden onderdeel geworden van de context.

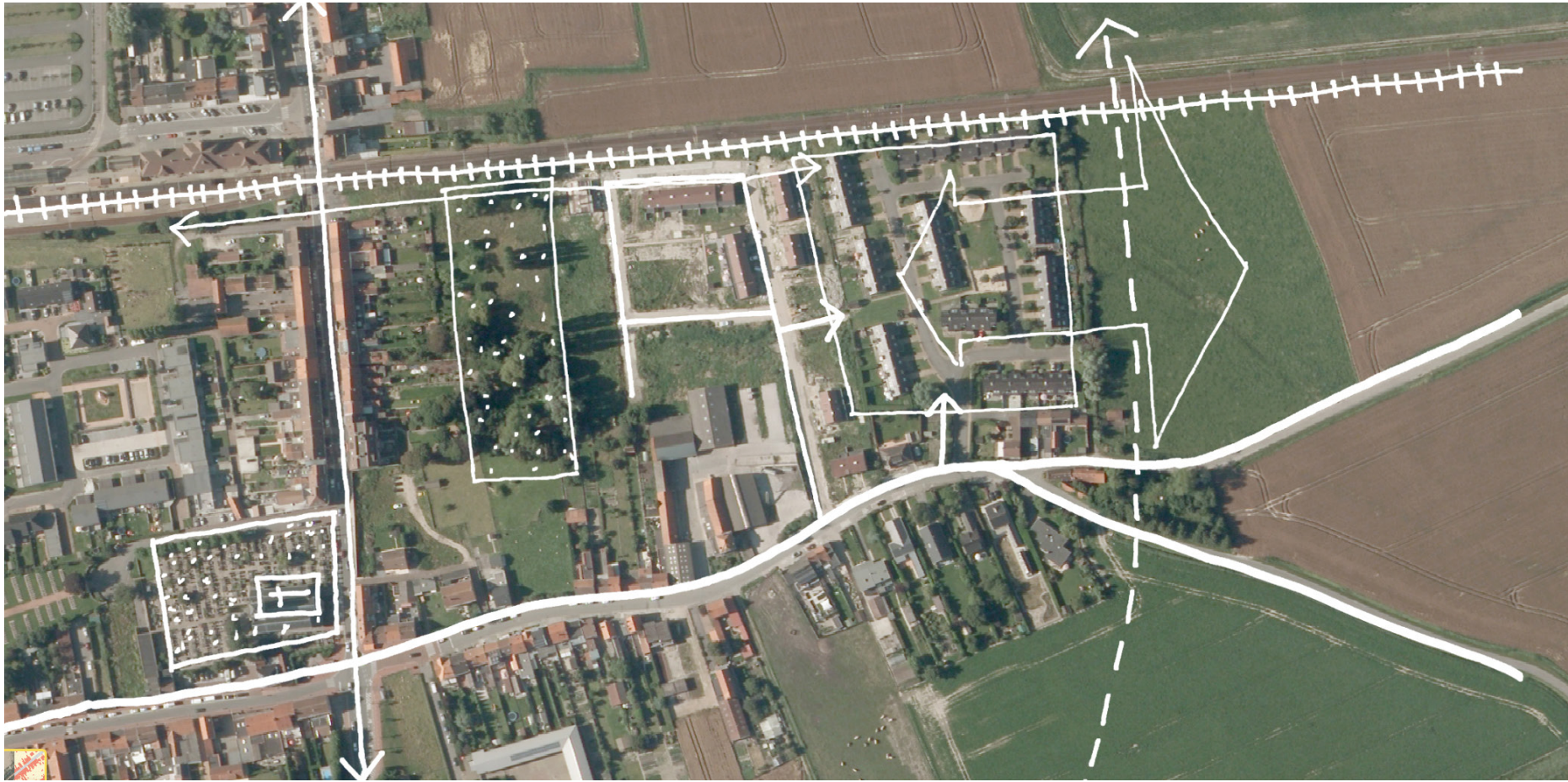
De verkavelingen die het bouwen in tweede diepte langs de Noordhoekstraat kenmerken vormen een specifiek weefsel dat steeds met een insteekje aan die centrale straat gekoppeld is.

In die substantiële band tussen de Dorpstraat - Noordhoekstraat en de spoorlijn zien we dat er spontaan verbindingen ontstaan tussen de verkavelingsvelden.

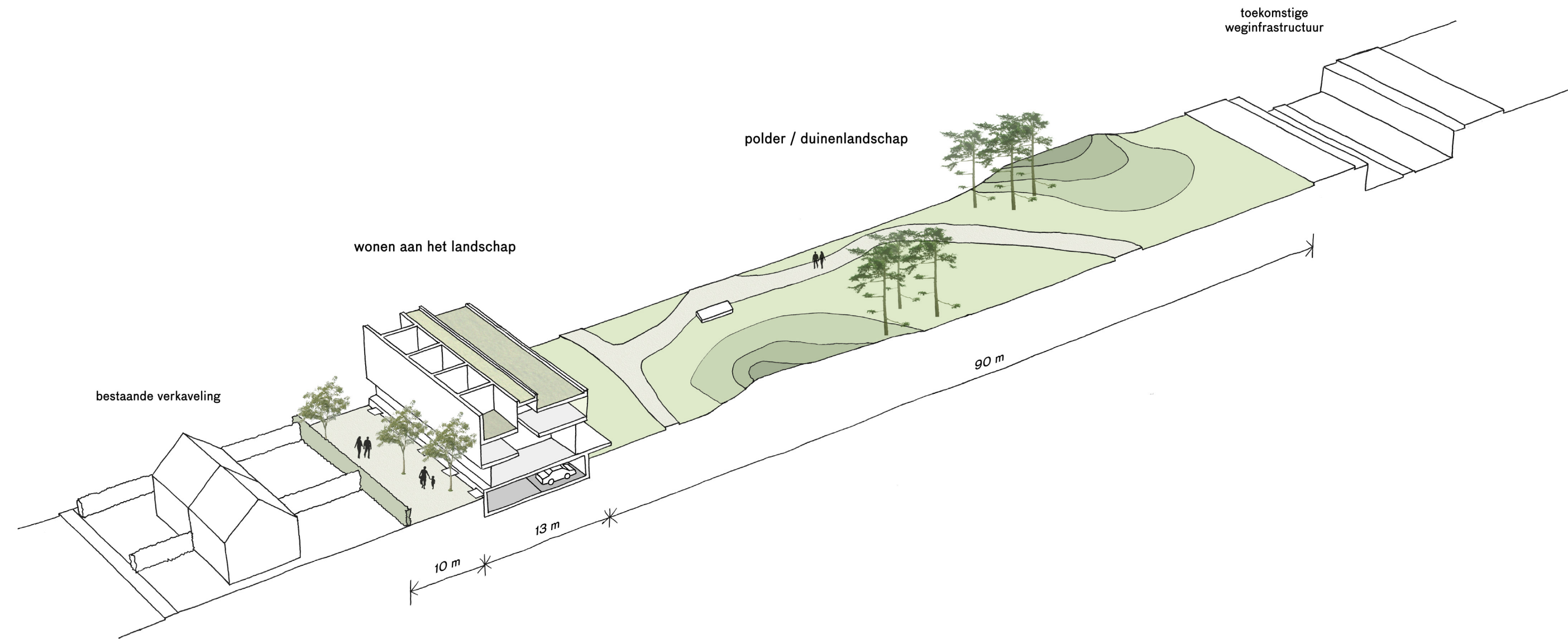
Het omvormen van de breuklijnen, tussen de oorspronkelijke bebouwing en de verkavelingsvelden en tussen de velden onderling, tot kwalitatieve overgangen vormen onderdeel van de oefening.

In die zone tussen straatdorp en spoorlijn/landschap staat er vandaag heel wat te gebeuren. De Cosijnmolen zal een nieuwe invulling krijgen, door de geplande omleidingsweg zal het statuut van de Stationsstraat sterk wijzigen, voor de begraafplaats wordt een strategie ontwikkeld om dit geleidelijk te vergroenen en het binnengebied achter de voormalige pastorie wordt ingezet om het gebrek aan bindende figuren in de strook op te vangen.

Door al deze initiatieven samen te brengen op één kaart wordt het duidelijk dat de uitdaging erin bestaat om dit rijgsnoer van acties zelf te zien als een bindend project. Een project dat moet inzetten op het verrijken van de stedelijkheid van dit dorp. Het zou de complementaire structuur kunnen zijn voor de historische as van Adinkerke waardoor de verkavelde velden echt deel gaan uitmaken van het woonweefsel.



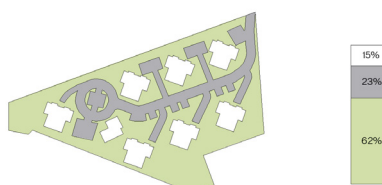
> Fragment van de kern met de potentiële verbindingen en relaties tussen de verkavelde en andere velden



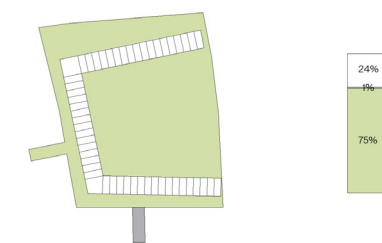
1,7 ha
43 w
25 w/ha
1,0 ha groen (publiek en privaat)
0,4 ha verharde weg / parkeer- en manoeuvreerruimte
0,3 ha bebouwd



1,3 ha
70 w
54 w/ha
0,8 ha groen / wandelpaden
0,3 ha verharde weg / parkeer- en manoeuvreerruimte
0,2 ha bebouwd



1,6 ha
50 w
31 w/ha
1,2 ha groen
0,02 ha verharde weg / parkeer- en manoeuvreerruimte
0,4 ha bebouwd



4/ HET SCHETSONTWERP

4.1/ Het concept

Het nieuwe woonweefsel voor de site van de huidige Cosijnmolen zou op diverse punten inzetbaar moeten zijn en daardoor een aanzet vormen om de strook tussen spoorlijn en Noordhoekstraat een stuk stedelijker te maken.

dubbele schaal woonwijk / landschap

De site ligt tussen woongebied en productief landschap. De woonwijk wordt ruimtelijk gekenmerkt door een korrel van gekoppelde eengezinswoningen met straten en spontane doorsteken. De doorsteken worden erkend als een kwaliteit doordat ze de diverse deelwijken koppelen los van het traditionele stratenpatroon. De sfeer van kwalitatief voetgangersgebied is een thema dat versterkt dient te worden. Aan de zijde van het landschap is er nood om het wonen een stuk te betrekken op dat landschap. Zichten maar ook overgangen moeten verzorgd worden en moeten er voor zorgen dat het wonen bewust is van zijn plek in dat landschap. Dit vertaalt zich niet enkel van weefsel naar landschap maar vooral ook vanuit het landschap naar het weefsel. De gebouwde figuur zou de tussenschaal moeten opzoeken waardoor het deel wordt van dit landschap.

de breuklijnen worden de lijn van het weefsel

De lijnen die nu de diverse ontwikkelingen scheiden zijn echte grenzen. Het project moet de ambitie hebben om die ontwikkelingsvelden te koppelen. Het moeten eerder overgangen zijn dan grenzen. In het voorgestelde concept worden juist de bewegingen op die breuklijn geplaatst. De ruime beweegzone is een deelproject op zich dat een eigen programma krijgt als parkachtige wandel- en fietsgebied dat gelezen kan worden als een doorsteek door de wijken.

De site kent vier overgangen. De noordzijde wordt afgesneden door de spoorlijn. Het is aan deze zijde dat er een fietsdoorsteek gepland wordt tot aan de Stationstraat.

De westzijde van de site sluit aan op de recente verkaveling ontwikkeld door een bouwpromotor. Het weefsel wordt gekenmerkt door gekoppelde grondontsloten eengezinswoningen met heel wat infrastructuur en kleine kavels. De kavels het dichtst bij de site zijn met hun tuin gericht naar de site. Het uitwerken van de breuklijn moet er voor zorgen dat de privacy van deze woningen gegarandeerd blijft.

Ten zuiden vinden we de lintbebouwing langs de Noorhoekstraat. Het is aan deze zijde dat de site ontsloten wordt naar de Noorhoekstraat toe. Op deze plaats komen ook alle systemen van riolering en nutsleidingen de site binnen.

Ten oosten vinden we het wijde polderlandschap terug. In de toekomst zal flankerend aan de site de omleidingsweg een plaats krijgen. Ter hoogte van de nieuw wijk zal deze weg zich voorbereiden om onder de spoorlijn te gaan. Auto's verdwijnen onder de grond maar de Noordhoekstraat zal rond deze infrastructuur zijn oude tracee terug opzoeken. Dit zou de mogelijkheid geven om de site voor wagens ook aan deze zijde te ontsluiten.

kwalitatieve dichtheid nastreven met een economische en maatschappelijke meerwaarde

De nieuwe ontwikkeling zou gekenmerkt moeten worden door de maat van de eengezinswoning. De woningen worden tegen elkaar aangeschoven en aangevuld met maisonnettes gestapeld op de rijwoningen. Als beeld krijgen we individuele woningen maar op bepaalde punten wordt het geheel wel uitgewerkt als een collectief gebouw. De bouwdiepte in constant en afgestemd op de collectieve ondergrondse parkeerstraat (weg 7m + standplaats 5m). De breedte van de woning is 5m (2x standplaats van 2m50). Door de ondergrondse straat komen de nutsleidingen op een plaats binnen in het geheel en kan er voorzien worden in een collectief tellerlokaal.

Er zou bewust gekozen moeten worden om de bewegingen rond de woningen te berperken tot voetganger en fietser waardoor de kost voor de infrastructuur beperkt blijft. In verhouding tot de traditionele ontwikkelingsmodellen bekomen we hierdoor een hogere densiteit en vooral een voordeligere verhouding naar kost van omgevingsaanleg.

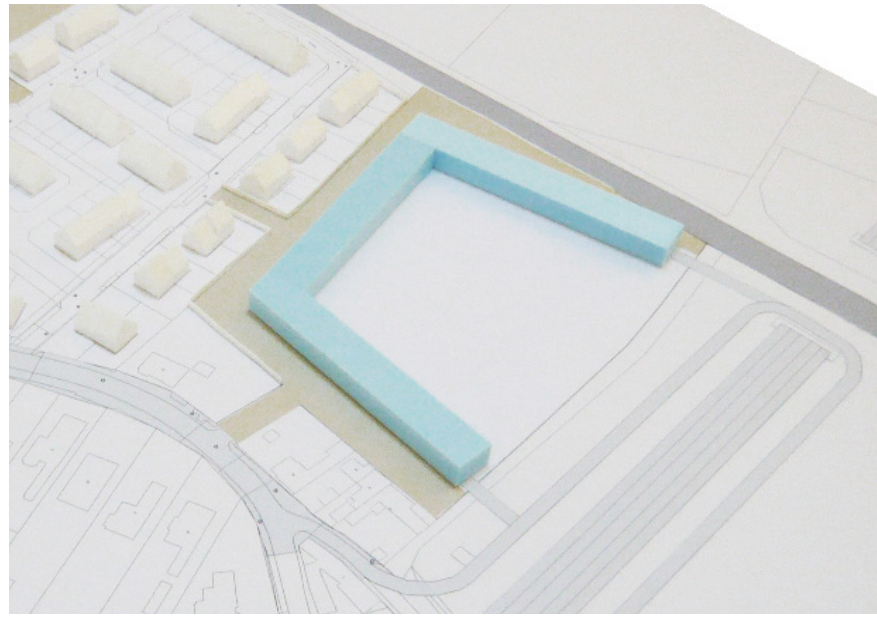
Door de typologie van het geheel ontstaat de mogelijkheid om diverse doelgroepen aan te spreken om te wonen in het geheel. De hoeken van het project kunnen een stuk publiek programma opnemen en er wordt bewust gekozen om de woningen te voorzien van kleine privétuinen ten voordele van een grote collectieve landschappelijke tuin. Deze tuin kan eventueel ook een stuk collectief programma opnemen in de vorm van tuinpaviljoenen. Belangrijk hierbij is dat er voldoende ruimte en aandacht wordt geschonken aan dat collectieve woonprogramma zoals fietsen bergingen, afvallokalen, tuinberginen, technieken, tuin, parkachtige circulatieruimte, eventueel collectieve wasruimten.



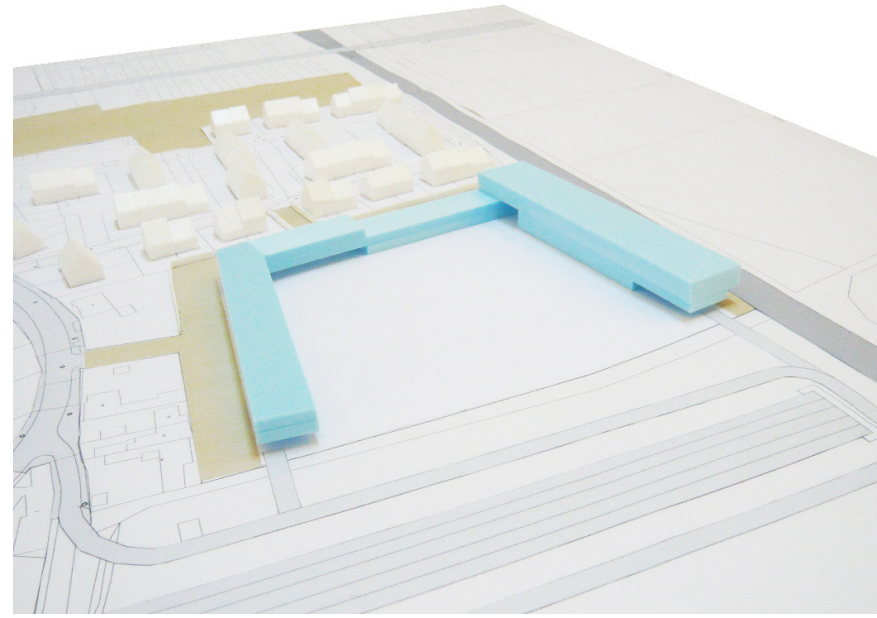
> referentie tussenruimte (Zanderroth Architecten, Berlijn)



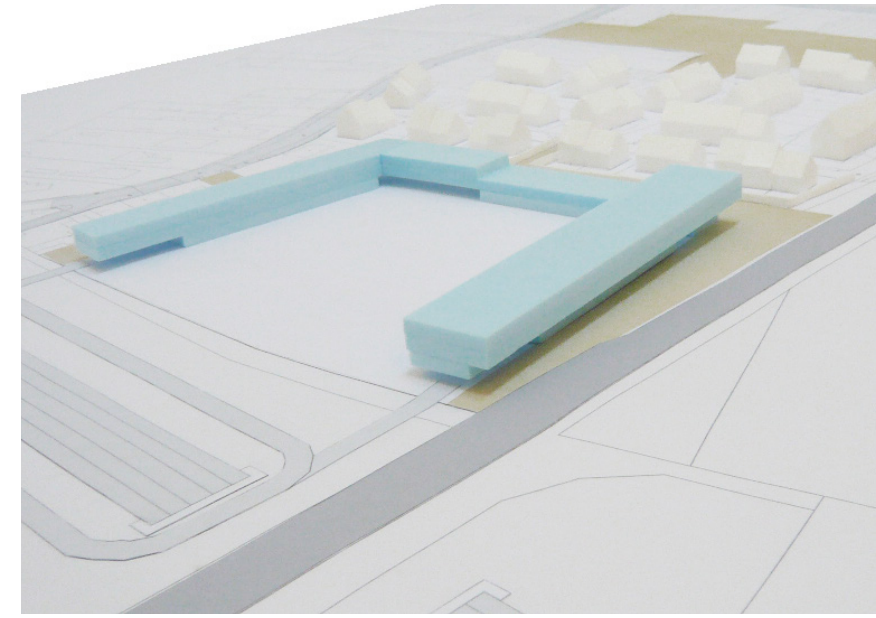
> referentie landschap insluiten in weefsel (John Wood, Bath)



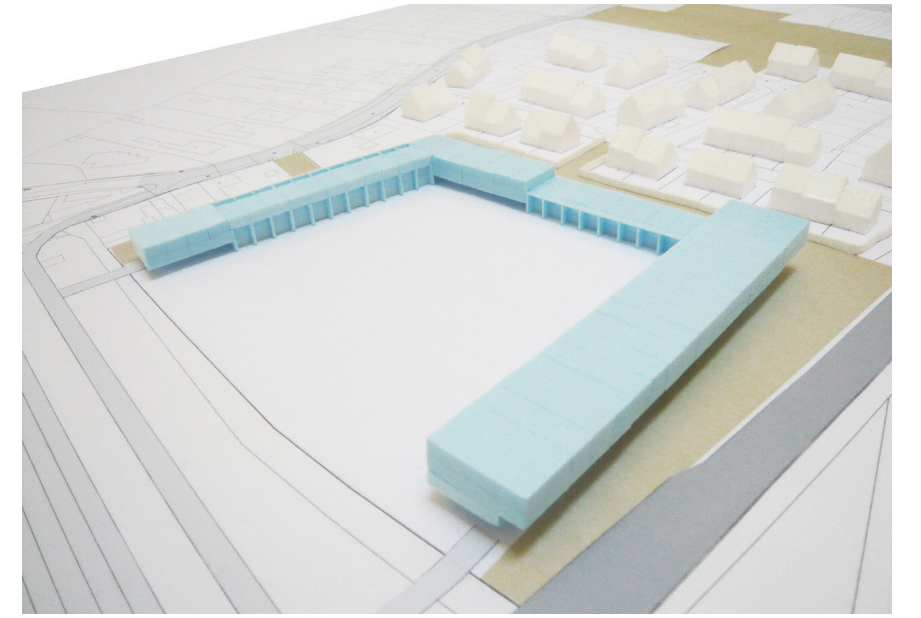
> STAP 1



> STAP 2



> STAP 2



> STAP 3



4.2/ morfologisch onderzoek

Bij het verder onderzoek naar de juiste volumetrie wordt de densiteit iets opgedreven. Afhankelijk van de breuklijn wordt het volume van het project gekneed tot een geheel wat steeds een antwoord biedt aan de eigenheid van de breuklijn.

Ten noorden wordt het volume aangevuld. Het is de zijde waaraan het project kan ingezet worden als geluidsscherm. Het volume krijgt een extra laag. Ook aan deze zijde wordt de wandelzone toch gedeeltelijk toegankelijk voor wagens en wordt een bezoekersparking voorzien. Ook aan deze zijde worden enkele kleinere flats voorzien die het potentieel hebben om ingezet te worden als serviceflats. De hoek, de overgang naar de westzijde wordt opgehouden waardoor de passant ook het zicht naar de collectieve tuin kan meepikken. Het is ook steeds in de hoeken dat de verticale circulatie wordt voorzien.

Ten westen wordt het volume bewust laag gehouden. Is ook die zijde waar impact voor de aanpalende wijk beperkt moet zijn. Door het volume laag te houden zal de collectieve tuin lang kunnen genieten van de avondzon. Ter hoogte van de doorsteek naar de aanpalende wijk wordt het gelijkvloers maximaal opengewerkt. Dit maakt dat het doorzicht naar het achterliggende landschap wordt gekoppeld aan de wandeling rond het project.

Ten zuiden krijgt het project 3 bouwlagen. Ook hier wordt het vertikaal bewegen gekoppeld aan de hoek. Voor de gestapelde types kan een terras voorzien worden aan de zuidzijde.

Aan de **oostzijde** zouden de toegangen tot de ondergrondse parkeerstraat worden georganiseerd. Hiervoor wordt op de koppen een stook van het te ontwikkelen volume op het maaiveld weggesneden. Het wonen op het maaiveld krijgt hierdoor wat afstand tot de nieuw geplande infrastructuur.

Belangrijk bij de uitwerking is dat het geheel gelezen wordt als een aaneenschakeling van individuele woningen en vooral niet als een groot monoliet bouwproject. Het introduceren van de korrel van een eengezinswoning is essentieel.



In het geheel van het project wordt het privé aandeel (woning + tuin) het mini bouwsteentje van het bouwvolume.



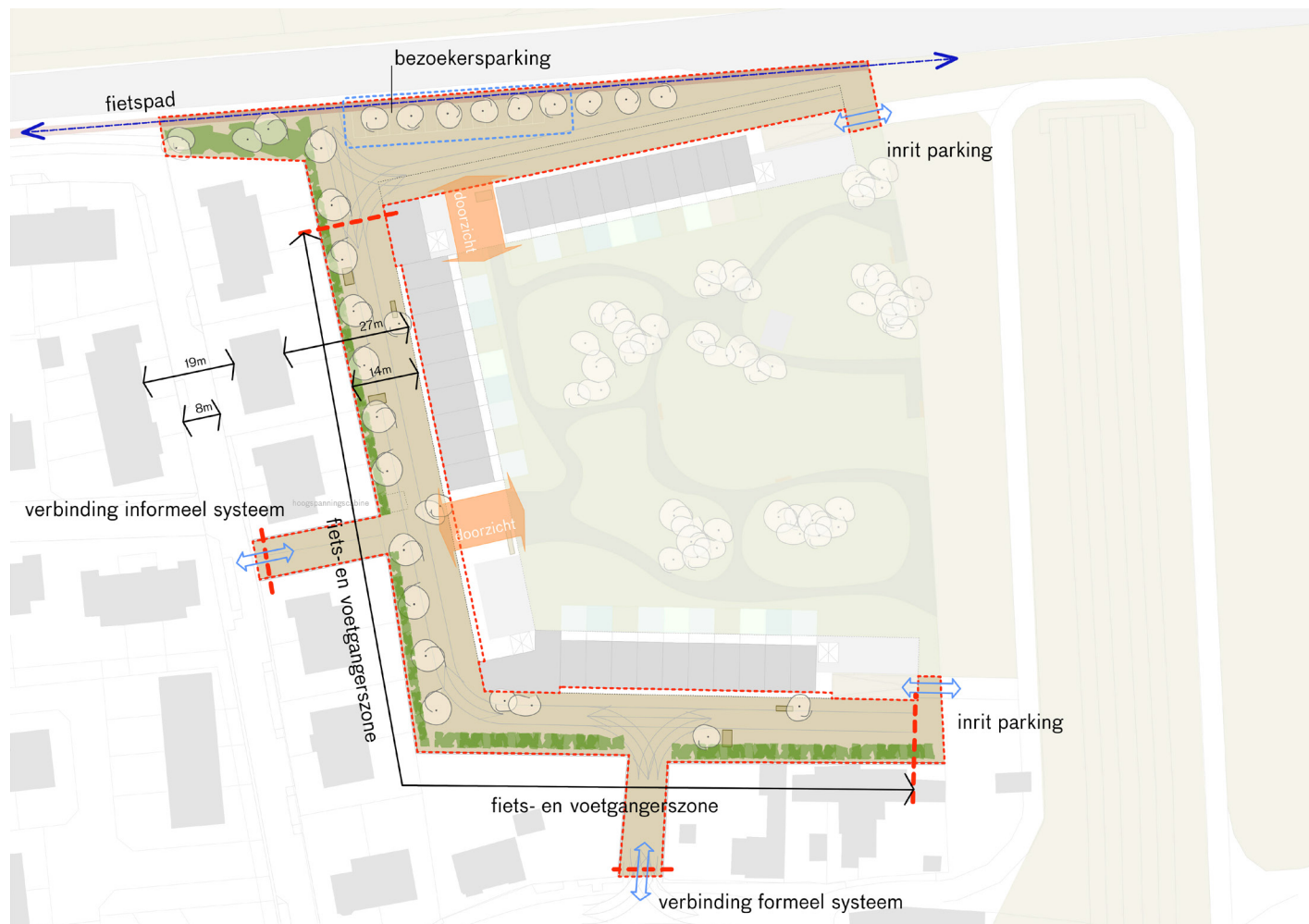
De vorm van het project introduceert een gradiënt van publiek door privé naar collectief. De wandeling rond het bouwvolume is een aanvulling op het publieke parcours van het woonweefsel.



Het publiek geheel vormt eerder een lijnvormig park dan een straat. Het is de plek waar de woning haar inkom organiseert en waar ontmoetingen kunnen ontstaan. Het heeft hoofdzakelijk een groen karakter. De maat en de layout van het geheel wordt voor een stuk gestuurd door de vereiste beweegruimte voor hulpdiensten.



Het omsloten collectieve park heeft een bepaalde schaal waardoor de woningen rond het park komen te liggen. Het park verzamelt het wonen rondom zich. Het is niet zo dat het groen de restruimte in het volume opvult. Het groen is sturend voor de ligging van het collectieve programma en de aansluiting van privé op het collectieve. Het vormt tevens ook de overgang naar het productieve omliggende polderlandschap.



De verbinding met het omliggende weefsel wordt gekenmerkt door een parkstrook dat voor 2/3 autovrij is en dat een overmaatse uitwerking krijgt. Het erkent alle bestaande verbindingen met aanpalende systemen. Deze aansluitingen vinden een aanknoping in het gebouwde onder de vorm van doorzichten of collectief programma.



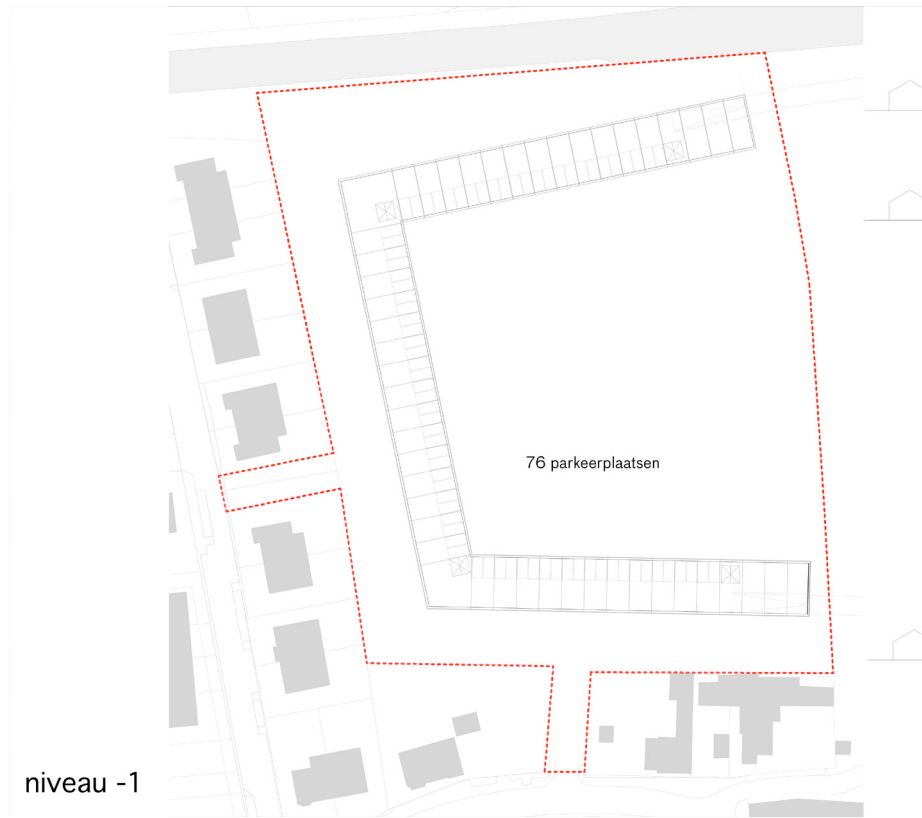
Ter hoogte van relevante verknopingen met de omgeving worden de doorzichten naar het landschap georganiseerd. Deze plekken worden verder opgeladen met de collectieve inkom voor de gestapelde types en de gemeenschappelijke fietsenberging. Het zijn tevens de plaatsen waar een dienstenfunctie of commerciële functie kan worden toegevoegd aan het project.



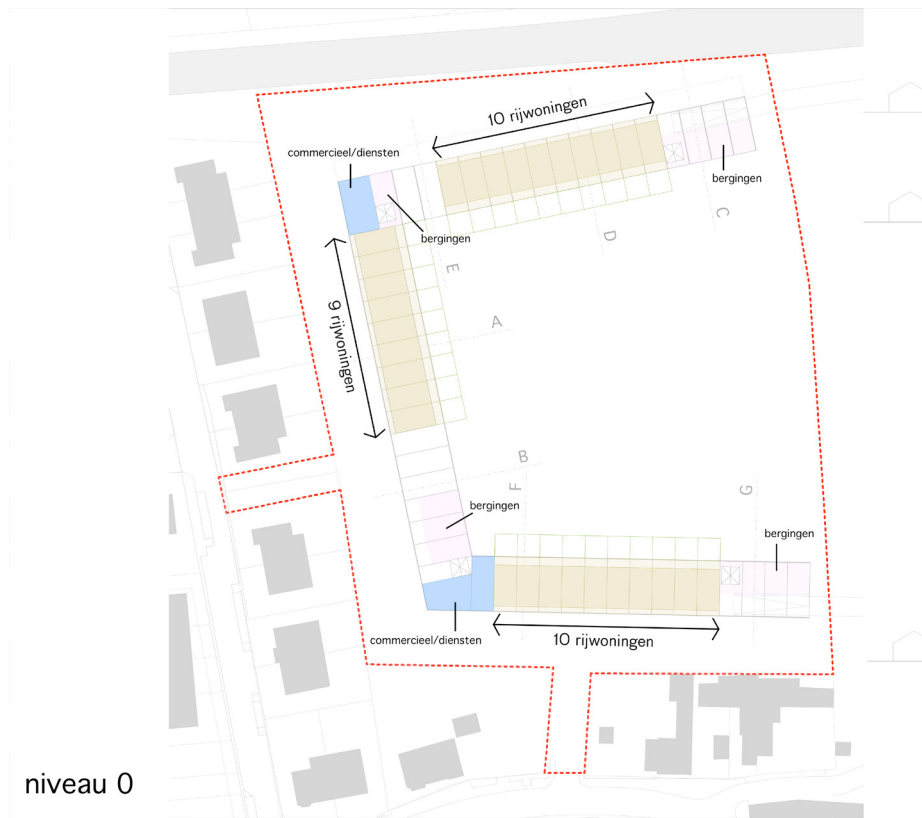
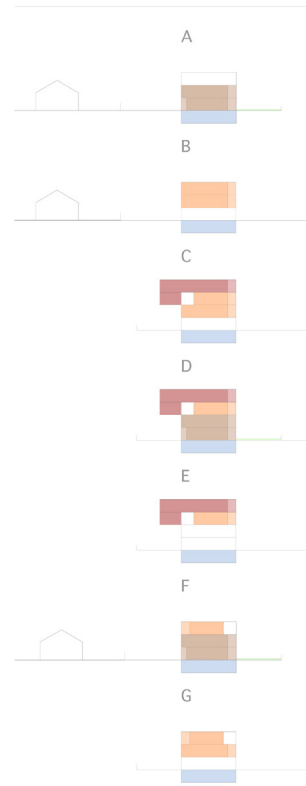
4.4/ de informele publieke ruimte en het collectieve

De rondgaande buitenruimte zoekt aansluiting met de tussenschaal van informele plekken en verbindingen binnen de kern en het aan te leggen fietspad langs de spoorlijn. De maat van deze voetgangers- en fietserszone is breder dan een doorsnee straat en laat toe dat hulpdiensten, verhuishuizen, ... kunnen manoeuvreren. Deze ruimte zorgt er eveneens voor dat er voldoende afstand is met de bebouwing van de naastliggende wijk. Een beperkte strook langs de spoorweg laat het tijdelijk parkeren van bezoekers toe. Vervolgens zijn de verschillende woningtypes en de gewenste densiteit bepalend.

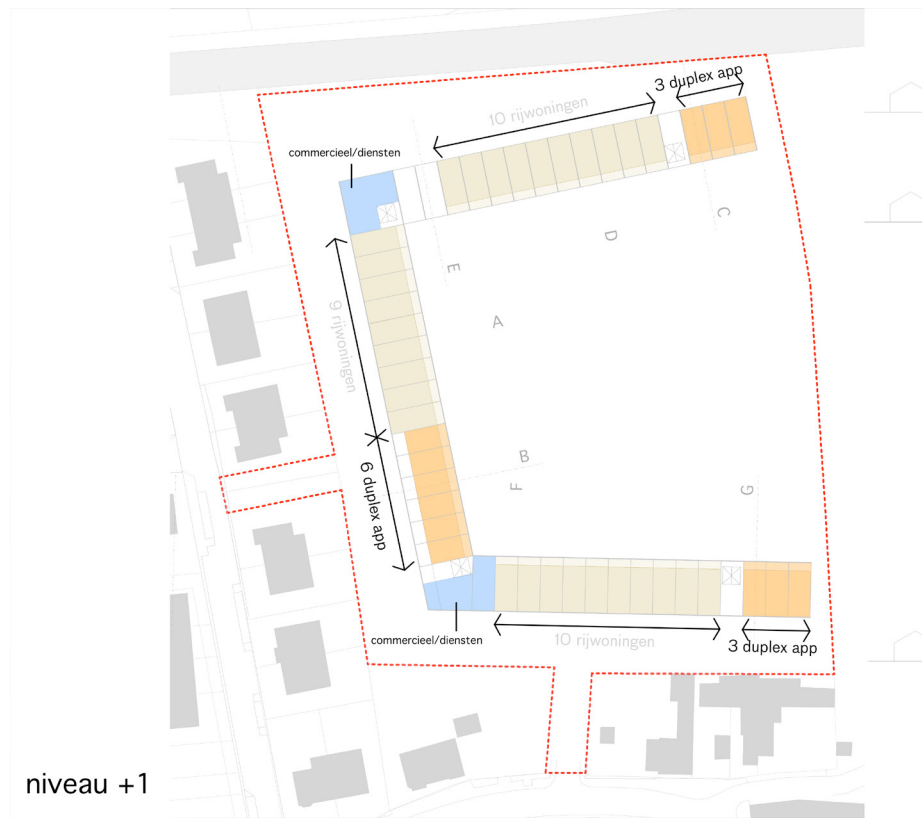
Dit type van traject zou een systeem van informele doorsteken door het verkavelingslandschap kunnen worden. De juiste identiteit en programmatuur voor dit rijgsnoer zou een stedelijkheid kunnen introduceren. Hier bij worden de breuklijnen juist de verbindingzones tussen de diverse woonvelden. En worden de plekken waar we de rand van het gebouwde ontmoeten juist de koppelingen met het authentieke landschap. Het uitzetten van de taken van iedere breuklijn en de graad van publiekheid wordt een belangrijke opdracht. Stukken natuur worden geniet aan het rijgsnoer en op sommige plaatsen kruist het snoer de traditionele kernstraat. Hierdoor ontstaat een gelaagdheid dat inspeelt op de identiteit van de context. Hierdoor krijgen we de gewenste diversiteit in het weefsel.



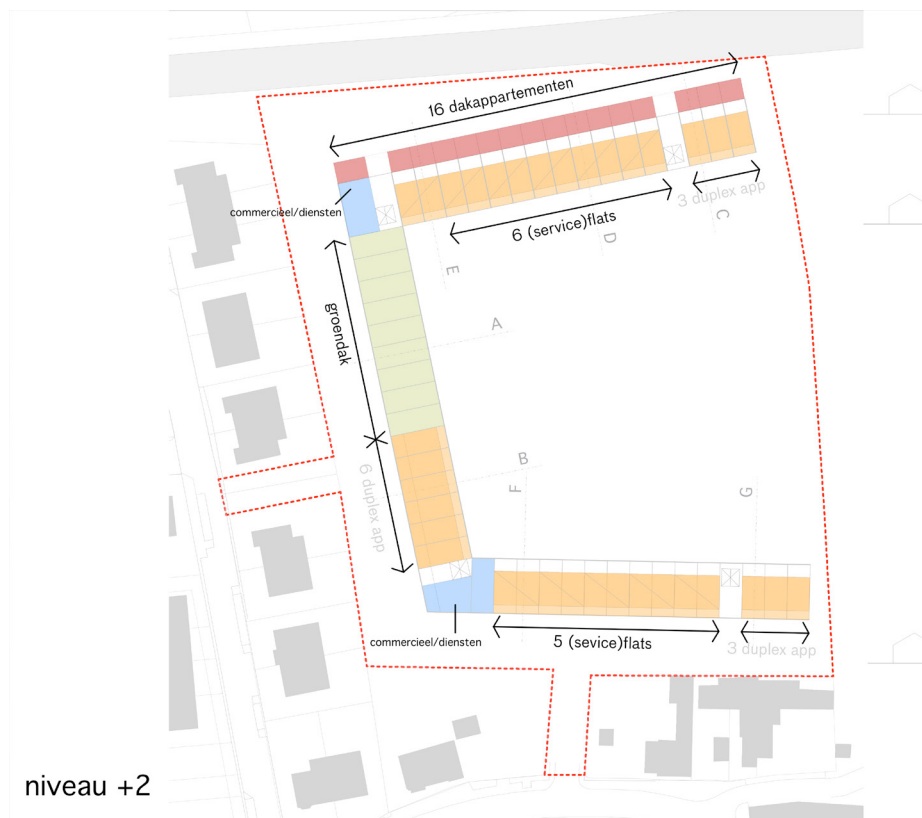
niveau -1



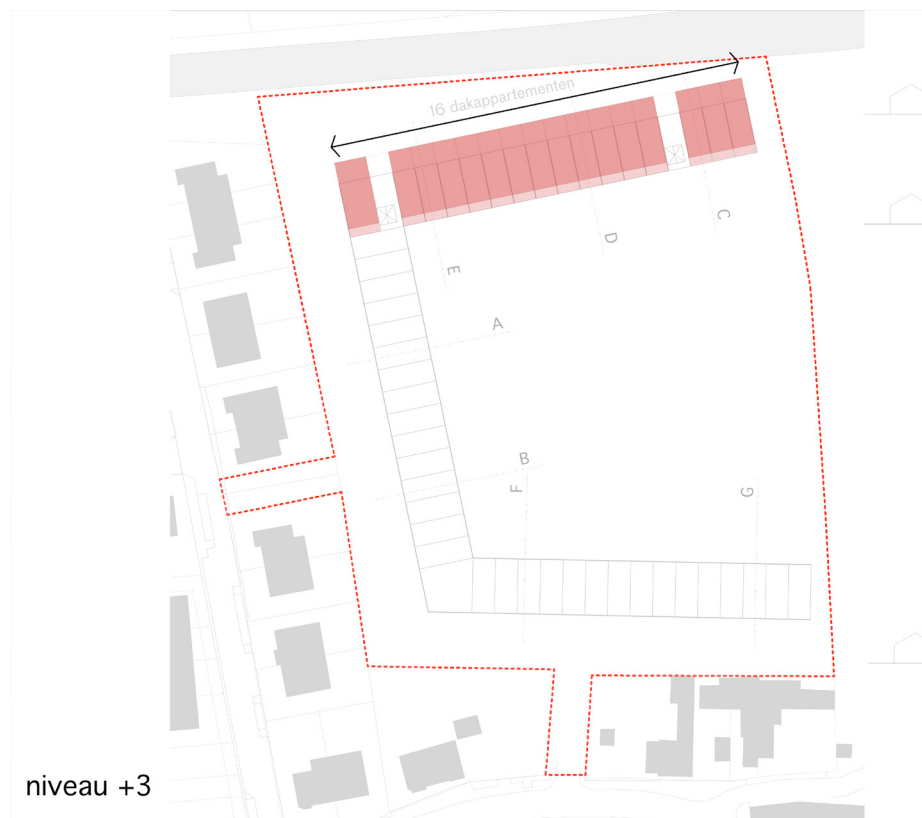
niveau 0



niveau +1



niveau +2



niveau +3

4.5/ de type planniveau's

De vastgelegde maat van de woningen zorgt voor een ritme die de omvang van het project draaglijk maakt. Van de 68 wooneenheden bestaat een groot deel uit grond ontsloten woningen (29 eenheden) van 2 lagen met een privaat tuintje dat aansluit op de collectieve tuin. De delen waarbij het maaiveld vrijgehouden wordt in functie van doorzichten, hoekoplossingen of de toegang tot de ondergrondse parking zijn overbouwd met appartement achtige types van duplexen (12 eenheden + 16 eenheden duplex dakappartementen) of (service)flats van 1 laag (11 eenheden). De vleugel langs de spoorweg heeft een extra bouwlaag. Dit laat toe om (service)flats te schakelen met dakappartementen rond een gaanderij bovenop de grond ontsloten rijwoningen. Op de koppen van de twee flankerende vleugels is telkens een toegang tot de ondergrondse parking voorzien die ontsloten wordt vanaf de nieuwe weg die rond de geplande invalsweg naar De Panne loopt. De twee toegangen laten een eenvoudige fasering toe. De positie van de parkeerplaatsen (76 plaatsen) is afgestemd op de structuur en het ritme van de bovenliggende woningen. Hierdoor kan in principe onder de eigen woning geparkeerd worden. Indien er garageboxen voorzien worden kan er mogelijks gedacht worden aan een individueel trapje dat rechtstreeks de woning ontsluit (enkel de grondontsloten woningen). De verticale circulatie is ingepland volgens de toelaatbare afstanden voor evacuatie en toegankelijkheid, en wordt gekoppeld aan ondersteunende collectieve functies, zoals fietsenberging of afvallokaal. Op de hoekpunten van twee bouwvleugels zijn er mogelijkheden voor diensten- of commerciële functies.



4.6/ de fasering

Bij de fasering moet er rekening gehouden worden met de herlocatie van de zittende huurders. Er wordt voorgesteld om in 2 fasen te werken, waarbij telkens 19 woningen afgebroken worden. Een logische opdeling laat toe dat de werken in eerste fase voldoende gebufferd kunnen worden van de behouden woningen.



COLOFON

ONTWERPTEAM

tom**vanmieghem**architecten bvba

OPDRACHTGEVER

Gemeente De Panne

SAMENSTELLING STUURGROEP

Gemeente De Panne:
Ann Vanheste - burgemeester
Bram Degrieck - schepen ruimtelijke ordening
Luc Anno - stedenbouwkundig ambtenaar
Wouter Deruwe - mobiliteitsambtenaar
Eddy Deboyser - voorzitter GECORO
Annick Werkers - cel huisvesting gemeente - OCMW

Gemeente De Panne
Zeelaan 21 - 8660 De Panne - t 058 42 16 16

Woonmaatschappij IJzer en Zee:
Charles Deconinck - directeur administratie

Woonmaatschappijn IJzer en Zee
Zuidstraat 17 - 8630 Veurne

Provincie West-Vlaanderen:
Jan Leicher - gebiedswerker welzijn

Gebiedsgerichte werking Westhoek West-Vlaanderen
Streekhuis Westhoek - Woumenstraat 100 - 8600 Diksmuide - t 051 51 93 55

Tom Van Mieghem Architecten:
Tom Van Mieghem
Pieter Van Hecke

Tom Van Mieghem Architecten bvba
Stokkellaan 21 - 8400 Oostende - t 059 50 12 40

