

PRUP SPG

RECONVERSIE MILITAIRE BASIS KOKSIJDE

SCOPINGNOTA 3.0

Scopingnota provinciaal RUP SPG RECONVERSIE MILITAIRE BASIS KOKSIJDE

Voorliggende nota betreft de scopingnota van het RUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde. Het is de integrale weergave van de startnota, aangevuld met aanpassingen op basis van adviezen en reacties tijdens de eerste advies- en inspraakronde en op basis van bijkomende inzichten, ontwerpend onderzoek en adviezen naar aanleiding van de 2 plenaire vergaderingen. De aanpassingen en aanvullingen in deze scopingnota 3.0, ten opzichte van de initiële startnota en vorige scopingnota's, worden als wijzigingen bijgehouden (in het blauw).

De eerste scopingnota duidt de aanpassingen ten opzichte van de startnota aan in het oranje, scopingnota 1.0. De verwerking van de eerste advies- en inspraakronde zelf is als bijkomend hoofdstuk toegevoegd achteraan het document.

Deze scopingnota is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het PRUP en kan bij nieuwe of gewijzigde inzichten in de loop van het planproces nog aangepast worden. Deze scopingnota is bijgevolg nog geen ontwerpplan waarover al beslissingen genomen zijn. Naar aanleiding van nieuwe inzichten en bijkomende onderzoeken werd een scopingnota 2.0 opgemaakt. Nu worden nieuwe aanpassingen doorgevoerd die noodzakelijk zijn door het advies van Defensie tijdens de plenaire vergadering van voorontwerp 2.0. De aanpassingen, schrappingen en aanvullingen worden opnieuw als wijzigingen bijgehouden (in het blauw), in deze scopingnota 3.0. Voor de leesbaarheid van het document zal een deel van de historiek van het dossier in een apart hoofdstuk worden opgenomen.

Deze scopingnota is conform het decreet tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten.

Het Team Mer maakt deel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Mer zit vervat in deze scopingnota. Het Team Mer gaat akkoord met het voorstel van reikwijdte, detaillering en inhoudelijke aanpak van het plan-MER en het team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER opstellen (zie 5.1 Team van MER deskundigen).

Gezien en goedgekeurd door de deputatie van West-Vlaanderen in zitting van 29/08/2024.

De provinciegriffier, De gouverneur,

Stijn-LOMBAERT Carl DECALUWE

INDEX

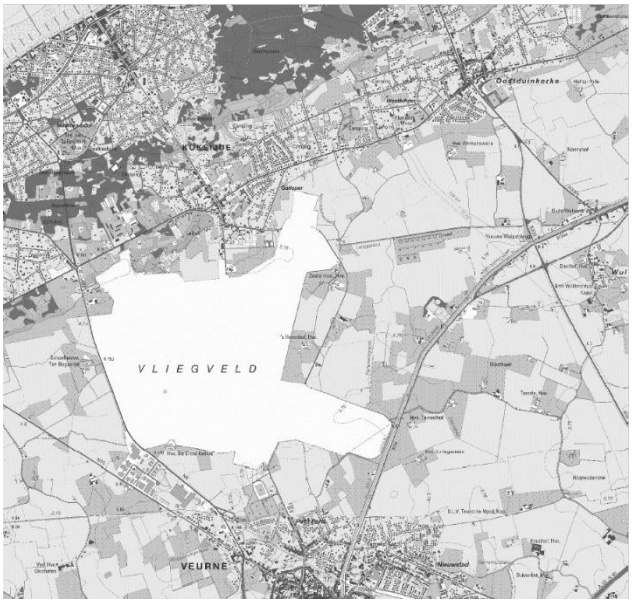
SCOPINGNOTA

1. Inleiding
2. Motivatie tot opstart RUP
   - 2.1. Aanleiding tot opstart RUP
   - 2.2. Inhoudelijke doelstellingen
   - 2.3. Waarom een provinciaal RUP?
3. Situering
   - 3.1. Ruimtelijke context
   - 3.2. Juridische context
   - 3.3. Beleidsmatige context
   - 3.4. Overige gerelateerde (lopende) projecten
4. Historiek
   - 4.1. Relevante (beleids)beslissingen
   - 4.2. SWOT-analyse en verkennend onderzoek
   - 4.3. Ontwerpend onderzoek: masterplan BUUR
   - 4.4. Publieke raadpleging van 19-12-2027 t.e.m. 18-02-2018
   - 4.5. Ontwerpoefening Koksijde-Dorp / woonontwikkeling
   - 4.6. Ontwerpoefening Open ruimte
5. Visie en ruimtelijke doelstellingen
   - 5.1. Ruimtelijke concepten
   - 5.2. Programma van eisen (conclusie SWOT)
   - 5.3. Alternatieven / bouwstenen
   - 5.4. Plancontour
   - 5.5. Detailleringsgraad
6. Milieueffecten – algemene methodologie
7. Instrumenten voor realisatie
8. Historiek alternatieven
9. Verwerking adviezen en inspraakreacties
   - 9.1. Verwerking adviezen van overheidsinstanties
   - 9.2. Verwerking inspraakreacties
   - 9.3. RVR-toets

BIJLAGEN

I. MER – methodologie per milieudiscipline
II. SWOT-analyse (2013)
III. Masterplan BUUR (2015)
IV. Basisplan 3.0 en bouwstenen
V. Ontwerpoefening woonontwikkeling
VI. Ontwerpoefening open ruimte december 2022
VII. Actualisatie LIS juni 2023

1. Inleiding



Het strategisch project voor de militaire basis van Koksijde komt voort uit het vrijkomen van het militair vliegveld te Koksijde. Het globale militaire gebied omvat ongeveer 365 hectare. Zo'n groot gebied dat tot nu toe vrijwel 'op slot' was, opent vele mogelijkheden voor de toekomst en roept heel wat ideeën op naar wat deze vrij te komen gebieden kunnen betekenen voor Koksijde en Veurne, voor de bredere kust en het polderlandschap. Er dient m.a.w. gezocht te worden naar een geschikte herbestemming van deze terreinen. De Provincie West-Vlaanderen werd aangeduid als trekker voor de herbestemming (beleidskader BVR 30/03/2012).

In het projectproces voor de reconversie van de Militaire Basis te Koksijde is in de voorbije jaren reeds heel wat vooronderzoek gebeurd, vooral onder de vorm van ontwerpend onderzoek, met een uitgewerkt masterplan als eindconclusie. Dit masterplan vormt op heden de basis voor de vertaling naar herbestemming.

Deze fase in de procedure van het RUP is de scopingnota, waarin de adviezen en inspraakreacties van de publieke raadpleging wordt verwerkt en waarin de scope voor de te onderzoeken milieueffecten bepaald wordt. Na goedkeuring van de scopingnota kan overgegaan worden tot de opmaak van het voorontwerp PRUP.

Op basis van nieuwe inzichten, bijkomend onderzoek en overleg werd een scopingnota 2.0 uitgewerkt met aanpassingen ten opzichte van de initiële scopingnota en als basis voor een voorontwerp 2.0.

Naar aanleiding van het voorontwerp 2.0 werd opnieuw een adviesvraag naar alle bevoegde adviesinstanties uitgestuurd en een plenaire vergadering georganiseerd. Tijdens deze plenaire vergadering werd een advies gegeven door defensie waarin zij totaal onverwacht lieten weten toch gedeeltelijk militaire eigendom en activiteiten (meer dan camping Liefoord en helikopterplatform) in Koksijde wensten te behouden. De noodzakelijke aanpassingen die voortvloeien uit deze gewijzigde visie van defensie worden verwerkt in deze scopingnota 3.0.

2. Motivatie tot opstart RUP

1. Aanleiding tot opstart PRUP

De aanleiding tot de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan is de gedeeltelijke vervreemding van de militaire basis van Koksijde en uitdagingen die hiermee gepaard gaan. Het is een complex gebied, dat vele verschillende contextuele invalshoeken mogelijk maakt en waaraan telkens meerdere randvoorwaarden verbonden zijn. De site is een unieke plek, met zijn eigenzinnige en kenmerkende uitstraling, maar kent op vandaag slechts weinig (militaire) activiteit. Er zijn op termijn een aantal knelpuntberoepen (luchtverkeerleider, brandweerman) bij Defensie om de luchtmachtbasis operationeel te houden, waardoor de federale regering de beslissing heeft genomen om de Search and Rescue activiteiten van Koksijde naar de luchthaven van Oostende te verhuizen. Dit is nog steeds de bedoeling van defensie, maar recente evoluties hebben ertoe bijgedragen dat defensie haar visie nu toch heeft bijgestuurd. Men wil een deel van de basis in Koksijde nu behouden om er een oefenterrein te voorzien voor de landmacht.
De recreatieve luchtvaart die er gevestigd is, wordt op vandaag enigszins beknot in haar uitbouw door het (beperkte) militair gebruik.
Het grootschalige gebied kenmerkt zich voornamelijk door een grote open ruimte, maar is momenteel 'op slot', wat ervoor zorgt dat Koksijde en Veurne hierdoor met de rug naar elkaar gescheiden zijn.
Bij een gedeeltelijke vervreemding van de terreinen van de militaire basis, wordt dit alles grotendeels omgebogen in unieke opportuniteiten: een groot toegankelijk openruimte gebied; een deel van de aanwezige verharding kan ingezet worden voor allerlei recreatieve doeleinden, Koksijde en Veurne kunnen opnieuw verbonden worden via trage verbindingen, …

2. Inhoudelijke doelstellingen

De provincie heeft als ambitie om de transformatie van de militaire basis te begeleiden naar een dynamische ontwikkeling waar een **open toegankelijk agrarisch polderlandschap** gegarandeerd wordt en een evenwicht vindt met **recreatieve** doeleinden (sportvliegen, recreatief medegebruik, …), en het gedeeltelijk behoud van militaire activiteiten. Het streven naar betaalbaar wonen aan de kust en werkgelegenheid gebeurt als een **kwalitatieve randafwerking van de stedelijke context(en)** voor het kustfront en Veurne en dit in een coherente **verweving** met natuur en landschap.

Doelstellingen

1. Het gebied een belangrijk **onderdeel** laten worden binnen **het bestaande bovenlokale netwerk van landschap en natuur, met aandacht voor de aanwezige landbouw**. De openheid van het landschap garanderen en maximaal herstellen van de landschappelijke en natuurlijke structuren (bv. Langeleed en duinpolderovergangen) die verdwenen zijn met de basis.
2. Bewerkstelligen van een **meerwaarde binnen het (boven)lokaal recreatief netwerk** (vliegrecreatie, recreatief medegebruik van het open landschap, …). Er wordt daarbij ingezet op een verhogen van de toegankelijkheid en doorwaadbaarheid van het gebied.
3. Realiseren van een optimale inpassing van de nodige militaire voorzieningen. Naast een testplatform voor helikopters en de militaire camping blijft in het plangebied

een 100ha behouden als militair domein.
Naar aanleiding van het voorontwerp 2.0 werd opnieuw een adviesvraag naar alle bevoegde adviesinstanties uitgestuurd en een plenaire vergadering georganiseerd. Tijdens deze plenaire vergadering werd een advies gegeven door defensie waarin zij totaal onverwacht lieten weten toch gedeeltelijk militaire eigendom en activiteiten (meer dan camping Liefoord en helikopterplatform) in Koksijde wensten te behouden. De noodzakelijke aanpassingen die voortvloeien uit deze gewijzigde visie van defensie worden verwerkt in deze scopingnota 3.0.

4. Een **kwalitatieve afwerking van de bebouwingsranden**. Hierbij wordt onder meer gezocht naar ruimte voor bos.
5. Bewerkstelligen van samenhang en evenwicht tussen ontwikkelingen in het stedelijk kustfront/stad Veurne/landschap/natuur.
6. Een **financieel haalbaar** project realiseren.

Aandachtspunten

Naast de inhoudelijke doelstellingen, zal er ook voldoende aandacht besteed worden aan volgende zaken.

- **Advies Defensie plenaire vergadering**

Naar aanleiding van het voorontwerp 2.0 werd opnieuw een adviesvraag naar alle bevoegde adviesinstanties uitgestuurd en een plenaire vergadering georganiseerd. Tijdens deze plenaire vergadering werd een advies gegeven door defensie waarin zij totaal onverwacht lieten weten toch gedeeltelijk militaire eigendom en activiteiten (meer dan camping Liefoord en helikopterplatform) in Koksijde wensten te behouden. De noodzakelijke aanpassingen die voortvloeien uit deze gewijzigde visie van defensie worden verwerkt in deze scopingnota 3.

- **Creëren van draagvlak bij de bevolking van Koksijde en Veurne**

Er werd uitgebreid gecommuniceerd tijdens de publieke raadpleging begin 2018, tijdens de persmededeling in april 2019 en tijdens de ontwerpweek eind 2019.

In 2022 werd een nieuwe naam en logo voorgesteld. Voor de creatie van de naam was het belangrijk om te werken met iets dat makkelijk te onthouden was, begrijpelijk, toepasselijk en toch onderscheidend, en dat geen verkeerde connotaties had. Hierbij werd ook rekening gehouden dat de bestaande naam van een gebied zelden verandert, en dat men in de praktijk vaak de oude naam blijft gebruiken. In dit geval wordt de militaire basis door de meeste mensen ‘de basis’ genoemd. Na grondig onderzoek naar geschiedkundige, militaire, toponymische linken, is er uiteindelijk beslist om de ‘de basis’ te behouden maar om dit te herpositioneren door het op te laden met een adjectief. Uiteindelijk werd er gekozen voor De Nieuwe Basis, met verschillende submerken.

Wat het logo betreft is er vanuit de volgende uitgangspunten gewerkt:

- Trots: over de rijke geschiedenis van het terrein en de mogelijkheden in de toekomst
- Openheid: het gebied is nu weinig toegankelijk maar zal dat in de toekomst wel zijn
- Nieuwe waaier aan invullingen
- Fris en moderne uitstraling

Het gekozen logo is een krachtige evocatie van de landingsbanen, de stabiele ruggengraat van het project wiens lijnen toch openheid suggereren. Op die manier behouden we zowel in de naam als in het logo een link met het verleden, maar laten we ruimte voor een toekomst waarin het gebied toegankelijk zal zijn voor iedereen en waarin er meerdere nieuwe invullingen zullen zijn. Om deze te illustreren is er ook voor gekozen om met subkenmerken te werken. Zo is er een logo voor het natuuraspect van de basis, voor het recreatieve, de luchtvaart, het bedrijventerrein en wetenschapspark, en de bijkomende wooneenheden in Koksijde dorp (gepaard met de gemeenschapsvoorzieningen die zich op de basis zullen vestigen). Aspect gedeeltelijk behoud actieve, nieuwe militaire basis ook op te nemen als volwaardig onderdeel met sublogo.

Als laatste communicatie element is er een nieuwe website gelanceerd www.denieuwebasis.be

- **Belang van financiële haalbaarheid**

Het project is in december 2019 door Vlaanderen erkend als strategisch project op Vlaams niveau, waardoor er sinds eind 2020 een projectcoördinator kon aangesteld worden, die parallel aan de opmaak van het PRUP het project reeds voorbereidt richting uitvoering. De projectcoördinator werkt aan een uitvoeringsnota, waarin afspraken naar verwerving, inrichting en beheer opgenomen worden.

3. Waarom een provinciaal RUP?

Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)

Voor de herinvulling van de militaire basis in Koksijde, zijn de noodzakelijke bestemmingswijzigingen nodig, opdat andere dan militaire activiteiten zich kunnen ontwikkelen op het huidige militaire domein. De opmaak van een RUP biedt rechtszekerheid wat betreft bestemmingen en voorschriften, zodat een langetermijnvisie kan uitgebouwd worden zonder onzekerheden.

Het gaat om een ruim plangebied waarvoor het vooral van belang is om een globale visie voor het gehele gebied te ontwikkelen. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op realisatiegericht werken, door een extra luik te koppelen aan het RUP en hiervoor de nodige instrumenten in te zetten.

Daarnaast dient ook een onderzoek gedaan te worden naar de mogelijke milieueffecten die kunnen optreden ten gevolge van de voorgestelde bestemmingen. Conform het decreet integratie MER-RUP is deze procedure nu volledig geïntegreerd in de procedure van het RUP. (https://www.ruimtelijkeordening.be/planMERintegratie)

Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP)

De aanleiding is de beslissing van de Vlaamse Regering in 2012 waarin de provincie de taak krijgt om hiervoor een strategische visie uit te werken. Het militaire domein van Koksijde werd dan ook in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV, 2014) geselecteerd als strategisch projectgebied.

Het voorgestelde programma betreft heel wat bovenlokale elementen: toerisme, intergemeentelijk recyclagepark/bedrijventerrein, bovenlokale recreatie, toeristisch-recreatieve verbindingen, fietssnelweg,…

3. Situering

1. Ruimtelijke context

Het projectgebied van de militaire basis Koksijde is gelegen aan de Belgische Westkust. Dit is het gebied gelegen tussen de IJzermonding te Nieuwpoort en de grens met Frankrijk. Veurne en Nieuwpoort vormen binnen dit gebied de twee stedelijke kernen. Verder wordt de Westkust gekenmerkt door een brede duinengordel van ongeveer 2km.
De militaire basis bevindt zich tussen de kernen Koksijde en Veurne, tussen de N8 (Ieper-Veurne-Kust) in het westen en het kanaal Veurne-Nieuwpoort en de N39 (Veurne-Nieuwpoort) in het oosten. Het noordelijk deel van de luchtmachtbasis doorsnijdt de brede duinengordel. Het domein bevindt zich grotendeels op het grondgebied van Koksijde met uitzondering van een klein deel ter hoogte van de N8 en het kanaal dat zich op grondgebied Veurne bevindt.



De oppervlakte van de militaire basis omvat zo'n 350 hectare. De contour van de militaire basis is aangegeven op de volgende kaarten bij de situering. Het plangebied beperkt zich niet louter tot de contouren van de militaire basis maar neemt ook de ruimere randen en omgeving mee binnen een globale ruimtelijke visie op het gebied. (zie 5.4) Gezien de grote schaal van de landingsbanen wordt quasi het volledige open poldergebied tussen Koksijde en Veurne ingenomen. De schaal van de basis en de gekruiste verharde landingsbanen (2 km oost-west en 2.6 km noord-zuid) is in bebouwde ruimte ongeveer te vergelijken met een kleine stad als Torhout.

De luchtmachtbasis in Koksijde

De luchtmachtbasis te Koksijde vindt haar oorsprong aan het begin van de Eerste Wereldoorlog. Met de Duitse inval op 2 augustus 1914 trok het Belgische leger zich terug achter de IJzer en werden de strijdkrachten gereorganiseerd. Tijdens deze reorganisatie is in 1918 de luchtmachtbasis "Ten Bogaerde" opgericht in grasbanen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de basis verder uitgebouwd met een betonnen landingsbaan van 800 meter in noordwest-zuidoostrichting en verspreid een groot aantal gecamoufleerde parkeerplaatsen voor vliegtuigen (muren van balen stro, bedekt met cement aan de buitenzijde). In juni 1944 werd de basis vernietigd door de Duitsers. Na de oorlog werd deze echter herbouwd en stelselmatig uitgebreid met een tweede landingsbaan en een munitie- en brandstofdepot. In de loop der jaren veranderde ook de functie van de basis – van een herontplooiingsvliegveld in 1958, een NAVO luchtverdedigingsgordel aan het Ijzeren Gordijn in de jaren zestig, een opleidingscentrum,… tot een evolutie de laatste jaren naar vooral helikopter-activiteiten van de SAR (Search and Rescue).

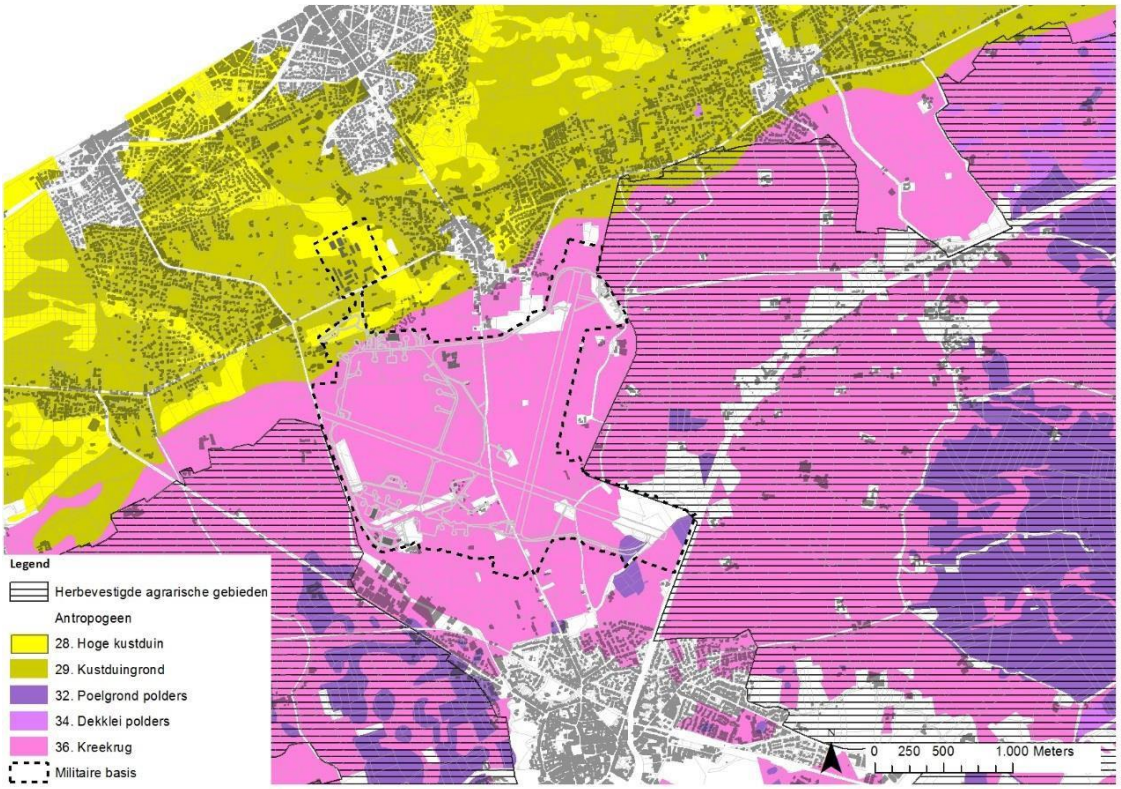
De oprichting van het vliegveld heeft een belangrijke ruimtelijke impact gehad en heeft ervoor gezorgd dat heel wat historisch landschappelijke structuren en wegen zijn verdwenen. Om de verbroken verbindingen tussen Koksijde en Veurne –de vroegere Veurnestraat en Burgweg - te herstellen, zal de Ten Bogaerdenlaan aangelegd worden. Aan de andere kant werd door de aanleg van de basis vermeden dat de kern van Koksijde zich in zuidelijke richting uitbreidde en ontwikkelden de bebouwing en centrale functies zich grotendeels binnen de badplaatsen langs de kust, zoals Koksijde-Bad ~~langs de kust~~. Deze laatste evolutie kan eveneens gekaderd worden binnen de opkomst van het massatoerisme en de verstedelijking van de kuststrook in de 20e eeuw.



Voor de reconversie is een ruimtelijke totaalvisie voor het gehele gebied zonder meer cruciaal. Het militair domein is vandaag de dag immers een witte vlek op gewestplan, ook al zijn er heel wat randvoorwaarden door de specifieke situering in de duinengordel. Door de toekomstige vrijgave zijn er een scala aan ruimteclaims. Dergelijke grote zone die tot voor kort steeds "op slot" was, spreekt immers sterk tot de verbeelding. Bovendien heeft het gebied een ontzettend grote schaal en een kwetsbare context qua landschap en natuur.

Fysisch systeem

De westkust wordt –zoals te zien is op de bodemkaart opgesplitst in twee grote bodemtypes, een zone met zanderige **duingronden** (geel en donkergeel) parallel met de kustlijn en daarop aansluitend een **kleiige kreekrugzone** behorende tot de Oudlandpolders (roze zones).

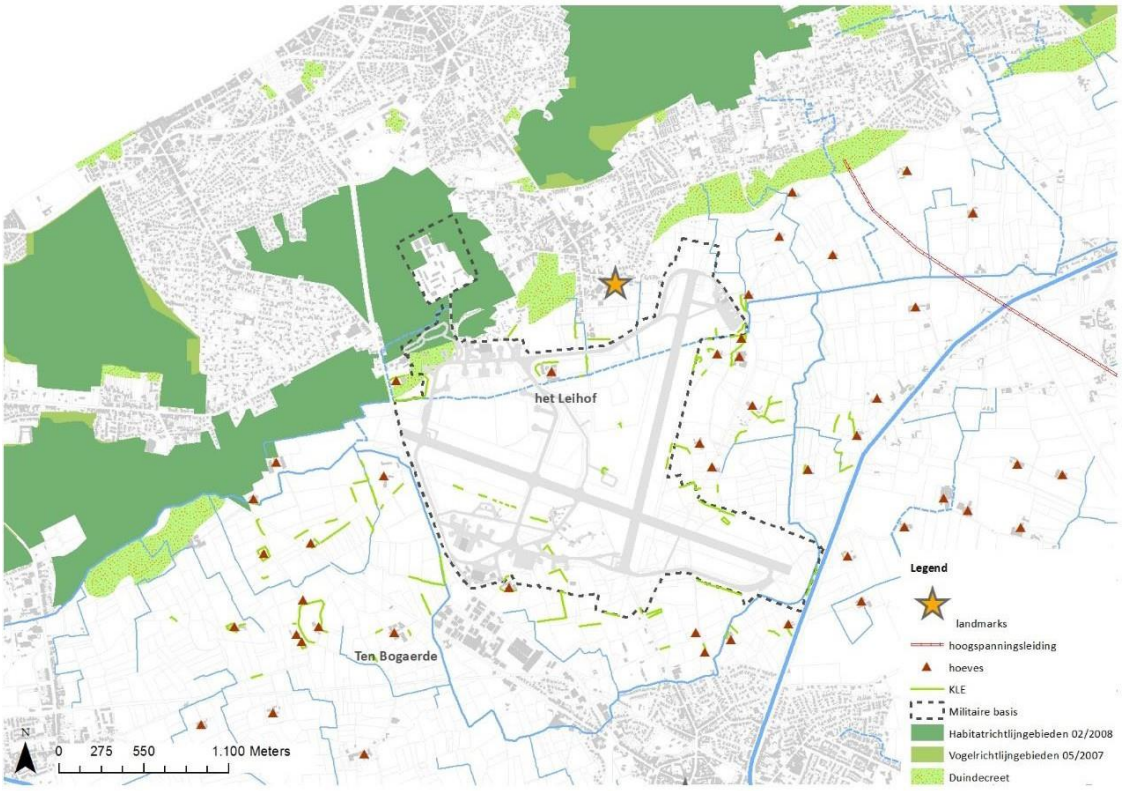


De duingronden zijn kalkhoudende droge zandgronden en bestaan uit grotere duinpannen, lage kleine duintjes en hoge duinen (donkergeel). Door de afnemende zeespiegelstijging werd de zandige kust tijdens het Holoceen 'gestabiliseerd' en werd de duinengordel gevormd. In de Oudlandpolders werd de invloed van de zee sedert de Middeleeuwen uitgeschakeld door de aanleg van dammen en kleine dijken. De polders worden enerzijds gekenmerkt door kreekruggen, dat zijn langgerekte hoogten met nattige klei op zandige ondergrond, en anderzijds poelgronden of kommen met zeer natte zware kleigronden. De kreekruggen zijn daarbij zeer geschikt voor akkerbouw en de komgronden vooral als gras- of weiland.

Een belangrijk geohydrologisch proces doet zich voor tussen duinen en achterland waardoor de duinen vandaag de dag een belangrijk zoetwater – en drinkwaterreservoir vormen. Door inpoldering van de duinen, verdween immers de zoute invloed grotendeels uit de oppervlakkige ondergrond. Het zoetwater in de duinen, ten gevolge van neerslag en infiltratie, heeft een kleinere dichtheid dan zout water en mengt zich slechts moeilijk met het zoute water in de ondergrond. Door de grote infiltratiecapaciteit van de duingronden, kan het duinmassief veel zoet water bergen en wordt het onderliggende zoute grondwaterlichaam naar beneden gedrukt. Aan de randen van het duinmassief, bijvoorbeeld in de kustpolders, kwelt zoet water omhoog. In laaggelegen polders is het ook mogelijk dat brak of zout water omhoog kwelt. Hierdoor hebben zich in de loop der eeuwen interessante natuurwaarden ontwikkeld in de polders. Bebouwing en infrastructuur in de duinen vermindert echter deze infiltratie van zoetwater en vormt een bedreiging voor de drinkwatervoorraad.

Natuur en water

De kuststrook herbergt een waardevolle natuur en biodiversiteit. Ook in de omgeving van het plangebied zijn belangrijke natuurgebieden en duinencomplexen terug te vinden. Deze zijn ecologisch zeer waardevol en behoren tot de natuurlijke structuur op Vlaams niveau.



Ter hoogte van het plangebied bevindt zich **een overgangszone tussen zee, duinen en polders** die nog vrij intact is gebleven, namelijk *Schipgat –Doornpanne –Hoge Blekker- Noordduinen - vliegveld* met de *Hoge Blekker* als de hoogste duintop van de Vlaamse kust. Deze waardevolle duingebieden omvatten volgens de biologische waarderingskaart o.a. kalkrijke duingraslanden, duindoornstruweel, loofhoutaanplant, zeereepduin,… De VLM heeft een natuurinrichtingsproject in de Noordduinen en net ten zuiden van de N 396.

De natuurwaarden van de kust kwamen in de loop van de 19e en 20e eeuw onder druk te staan onder invloed van de toeristische ontwikkeling, de groei van de bevolking en de aanleg van infrastructuur. Deze processen leidden tot habitatfragmentatie, versnippering, verdroging (ut supra) en verstoring van fauna. De militaire kazerne, ten noorden van de N396, is zo bijvoorbeeld ingeplant te midden van de Noordduinen. Ook in de nabije omgeving is er sprake van versnippering door bebouwing (ut infra).

Het grootste deel van de militaire basis is gelegen in de **poldervlakte** tussen Veurne en Koksijde. Dit gebied wordt gekenmerkt door een vrij vlak landschap met verspreide hoeves, kleine landschapselementen, grachten en bomenrijen. De belangrijkste waterlopen in het gebied zijn naast het kanaal Nieuwpoort-Veurne het *Langeleed* en de *Parlementsgracht*. Het Langeleed vormt hierbij een dwarse structuur – parallel aan de duinengordel en geënt op een netwerk van grachten die de polders ontwateren.

Sommige van de weilandcomplexen en kleine landschapselementen zijn biologisch waardevol, evenals de oostelijke rand van de basis (strook met rietkragen). De basis zelf is minder waardevol en bestaat hoofdzakelijk uit ~~soortenarm permanent cultuurgrasland~~ akkerland. Binnen de militaire basis zijn immers de meeste natuurlijke en landschapselementen verdwenen. Het Langeleed is hierbinnen deels overwelfd en de oorspronkelijke Parlementgracht werd omgeleid.

Landschap

De omgeving van het plangebied bezit enkele belangrijke landschappelijke waarden: ankerplaatsen en relictzones van duingebieden en een ankerplaats van een duinpolderovergang (Ten Bogaerde). Het noordelijk kustfront en duinengebied behoren tot het traditioneel landschap Duinen Westkust, het gebied daarop aansluitend tot de westelijk Oudlandpolders. Verspreid in het poldergebied staan ook enkele beeldbepalende historische hoeves zoals Ten Bogaerde en het Leihof dat binnen de grenzen van de militaire basis is gelegen. Het landschap ronde de hoeve Ten Bogaerde is een beschermd landschap (Belvédère) en voor dit gebied is een landschapsbeheerplan ~~in opmaak~~ opgemaakt.



De militaire basis is dus gelegen binnen een waardevol landschap. De luchtmachtbasis wijkt hier als landschap enigszins van af. De grote schaal van de betonnen landingsbanen staat in contrast met de kleinschaligheid van het omringende landschap (perceelstructuur, grachtenstelsel, kleine landschapselementen,…). Evenwel domineert deze schaalbreuk van de landingsbanen niet het volledige landschap. Door de vlakke uitgestrekte landingsbanen wordt de transparantie doorheen het landschap bewaart. Wat opvalt is een vooral vlak en eerder “leeg” landschap ontdaan van de meeste natuurlijke en historische elementen.

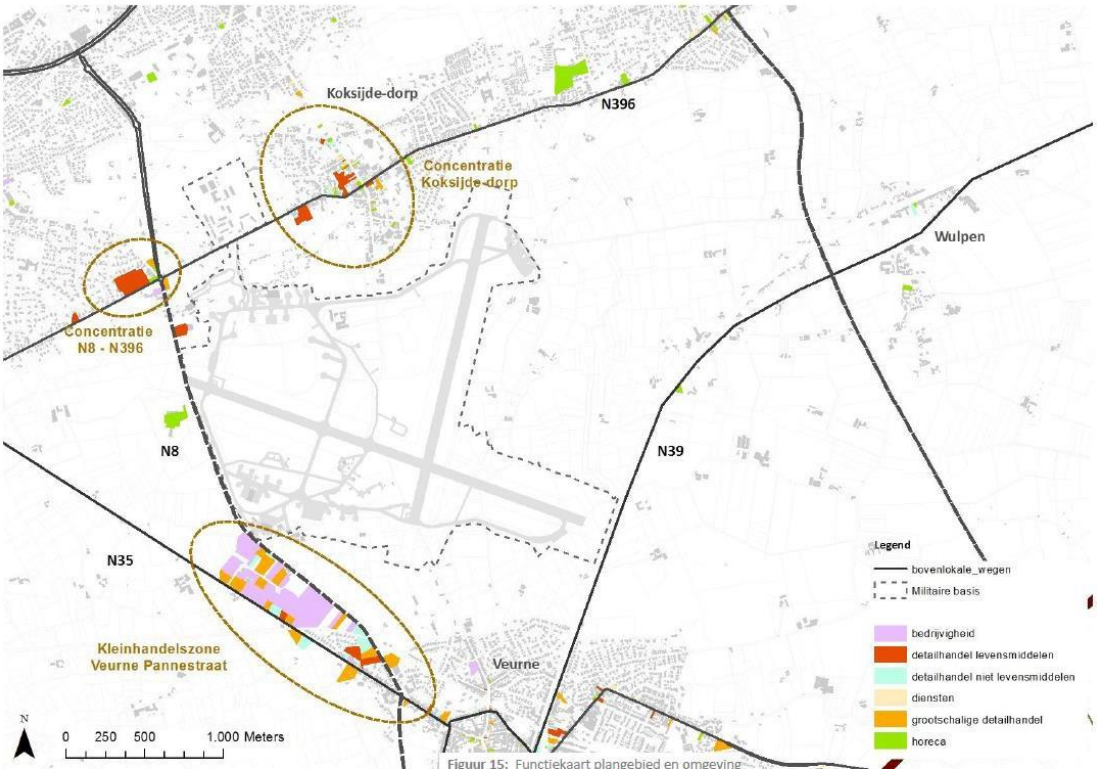
Door de openheid van het polderlandschap en de transparantie doorheen de militaire basis, zijn er enkele belangrijke zichtassen voor het plangebied. Vanuit Koksijde-Dorp is er een open zicht op Veurne waarbij de kathedraal een landmark vormt. Vanuit het open landschap is er zicht op de dorpskern van Koksijde-Dorp met de kerktoren als landmark. Het plangebied wordt gekenmerkt door openheid en weidse zichten, slechts onderbroken door verspreide bebouwing. Ten oosten van de basis loopt er een hoogspanningslijn door het landschap. De lijnen (70kv en 150 kv) vertrekken vanuit een centrale ten zuidwesten van Oostduinkerke-dorp richting hinterland.

Bebouwingsstructuur

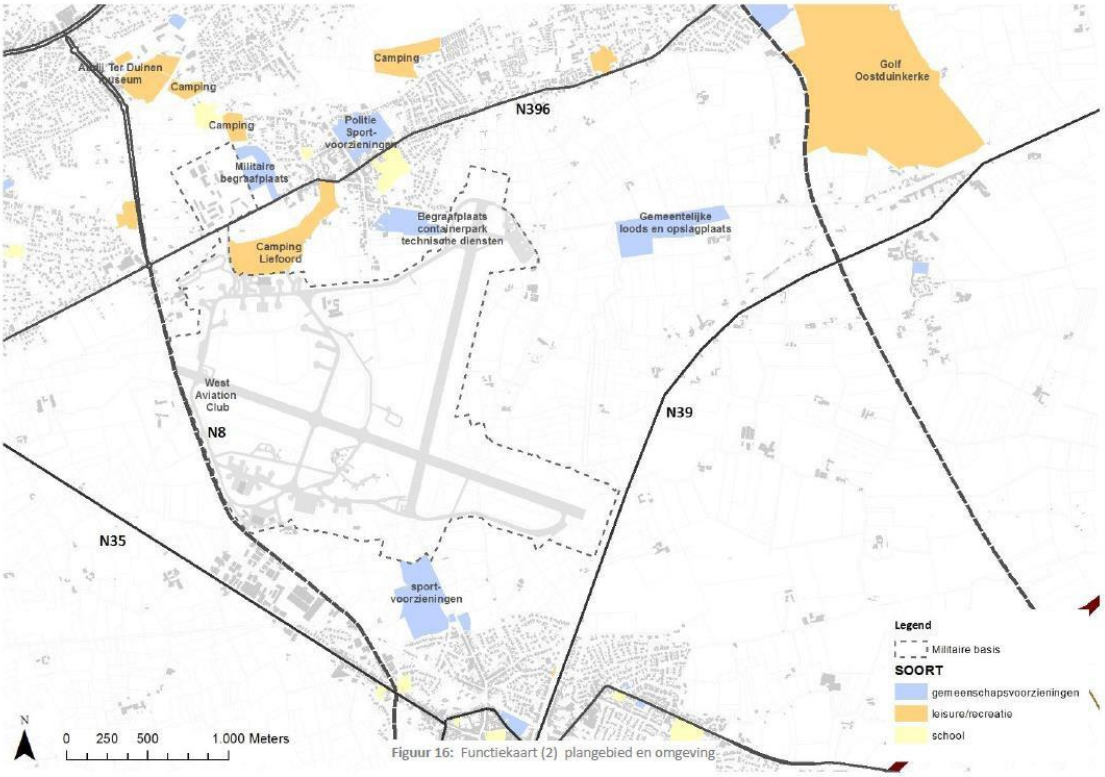
De militaire basis ligt tussen de bebouwde ruimte van Koksijde enerzijds en Veurne anderzijds en raakt het dichtst aan de kern van Koksijde.

De dorpskern van Koksijde-Dorp heeft zich ontwikkeld op de rand van de duinen en het poldergebied. De kernen van Koksijde-Dorp en Koksijde-Bad zijn nog enigszins van elkaar gescheiden, al zorgen de residentiële groene villawijken en campings (vooral tussen de Zeelaan en de militaire kazerne) voor een lichte versnippering van de ertussen gelegen open ruimte. De N396 vormt de drager van Koksijde-Dorp en vormt op sommige plaatsen de scheidingslijn tussen bebouwde en open ruimte (bv. oostelijk van het dorp ter hoogte van de Galloperstraat). De bebouwing is in de kern zelf hoofdzakelijk gesloten van aard, vooral rond het kruispunt van de N396 met de Zeelaan. De kerk zelf ligt enigszins perifeer, op de rand met de open ruimte en binnen een eerder onsamenhangend geheel van bebouwingsfragmenten.
De essentiële voorzieningen zijn in Koksijde-Dorp aanwezig waarbij de handelszaken zich vooral concentreren op het kruispunt van bovenlokale wegen (N396 en Zeelaan). Verderop bevindt zich ook een kleine handelsconcentratie op de kruising met de N 396 en de N8. Nabij de kerk is er een cluster van gemeenschapsvoorzieningen met een gemeentelijke ontmoetingszaal, recyclagepark, loodsen voor technische diensten en een begraafplaats.
Het gemeentehuis is sinds enkele jaren verplaatst van Koksijde-Dorp naar een nieuw complex in Koksijde-Bad. Ook de politie is geherlokaliseerd naar Koksijde-Bad (Markt). Binnen Koksijde-Bad bevinden zich de meeste handelszaken. Koksijde- Dorp heeft daarbij het kleinste handelsapparaat binnen groot-Koksijde.

Het kleinstedelijk gebied van Veurne vormt een compacte stad ten zuiden van Koksijde en de militaire basis. Het heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk tewerkstellingscentrum (industrie) en is daarbij complementair aan de kuststrook waar vooral toerisme een belangrijke tewerkstellingssector is. Naast tewerkstelling zijn ook onderwijs en het ziekenhuis belangrijke functies voor de regio. Rond het centrum van Veurne hebben zich residentiële wijken ontwikkeld waarvan Petit Paris de noordelijke rand van Veurne vormt, samen met de zone voor sportvoorzieningen en begraafplaats langs de Noordstraat.
De bedrijven- en kleinhandelszone in het noordwesten vormt een lineaire uitloper tussen twee bovenlokale wegen, de N35 en N 8 en raakt bijna tot aan de militaire basis.
Andere te vermelden functies binnen of in de omgeving van het plangebied, zijn de reca-zaak in de Hoeve Ten Bogaerde, camping Liefoord (in eigendom van de militaire sociale dienst) en de West Aviation Club, een recreatieve private vliegclub die zich op de militaire basis bevindt en gebruik maakt van de landingsbanen en andere infrastructuur.



Figuur 15: Functiekaart plangebied en omgeving



Figuur 16: Functiekaart (2) plangebied en omgeving

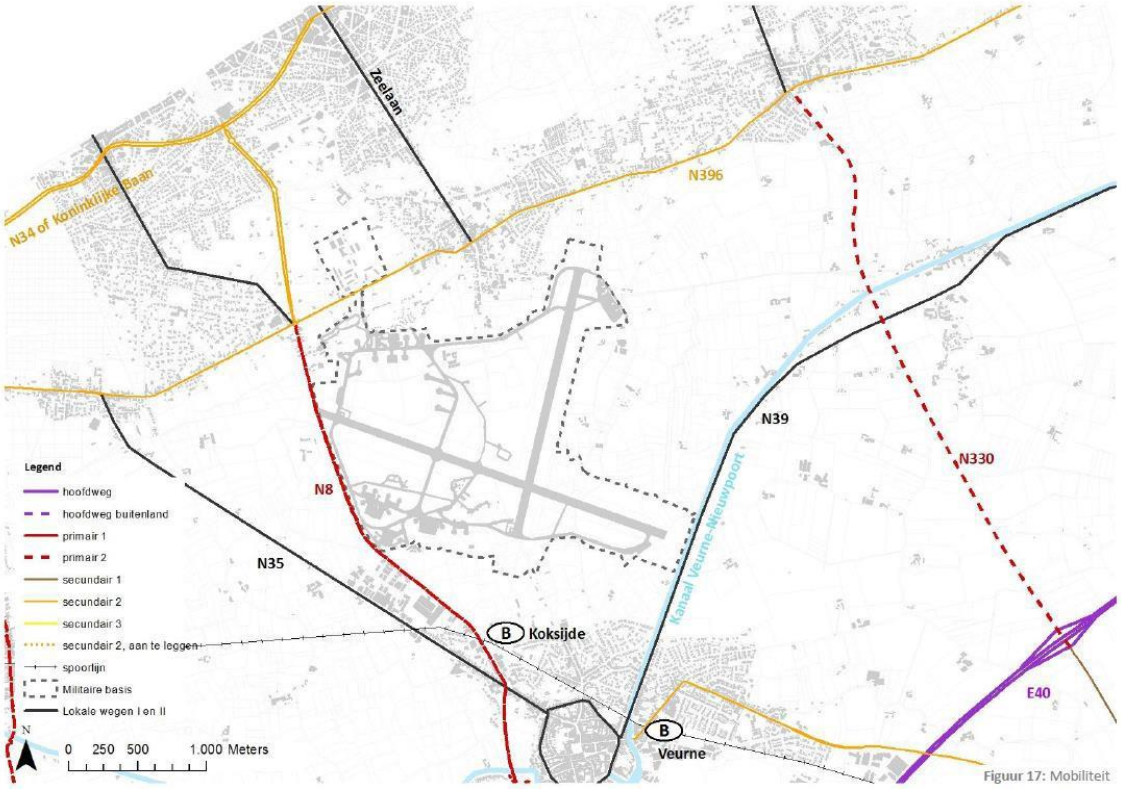
Mobiliteit

Koksijde en de gehele kustzone worden qua autowegen gekenmerkt door een kamstructuur. Enkele hoofdwegen parallel aan de kust, worden door enkele wegen loodrecht daarop verbonden met de verschillende badplaatsen en het hinterland. Voor Koksijde vormen de Koninklijke Baan/N34, de N396 en de E40 de parallelle wegen. De N8, N330 en N355 zorgen als primaire wegen voor een ontsluiting van de E40 (A18) met respectievelijk Koksijde(Bad)/Sint-Idesbald en Oostduinkerke(Bad).

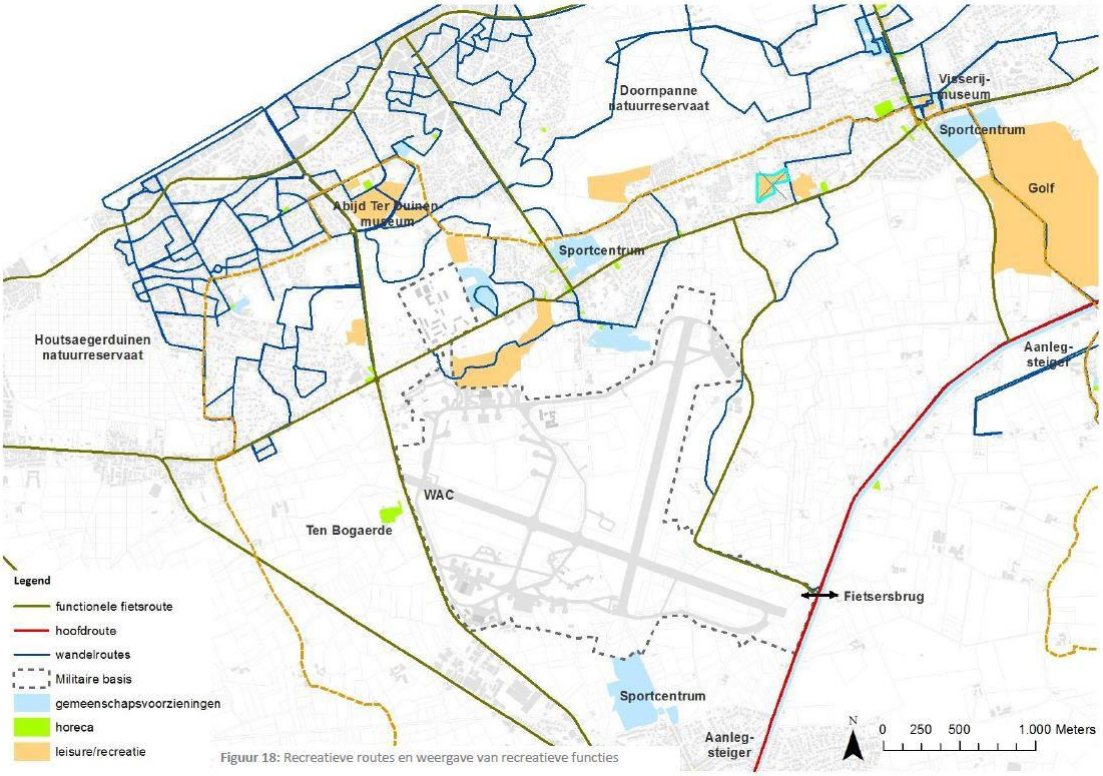
Met het openbaar vervoer is er een matige ontsluiting. Het station Koksijde op de lijn De Panne-Gent bevindt zich op het grondgebied van Veurne waarbij de buslijnen (bus 68 en 69: één per uur) zorgen voor verbinding tussen Veurne, Koksijde, Nieuwpoort en Oostende. Deze lijnen gaan via de Ten Bogaerdenlaan die de basis in het westen begrenst. De belangrijkste openbare vervoersas is deze van de kusttram die voor een ontsluiting zorgt tussen de badplaatsen.

Doorheen Koksijde loopt een uitgebreid netwerk van recreatieve fiets- en wandelroutes en is er een grootmazig netwerk van functionele fietsroutes die de basis langs beide zijden omsluiten. Langs het kanaal loopt een hoofdroute van het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Waar de basis raakt aan het kanaal is er een fietsersbrug die de Conterdijk en de N39 met elkaar verbindt.

Tot slot is er het kanaal Nieuwpoort-Veurne die met z'n 300 ton geen belangrijke as meer vormt voor vrachtvervoer en niet meer in functie van binnenvaart wordt uitgebouwd. Vooral pleziervaart -met een aanlegsteiger in Wulpen en Veurne -en zijn functie als toeristisch-recreatieve fietsas primeert.



Figuur 17: Mobiliteit

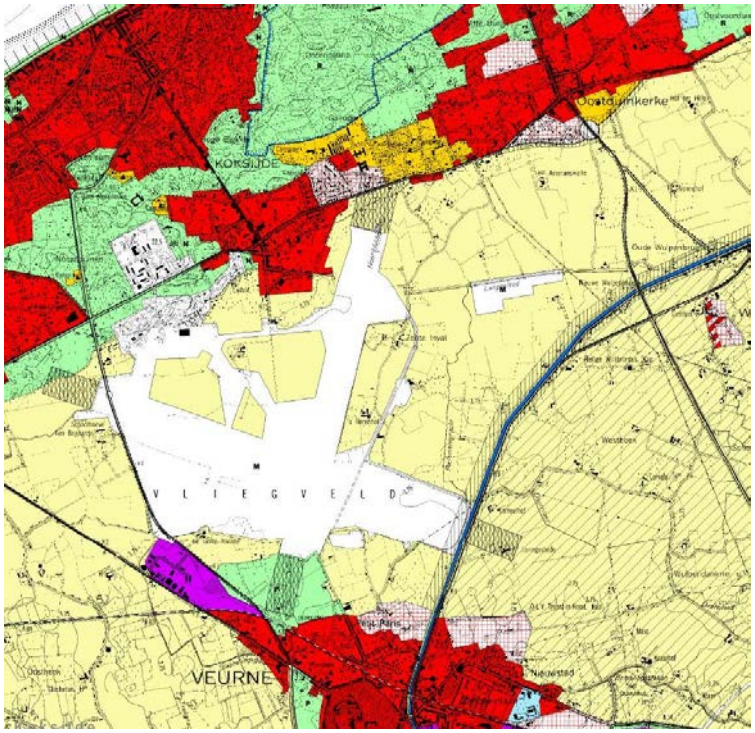


Figuur 18: Recreatieve routes en weergave van recreatieve functies

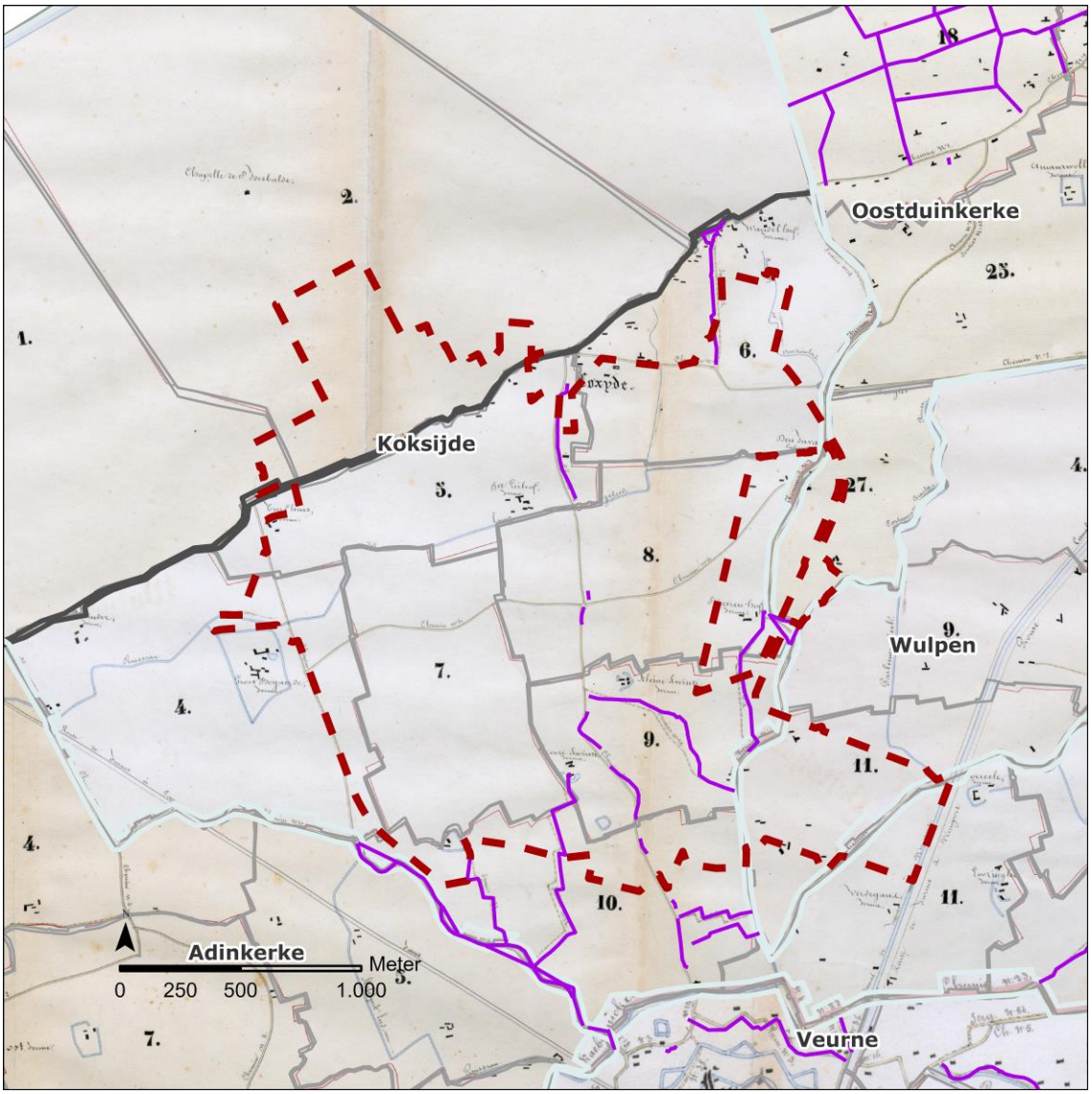
2. Juridische context

Gewestplan

Volgens het gewestplan is het plangebied grotendeels bestemd als **militair gebied**. Ter hoogte van de duinen, ten zuiden van de kazernezone, is de bestemming ~~van~~ **natuurgebied**. Aan de randen en centraal in het plangebied zijn ook delen van het terrein bestemd als **agrarisch gebied** volgens het gewestplan. Ten slotte komt aan de noordrand ook in beperkte mate **woongebied** en aan de zuidrand **parkgebied** voor.



Trage wegentoets

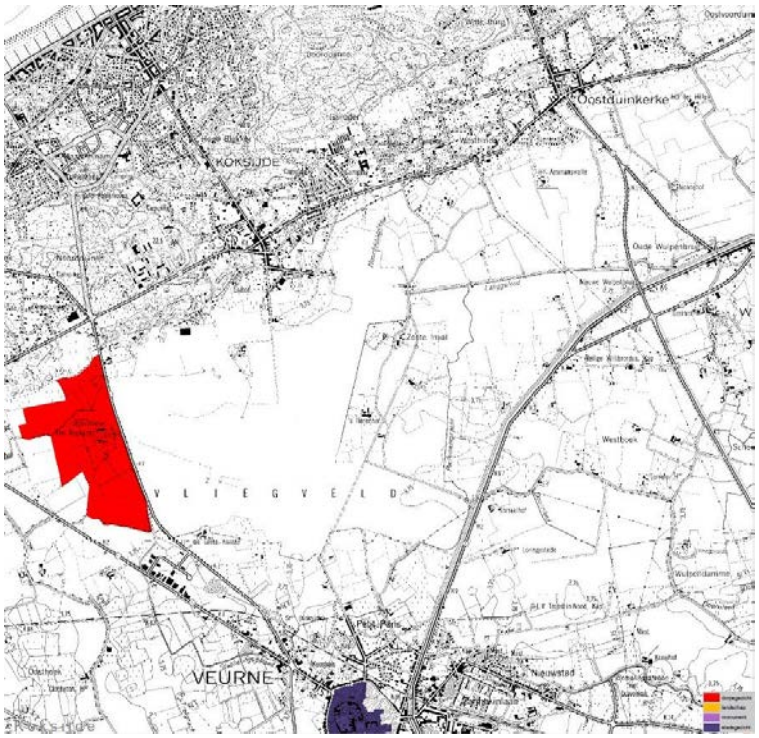


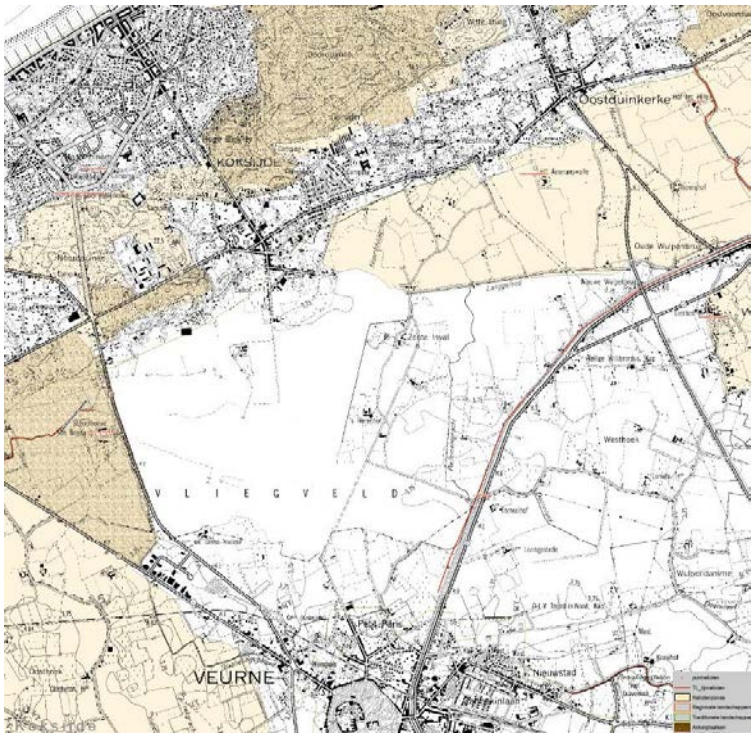
Het plangebied wordt doorkruist door trage wegen. Binnen het plangebied zijn deze echter niet meer in gebruik, door de aanwezigheid van de omheining rondom de militaire basis. Deze trage wegen kunnen beschouwd worden als van rechtswege opgegeven door het feit dat het militair domein hier al zo lang aanwezig is. Volgens het decreet gemeentewegen is verjaring van buurtwegen niet meer aan de orde.

Met voorliggend plan wordt het gebied opnieuw opengesteld, waardoor in het bijzonder een trage verbinding tussen Koksijde en Veurne opnieuw gemaakt wordt doorheen het gebied. De nieuwe, voorgestelde trage verbindingen zullen niet noodzakelijk op de assen van de historische trage verbindingen geplaatst worden, maar zullen ook gebruik maken van de bestaande verhardingen.

Erfgoed

Onroerend erfgoed, monumenten, beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten





Op het terrein van de militaire basis bevindt zich ook militair patrimonium, die van waarde is.

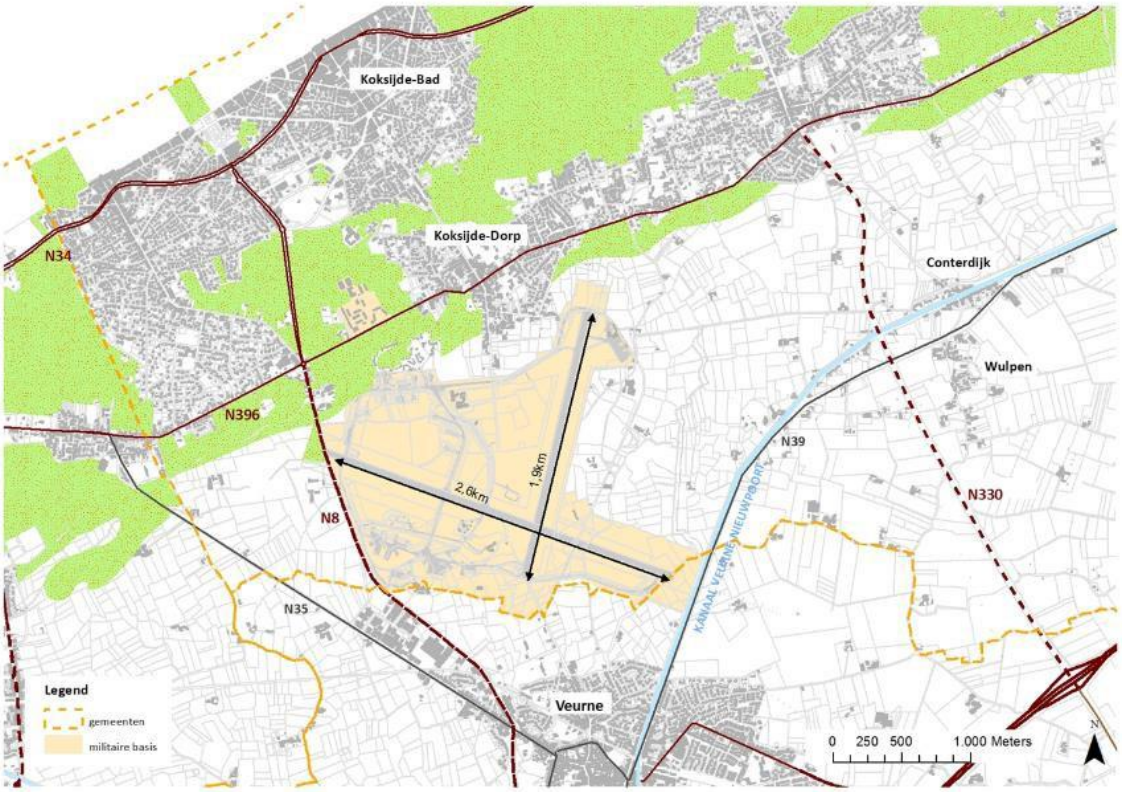
Bestaande toestand van de militaire kazerne en vliegveld

De militaire basis van Koksijde vormt een afgesloten eiland met een eigen systeem en logica. Het plangebied kan opgedeeld worden in het deel ten noorden van de Robert Vandammestraat (N396) en het vliegveld ten zuiden van de N396.

<u>Noordelijk deel: militaire kazerne – kwartierzone</u>

De militaire kazerne vormt een herkenbaar geheel langs de N396. Deze zone wordt gekenmerkt door een ensemble van gebouwen, opgericht binnen een orthogonaal patroon. De gebouwen hebben een uniform karakter en verschijningsvorm en hebben quasi allen twee bouwlagen met een hellend dak.

Enkele gebouwen doen dienst als burelen en stafblok, slaapzalen en troepenkamers, feestzaal en keuken, sportzaal, wapenmagazijn,… In het uiterste noorden vindt men de recentste ingreep terug, namelijk een onderhoudsplatform voor wagens, opgericht in 2000. Niet alle gebouwen worden vandaag nog intensief gebruikt. Sommigen worden ingeschakeld voor goedkope logies voor jeugdkampen of voedselbedeling.



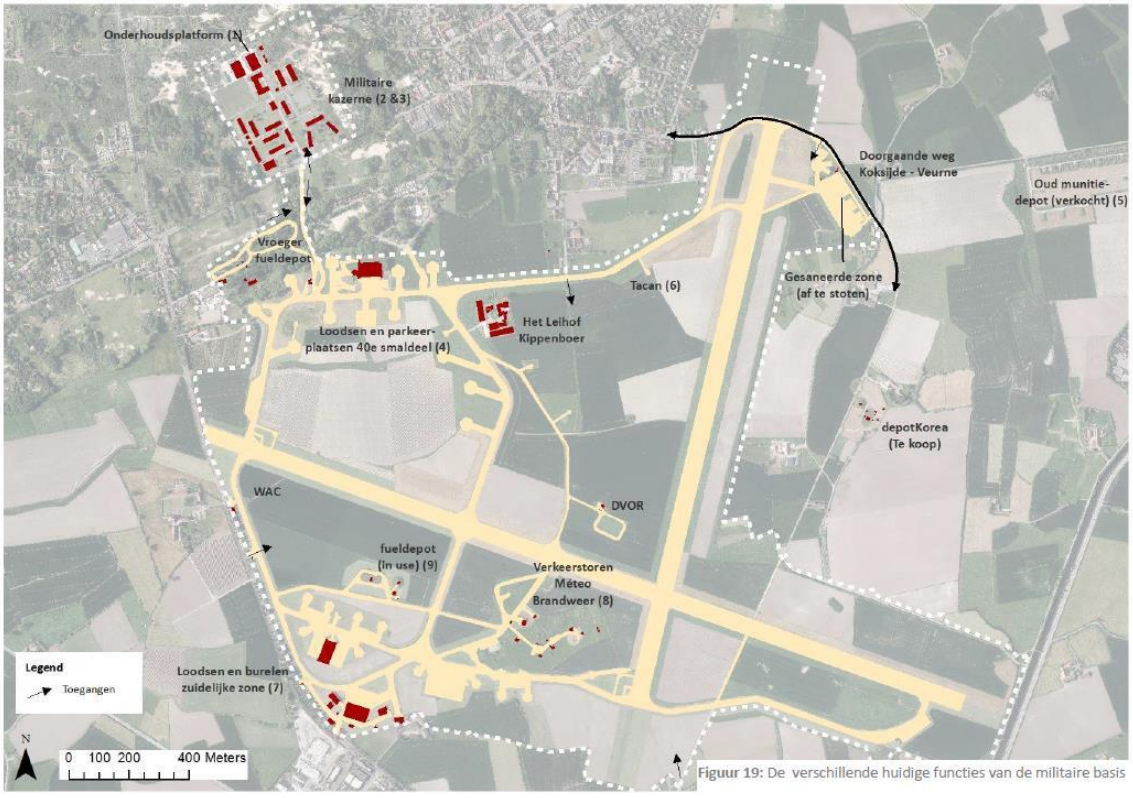
<u>Zuidelijk deel: vliegveld</u>

Het grootste deel van het domein bevindt zich ten zuiden van de N396. Het vliegveld vormt een eerder kaal en vlak landschap met verspreid enkele clusters van gebouwen en grote concentraties aan verharding. Daarbij domineren de twee landingsbanen, de verbindingswegen en een collectie verharde landings- en stalplaatsen voor helikopters en vliegtuigen. Verspreid over de site is terug te vinden:

- Zone met luchtverkeerstoren, meteo en brandweer;
- Drie fuel-depots: Korea, één depot in de noordwestelijke groenzone (te saneren) en een zuidelijk depot van 1.5 miljoen liter (te onderzoeken of deze behouden blijft. Aangezien Defensie de site verlaat, zijn de fuel depots te saneren.)

- Noordelijke concentratie met loodsen voor stalling van NH-90 helikopters en burelen, dit is de zone van het 40e smaldeel heli;
- Zuidelijke concentratie met loodsen en burelen: onderhoudsloods, wisselstukken, ICT,…;
- Twee zendmasten: de DVOR is eigendom van Skeyes de TACAN (is van defensie i.f.v. landingssysteem);
- Waterreservoir;

Tussen deze verharding en bebouwing, vormt de landbouw een belangrijke niet-militaire functie binnen de basis. Een aantal akkers zijn in concessie gegeven, sommigen zijn effectief eigendom van particulieren. Binnen de contouren van de basis bevindt zich ook een actief landbouwbedrijf (kippenboer in het Leihof).



Figuur 19: De verschillende huidige functies van de militaire basis

Optimalisatie militaire infrastructuur

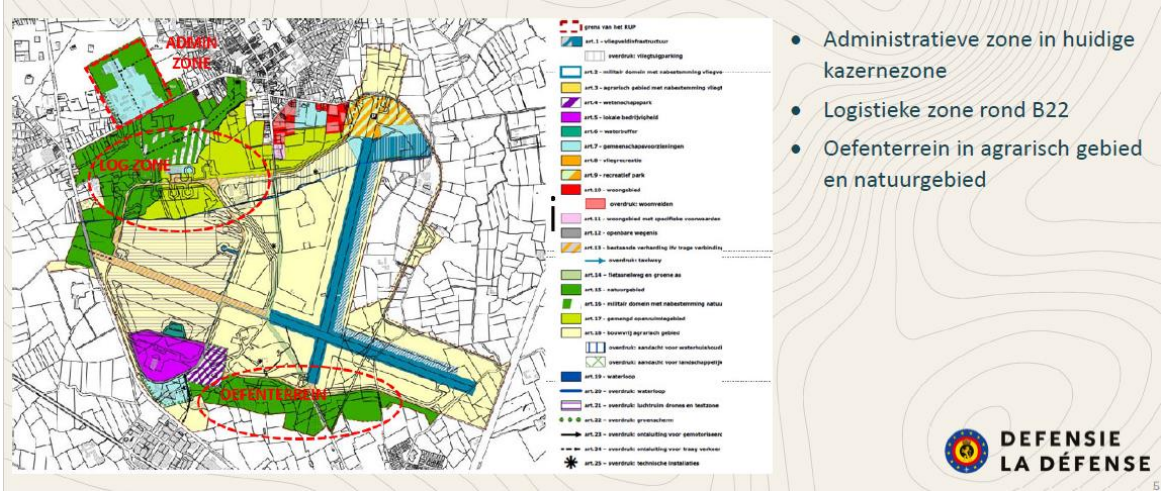
Na een jarenlange gezamenlijke oefening had defensie beslist om de basis van Koksijde volledig te verlaten met uitzondering van de militaire camping Liefoord en één helikopterplatform om oefeningen op uit te voeren. Naar aanleiding van de tweede plenaire vergadering omtrent het tweede voorontwerp werd vanuit defensie plots en onverwacht een advies met een volledig andere insteek gegeven. Defensie blijft bij het uitgangspunt om de helikopteractiviteiten (SAR) te verhuizen naar Oostende. Maar men stelt dat door de gewijzigde geopolitieke toestand en de impact daarvan op de Belgische Defensie er een absolute noodzaak is aan bijkomende oefenterreinen. Defensie wenst na de verhuis van de luchtvaartactiviteiten een deel van de militaire basis in Koksijde te gebruiken voor de landcomponent.

Tijdens besprekingen volgend op de plenaire vergadering werd duidelijker wat defensie juist wenst te behouden en voor welke functies. Dit werd in onderstaand schema een eerste maal meegegeven. Men focust hierbij op 3 zaken:

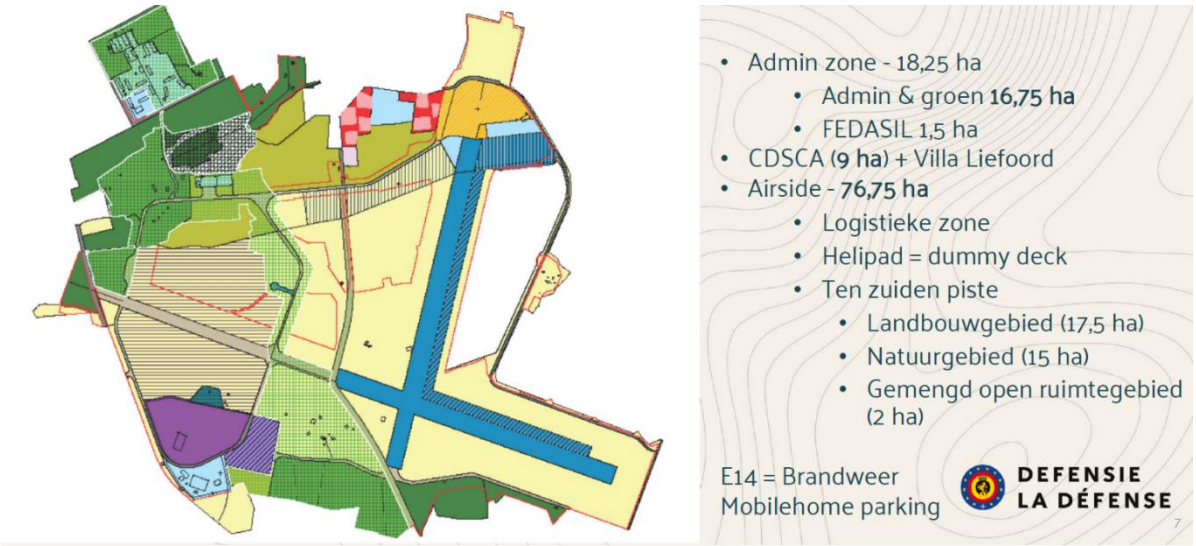
- Een administratieve zone ten noorden van de Robert Vandammestraat waar de huidige kazernezone te vinden is.
- Een logistieke zone ten zuiden van de Robert Vandammestraat geconcentreerd rond de

loods B22.

- Een oefenterrein in het zuidelijk deel van de militaire basis, aansluitend op de noordrand van Veurne.



Tijdens verdere overlegmomenten werd dit verder verfijnd om te komen tot een concrete aanduiding van te behouden militaire eigendom en bestemming. Dit werd als volgt voorgesteld door defensie.



Het gaat hierbij in totaliteit om een te behouden zone van ongeveer 100ha.

Op het grafisch plan geeft dit de volgende situatie:

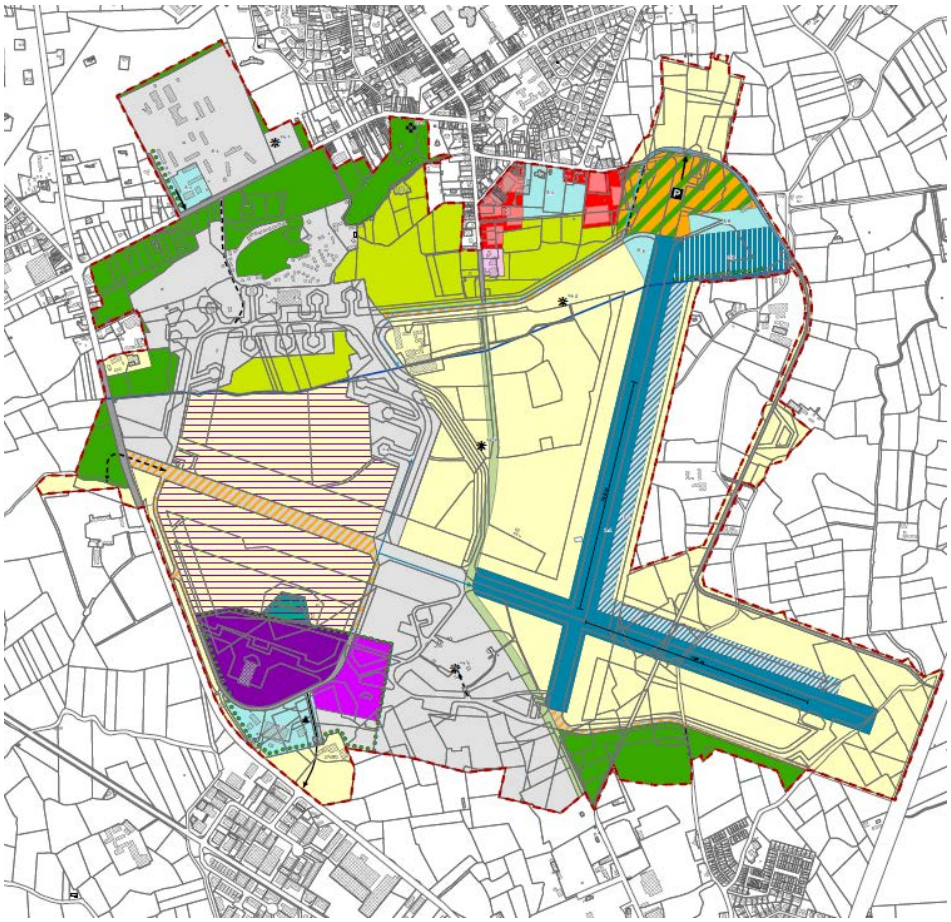


Fig. te behouden Defensie: grijs vlak binnen de plancontour

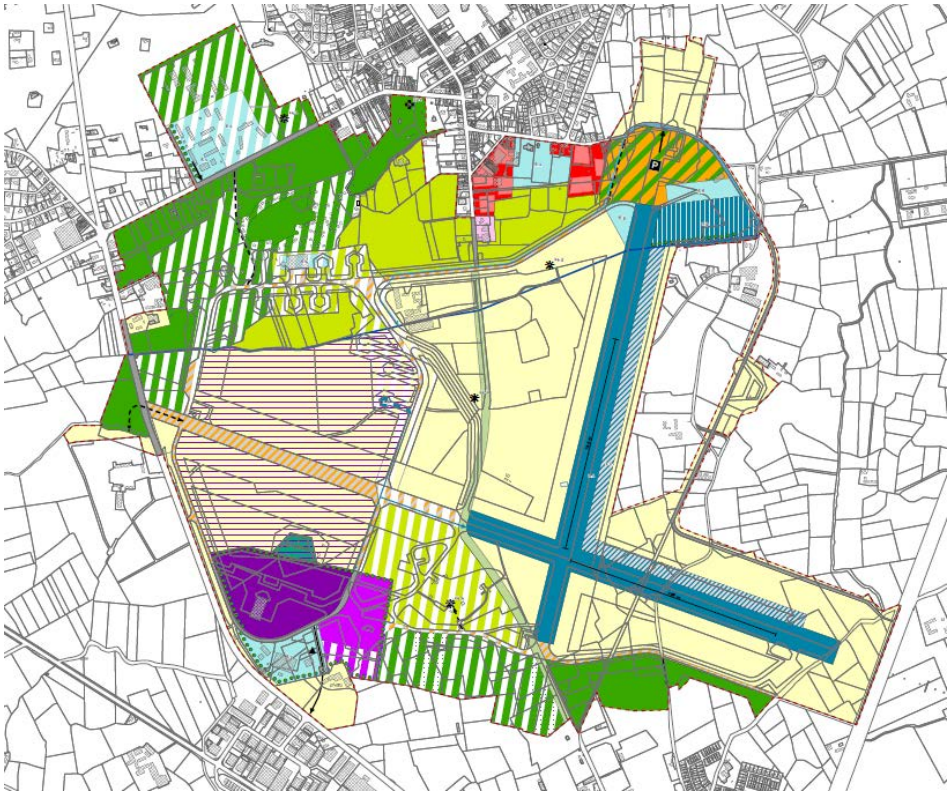


Fig.: te behouden Defensie met een nabestemming

Eigendomsstructuur

Het grootste deel (donkerblauw) is staatsdomein en in handen van Defensie. Andere percelen zijn in eigendom van de gemeente Koksijde, Vlaams gewest of particulieren. De zone van de zendmast DVOR is in handen van-Skeyes.



3. Beleidsmatige context

▪ STRATEGISCH PROJECTGEBIED (PRS-WV)

Het militair domein te Koksijde is aangeduid als strategisch projectgebied in de herziening van het Provinciaal structuurplan West-Vlaanderen (2014). Hiervoor dient een integrale visie uitgebouwd te worden waarbij diverse ruimtevragen dienen geïntegreerd en afgewogen te worden. Ook zijn er diverse actoren en betrokkenen binnen en in de omgeving van het plangebied waardoor een participatieproces aangewezen is. Het proces zelf leidt tot maatregelen en acties op de betrokken beleidsniveaus.
De provincie West-Vlaanderen is momenteel bezig met de opmaak van haar Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen. Dit beleidsplan werd op 20/06/2024 voorlopig vastgesteld door de provincieraad. Meer ruimte voor water, versterken van het landschap, ontharden, compact bouwen, en ruimte creëren voor innovatieve projecten zijn principes die we eveneens in het beleidsplan ruimte West-Vlaanderen terugvinden. Verder wordt dit dossier al van in het begin aangepakt zoals beschreven in het beleidskader 'Aan de slag' uit het BRWV.

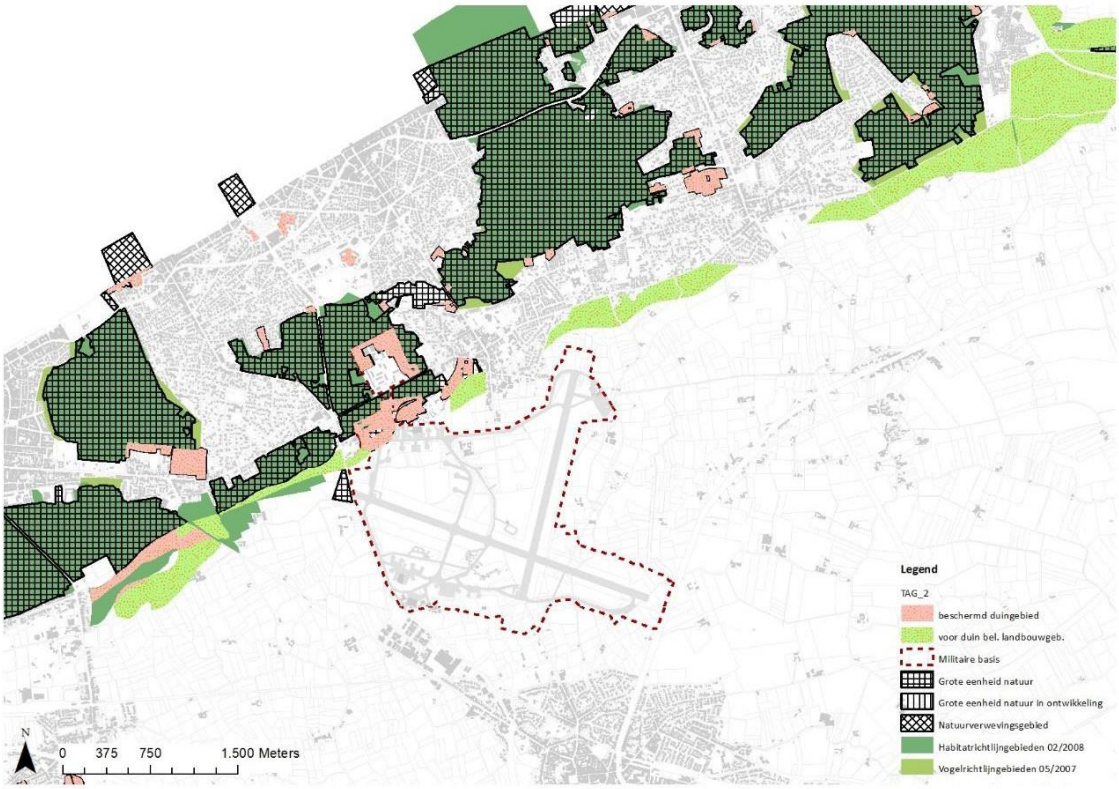
▪ GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS, 2001)

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Koksijde wordt bij de doelstellingen en visievorming oa. het volgende aangehaald:

- Ontwikkelen van een duurzaam kwalitatief toeristisch aanbod.
- Bewaren en versterken van de eigenheid van de gemeente Koksijde.

Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de openruimtegebieden (duinen en polders), het behoud van de ruimtelijke corridors tussen de kernen, het versterken van de ruimtelijke identiteit van elke kern en een duidelijke ordening van de toeristische voorzieningen. Daarnaast dient er ook voldoende rekening gehouden te worden met duurzaam verkeer, zoals de fiets en voetganger.
De visie die nu voorligt voor het strategisch projectgebied Reconversie Militaire Basis Koksijde sluit hierbij aan.
De gemeente Koksijde werkt momenteel aan de opmaak van een beleidsplan.

- **NATUURLIJK SYSTEEM**



DUINENDECREET

De duincomplexen binnen de kuststrook hebben natuurwaarden van Europees belang en zijn structuurbepalend. De nog resterende duincomplexen zijn dan ook aangeduid als habitatrichtlijngebied en maken deel uit van het netwerk van de grote eenheden natuur (GEN). De militaire kazerne wordt volledig omringd door de Noordduinen. Verdere versnippering van de duinen is niet mogelijk en er dient aandacht besteed te worden aan onderlinge verbindingen. Op enkele onbebouwde delen in en rond het plangebied heersen beperkingen vanuit het duinendecreet. Voor 'beschermd duingebied' betekent dit een absoluut bouwverbod. Voor de gebieden 'voor het duingebied belangrijk landbouwgebied' geldt een bouwverbod voor niet-landbouwbedrijven.

De weinig nog gave overgangen tussen duinen en polders herbergen waardevolle ecosystemen en zijn van een grote landschappelijke waarde door de markante terreinovergang die ze vormen. Binnen de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos voor de kust en de polders, wordt maximaal vrijwaren, versterken, herkenbaar en bouwvrij houden van de duin-polderovergangen vooropgesteld. Een laagdynamisch recreatief medegebruik is mogelijk. Ter hoogte van het plangebied bevindt zich nog een intacte overgang tussen duinen en polders (Belvédère – Ten Bogaerde). Ook een waardevolle zone van de duinpolderovergang ter hoogte van het fueldepot langs de N369, komt vrij van militair gebruik en kan het verdere landschappelijk herstel betekenen van deze overgang. Bescherming en opwaardering van deze nog gave duinpolderovergang en zijn waardevolle ecosystemen is een uitgangspunt bij de herbestemming. Deze zone dient een duidelijk landschappelijk geheel en structuur te vormen met het beschermd landschap Ten Bogaerde en de Belvédère.

OPENHEID LANDSCHAP

Het grootste deel van de militaire basis is gelegen in de poldervlakte tussen Koksijde en Veurne en wordt gekenmerkt door een immense openheid. Deze ervaren openheid is door het militaire gebruik niet toegankelijk en ook niet ongeschonden gezien de vele verhardingen van landingsbanen en wegenis. Deze perceptie van openheid is als open-ruimte verbinding tussen Koksijde en Veurne geselecteerd in het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen en dient absoluut gegarandeerd te blijven. Deze aaneengesloten gebieden worden aldus zoveel mogelijk gevrijwaard van bebouwing.

KLEINE LANDSCHAPSELEMENTEN EN WATERLOPEN

Binnen het poldergebied bezitten zowel de graslanden zelf, als de kleine landschapselementen een belangrijke ecologische kwaliteit, vaak van internationaal belang, die bewaard moet blijven. Binnen de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos wordt er gestreefd naar het in stand houden van een microreliëfrijk weidelandschap in een raamwerk van grachtenstelsels en te ontwikkelen kleine landschapselementen.

Voor de vrij te komen landbouwgebieden binnen de militaire basis, is een versterking van de polderstructuur aangewezen door het toevoegen van typische accenten zoals grachten, landschapselementen en rietkragen. Ook het openmaken van het Langeleed dat momenteel deels overwelfd is, past binnen dezelfde visie. Deze ingrepen zullen het polderlandschap accentueren en leesbaarder maken.

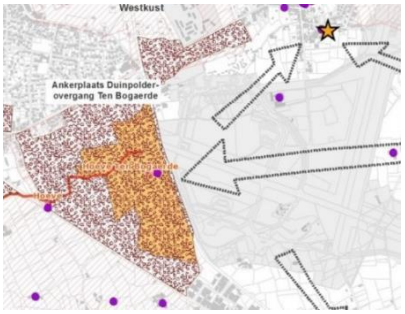
LANDBOUW

Delen van het poldergebied vormen aaneengesloten samenhangende landbouwgebieden waarin de landbouwactiviteit op permanente graslanden als ruimtelijke drager erkend wordt. De grondgebonden landbouw wordt erkend en gevrijwaard in de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos voor de kust en polders. Een belangrijk aandachtspunt dat werd meegegeven was de aandacht voor een vlotte toegankelijkheid van de landbouwpercelen en de kippenboer. Momenteel bevinden zij zich immers met hun weliswaar private eigendom in militaire – en dus afgesloten – zone.

- **HISTORISCH-LANDSCHAPPELIJK SYSTEEM**

ERFGOED/ ABDIJHOEVE TEN BOGAERDE EN BESCHERMD LANDSCHAP BELVEDERE





- **Abdijhoeve Ten Bogaerde**

De abdijhoeve Ten Bogaerde is een beeldbepalende hoeve gelegen langs de N8 en grenzend aan de militaire basis. Vroeger gold deze hoeve als het invloedrijkste uithof van de Duinenabdij. Het zou omstreeks 1140 geschonken zijn aan de abdij. De hoeve is beschermd in 1952 als monument en zou in 1989 met de ruime omgeving als dorpsgezicht beschermd worden. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Koksijde werd de hoeve geselecteerd als beeldbepalend element in het polderlandschap. De nadruk ligt op een recreatief gebruik van dit cultuurhistorische element. Momenteel wordt de hoeve omgevormd door de gemeente Koksijde tot kunstencentrum. Naast het kunstencentrum is er ook een restaurant en een microbrouwerij gevestigd. In 2017 werd een beheerplan opgemaakt voor het cultuurhistorisch landschap duin-polderovergang Ten Bogaerde.

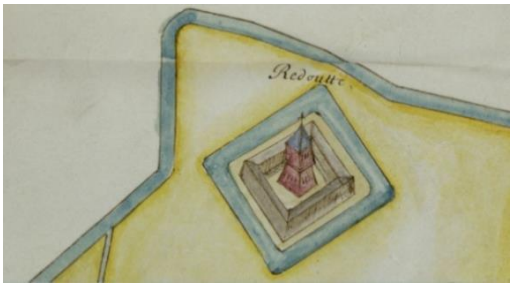
- **Duin-polderovergang Ten Bogaerde of de Belvédère**

In 2001 werd de duin-polderovergang Ten Bogaerde of de Belvédère als landschap beschermd wegens esthetische, historische en natuurwetenschappelijke waarde. Dit gebied bevindt zich tussen de Svinxstraat en de N396. Het is een gaaf en herkenbaar gebied dat verder van bijkomende bebouwing dient gevrijwaard te worden. Vanuit historisch oogpunt is het aan te bevelen het gesloten karakter van de ankerplaats te herstellen door bomenrijen en struiken aan te planten langs perceelsranden, walgracht en wegen. Het zicht op de hoeve en het actieve duinfront dient behouden te worden.

BOUWKUNDIG ERFGOED

Verschillende **beeldbepalende hoeves** zijn opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed zoals s'Herenshof (burgweg 22), Leihof, hoevecomplex (Burgweg 15), Geushof (Conterdijk). Binnen het plangebied zijn er buiten het Leihof geen selecties gebeurd. Wat echter wel de belangstelling trekt van erfgoed, is de militaire onderhoudsloods in het zuiden met dubbele betonnen bogen.

RELICT VAN EEN FORTENGORDEL



Binnen het plangebied bevinden zich mogelijks archeologische resten van forten uit de negenjarige oorlog (1688-1697). Deze verdedigingslinie zou opgetrokken zijn door de Franse legerleiding ter bescherming van de havenstad Veurne. De stad en het hinterland lagen immers onder voortdurende dreiging van de plunderende Spaanse troepen. Er werd een voorlinie gebouwd bestaande uit stadsversterkingen die door linies verbonden werden. De bouw van de forten volgde grotendeels de loop van het Langeleed (Langelis) en kan gesitueerd worden in 1693. De fortengordel zou in 1708-1709 terug zijn afgebroken (kort voor de Vrede van Utrecht in 1713).

▪ RESTRICTIES LUCHTVAARTWEZEN

LANDINGSBANEN

De bruikbare lengte van de landingsbanen wordt vastgelegd op max. 799, zodat de regelgeving GDF04 van toepassing blijft. Dit betekent dat dit een vliegveld is die onder de referentiecode klasse 1 vliegveld valt conform GDF04. Ook helikopterverkeer, paradropping, drones, trainingsvluchten en dergelijke blijven mogelijk, maar het effectieve gebruik is afhankelijk van concrete afspraken rond exploitatie en gebruik van het luchtruim. Voor de drones wordt best een apart luchtruim aangeduid, zodat dit niet interfereert met de andere vliegroutes. De opgegeven lengtes betreffen minimumlengtes, waarbij conform de geldende wetgeving nog rekening moet ~~wordt~~ gehouden worden met een extra veiligheidszone.

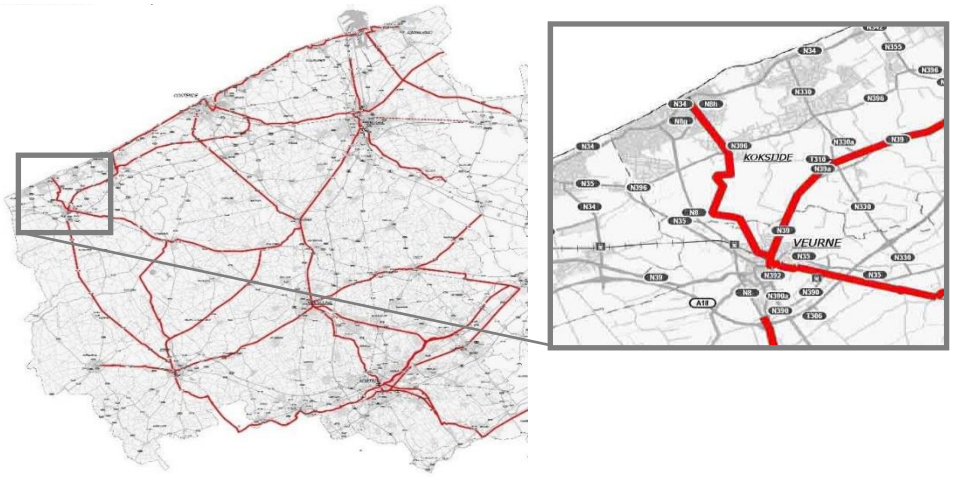
De plaatsing van gebouwen of publiektrekkende functies is niet aangewezen in het verlengde van de landingsbaan. Het is zoveel mogelijk te vermijden dat woningen, een clubhuis, parking, … zich onmiddellijk onder de opstijg- en landingsassen situeren.
Indien er zich nieuwe activiteiten (woningen, bedrijvigheid) willen vestigen, is het ook van belang dat er voldoende bewustmaking is voor het feit dat ze zich situeren in de nabijheid van een werkende luchthaven. In het bijzonder voor bedrijvigheid dient er rekening gehouden te worden met de hindernis-beperkende vlakken aan de verschillende banen.
Daarnaast is het aangeraden om in de omgeving van de luchthaven zo weinig mogelijk landbouw die dieren aantrekt te voorzien, om “wildlife strikes” te voorkomen. Hoogstammige bomen in de nabijheid van de luchthaven zijn ook niet gewenst.
Een taxiway wordt best voorzien aan dezelfde kant van APPRON (parking) en loodsen, zodat oversteekbewegingen op de piste vermeden worden. Een graspiste parallel aan de O-W landingsbaan is ideaal voor sommige type vliegtuigen (bv. oldtimers met staartwiel) en kan ook als taxiway ingeschakeld worden. Tijdens de openingsuren is het de verantwoordelijkheid van de uitbater dat het vliegveld niet toegankelijk is, zodat onbevoegden zich niet ongewild op het manoeuvreerterrein kunnen begeven. Er kan echter vrij ruim gekozen worden in de manier van afsluiting: lage draad, haag, waterloop, …
Mits duidelijke afspraken kunnen verschillende soorten luchtrecreatieve activiteiten (sportvliegtuigen, ULM, modelvliegtuigen, helikopters, paradropping, drones,…) gecombineerd worden. In het geval van een helihaven die de landingsbanen kan gebruiken als landingsplaats, dienen de procedures beschreven te worden in het vliegveldhandboek. Dit laatste geldt ook voor het gebruik van drones (RPAS), zoals bepaald in een aantal voorwaarden uit het KB 10 april 2016 titel 8 art. 90-91-92.
Een aantal luchtrecreatieve activiteiten (zoals paramotorsport, parachutisme) zijn echter moeilijk combineerbaar met een actief vliegveld.

4. Overige gerelateerde (lopende) projecten

- **Fietssnelwegen**

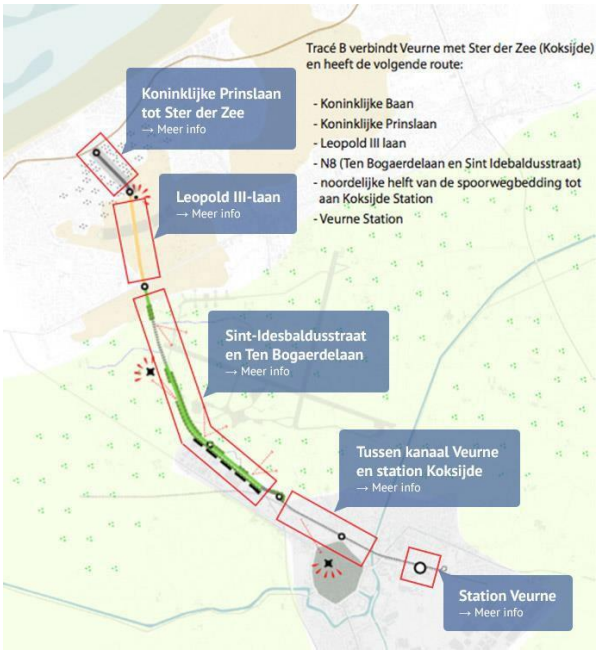
Een aantal trage verbindingen verdienen in het kader van het functioneel fietsverkeer aandacht. Zo is de verbinding Koksijde-Veurne niet alleen recreatief maar ook functioneel zeer belangrijk. Naast woon-werkverkeer, kunnen ook voorzieningen met elkaar verbonden worden (sportvoorzieningen, onderwijs, ziekenhuis, …). Daarnaast is tijdens de beleidsgroep van april 2014 de aandacht erop gevestigd om bij de zuidelijke rand van de basis in de opmaak van een ruimtelijke visie aandacht te hebben voor een verbinding van het station van Koksijde met de wijk Petit Paris en de voorziene woonuitbreidingen.

In 2016 werd de kaart voor een netwerk van fietssnelwegen in de provincie West-Vlaanderen goedgekeurd door de deputatie (dd. 26/05/2016). De kaart is opgevat als een volwaardig netwerk, waarin bijzondere aandacht dient te gaan naar de verbindingen met de stedelijke gebieden waar over het algemeen de grootste tewerkstelling gevestigd is. Dit netwerk kan vooral dienen voor woon-werkverkeer – in het kader van het streven naar duurzamere mobiliteit – , maar ook als verzamelfunctie waar ook de meer fijnmazigere recreatieve routes op kunnen aantakken. Tijdens de verschillende ontwerpoefeningen werd het traject van de fietssnelweg verder onderzocht en verfijnd om te komen tot de meest wenselijke verbinding.



- **Tramlijn Kust-Veurne (Neptunusplan)**

In uitvoering van de Vlaamse “Mobiliteitsvisie 2020” heeft de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn het **Neptunusplan** opgestart. Dit plan beoogt een betere verbinding tussen de Westkust en Veurne/het hinterland met een aanzienlijke verbetering van de reistijd door de aanleg van een tramverbinding. Deze verbinding zal de stedelijke functies van Veurne (tewerkstelling, ziekenhuis, winkelapparaat) beter verbinden met de kust en kan ook een impuls geven aan het plattelandstoerisme in de regio (combinatie bezoek kust en Veurne).
Na het uitvoeren van een trechteringsstudie werden 2 mogelijke tracés weerhouden en verder onderzocht in het kader van een milieueffectenrapport. Het uiteindelijk weerhouden tracé verbindt de kusttram met Veurne via Ster der Zee, rotonde Zeepanne, Ten Bogaerdenlaan (N8), station Koksijde naar station Veurne.
De haalbaarheid van een dergelijk project staat echter nog steeds ter discussie. Op vandaag liggen er dan ook geen concrete plannen meer op tafel om dit verder vorm te geven. Door de herbestemming van de militaire basis via het PRUP worden deze plannen niet gehypothekeerd.



- **Internationale droneHUB Vives**

Bij POM West-Vlaanderen is de ambitie aanwezig om een wetenschapspark te realiseren met de nadruk op onbemande systemen (vliegend/rijdend) in nauwe samenwerking met de universiteiten en hogescholen actief in de provincie. Het betreft een centrum met de nodige faciliteiten voor het indoor- en outdoorgebruik van zowel rotary wing als fixed wing UAV’s. Deze faciliteiten bestaan onder meer uit een gecontroleerd/vrijgemaakt luchtruim, testruimtes, burelen en vergaderruimtes. Daarnaast zou er gekeken worden om ook opleiding, training, onderzoek, ontwikkeling en maatschappelijke dienstverlening te koppelen aan deze faciliteiten.

4. Historiek

1. Relevante (beleids)beslissingen

Principiële beslissing Vlaamse regering 30/03/2012

Op 30/03/2012 werd door de Vlaamse regering de beslissing genomen om het ruimtelijk beleidskader voor militaire domeinen en de noodzakelijke vervolgstappen voor ruimtelijke ordening, uit te werken. In het bijzonder gaat het over een 70-tal militaire domeinen die in drie categorieën worden ingedeeld.

De militaire basis Koksijde/Veurne vliegveld wordt omschreven als categorie 3. Dit betreft een categorie die handelt over terreinen waar een beleidsbeslissing moet genomen worden, dit zowel over de ontwikkelingsmogelijkheden en de toekomstige bestemming als over het beleidsniveau dat het best geplaatst is om een bestemmingswijziging door het voeren.

De Vlaamse regering heeft op 30/03/2012 de beslissing genomen om het mandaat in functie van herbestemming van het terrein 'Koksijde/Veurne vliegveld' – cat. 3, te geven aan de provincie West-Vlaanderen.

Volgende insteken worden meegegeven:

- *Het te vervreemden gedeelte van de militaire basis bedraagt 17ha. Gezien de aard en omvang van het terrein zijn de gebruiksmogelijkheden groot en divers.*
- *Het vliegveld met 2 landingsbanen en een groot aantal loodsen blijft in militair gebruik.*
- Het RSV voorziet het gebruik van bestaande vliegvelden in functie van **sportvliegen**.
- De Vlaamse regering heeft bij beslissing van 08/05/2009 deze locatie aangeduid in functie van het onderzoek naar de mogelijkheden voor **lawaaisporten**. Dit onderzoek dient te gebeuren op basis van een **globaal masterplan** van de provincie.
- De verdere afweging en herbestemming gebeurt op **provinciaal** niveau.

Tijdens het planproces, is men voor de basis in Koksijde tot het inzicht gekomen dat de militaire functie van een veel groter gebied dan oorspronkelijk opgegeven, achterhaald is. Het globale gebied omvat ongeveer 365 hectare waarvan men het grootste deel wenst te verkopen.

Een belangrijke randvoorwaarde bij de reconversie is dat de bestaande landingsbanen grotendeels zullen behouden blijven.

Bericht Ministerie van Defensie (augustus 2017)

Defensie heeft in augustus 2017 via een persbericht gecommuniceerd dat reeds beslist is om het overgrote deel van het terrein gefaseerd over te dragen aan de gemeente Koksijde.

Defensie geeft op deze manier te kennen dat de procedure voor het PRUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde kan opgestart worden, mits meerdere scenario's in acht genomen worden, aangezien er nog geen duidelijkheid bestaat over welke militaire activiteiten al dan niet op de basis zullen gevestigd blijven.

Persaankondiging door Defensie (23 april 2019)

Defensie heeft via de pers aangekondigd dat na afweging beslist is dat ze de basis in Koksijde zullen verlaten en dat de Search & Rescue activiteiten zullen verhuizen naar Oostende. De ervaring van andere verhuisbewegingen leert dat de voorziene timing voor de volledige verhuis van de activiteiten pas in 2023 zal afgerond zijn.

Antwoord minister van defensie op parlementaire vraag (7 juni 2023)

Minister van Defensie Ludivine Dedonder antwoordde op 07/06/2023 op parlementaire vraag van Jasper Pillen van 24/04/2023. De verhuis wordt nog steeds voorzien naar Oostende maar dit zal pas voor 2026 zijn.

Advies defensie naar aanleiding van de plenaire vergadering (27 november 2023)
Naar aanleiding van de plenaire vergadering werd door defensie een advies geformuleerd op het voorontwerp 2.0 die ter advisering werd voorgelegd. Dit advies hield een volledig gewijzigde visie in vanuit defensie ten opzichte van alle berichten en afspraken die de voorbije jaren tussen defensie en het planteam en zijn beleidsgroep werden besproken. Defensie gaat nu toch uit van het behoud van een aanzienlijk deel van de militaire basis voor militaire activiteiten. Dit echter niet voor luchtvaart of marine, want men blijft inzetten op de verhuis van de SAR naar Oostende. Maar men wil in Koksijde nu een oefenterrein van ca.100ha ontplooien voor de landcomponent. Een volledig nieuw gegeven in Koksijde en ook voor de betrokken partners met die noodzakelijke wijzigingen met zich meebrengt.

Uitwerking van een provinciaal strategisch projectgebied (PRS-WV)
Zowel het provinciebestuur West-Vlaanderen als het bestuur van de gemeente Koksijde zien ruime potenties voor het gebied van en rond de militaire basis Koksijde, dit zowel op vlak van landschapsbeleving, toerisme en recreatie etc. Gezien het grondgebruik, eigenaarssituatie, de schaal en directe aansluiting op het weefsel van Koksijde dienen er zich hierbij diverse knelpunten en potenties aan dewelke op een integrale manier dienen aangepakt te worden.

Erkenning als strategisch project op Vlaams niveau (december 2019)
Het project is in december 2019 door Vlaanderen erkend als strategisch project op Vlaams niveau, waardoor er sinds eind 2020 een projectcoördinator kon aangesteld worden, die parallel aan de opmaak van het PRUP het project reeds voorbereidt richting uitvoering. De projectcoördinator werkt aan een uitvoeringsnota, waarin afspraken naar verwerving, inrichting en beheer opgenomen worden.

2. SWOT-analyse en verkennend onderzoek

(zie bijlage II: SWOT-analyse, 2013)

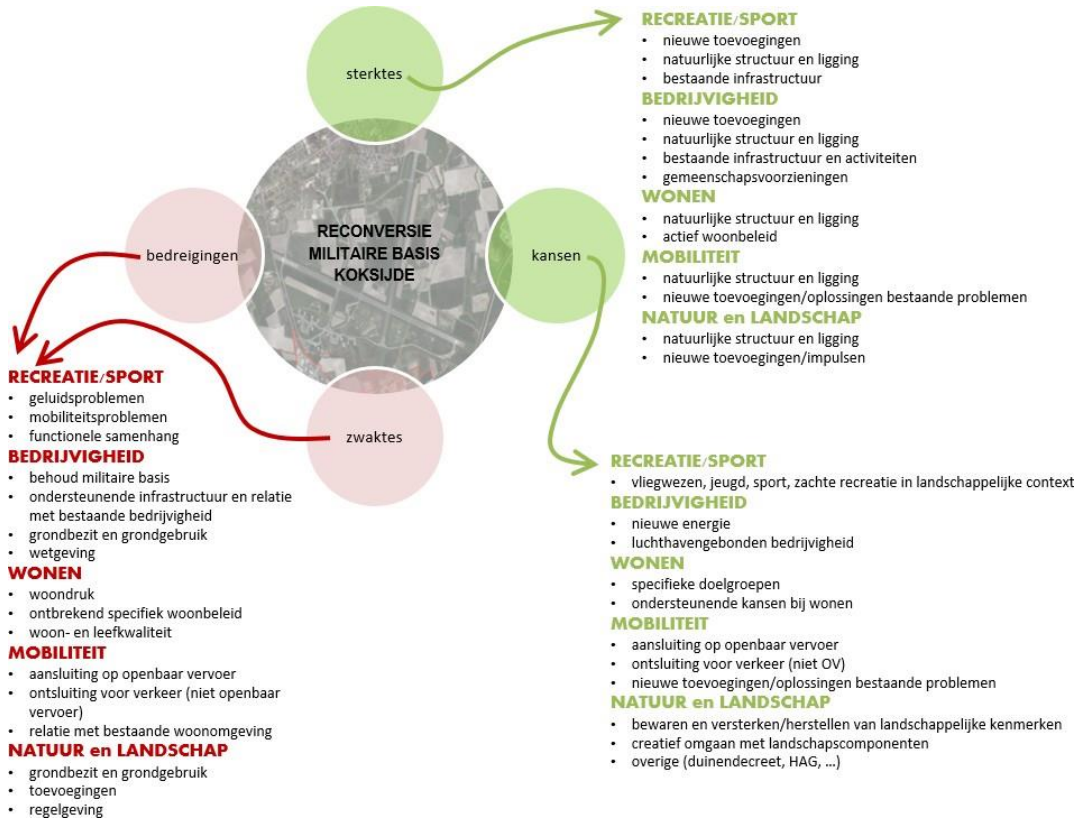
In het kader van een verkennend vooronderzoek voor het bepalen van het gewenste programma, werd een SWOT-analyse uitgevoerd door verschillende vertegenwoordigers van overheden, agentschappen en actoren. Aan de hand van vragen konden de deelnemers brainstormen over de zwaktes, bedreigingen, sterktes en kansen voor het projectgebied.

Algemeen kwam het belang naar voor dat het projectgebied met een integrale aanpak moest benaderd worden, zodat geen verdere versnippering van het gebied kan optreden.

Meer concreet werd er gewerkt rond 5 bouwstenen:

- recreatie - sport
- bedrijvigheid
- wonen
- mobiliteit
- natuur en landschap

Hieronder zijn schematisch de belangrijkste puntjes weergegeven die uit de SWOT-analyse zijn gekomen. In bijlage II kan het volledige verslag geraadpleegd worden.



3. Ontwerpend onderzoek: masterplan BUUR

Vanuit een doorgedreven analyse van de plek en de ruimere context werd in 2015 tijdens een ontwerpweek met meerdere experten, ter plaatse ontwerpend onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden en uitdagingen voor het plangebied. Voor de opmaak van dit masterplan, werd gedeeltelijk voortgebouwd op het eerste verkennend onderzoek via een tweedaags ontwerpatelier in 2014. Het resultaat van de ontwerpweek was een uitgewerkt masterplan en voorgesteld in een eindrapport (zie bijlage III: masterplan BUUR, 2015).

Bij de opmaak van het masterplan kwamen o.a. volgende thema's naar boven:

- De ambitie om het **toeristisch-recreatief aanbod te versterken** net vanuit zijn specifieke troeven als regio (natuurlijk-landschappelijk systeem, optimale multimodale ontsluitingsmogelijkheden, recreatief aanbod).

> ***attractoren Westkust:***
> *- landschappelijke elementen: zee, strand, duinen, natuurreservaten*
> *- historische centra en badsteden: Koksijde, Veurne, Nieuwpoort*
> *- toeristische trekkers "in 2de orde": Plopsaland, Golf Ter Hille, Sunparks, Provinciaal bezoekerscentrum Duinpanne, …*

- Inzetten op het verder verbinden van een reeds **sterk infrastructureel systeem** (naast de goede bediening via kamstructuur voor de auto, is er ook uitgebreide potenties voor andere modi zoals fietsroutes, kusttram, trein en evt. potenties watertransport)

- Afwegen van het gewenst **bouwprogramma** (uit SWOT-analyse) tegenover het waardevolle en unieke **landschap** van duinen, binnenduinrand en polders: de intrinsieke waarden van de plek zelf werden gesteld tegenover de ruimtelijke mogelijkheden, waarin aan de hand van scenario's invulling werd gegeven aan een programma van eisen. In het bijzonder werd er aandacht besteed aan **kwalitatieve afwerking** van de bebouwingsranden waarin oa. **betaalbaar wonen**, **bedrijvigheid**, **recreatie** en **gemeenschapsvoorzieningen** hun plaats kunnen vinden.

- Bevestigen van het belang van het **natuurlijk systeem:** zowel het beschermd statuut (duinendecreet, habitat-richtlijn) als het opnieuw bovenleggen van het Langeleed worden als uiterst waardevol en eigen aan de plek bevonden.

Conclusie:

De ambitie voor het plangebied situeert zit vooral in **VERZOENEN** én **VERSTERKEN** van zowel het (recreatief) **vliegprogramma** als het **open landschap** dat de identiteit van de site bepaalt.




WAC
MUSEUM

4. Publieke raadpleging van 19-12-2017 t.e.m. 18-02-2018

Op dinsdagavond 18 december 2017 werd er een infovergadering georganiseerd waarbij alle eigenaars uit het plangebied uitgenodigd werden. Nadien volgde een publieke startavond en 3 infomarkten tijdens de publieke raadpleging. Van donderdag 19 december 2017 tot en met vrijdag 18 februari 2018 vond de periode van publieke raadpleging plaats.

5. Ontwerpoefening Koksijde-Dorp/ woonontwikkeling

Van maandag 25 tot en met vrijdag 29 november 2019 vond een tweede ontwerpweek plaats in het kader van een 'Leefbaar Koksijde-Dorp'.

Naar aanleiding van de reconversie van het militair domein, kunnen in Koksijde-dorp, gefaseerd, een 245-tal bijkomende woongelegenheden gecreëerd worden, die zullen ingezet worden voor betaalbaar wonen voor verschillende doelgroepen.

Tijdens deze ontwerpweek dompelde een ontwerpteam van externe deskundigen en medewerkers van de gemeente Koksijde en provincie West-Vlaanderen zich 5 dagen onder in Koksijde-dorp (omgeving Sint Pieterskerk).

Wonen tussen kerk en polder

Door de unieke ligging aan de voet van de overgang tussen de duinen en de polders, willen de ontwerpers het polderlandschap en de dorpskern van Koksijde met elkaar laten versmelten. Het doortrekken van lijnvormige elementen, zowel groene assen als beken, brengt het polderlandschap opnieuw in het bebouwd weefsel van Koksijde-dorp. De centrale ligging van de begraafplaats zorgt er enerzijds voor dat de openheid naar het polderlandschap en zijn bijhorend weidse uitzicht gegarandeerd wordt. Anderzijds zijn de ontwerpers erin geslaagd om een aantrekkelijke nieuwe woonomgeving te maken. Verschillende woonvelden aan weerszijden van de begraafplaats zijn aaneen gekoppeld met tal van publieke pleintjes. De kleinschaligheid en de gezelligheid van het dorp worden hierbij als troeven uitgespeeld en bewaard. Straf is dat dit volledig kan opgehangen worden aan de bestaande wegenis.
Het plein nabij 't Oud Schooltje wordt uitgebreid tot een publieke plek die zich uitstrekt tot aan de huidige scoutslokalen. Deze plek kan versterkt worden met publieke functies die het dorpsleven levendig moeten maken.

Een mix van verschillende woontypes, trage verbindingen, speelweefsel en publieke functies zorgt voor een toekomstige duurzame wijk. De ruime omgeving kan verder opgeladen worden met bijvoorbeeld een kinderboerderij, pluktuin, blotevoetenpad…

Na een eerste terugkoppeling met de bevolking op woensdagavond 27 november werden de plannen verder verfijnd. Op vrijdag 29 november wordt het definitief ontwerp voorgesteld aan de bevolking. De maquette en de beelden van dit ontwerp zijn van 9 december 2019 tot en met 5 januari 2020 in het gemeentehuis te bezichtigen.

6. Ontwerpoefening Open ruimte

Eind 2022 volgde een ontwerpweek waarbij het ontwerpteam samengesteld door experts van BUUR, Atelier Romain, Forest, Stramien en ¾ Groen aan de slag gingen met als doel het openruimtegebied tussen Koksijde en Veurne vorm te geven. Met duinen, duin-polderovergang, polder en een nieuw te creëren stadrandbos in de noordrand van Veurne biedt deze 400 ha open ruimte een uniek decor voor plant, mens en dier. Het was in de ontwerpweek dan ook de opgave om de verschillende typologieën te versterken. Het versterken van het landschap, van de biodiversiteit en van de beleving zijn op een integrale manier uitgewerkt.

Het resultaat van de ontwerpweek is na te lezen in een inspiratiebundel waarmee de toekomstige beheerders mee aan de slag kunnen. Het mag duidelijk zijn dat samenwerking tussen landbouwers, waterbeheerders, natuurontwikkelaars en recreanten nodig zal zijn om de doelen te halen. Het is dan ook een warme oproep om met deze inspiratiebundel samen aan de slag te gaan en te zorgen voor een tot de verbeelding sprekend landschap.

5. Visie en ruimtelijke doelstellingen

1. Ruimtelijke concepten

De militaire basis van Koksijde is uniek door

- de schaal van het gebied,
- de betekenis van de plek en
- de ligging in het duin-polderlandschap.

De kansen die door de reconversie bestaan voor recreatie, wonen, werken, landschap en natuur zijn meer dan bijzonder.

Het strategisch project 'Reconversie militaire basis Koksijde' is een ambitieus project dat een nieuwe betekenis wil geven aan de open ruimte tussen Koksijde en Veurne als open polderlandschap, recreatief vliegveld en een breed toegankelijk recreatief open ruimte-park. (Innovatieve) landbouw vormt hierbinnen de basislaag.

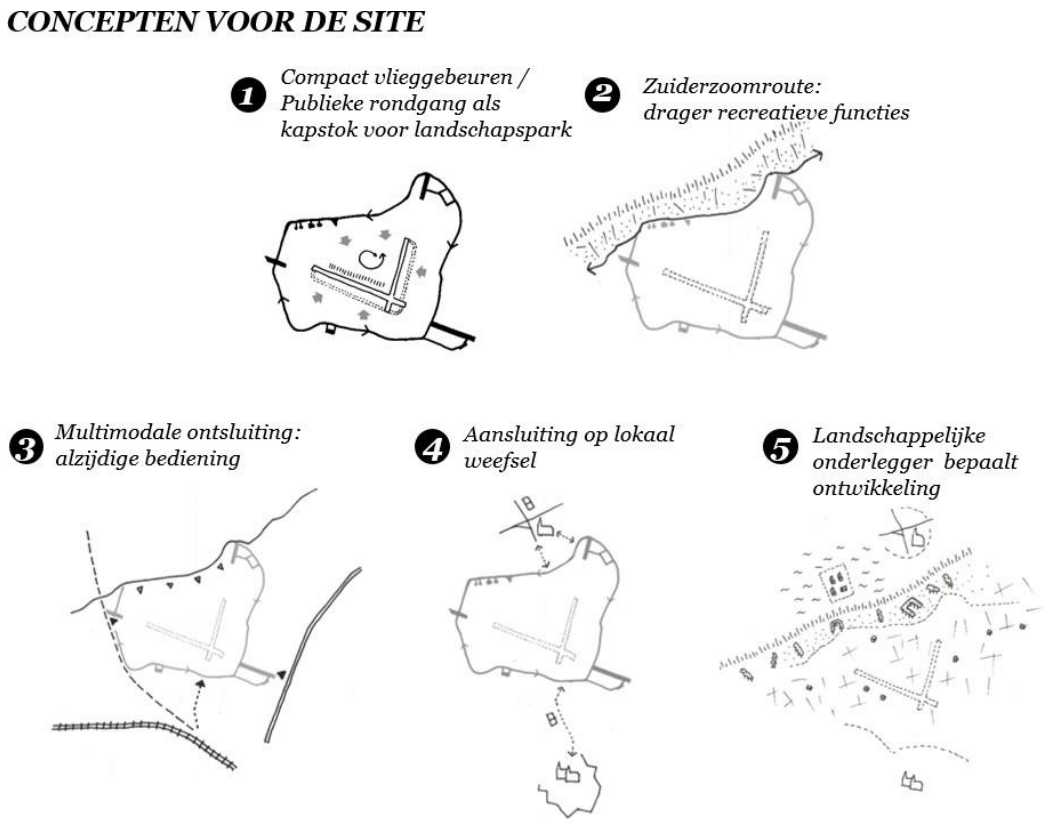
De luchthaven van Koksijde kan zich op die manier op de kaart zetten met een volwaardige luchtrecreatief aanbod en zich inschuiven in een reeks van recreatieve-toeristische luchthavens langs de kust van Frankrijk en Nederland.



"De site heeft met haar 365 ha een enorm schaal-potentieel. Alleen al daarom pleiten we ervoor om de site niet te gaan 'verkavelen'. De site moet meer zijn dan een open, leeg landschap met enkele publieke paden! Een identiteit vooropstellen die de site een regionale betekenis geeft lijkt dus niet zo vreemd. In het bijzonder als we de strategische ligging binnen de Westhoek bekijken, op het knooppunt van infrastructuren." (masterplan BUUR p. 37)

Daarnaast kunnen via recreatieve verbindingen (bv. fiets- en wandelverbindingen) de kernen Koksijde en Veurne terug met elkaar verbonden worden. Aan de bebouwingsranden kunnen ontwikkelingen van harde functies zoals wonen, werken, voorzieningen, openbare functies… de kernen 'afwerken' en versterken met respect voor het landschap en de aanwezige natuurwaarden. De reconversie van de militaire kazerne of kwartierzone speelt hierbinnen een centrale rol.

Uit het masterplan kwamen volgende ruimtelijke concepten naar voren:



2. Programma van eisen

Het programma van eisen uit de startnota werd bijgestuurd op basis van inspraak en adviezen (zie hoofdstuk 8) en bijgevolg wordt voor het plangebied een volgende programmatorische invulling voorgesteld:

- (gedeeltelijk) behoud **luchtvaartinfrastructuur** ten behoeve van de **recreatieve luchtvaart**, met behoud van 2 landingsbanen van 799m. De focus ligt op een publiek toegankelijk recreatief vliegveld, geïntegreerd in het landschap. Naast de recreatieve sportvliegtuigen moet er ook ruimte zijn voor modelvliegtuigjes en wordt er tevens gekeken om een DroneHub in Koksijde te realiseren voor zowel rotary wing als fixed wing vliegtuigen. Aan de kop van de N-Z landingsbaan wordt ruimte voorzien voor een clubhuis van een vliegclub, loodsen voor sportvliegtuigjes, mogelijkheid voor vakantiewoningen verbonden met het vlieggebeuren en eventueel een vliegmuseum.
- **militaire activiteiten**:-Defensie zal aanwezig blijven op de nieuwe basis in functie van verschillende functies:
    - Oefenterrein voor de landmachtcomponent: door de gewijzigde geopolitieke situatie is er ook extra druk voor de Belgische defensie. Daarom moeten ze op zoek naar bijkomende oefenterrein. Concreet wil defensie daarom een terrein van ca.100ha op de militaire basis van Koksijde behouden als oefenterrein voor de landcomponent. Men voorziet de kazernezone met uitzondering van de voormalige zone van het asielcentrum als administratieve zone. De zone ten zuiden de Robert Vandammestraat rond de loods B22 wil men behouden als logistieke zone. En tenslotte wil men in het zuiden van de militaire basis een concreet oefenterrein. Uiteraard wil defensie deze verschillende zones ook met elkaar verbinden en er één aansluitend geheel van maken. Deze zones zullen de militaire bestemming blijven behouden maar krijgen wel reeds een nabestemming aansluitend op alle ontwerpoefeningen en vooroverleg. Indien defensie op een gegeven tijdstip beslist de site of een deel toch te vervreemden dan is er reeds een nabestemming voor handen op basis van een gedegen ruimtelijk onderzoek.
    - heligrid: verhard platform waar Defensie helikopteroefeningen zal uitvoeren, een 20-tal keer per jaar. Op dit platform zal de situatie van op een vliegdekschip kunnen nagebootst worden, zodat de training van helikopterpiloten op Belgische bodem kan gebeuren en er geen verre verplaatsing naar Nederland moet gebeuren.
    - Camping ’t Liefoord: de bestaande militaire camping wordt op heden uitgebaat door de sociale dienst van Defensie en is enkel voor militairen en hun familieleden toegankelijk. Voor deze camping wordt een nabestemming natuur voorgesteld, zodat op lange termijn ook hier de natuurdoelstellingen kunnen gehaald worden.
- **intergemeentelijk lokaal bedrijventerrein, wetenschapspark en recyclagepark**: aansluitend op de N8 wordt ruimte voorzien voor een lokaal bedrijventerrein en een intergemeentelijk recyclagepark. Bij het recyclagepark is er de potentie voor de inplanting van een kringwinkel. Op die manier kan extra ingezet worden op circulariteit. Daarnaast wordt aansluitend een zone ~~te~~ voorzien voor wetenschapspark, waar luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten en innovatieve technologieën zich kunnen vestigen.
- **woonontwikkeling**: ter hoogte van Koksijde-Dorp wordt ingezet op betaalbaar wonen door een verdere kernversterking te voorzien aan de hand van bijkomende woonontwikkelingen (245 bijkomende wooneenheden, nl. 58 wooneenheden uit de woonprogrammatie en 187 wooneenheden uit het provinciaal reservepakket). (zie ook ontwerpoefening Koksijde-dorp)
- **gemeenschapsvoorzieningen** en technische diensten (gedeeltelijk op de kazernezone,

locatie vroegere asielcentrum en gedeeltelijk ter hoogte van de kop van de N-Z-piste)

- **landbouw**: de grote centrale gebieden in het plangebied blijven gevrijwaard voor de beroepslandbouw, hier is voldoende afstemming met het luchtvaartgebeuren aangewezen.
- **natuur**: in het noorden van het plangebied naar de Robert Vandammestraat toe (zone 40ste smaldeel) en in de omgeving van de kazernezone wordt ingezet op het behoud en de versterking van de aanwezige natuur. Ook in de zuidelijke rand richting Veurne wordt ingezet op bijkomende natuur. Dit sluit verder aan op de doelstellingen en ambities voor het kleinstedelijk gebied Veurne, waarbij de creatie van een stadrandbos wordt beoogd. Gelet op het behoud van de militaire bestemming en activiteiten in sommige delen is het aangewezen om opnieuw na te denken over de beste toekomstige nabestemming. Aangezien er op korte/middellange termijn voor een deel van de technische diensten een andere oplossing zal moeten gezocht worden lijkt het wenselijk om voor het noordelijk deel van de kazernezone op lange termijn nog meer de kaart natuur te trekken.
- **open ruimte**: kansen voor natuurversterking door een landschappelijke ontwikkeling en inrichting van het militair domein. Niet enkel is hier de zone voor Massart-polderlandschap in de duinpolderovergang van groot belang, er dient ook ingezet te worden op de volledige landschappelijke inrichting van het plangebied door o.a. het gebruik van kleine landschapselementen (zie ook 4.6).
- **waterhuishouding:** er wordt niet enkel ingezet op het openleggen van het Langeleed, maar op ook het herstel van historische waterstructuur.

RECREATIE

- **UITBOUW RECREATIEF VLIEGVELD**

Er is op vandaag reeds recreatief vliegen aanwezig op de luchtmachtbasis in Koksijde. De West Aviation Club (WAC) is momenteel gehuisvest in enkele kleine barrakken op de basis en is gebonden aan de militaire regels. De gemeente Koksijde ziet met het vrijkomen van de basis grote potenties in de uitbouw van een kwalitatief recreatief vliegveld met uitstraling voor de regio. Daarbij zou de WAC op een nieuwe locatie gehuisvest worden met een nieuw modern clubhuis, parkeergelegenheid voor vliegtuigjes en ruimte voor loodsen.
Westtoer is van mening dat dit initiatief zeer betekenisvol kan zijn voor het toerisme in Koksijde en de kust in het algemeen. De recreatieve voorzieningen en uitbouw van het vliegveld Le Touquet – Paris Plage wordt hier als voorbeeld naar voren geschoven. Dit vliegveld beschikt over uitgebreide voorzieningen voor kleine vliegtuigen (parking, horecafaciliteiten, fietsverhuur,…). De Provincie West-Vlaanderen ondersteunt deze vraag tot uitbouw naar een recreatief vliegveld en benadrukt een duurzame uitbouw van de recreatieve luchtvaart, waarbij aspecten als veiligheid, reductie van geluidshinder en doorwaarbaarheid van het domein van groot belang zijn. Delen van de landingsbaan of verhardingen die niet nodig zijn voor recreatieve luchtvaart kunnen immers een ander recreatief gebruik kennen of worden uitgebroken.

- **RECREATIEF WANDEL- EN FIETSNETWERK**

De militaire basis is tot op vandaag een groot domein dat ontoegankelijk is voor de recreant. Door de enorme schaal van de basis zorgt dit voor een sterke barrière in het netwerk van fietsers en voetgangers. De vroegere verbinding tussen Koksijde en Veurne langs de Noordstraat werd verbroken door de komst van de militaire basis.
De reconversie van de militaire basis kan een belangrijke recreatieve meerwaarde bieden waarbij naast het recreatief vliegen ook bredere doelgroepen worden betrokken, zoals bewoners of toeristen die even de drukte van de kust willen ontvluchten. Het ontwikkelen van een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk is hiervoor in eerste instantie onontbeerlijk. Belangrijk is om een trage verbinding tussen Veurne en Koksijde te herstellen, zij het op een iets gewijzigde plek dan de oorspronkelijke verbinding en ook het landschap beleefbaarder en toegankelijker te maken. Daarnaast zijn aanvullende verbindingen, bijvoorbeeld langs het Langeleed, de WAC, de militaire basis, de historische hoeves, richting Abdijhoeve Ten Bogaerde, richting het kanaal,… grote troeven in een recreatief netwerk.
Door de nieuwe visie en keuze van defensie om toch actief te blijven op ca.100ha van de Nieuwe Basis met een landmachtcomponent zorgt voor een extra uitdaging voor realisatie van de trage verbindingen. Aangezien defensie een aanééngesloten gebied van noord tot zuid over de militaire basis wenst te behouden moet gekeken worden hoe toch zoveel mogelijk wandel- en fietsroutes kunnen gerealiseerd worden. Hieromtrent zijn reeds gesprekken gevoerd en zullen verder afspraken gemaakt worden tussen de betrokken partijen.

- **RECREATIEVE UITBOUW TOT EEN OPEN RUIMTE-PARK**

Het trage netwerk is een eerste stap in een uitbouw tot een recreatief open ruimte-park. Het opladen met andere recreatieve elementen is nodig om dit gebied op de kaart te zetten en te onderscheiden van de rest van de kust. De noord-zuid landingsbaan die niet meer volledig zal gebruikt worden in functie van het vliegen, biedt hierbij een aantal troeven. De bestaande verharding van de landingspiste kan bewaard worden en kan opgeladen worden met recreatieve functies, zoals tijdelijke evenementen (loopwedstrijden, open luchtconcerten) maar ook door gewone recreatieve handelingen mogelijk te maken zoals picknicken, vliegeren,

skaten, joggen,… Een trage recreatieve verbinding van deze piste naar zowel Koksijde en de kuststrook als naar Veurne, zijn hierbij absoluut noodzakelijk.

MILITAIRE ACTIVITEITEN

Defensie heeft via de persaankondiging op 23/04/2019 te kennen gegeven dat er op de basis in Koksijde geen militaire activiteiten zullen blijven. De Search & Rescue activiteiten verhuizen naar Oostende. Een heligrid en de huidige militaire camping 't Liefoord blijven wel op de site aanwezig.

Op 07/06/2023 kwam een antwoord op een parlementaire vraag van Jasper Pillen, waarbij de verhuis naar Oostende van de Search & Rescue nog steeds aan de orde is.

Advies defensie naar aanleiding van de plenaire vergadering (27 november 2023)

Naar aanleiding van de plenaire vergadering werd door defensie een advies geformuleerd op het voorontwerp 2.0 die ter advisering werd voorgelegd. Dit advies hield een volledig gewijzigde visie in vanuit defensie ten opzichte van alle berichten en afspraken die de voorbije jaren tussen defensie en het planteam en zijn beleidsgroep werden besproken. Defensie gaat nu toch uit van het behoud van een aanzienlijk deel van de militaire basis voor militaire activiteiten. Dit echter niet voor luchtvaart of marine, want men blijft inzetten op de verhuis van de SAR naar Oostende. Maar men wil in Koksijde nu een oefenterrein van ca.100ha ontplooien voor de landcomponent. Een volledig nieuw gegeven in Koksijde en ook voor de betrokken partners met die noodzakelijke wijzigingen met zich meebrengt. Wel met een duidelijk scenario waarmee nu verder kan gewerkt worden.

- **militaire activiteiten**:–Defensie zal aanwezig blijven op de nieuwe basis in functie van verschillende functies:
  - Oefenterrein voor de landmachtcomponent: door de gewijzigde geopolitieke situatie is er ook extra druk voor de Belgische defensie. Daarom moeten ze op zoek naar bijkomende oefenterrein. Concreet wil defensie daarom een terrein van ca.100ha op de militaire basis van Koksijde behouden als oefenterrein voor de landcomponent. Men voorziet de kazernezone met uitzondering van de voormalige zone van het asielcentrum als administratieve zone. De zone ten zuiden de Robert Vandammestraat rond de loods B22 wil men behouden als logistieke zone. En tenslotte wil men in het zuiden van de militaire basis een concreet oefenterrein. Uiteraard wil defensie deze verschillende zones ook met elkaar verbinden en er één aansluitend geheel van maken. Deze zones zullen de militaire bestemming blijven behouden maar krijgen wel reeds een nabestemming aansluitend op alle ontwerpoefeningen en vooroverleg. Indien defensie op een gegeven tijdstip beslist de site of een deel toch te vervreemden dan is er reeds een nabestemming voor handen op basis van een gedegen ruimtelijk onderzoek.
  - heligrid: verhard platform waar Defensie helikopteroefeningen zal uitvoeren, een 20-tal keer per jaar. Op dit platform zal de situatie van op een vliegdekschip kunnen nagebootst worden, zodat de training van helikopterpiloten op Belgische bodem kan gebeuren en er geen verre verplaatsing naar Nederland moet gebeuren.
  - Camping 't Liefoord: de bestaande militaire camping wordt op heden uitgebaat door de sociale dienst van Defensie en is enkel voor militairen en hun familieleden toegankelijk. Voor deze camping wordt een nabestemming natuur voorgesteld, zodat op lange termijn ook hier de natuurdoelstellingen kunnen gehaald worden.

- Om deze functies te kunnen blijven behouden in de toekomst vraagt defensie om de bestemming militair domein te behouden voor deze zones. Defensie is wel akkoord dat reeds een nabestemming (conform de eerder uitgewerkte visie en plannen) wordt gegeven

aan deze militaire bestemming. Voor deze zones komt het er in concreto dus op neer dat de huidige situatie (militaire bestemming) behouden blijft en een nabestemming voor op het moment defensie toch al dan niet gedeeltelijk zou vervreemden in de toekomst.

BEDRIJVIGHEID

- **INTERGEMEENTELIJK BEDRIJVENTERREIN**

De gemeente Koksijde heeft behoefte aan een lokaal bedrijventerrein. Volgens het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen dienen de ontwikkelingen voor het stedelijk netwerk Kust beperkt te blijven tot de behoeften van de bestaande bedrijvigheid. Door een bevraging van de zonevreemde bedrijven en aanvragen van Koksijdse bedrijven die uitbreidingsplannen hebben of zich op een effectief bedrijventerrein wensen te vestigen, werd reeds aangetoond dat er enige behoefte bestaat voor dit lokaal bedrijventerrein.
Veurne heeft als kleinstedelijk gebied bij de afbakening ruimte voorzien voor bedrijvigheid, zowel in de site aan de Proostdijkvaart en als met de invulling van de Suikerfabrieksite.
~~Momenteel~~ Enige jaren geleden is een onderzoek gebeurd vanuit verschillende Vlaamse intercommunales naar de haalbaarheid van intergemeentelijke bedrijventerreinen. In West-Vlaanderen is de WVI hiervan de trekker en zij focussen zich voornamelijk op het financieel-juridisch aspect van de zaak, waarbij de verevening het belangrijkste aspect is. In andere provincies wordt dan weer gekeken naar de planologische kant van de zaak.
De stad Veurne en de gemeente Koksijde zijn akkoord om het bedrijventerrein van Koksijde eventueel onder te brengen op het grondgebied van Koksijde en in gezamenlijk beheer uit te voeren. Er wordt hier gekeken naar een locatie oostelijk van de N8, waar zoveel mogelijk hergebruik van de bestaande verharding de grootste opportuniteiten biedt. De landschappelijke impact van een bedrijventerrein zou aan deze zijde het minst doorwegen.
Op basis van het reconversiekader uit het PRS-WV kan een deel van de voormalige bebouwing en verharding van de militaire infrastructuur ingezet worden voor dit programmaelement.

WOONPROGRAMMATIE

- **WOONPROGRAMMATIE planperiode 2012-2022 (Koksijde: 58 wooneenheden)**

Deze woonprogrammatie kan enkel voorzien worden bij de geselecteerde woonkernen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan: Koksijde-Dorp, Koksijde-Bad, Oostduinkerke, Oostduinkerke-Bad.
De gemeente Koksijde wenst aansluitend op Koksijde-Dorp een woonuitbreiding te realiseren en zo de ruimtelijke ontwikkeling van het dorp te versterken. Door het vrijkomen van delen van het militair domein ontstaat de potentie om het dorp immers verder uit te bouwen. Hierbij kan de huidige gefragmenteerde rafelrand worden afgewerkt en aan de zuidelijke rand van Koksijde-Dorp een nieuw gezicht worden gegeven. Vanuit Koksijde-Dorp heeft men een mooi venster op het landschap en richting Veurne. Ook de openheid vanaf de kerk richting landschap wordt ervaren als een grote kwaliteit. Deze relatie kerk/landschap is ook opgenomen in het BPA voor Koksijde-Dorp. Bij woonuitbreiding langs deze zijde, dient rekening gehouden te worden met verschillende zaken zoals onder meer de afstandsregels tot de kippenkwekerij en erfdienstbaarheden naar TACAN.
Daarnaast worden (bovenop de woonprogrammatie) ook enkele inbreidingsprojecten mogelijk door het vrijkomen van de sites van de werkplaatsen, recyclagepark en technische loods in het dorp. Hier dient gezocht te worden naar een gepaste ruimtelijke kwalitatieve wooninvulling binnen het bestaande kleinschalige weefsel van het dorp.
In 2019 werd dit tijdens een ontwerpweek verder uitgewerkt (zie punt 4.5).

- **BETAALBAAR WONEN AAN DE KUST**

De gemeente Koksijde streeft ernaar de tweede verblijven te centraliseren in de badplaatsen en prioriteit te geven aan permanente bewoning in de eigenlijke dorpen, zoals Koksijde-Dorp. Dit kan best gebeuren via oprichting van een gemeentelijke grondregie die gronden in beheer neemt voor woningbouwprojecten voor de eigen bevolking (onder de vorm van sociale en betaalbare kavels). Niet enkel het creëren van bijkomend aanbod maar ook een concreet voorstel op welke manier dit kan ingezet worden voor de eigen bevolking/permanent wonen dient deel uit te maken van deze opdracht.
Ook de Provincie West-Vlaanderen heeft de ambitie om zich in te zetten voor betaalbaar wonen aan de kust. Bovenop de netto-taakstelling kan voor dergelijk strategisch projectgebied beroep gedaan worden op het provinciale reservepakket om betaalbaar wonen aan de kust voor de eigen bevolking te stimuleren. Voor de reconversie van de militaire basis, meer bepaald om een kwalitatieve afwerking van de bebouwingsranden rond Koksijde-Dorp te bewerkstelligen door in te zetten op betaalbaar wonen, besliste de deputatie in de zitting van 28 september 2017 om hiervoor een totaal van 187 wooneenheden toe te wijzen. Naast de 58 wooneenheden uit de woonprogrammatie, geeft dit een totaal van 245 wooneenheden.

Om de doelstelling rond wonen/betaalbaar wonen te kunnen realiseren is het cruciaal dat een oplossing gevonden wordt voor de technische diensten die zich momenteel in Koksijde-dorp bevinden. Door de gewijzigde plannen van defensie komen deze puzzelstukjes op de helling te staan. Daarom bekijkt het planteam naar een logisch ruimtelijk alternatief voor de ruimte die niet kan gevonden worden op de kazernezone zoals gepland.

GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN

Door de gewijzigde plannen van defensie is er veel minder ruimte beschikbaar op de kazernezone om deze verschillende functies een plaats te geven. Daarom bekijkt het planteam naar een logisch ruimtelijk alternatief voor de ruimte die niet kan gevonden worden op de kazernezone zoals gepland.

- **JEUGDINFRASTRUCTUUR- EN VERBLIJVEN**

De gemeente Koksijde ziet in het vrijkomen van de basis en in het bijzonder de zone van de militaire kazerne, een uitgelezen kans om een aantal gemeenschapsvoorzieningen te kunnen onderbrengen en te bundelen. Zo is er dringende nood aan een fuifzaal voor jongeren uit de gemeente, met eventueel bijhorende **jeugdinfrastructuur- en verblijven**. Er wordt hier gestreefd naar een combinatie van jeugdlokalen en bivakinfrastructuur die kan verhuurd worden. Deze vraag komt voort uit het gemeentelijk jeugdbeleidsplan 2011-2013. Toerisme Vlaanderen wijst er bij dit laatste op dat de kust vooral nood heeft aan jeugdverblijven type A of B, wat wil zeggen basic infrastructuur die vooral gevraagd wordt door jeugdverenigingen om op kamp te gaan.

- **OPENLUCHTEVENEMENTEN EN CONCERTEN**

Daarnaast is men op zoek naar een locatie voor **openluchtevenementen en concerten**. Hierbij zijn de ontsluiting en bijhorende parkeerproblematiek belangrijke aspecten om mee te nemen, alsook geluidshinder die bepaalde evenementen met zich kunnen meebrengen. De landingsbanen kunnen hiervoor tijdelijk ingezet worden.

- **TECHNISCHE DIENSTEN**

Tenslotte is er de vraag van de gemeente Koksijde om de gemeentelijke werkplaatsen en loodsen van de **technische dienst**, momenteel gevestigd op meerdere locaties te bundelen. De kwartierzone ziet de gemeente als de uitgelezen locatie voor een cluster aan openbare nutsvoorzieningen uit te bouwen. Op de huidige locatie van de technische diensten komen door deze herlocalisatie gronden vrij, die mee ervoor kunnen zorgen dat vormgegeven wordt aan een kwalitatieve afwerking van de bebouwingsrand van Koksijde-Dorp.

- **ERFGOEDDEPOT**

Naast technische diensten en jeugdinfrastructuur, zou ook een **erfgoeddepot** hier een plaats kunnen krijgen. Bedoeling is om dit alles te groeperen en zo krachten te bundelen zodat de voorzieningen op een optimalere manier georganiseerd kunnen worden. Het bestaande onderhoudsplatform van Defensie opgericht in 2000, kan eventueel potenties bieden voor de technische gemeentelijke diensten.

- **RECYLAGEPARK**

Ook het **recyclagepark** dat nu in Koksijde-Dorp is gevestigd, wordt geherlokaliseerd, waarbij een locatie op het nieuwe intergemeentelijke bedrijventerrein langs de N8 de voorkeur wegdraagt. Het gaat hier dus niet over een bijkomend programmaelement maar over de verplaatsing van een reeds bestaand recyclagepark van Koksijde die ook binnen de plancontour van het PRUP zit. Daarenboven wordt gekeken om een gedeeld (ruimte)gebruik te voorzien van dit recyclagepark samen met de stad Veurne. Het bestaande recyclagepark (van IVVO) van Veurne ligt buiten de plancontour.

NATUUR, LANDBOUW EN OPEN RUIMTE

- **NATUURVERSTERKING + DUINPOLDEROVERGANG**

De gemeente Koksijde is gekend voor de vele duingebieden en de herbestemming naar natuurgebied van de zones die opgenomen zijn binnen duinendecreet en breder, biedt een uitgelezen kans op volop in te zetten op natuurversterking in de open ruimte. Tegelijkertijd is het strategisch gelegen om als verbindingsgebied te dienen tussen de Noordduinen rond de kazernezone en Belvédèreduinen ten westen van de N8. Dit zal de ecologische waarde van de omgeving en de biodiversiteit ten goede komen, waarbij ontharding, eventuele ontsippering en natuurherstel een belangrijke rol kunnen spelen.

Ook in het zuidelijk deel wordt ingezet op natuurversterking. Dit in samenhang met de ontwikkeling van de natuurdoelstellingen voor het kleinstedelijk gebied Veurne. Voor deze ontwikkeling werd een ontwerpweek georganiseerd: ‘Noordrand Veurne’. De bevindingen hieruit zullen mee verder afgetoetst en geïntegreerd worden in de verschillende planprocessen.

Met het behoud van een groot deel militaire bestemming kan nagedacht worden hoe op lange termijn moet omgegaan worden met sommige zones. Zo lijkt het wenselijk om in het noordelijk deel van de kazernezone verder in te zetten op natuurversterking aangezien een andere oplossing zal moeten gezocht worden op korte termijn voor de technische diensten van de gemeente Koksijde.

Ook in het zuiden kan een extra deel opgenomen worden met nabestemming gemengd open ruimte gebied.

- **OPENLEGGEN LANGELEED**

Het Langeleed hier openleggen is een kans om aan natuurontwikkeling te doen. Er kan gedacht

worden aan het uitwerken van alternatieve profielen of strategisch verleggen van de waterloop in functie van de te bekomen specifieke doelstelling rond tegelijk water als natuurontwikkeling, met aandacht voor de problematieken als droogte en kwel.

3. Alternatieven / bouwstenen

- Locatiealternatief

Het RUP wordt ingegeven door de reconversie van het militair domein. Er dient dus op die locatie gezocht te worden naar een al dan niet gedeeltelijke herinvulling van het gebied. Ruimtelijk onderzoek naar locatiealternatieven voor het herinvulllen van deze specifieke militaire zone is dan ook niet aan de orde.
Er worden in kader van het mlieueffectenonderzoek bijgevolg geen locatiealternatieven onderzocht.

- Inrichtings- en programmavarianten

Inrichtingsvarianten hebben betrekking op de wijze waarop het plangebied concreet zal ingevuld worden. Er zullen geen concrete inrichtingsvarianten onderzocht worden in het MER, gezien de planomschrijving uitgaat van globale voorschriften voor elk onderdeel. Eventuele aandachtspunten voor inrichting van specifieke onderdelen kunnen wel deel uitmaken van de milderende maatregelen of aanbevelingen in het MER.
Inzake planprogramma worden **programmavarianten** onderzocht via bouwstenen (zie verder).

Tijdens de publieke raadpleging werden bijkomende functies en/of invulling van de functies voorgesteld (zie hoofdstuk 8), al dan niet op een gewijzigde locatie of op een andere oppervlakte. Deze voorstellen zullen aan de hand van bouwstenen onderzocht worden in het plan-MER.

Aangezien defensie nu een concreet plan heeft voor het behoud van een deel van het militair domein met de militaire bestemming en functie zal gewerkt worden met één scenario waarbij het te behouden militair domein bestemd wordt als militaire bestemming en een nabestemming krijgt conform de opgemaakte visie en plannen van de voorbije jaren.

- Nulalternatief

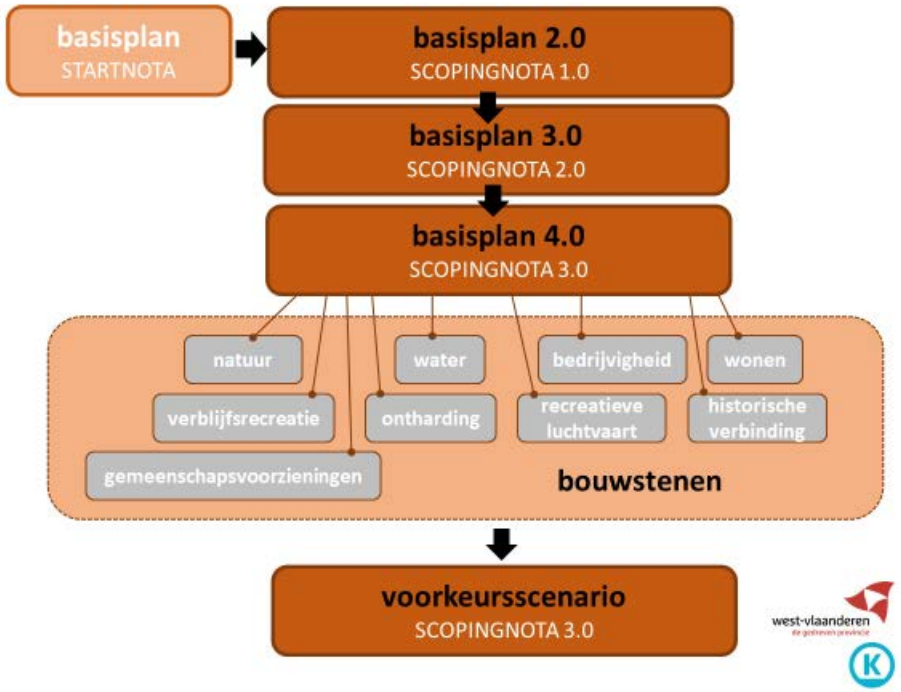
Het nulalternatief is het 'alternatief' dat erin bestaat het planvoornemen niet uit te voeren. In artikel 4.2.8, §1, 5°, b) van het DABM wordt gesteld dat een plan-MER tenminste "de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan of programma niet wordt uitgevoerd" moet bevatten. De referentiesituatie is de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan.
In het MER zal een beschrijving worden opgenomen van de referentiesituatie per discipline.

In de startnota werd gesteld dat het nulalternatief niet afzonderlijk diende beoordeeld te worden, gezien dit in feite overeenkwam met de referentiesituatie (d.i. het huidige militaire gebruik van het terrein). Enerzijds heeft Defensie beslist om een groot deel van de huidige militaire activiteiten in het projectgebied stop te zetten in 2026 (m.n. door verhuis van de S&R-activiteiten naar de luchthaven van Oostende) en anderzijds blijkt uit hun advies n.a.v. de plenaire vergadering dat zij een groot deel van het militair domein nog willen gebruiken i.f.v. militaire activiteiten door de landmacht. Daarnaast zullen ze ook de camping Liefoord blijven gebruiken alsook het recent aangelegde heligrid voor trainingsvluchten met helikopters. In haar schrijven van 19/1/2017 gaf Defensie (Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie, CDSCA) immers aan het organiseren van sociale vakanties voor militairen en hun families op het huidige terrein in de toekomst verder te willen zetten. De CDSCA heeft hiervoor in 2007 met Defensie een langdurige concessie ondertekend, verleend voor de duur van 20 jaar en stilzwijgend verlengbaar voor een zelfde periode. Ook de landbouwer binnen het militair domein en de recreatieve vliegclub kunnen hun huidige activiteiten voortzetten bij het nulalternatief. Al deze activiteiten blijven mogelijk binnen de huidige bestemming als militair domein. Gezien de invulling van het militair domein in principe zeer divers kan zijn en het al

dan niet wijzigen van de militaire activiteiten onafhankelijk is van het al dan niet doorgaan van het planvoornemen en ook geen doelstelling van het plan zelf is, wordt het nulalternatief niet als afzonderlijk alternatief behandeld in het MER. Er kan worden verwezen naar de referentiesituatie en huidige kennis m.b.t. de gestuurde ontwikkeling in het plangebied.

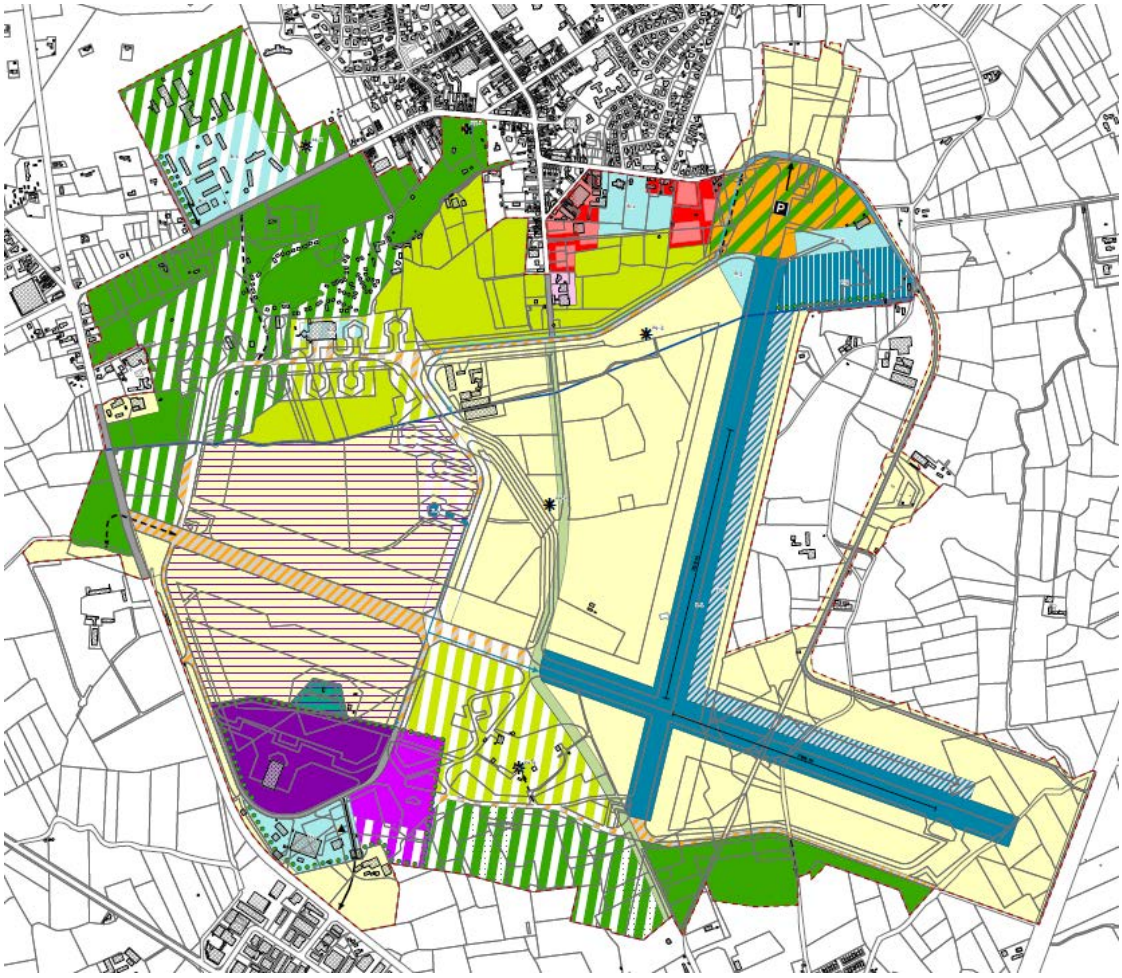
- basisplan 4.0 en bouwstenen

Hieronder wordt schematisch weergegeven op welke manier en met welk plan zal gewerkt zal worden in deze scopingnota en in het plan-MER:



Omwille van de plotseling gewijzigde visie van defensie, moet het basisplan 3.0 verder verfijnd worden naar een basisplan 4.0. Er wordt dan ook voorgesteld om in het planproces verder te werken op basis van dit basisplan 4.0. Het is inherent aan een complex en langlopend planproces als deze dat er evoluties zijn. Het is dan ook het meest logische verder te werken, onderzoeken en onderbouwen op basis van de meest recente bevindingen. Dit ligt ook in lijn met het evolutief karakter van een scopingnota waarbij deze pas definitief wordt bij de voorlopige vaststelling van het PRUP. Bijkomend zijn de wijzigingen die nu worden doorgevoerd beperkt tot het behoud van de militaire bestemming in grote delen van het gebied met een nabestemming conform het onderzoek en de visie van de vorige basisplannen. Het behoud van deze militaire bestemming is niets anders dan de bestaande huidige situatie en dus geen grootschalige wijziging ten opzichte van de eerdere basisplannen.

Basisplan 4.0:



De weerhouden functies in het basisplan 2.0 en 3.0 blijven aldus behouden en dezelfde als in basisplan 4.0. Aan de zone die defensie wenst te behouden als militair domein voor militaire activiteiten wordt nu de militaire bestemming behouden en de overige doelstellingen worden voorzien via een nabestemming. De functies worden hieronder nogmaals opgelijst:

- Militair domein:
    - Oefenterrein voor landmachtcomponent
    - Militaire camping Liefoord
    - Heligrid voor oefening met helikopter
- natuurontwikkeling duinpolderovergang (gedeeltelijk in nabestemming)
- natuurontwikkeling zuidelijk deel aansluitend op kleinstedelijk gebied Veurne (gedeeltelijk in nabestemming)
- fietssnelweg/groene as
- recreatieve luchtvaart
- recreatie
- landbouw (gedeeltelijk in nabestemming)
- intergemeentelijk bedrijvenpark
- wetenschapspark (gedeeltelijk in nabestemming)
- woonontwikkeling

- gemeenschapsvoorzieningen:
    - loods 40ste smaldeel: multifunctionele zaal in functie van evenementen en jeugd (volledig in nabestemming)
    - vliegtuigparking en zone voor museum op de kop van de NZ-piste
    - gemeentelijke loodsen op de kop van de NZ-piste
    - intergemeentelijk recyclagepark
    - Sint-Pieterskerk en begraafplaats
    - kazernezone: groendienst, technische dienst, jeugdvoorzieningen, etc. (gedeeltelijk in nabestemming)

Na de verwerking van de inspraak en adviezen op de startnota is het plan duidelijk aangepast. De keuzes van bestemming zijn scherper gesteld. Na de plenaire vergadering van voorontwerp 2.0 moest op basis van het advies van defensie nog een belangrijke wijziging doorgevoerd worden. Alle wijzigingen zijn evenwel inherent aan een evolutief proces en vloeien voort uit inspraak of adviezen. De plandoelstellingen blijven gehandhaafd, waardoor het niet noodzakelijk is een nieuwe startnota op te maken, maar verder kan gewerkt worden aan een ontwerp PRUP.

Aangezien het plangebied heel wat verschillende functies en doelstellingen omvat, wordt voorgesteld om te werken met **bouwstenen**.

> *definitie bouwsteen: Een element/onderdeel van een alternatief dat essentieel is voor het bereiken van de doelstelling(en) van het plan.*
>
> *Een plan of project bestaat meestal uit verschillende bouwstenen, al dan niet ruimtelijk toewijsbaar. Alternatieven kunnen van elkaar verschillen in de invulling die gegeven wordt aan de verschillende bouwstenen (in termen van b.v. locatie, capaciteit, …) of in de lijst van bouwstenen waaruit het alternatief is opgebouwd, met dien verstande dat de verschillende bouwstenen samen moeten kunnen voldoen aan de doelstelling(en) van het plan of project.*
>
> *Bouwstenen worden vaak apart geoptimaliseerd (door het onderzoeken van verschillende varianten ervan) vooraleer de impact van het resulterende alternatief bestudeerd wordt.*
>
> *Bron: handleiding m.e.r. (Antea)*

Het milieueffectenonderzoek zal starten vanuit een basisplan. N.a.v. de inspraakreacties tijdens het openbaar onderzoek werd dit basisplan onderverdeeld in verschillende bouwstenen waarvoor alternatieven moeten onderzocht worden:

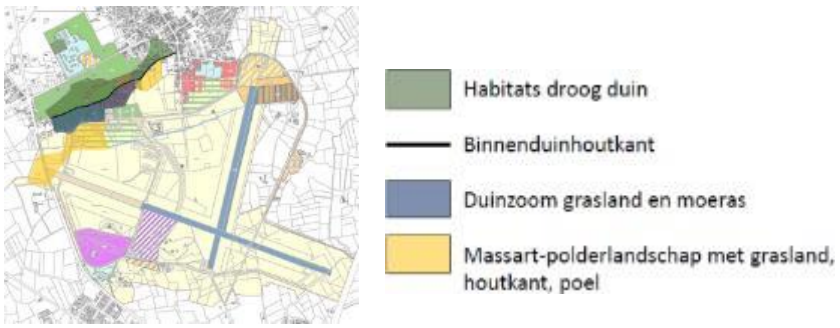
1. **bouwsteen natuur**
2. **bouwsteen verblijfsrecreatie**
3. **bouwsteen gemeenschapsvoorzieningen**
4. **bouwsteen ontharding**
5. **bouwsteen water**
6. **bouwsteen bedrijvigheid**
7. **bouwsteen recreatieve luchtvaart**
8. **bouwsteen wonen**
9. **bouwsteen historische verbinding tussen Koksijde en Veurne**

Hierbij wordt opgemerkt dat verschillende alternatieven niet voor alle disciplines onderscheidend zullen werken. Per discipline wordt verduidelijkt welke alternatieven in detail worden onderzocht en hoe deze zich verhouden t.o.v. de andere alternatieven. In disciplines waarvoor de cumulatieve impact van de verschillende bouwstenen relevant is (b.v. mobiliteit) worden scenario's uitgewerkt voor het gehele plangebied o.b.v. de verschillende bouwstenen, zodanig dat de effecten van het gehele plan beoordeeld worden.

Door de aanpassing van het plan zijn een aantal alternatieven die in de eerste scopingnota vermeld werden, opgenomen in het basisplan 4.0. Andere alternatieven komen dan weer te vervallen. Dit wordt verder toegelicht in onderstaande paragrafen.

1. bouwsteen NATUUR

Na overleg met het Agentschap Natuur en Bos (ANB), werd volgend conceptueel voorstel voor de duinpolderovergang naar voren geschoven. Dit dient als basis voor de bouwsteen natuur.



Dit alternatief is opgenomen in basisplan 4.0 dat verder bouwt op dit scenario evenals op de inzichten uit de ontwerpoefeningen voor de open ruimte en voor de noordrand van Veurne. Dit wordt dus als onderdeel van de nabestemming cfr. het basisplan 4.0 onderzocht in het MER en niet meer als alternatief N1.

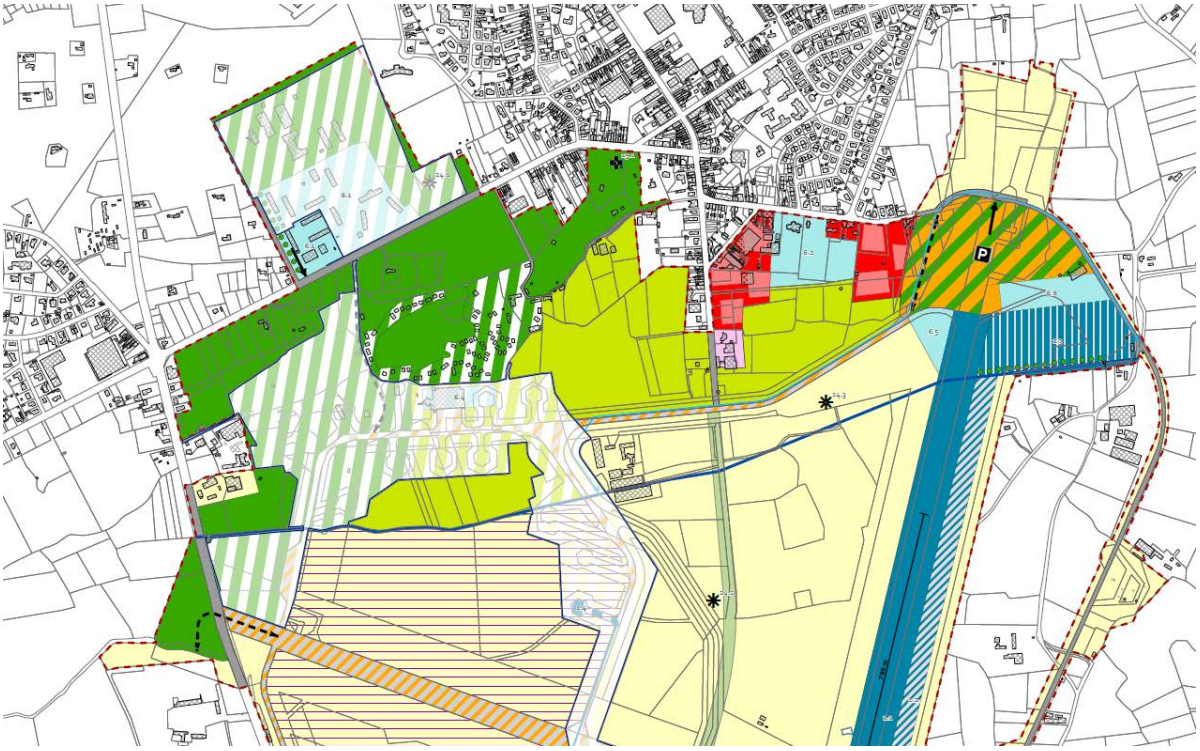
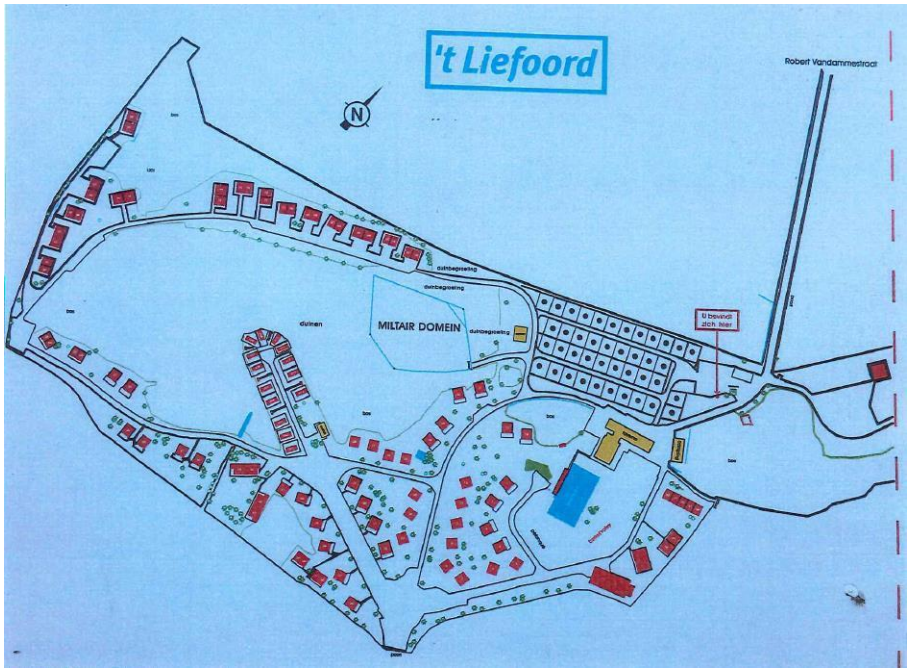


Fig. : basisplan 4.0

2. bouwsteen VERBLIJFSRECREATIE

De militaire camping ’t Liefoord situeert zich als een uitsnijding in het duinengebied. Vanuit verschillende adviezen werd de vraag naar een uitdoofscenario en herlocalisatie gesteld. Dit gegeven heeft een directe impact op de bouwsteen natuur en kan in verschillende alternatieven bekeken worden.

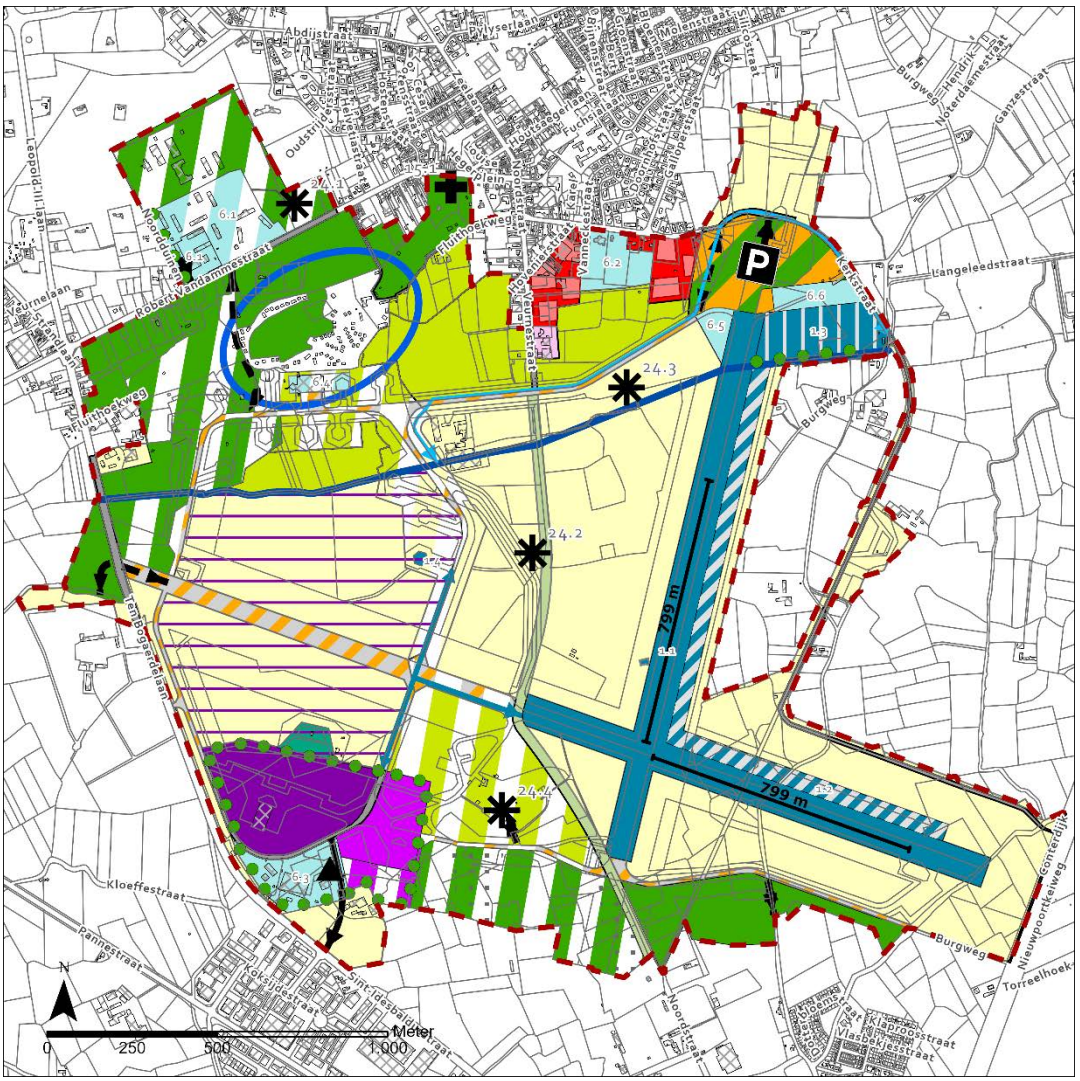
De camping omvat 104 logementen, 41 campingplaatsen en 9 gebouwen of lokalen voor gemeenschappelijke functies. In totaal is er op de camping plaats voor ca. 880 vakantiegangers.





Voor de bestaande militaire camping worden volgende alternatieven onderzocht:

- **nulalternatief V0: camping blijft militair domein**

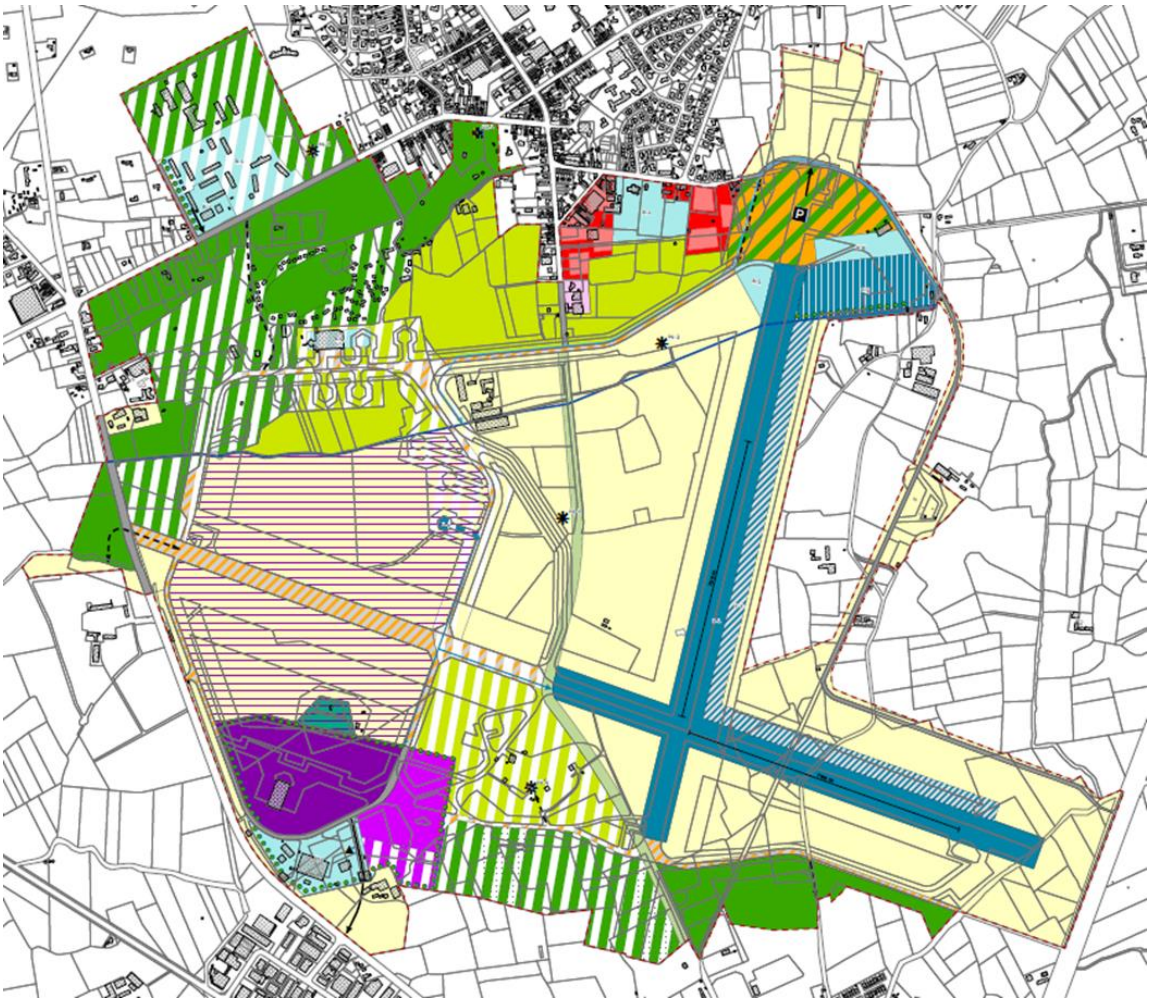


Bij dit alternatief worden er geen uitspraken gedaan over de camping in dit PRUP, aangezien de contour van de camping uit het plangebied gehaald wordt en de bestemming militair domein blijft zoals op het gewestplan. Dit impliceert ook dat er voor bouwsteen natuur geen bijkomende doelstellingen kunnen gehaald worden voor deze zone.

In het nieuwe basisplan 4.0 wordt reeds de keuze gemaakt om deze camping een nabestemming natuur te geven, zodat op lange termijn ook hier de natuurdoelstellingen kunnen gehaald worden. Het behouden van de camping als militair domein maakt onderdeel uit van de referentiesituatie en zal ook bij het in werking treden van het plan nog enige tijd zo blijven. Dit wordt dan ook niet meer als afzonderlijk alternatief onderzocht.

3. bouwsteen GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN

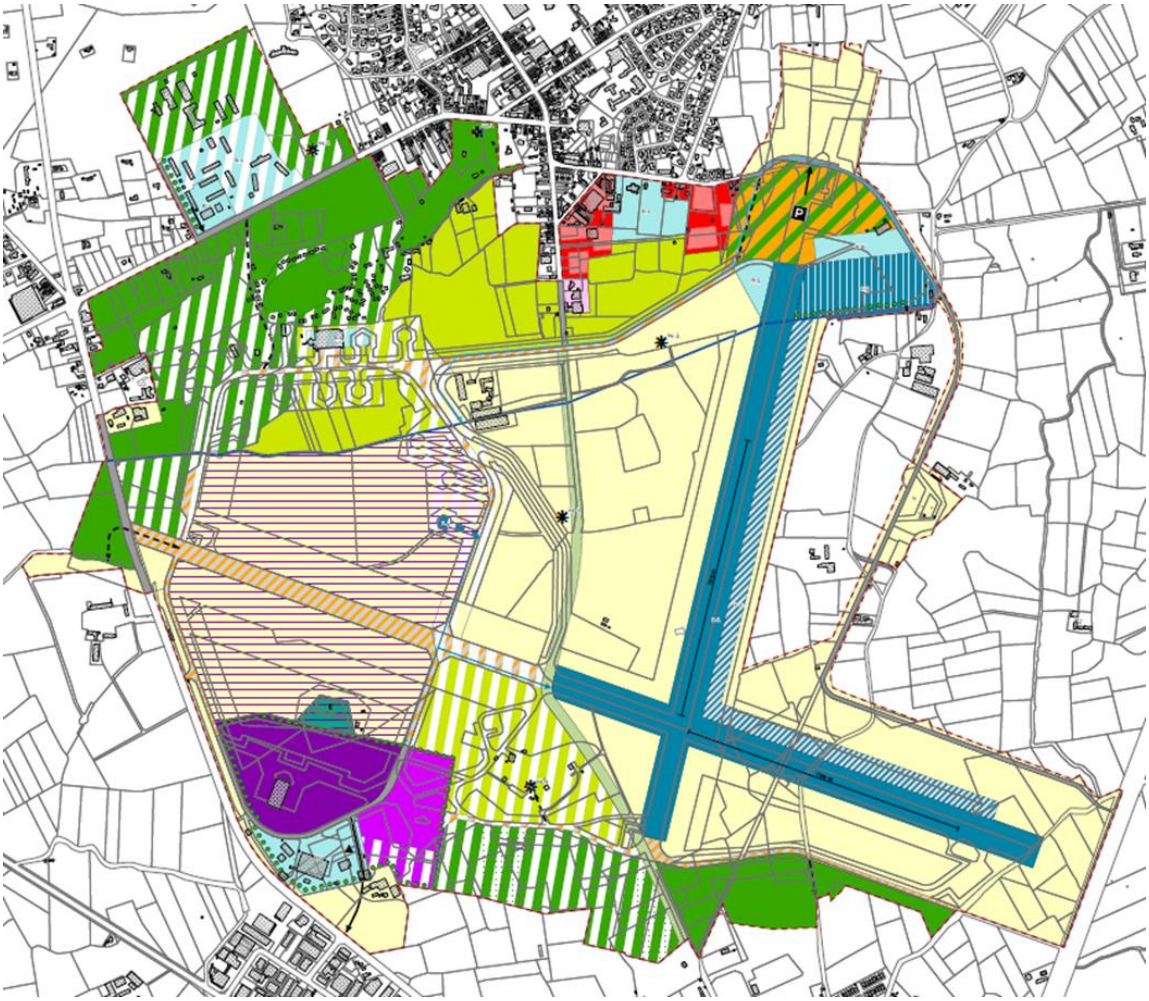
- **Alternatief G1: gemeenschapsvoorzieningen kazernezone + verduining**



In basisplan 4.0 is er nu voor gekozen om het meest noordelijke deel van de kazernezone een nabestemming natuur te geven. Op deze manier wordt nog meer ingespeeld op de natuurversterking van deze zone op lange termijn indien Defensie de site vervreemd. In die zin wordt dit alternatief dan ook onderzocht als onderdeel van de nabestemming van basisplan 4.0 en niet meer als alternatief.

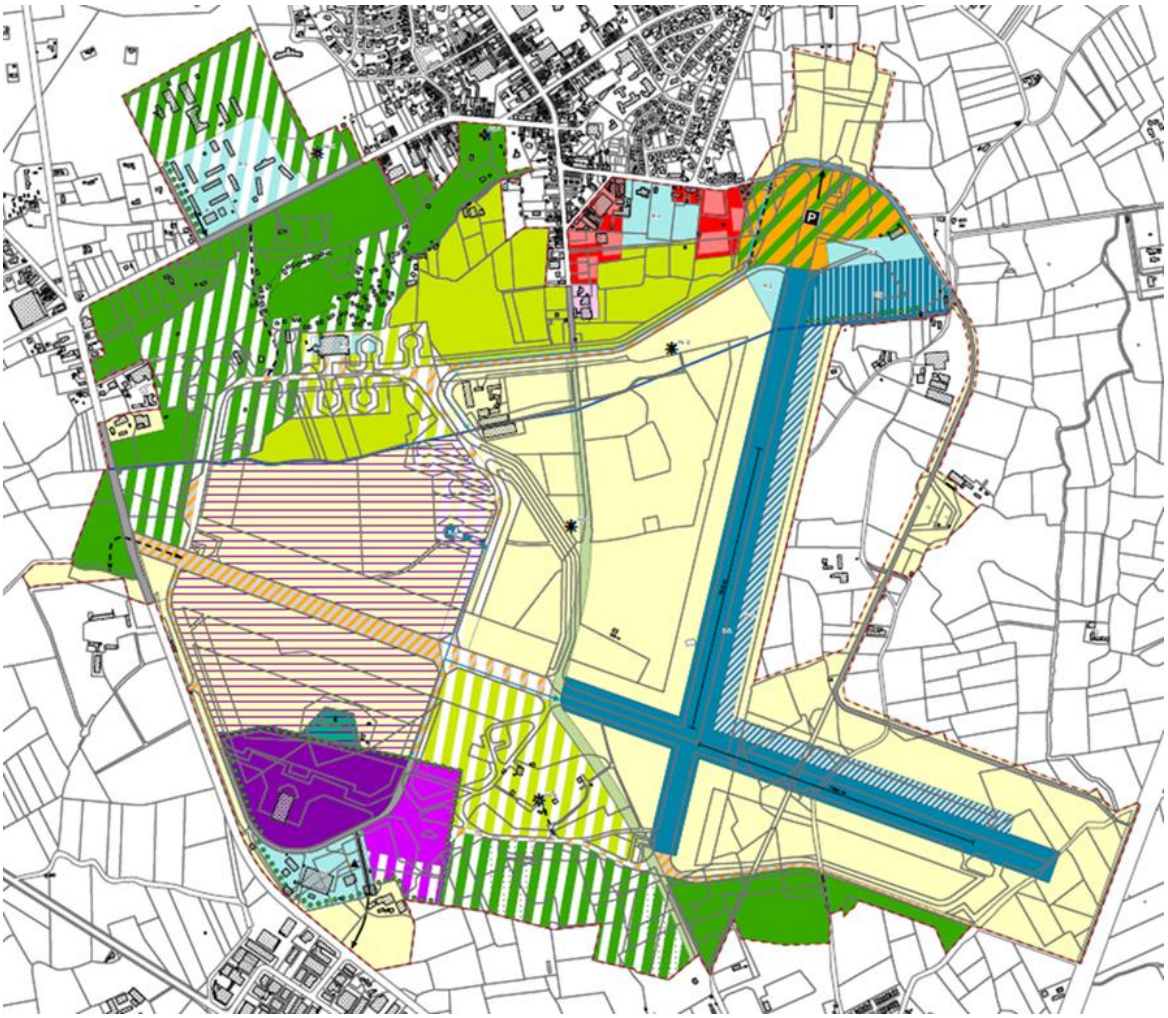
4. bouwsteen ONTHARDING

Binnen het plangebied komt heel wat bestaande verharding voor. Binnen het basisplan 2.0 wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande verharding (inclusief de helikopterplatforms) en wordt deze ingezet voor recreatief gebruik. Vanuit inspraak en adviezen werd ook de vraag gesteld naar ontharding van bepaalde elementen in het plangebied. Tevens werd gevraagd om ontsnippering maximaal tegen te gaan.



Basisplan 3.0 en de nabestemming van basisplan 4.0 gaat uit van volledige omzetting van alle platforms met uitzondering van 1 ten behoeve van het droneluchtruim. Dit zal dus sowieso onderzocht worden naast behoud van verharding cfr. Basisplan 2.0 en het behoud in eerste instantie van deze zone voor militaire activiteiten en dus ook de militaire bestemming cfr. basisplan 4.0. Het onderzoeken van de eerder vermelde alternatieven met het wegnemen van een deel van de helikopterplatforms heeft geen meerwaarde voor het planproces of de te maken afweging.

5. bouwsteen WATER



Basisplan 4.0 voorziet in de bestemming of nabestemming natuur en gemengd open ruimtegebied, waar aandacht voor waterhuishouding sowieso een belangrijk element is in de voorschriften

De alternatieven zijn volledig ondervangen door het basisplan 4.0, waardoor er geen apart alternatief hoeft meegenomen te worden.

6. bouwsteen BEDRIJVIGHEID

Gelet op de bestaande ruimte die ingenomen wordt door verharding (verharding rondom loods en een 6-tal helikopterplatforms) en gelet op de verharde wegenis die de zone omrandt, kan het reconversiekader uit het PRS-WV toegepast worden om deze zone om te zetten naar bedrijvigheid. Na een ruime afweging via SWOT-analyse en ontwerpoefeningen werd beslist dat deze zone best in aanmerking komt als ruimte voor bedrijvigheid. Daarenboven is er in Koksijde en omgeving nood aan ruimte voor bedrijvigheid. Via bevraging van de stad en WVI kan de nood aan ruimte voor bedrijvigheid gemotiveerd worden.



- **alternatief B2: luchthavengebonden bedrijvigheid met luchtruim drones**

Na overleg met DGLV, werd duidelijk dat een luchtruim voor drones best gelegen is buiten de vliegroutes van de 2 landingsbanen. Als volgt werd de hieronder aangeduide zone ten noordwesten van de landingsbaan voorgesteld. De aanpalende verharding (inclusief 3 helikopterplatforms) werden mee voorgesteld in de zone voor het luchtruim. Op die manier kan de bestaande verharding mee ingezet worden als opstijg- en landindszone en dient er geen bijkomende verharding voorzien te worden in het gebied.

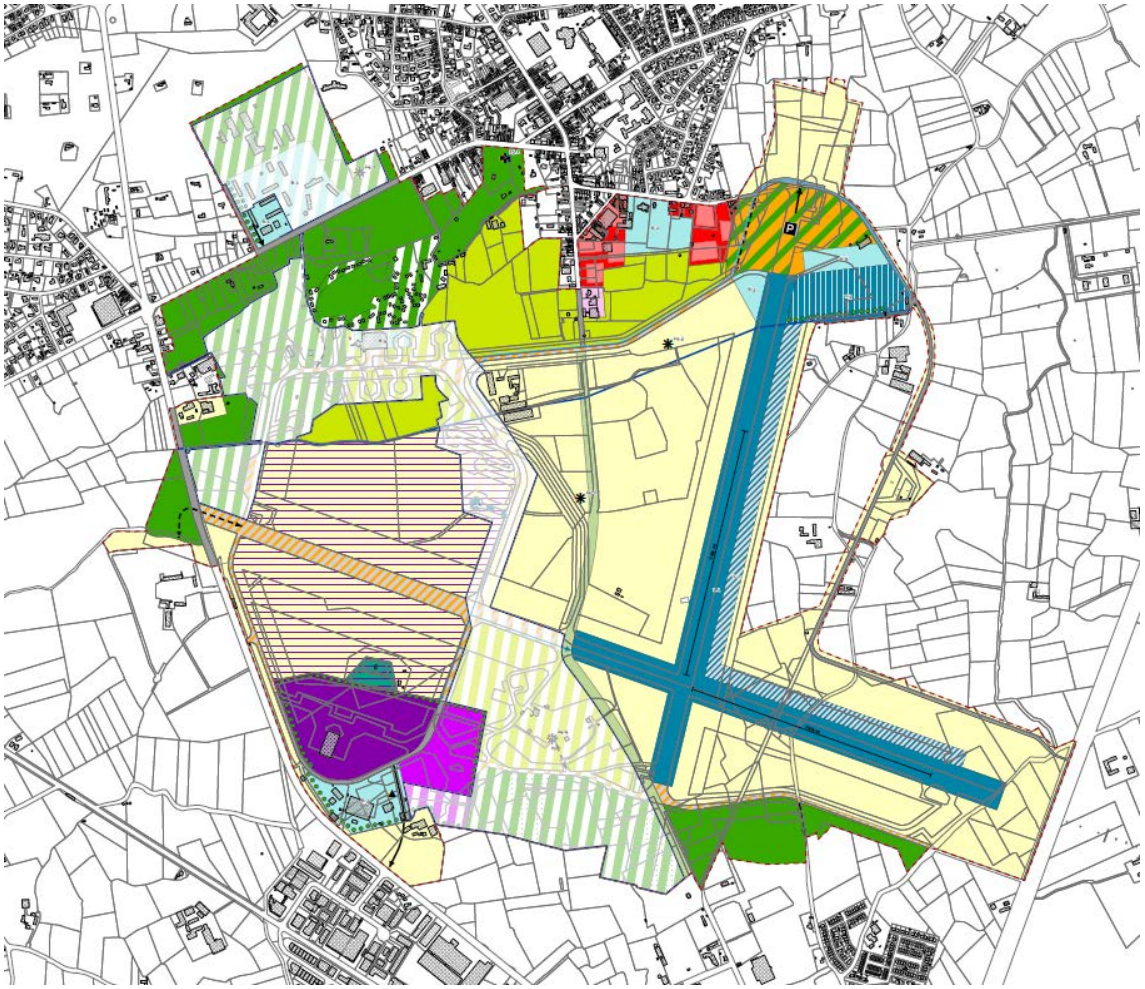
Uit verder overleg is gebleken dat het behouden van één platform voldoende is voor de werking van het droneluchtruim. De andere zijn dan ook niet mee opgenomen in een specifieke bestemming maar gewoon in de onderliggende bestemming en kunnen als dusdanig ook uitgebroken worden.

De voorgestelde fietsverbinding op de bestaande taxiway ligt er zijdelings langs en blijft op die manier te allen tijde toegankelijk voor fietsers en andere gebruikers. Mits afspraken met defensie omtrent co-use.

De zone voor luchthavengebonden bedrijvigheid (specifieke bedrijvigheid) is bijgevolg gelocaliseerd ten westen van deze fietsverbinding, aangezien op deze manier de verkeersstromen gescheiden kunnen blijven. Er is een zone van ca. 5 ha voorzien op onderstaand plan (paars-wit gearceerd).

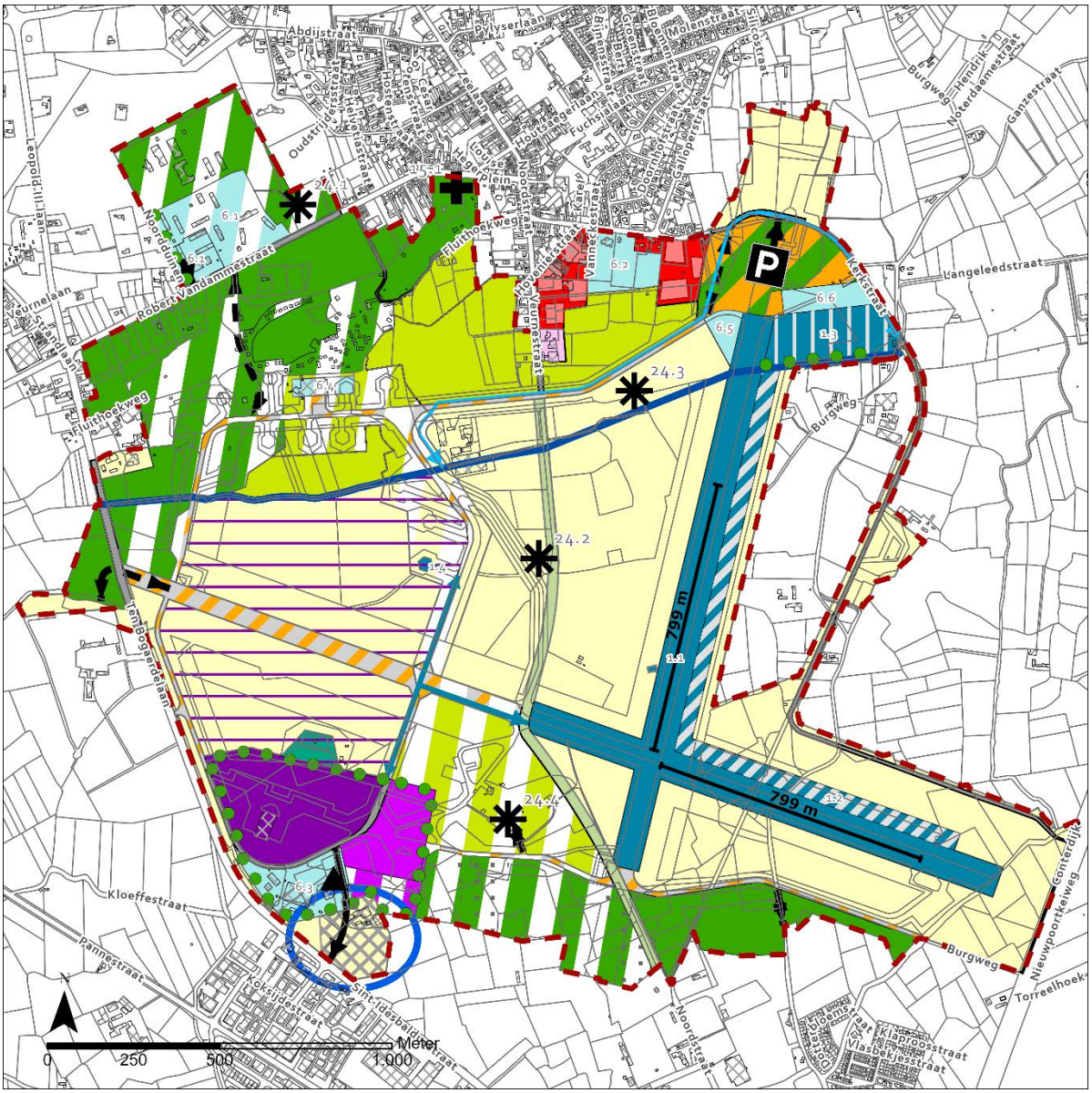
In dit scenario is er een logische en sterke verbinding tussen de zone voor luchthavengebonden bedrijvigheid en het luchtruim voor drones ten zuiden van het Langeleed en kan bovendien gebruik gemaakt geworden van een deel van de verharde OW-piste en van de bestaande verharde helikopterplatforms, gelegen zijdelings langs de aangeduide fietssnelweg. De fietssnelweg ondervindt geen conflicten met de bewegingen van de luchthavengebonden bedrijvigheid en het luchtruim.

In basisplan 4.0 is de historische verbinding tussen Koksijde en Veurne opgenomen als fietssnelweg en groene as. Dit zorgt ervoor dat de belangrijkste trage verbinding binnen het plangebied sowieso niet conflicteert met de gemotoriseerde verkeersstromen voor het bedrijventerrein of het wetenschapspark. Dit zorgde ervoor dat in de ontwerpoefening omtrent de open ruimte op de militaire basis en de ontwerpoefening voor de noordrand van Veurne kon nagedacht worden over andere inplanting van het wetenschapspark. Aangezien dit niet meer noodzakelijk ten westen van de taxiway diende voorzien te worden werd op basis van de nieuwe inzichten en ontwerpend onderzoek gekozen om deze in basisplan 3.0 op een andere locatie te voorzien. De gekozen locatie sluit nu aan ten oosten van de zone voor het intergemeentelijk bedrijventerrein. Dit zorgt ervoor dat het wetenschapspark veel minder in het open landschap snijdt, er minder restricties zijn ten opzichte van de landingsbaan en er meer kan ingezet worden op herbruik van de bestaande verhardingen. Deze laatste zijn namelijk in grote mate aanwezig in de nieuwe zone en zo goed als niet in de zone die voorzien was in basisplan 2.0. Alternatief B2 wordt bijgevolg vervangen door het basisplan 4.0 en niet meer afzonderlijk onderzocht. Het zuidelijk deel van het wetenschapspark kan pas op langere termijn in nabestemming ontwikkeld worden omwille van blijvend gebruik van deze zone voor militaire activiteiten.



Basisplan 4.0

- **alternatief B3:** para-agrarische activiteiten

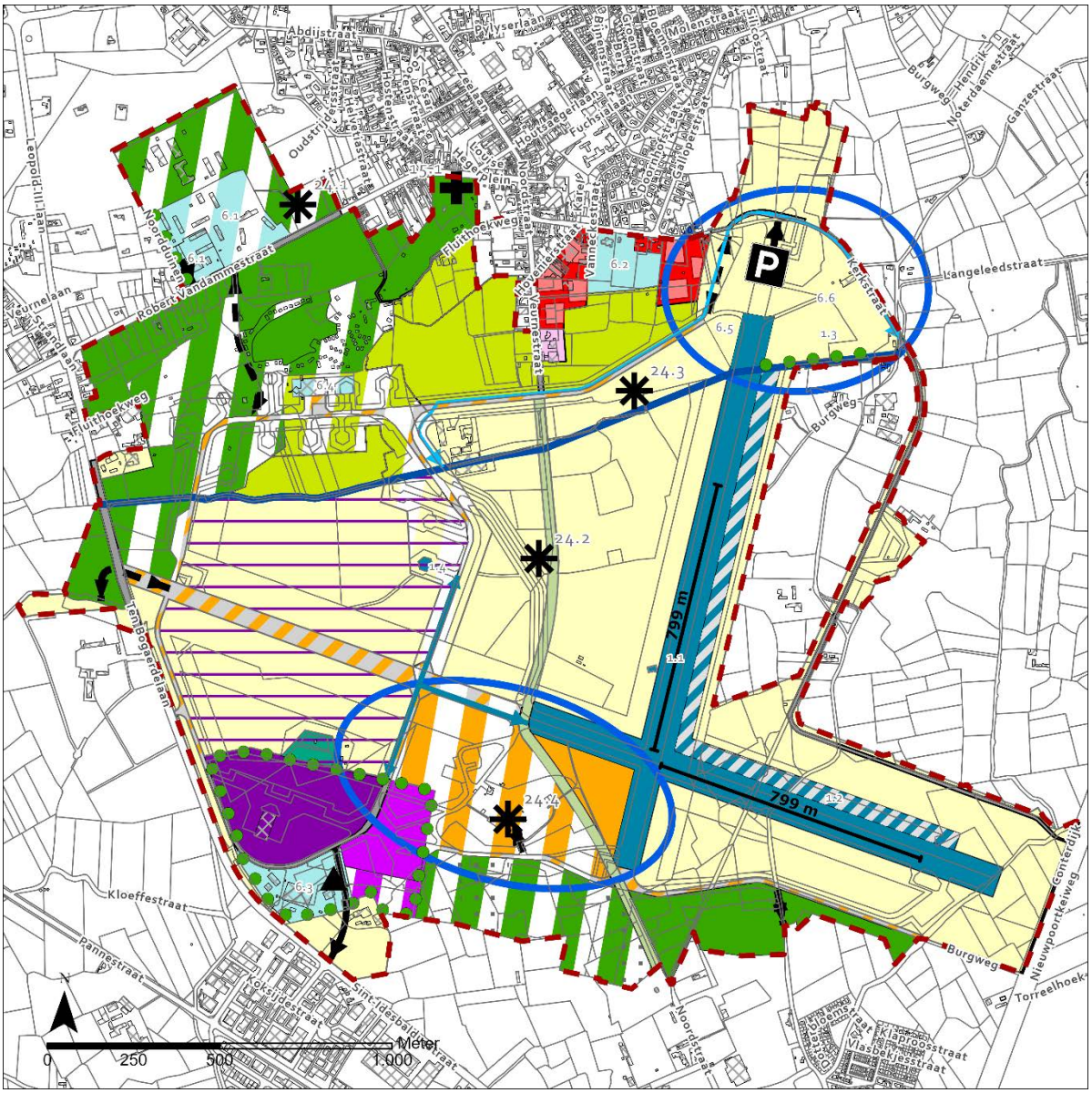


Dit alternatief bestaat erin de huiskavel, die gelegen is rond de bestaande hoeve (ca. 5 ha) en ten oosten van de voorziene ontsluiting vanaf de N8, de mogelijkheid te geven om de functies te verruimen naar para-agrarische activiteiten, daar ze kunnen gebruik maken van de directe ontsluiting langs de N8. Ook zouden deze functies complementair kunnen worden aan het intergemeentelijk recyclagepark, door eventueel te kiezen voor circulaire bedrijvigheid als para-agrarische functies.

Dit dient afgetoetst te worden wat betreft schaal en impact, met name aandacht voor de relatie met de in de omgeving aanwezige functies, invloed op de omgeving wat het te verwachten aantal gebruikers of bezoekers betreft, invloed op de mobiliteit en verkeersleefbaarheid, relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen.

7. bouwsteen RECREATIEVE LUCHTVAART

- **alternatief R1:**



In de startnota werd de recreatieve cluster voorzien in de noordoostelijke hoek van het plangebied, aansluitend op de kop van de NZ-piste en bij de kern van Koksijde-Dorp. In dit alternatief dat ingegeven werd door de inspraak, wordt de recreatieve cluster voorzien nabij de bedrijvigheid in het zuiden van het plangebied. De ontsluiting gebeurt ook gebundeld met de bedrijvigheid (dus via dezelfde ontsluitingsweg).

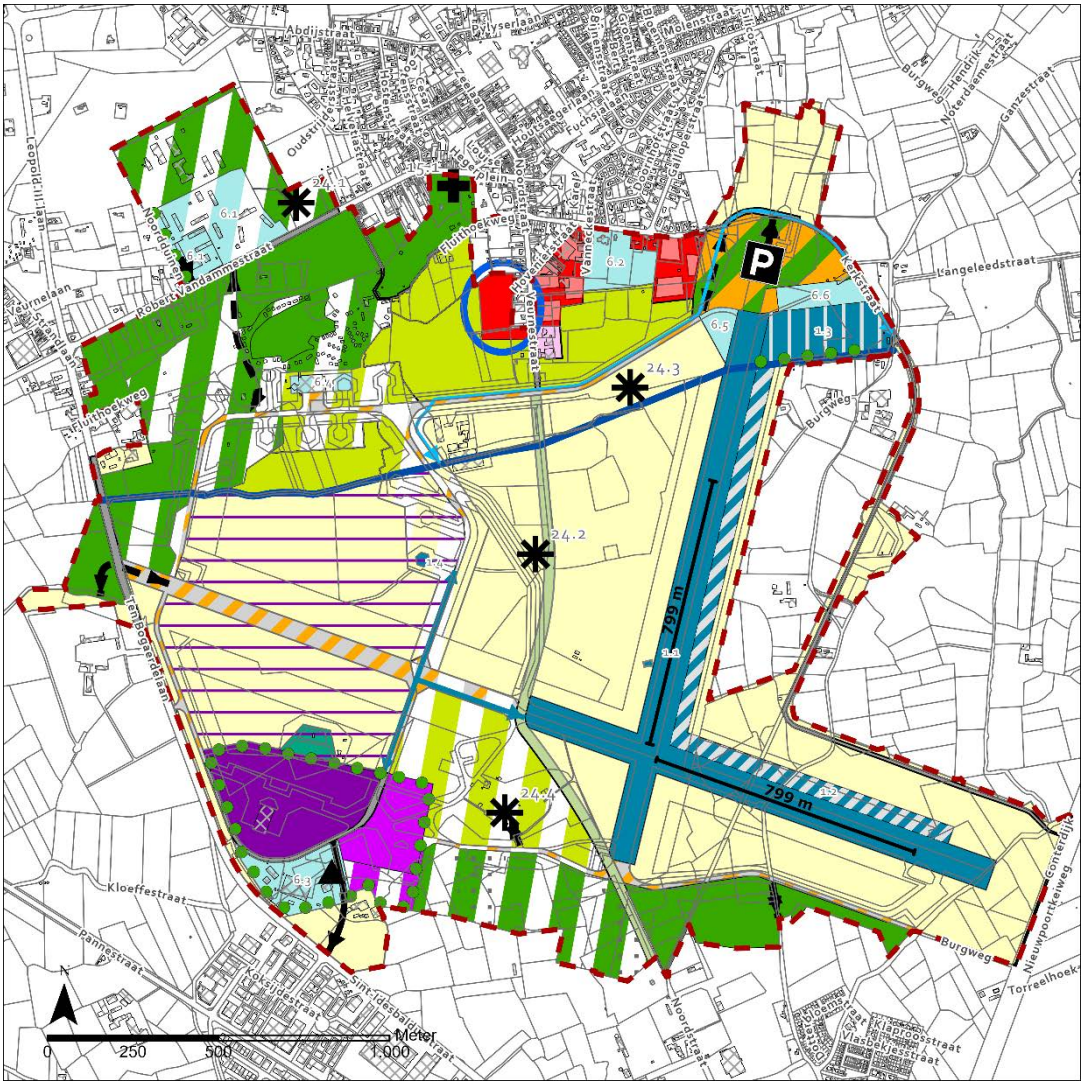
Door de recreatieve cluster in het zuiden te localiseren in plaats van op de kop van de N-Z-piste, kan deze enkel in nabestemming gerealiseerd worden om er nog militaire activiteiten op deze locatie zullen plaatsvinden. Tevens kan niet langer sprake zijn van een synergie met de kern van Koksijde-Dorp, waar buurtvoorzieningen en openbaar vervoer aanwezig zijn, en ook niet met het voorziene recreatief park dat rechtstreeks aansluit bij de voorgestelde bebouwing rond de kerk van Koksjide-Dorp.

8. bouwsteen WONEN

De voorgestelde randafwerking rond de Sint-Pieterskerk van Koksijde-Dorp betreft een woonontwikkeling van in totaal 245 wooneenheden. Hiervan komen 58 wooneenheden uit de woonprogrammatie die berekend werd voor de periode 2012-2022 en een bijkomend aantal van 187 wooneenheden uit het provinciaal reservepakket, aangezien het deel uitmaakt van het strategisch projectgebied reconversie militaire basis Koksijde, zoals opgenomen in het PRS-WV.

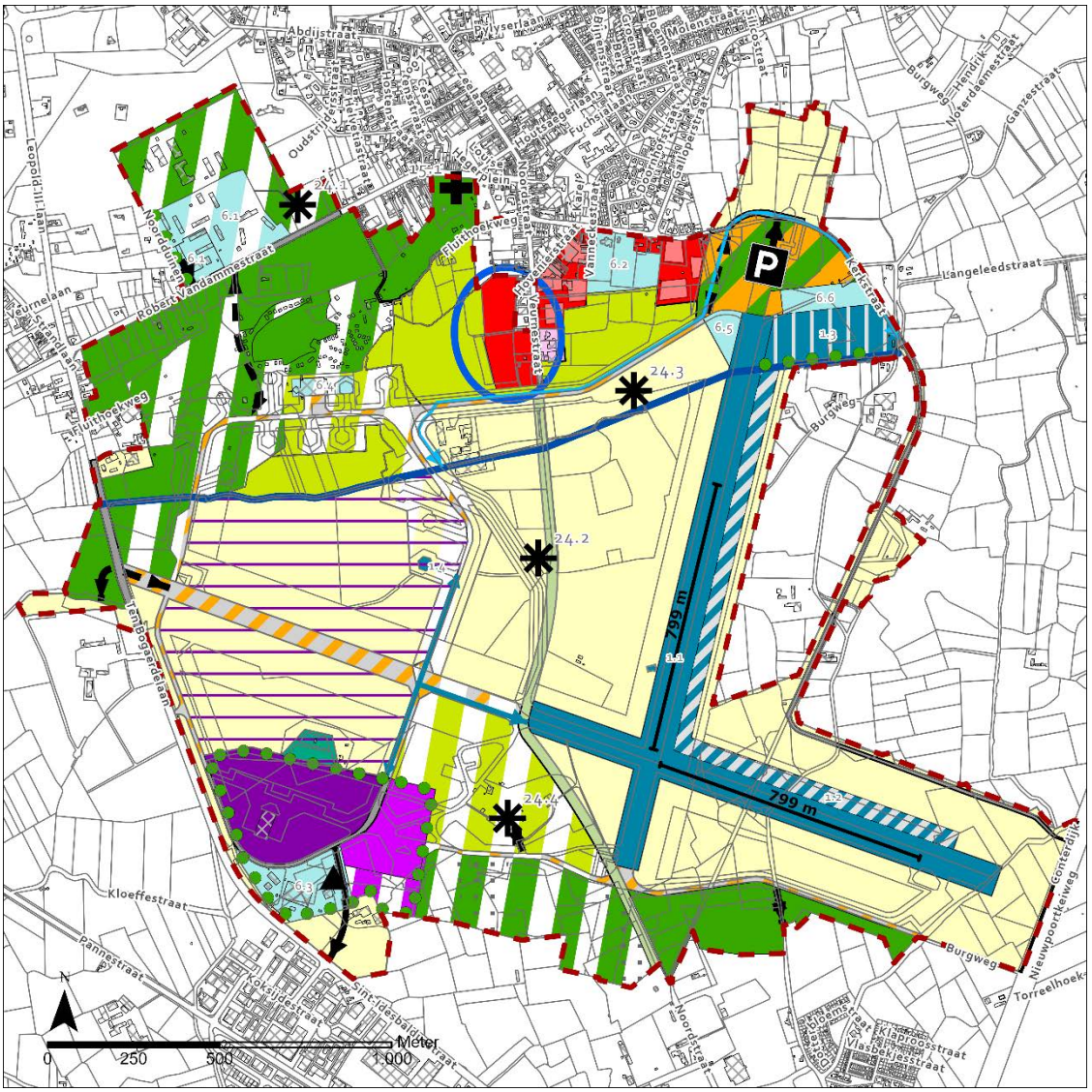
Ten opzichte van het basisplan uit de startnota en basisplan 2.0, werden een aantal alternatieven voorgesteld, komende uit de inspraak en uit een ontwerpoefening eind 2019. De drie alternatieven worden afgewogen op basis van compactheid, afstand tot natuur en landbouwzetel.

- **Alternatief Wo1: voorzien van woongebied ten westen van de Veurnestraat + afwerking ten oosten (ipv woonenclaves)**



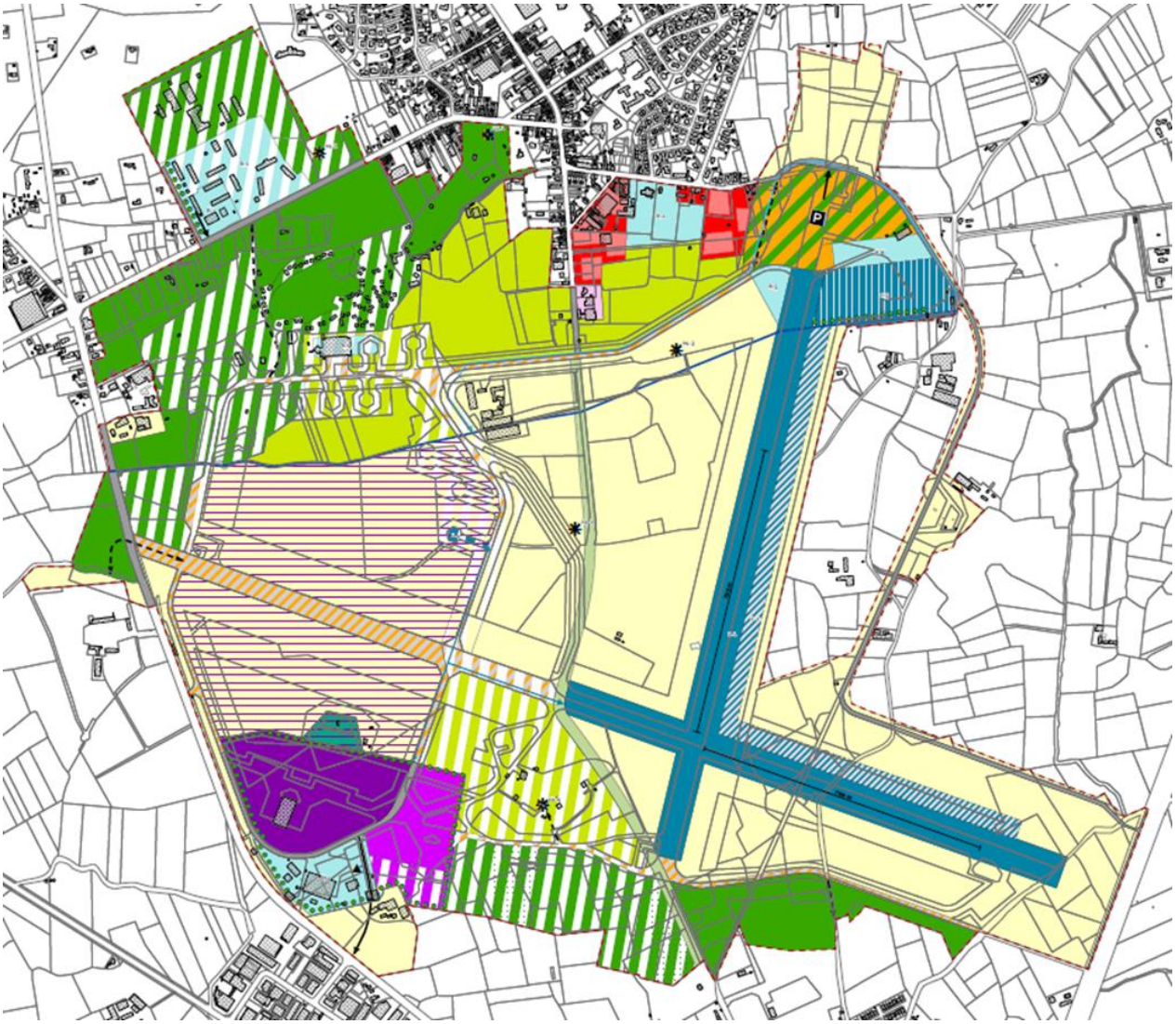
Dit alternatief omvat kleine wijzigingen ten opzichte van het basisplan 4.0, met name een verschuiving van de zone voor wonen naar het gebied ten westen van de Veurnestraat, en een verschuiving van de voorgestelde woonenclaves naar een driehoekige zone voor woongebied ten zuidwesten van de begraafplaats. Het betreft hier min of meer een even grote ruimte-inname als het basisplan 4.0. De afstand tot de landbouwzetel en de zone voor natuur is in dit alternatief echter kleiner (cfr. afstandsregels).

- **Alternatief Wo2: voorzien van bijkomend woongebied ten westen van de Veurnestraat**



Dit alternatief betreft een uitbreiding van het woongebied langs het westen van de Veurnestraat en betekent bijgevolg een grotere ruimte-inname. Aangezien het aantal wooneenheden hetzelfde blijft, betekent dit een lagere dichtheid. Het alternatief is niet zo compact als het basisplan 4.0 en betreft ook een kleinere afstand ten opzichte van de landbouwzetel en de bestemming natuur.

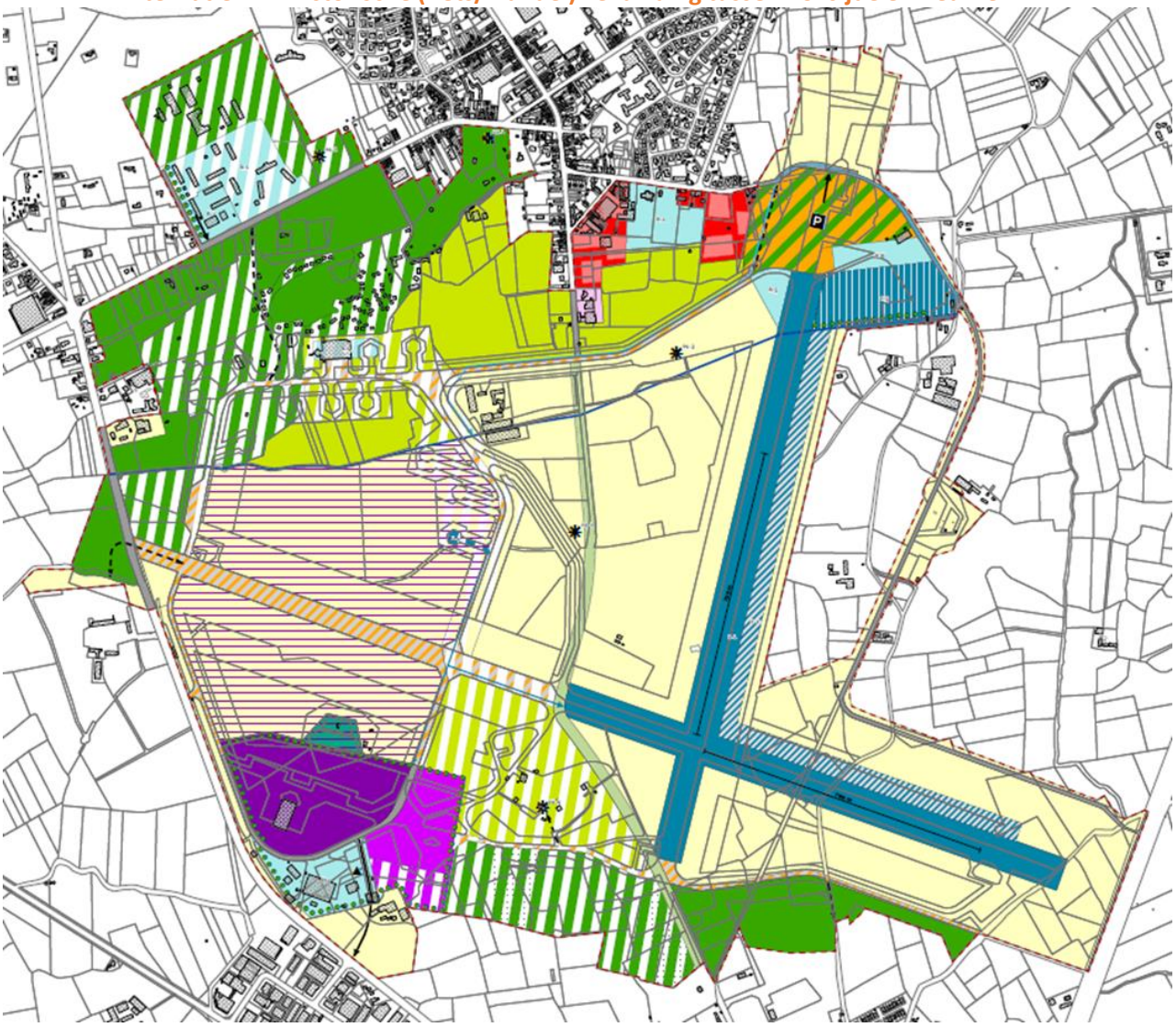
- **Alternatief Wo3: voorzien van compact woongebied rond de St-Pieterskerk**



Dit alternatief is opgenomen binnen basisplan 4.0 en wordt dus niet meer als afzonderlijk alternatief onderzocht.

9. bouwsteen HISTORISCHE VERBINDING

- **Alternatief H1: historische (fiets/wandel) verbinding tussen Koksijde en Veurne**



Dit alternatief is opgenomen binnen basisplan 4.0 en wordt dus niet meer als afzonderlijk alternatief onderzocht.

- **Alternatief basisplan 2.0** : fietsverbinding op bestaande verharding

Dit is niet meer mogelijk gezien het militair gebruik van deze verbinding behouden blijft en deze fietsverbinding dus slechts na beëindiging van de militaire activiteiten zou kunnen ingericht worden. Dit alternatief wordt dan ook niet meer onderzocht in het plan-MER.

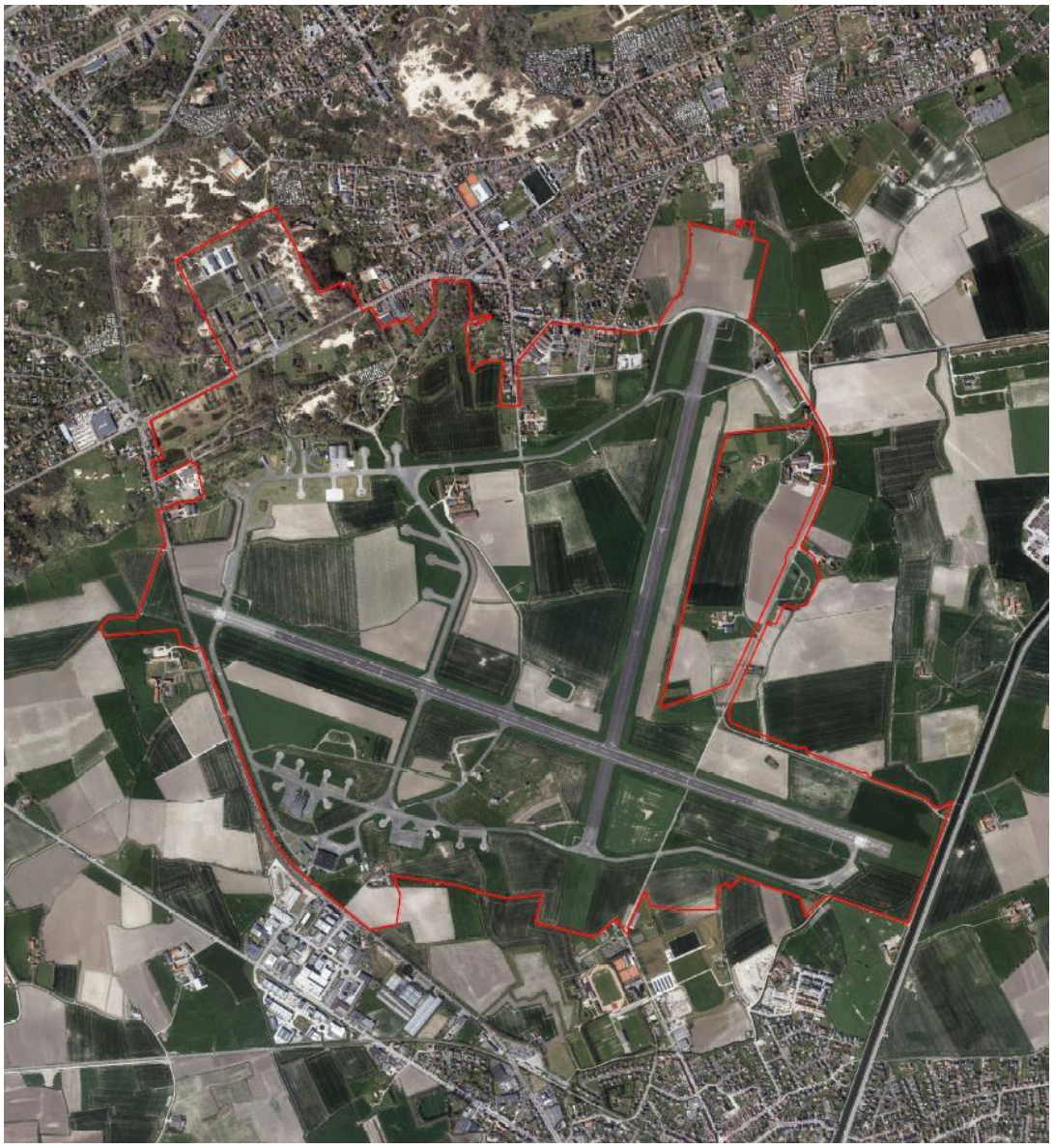
Samenvattend zijn er volgende alternatieven voor basisplan 3.0:

Onderdeel/ zone	referentie	Basisplan 4.0	Basisplan 4.0 - nabestemming	Alternatieven	
Kazerne	Militaire kazerne	Militaire Kazerne Gemeenschapsvoor-zieningen: groendienst, technische diensten	Gemeenschapsvoorzieningen: groendienst, technische diensten, jeugdvoorzieningen, natuur, verduining tussen de bestaande bebouwing uit alternatief G1 wordt opgenomen in de stedenbouwkundige voorschiften.		
Loods 40ste Smaldeel	Militair domein	Militair domein	Multifunctionele zaal in functie van evenementen en jeugd		
Natuurgebied/ duinen/duin-polderovergang	Natuurgebied + militair domein (militair gebruik + evenementen) + camping Liefoord	Natuurgebied + militair domein (militair gebruik + evenementen) + camping Liefoord	Natuurontwikkeling in duin-polder-overgang		
Landbouwgebied (Noorden)	Landbouwgebruik binnen bestaand militair domein	Bestaand landbouwgebruik bestemmen als landbouw + open ruimtegebied + militair domein rond loods 40ste Smaldeel	Bestaand landbouwgebruik bestemmen als landbouw + open ruimtegebied		
Bestaande verharding incl. helikopterplatforms	Militair domein	Militair domein op groot deel van verhardingen in het westen van het plangebied	Ontharding mogelijk door opname binnen bestemmingen natuur, gemengd open ruimte, landbouw	Basisplan 2.0: behoud verharding voor recreatief gebruik (Locatie voor openlucht-evenementen en concerten (incl. parking tijdens deze evenementen)	
Langeleed	In landbouwge-bied + deels ingebuisd	Bestemmingen natuur en gemengd open ruimtegebied en militair domein in westen en landbouw met overdruk “aandacht voor waterhuishouding in oosten plangebied, Langeleed wordt terug open gelegd en verbreed (ook binnen militair domein)	Bestemmingen natuur en gemengd open ruimtegebied in westen en landbouw met overdruk “aandacht voor waterhuishouding in oosten plangebied, Langeleed wordt terug open gelegd en verbreed		

Bedrijvigheid/ gemeenschaps-voorzieningen in het zuiden van het plangebied	Militair domein	Verharding rondom loods en 6-tal helicopterplatformen: 11 ha intergemeentelijk bedrijventerrein; 5 ha wetenschapspark ten oosten van de ontsluiting vanaf de N8, vliegzone drones, intergemeentelijk containerpark + kringwinkel + gemeentelijke loodsen	Verharding rondom loods en 6-tal helicopterplatformen: 11 ha intergemeentelijk bedrijventerrein; 5 ha wetenschapspark ten oosten van de ontsluiting vanaf de N8, vliegzone drones, intergemeentelijk containerpark + kringwinkel + gemeentelijke loodsen	B3: basisplan 3.0 + 5 ha para-agrarische activiteiten ten oosten van de ontsluiting vanaf de N8 erbij	
Recreatieve luchtvaart	Militair domein: militaire vliegactiviteiten (S&R en militaire vluchten), bestaande vliegactiviteiten WAC, bestaand clubhuis in het westen van het plangebied	Landingsbanen: L-configuratie, beiden 799 m lang; recreatieve cluster in noordoostelijke hoek nabij kern Koksijde Dorp: gemeenschapsvoorzieningen = museum, loodsen vliegtuigen en gemeente (huisvuilophaling), recreatief park, recreatie = nieuw clubhuis WAC, (ontsluiting in het noorden)	Landingsbanen: L-configuratie, beiden 799 m lang; recreatieve cluster in noordoostelijke hoek nabij kern Koksijde Dorp: gemeenschapsvoorzieningen = museum, loodsen vliegtuigen en gemeente (huisvuilophaling), recreatief park, recreatie = nieuw clubhuis WAC, (ontsluiting in het noorden)	R1: Landingsbanen: L-configuratie, beiden 799 m lang; recreatieve cluster (bestemming recreatie) nabij bedrijvigheid in het zuiden van het plangebied (ontsluiting via ontsluiting bedrijvigheid), enkel na vertrek militairen	
Koksijde Dorp	Wonen, landbouw, militair domein	Gemeenschapsvoorzieningen, wonen (245 WE erbij ten westen en ten oosten van parkbegraafplaats cfr. voormalig alternatief Wo3), gemengd open ruimte gebied	Gemeenschapsvoorzieningen, wonen (245 WE erbij ten westen en ten oosten van parkbegraafplaats cfr. voormalig alternatief Wo3), gemengd open ruimte gebied	Wo1: Gemeenschapsvoor-zieningen, wonen (245 WE erbij ten westen en beperkt ten oosten van Veurnestraat), landschappelijk waardevol agrarisch gebied met aandacht voor waterhuishouding	Wo2: Gemeenschaps-voorzieningen, wonen (245 WE erbij ten westen en ten oosten van Veurnestraat = minder compact), landschappelijk waardevol agrarisch gebied met aandacht voor waterhuishouding
Historische fietsverbinding	Militair domein: enkel fietsverbin-ding langs om-ringende wegen	historische verbinding herstellen (bijkomende verharding, minder conflict met bedrijvigheid in het zuiden van het plangebied cfr. vroeger alternatief H1)	historische verbinding herstellen (bijkomende verharding, minder conflict met bedrijvigheid in het zuiden van het plangebied cfr. vroeger alternatief H1)		
Noordrand Veurne	Militair domein	Militair domein: militair gebruik (oefenzone) + natuurontwikkeling in zuidoosten aansluitend op kleinstedelijk gebied Veurne (o.a. bos)	Natuurontwikkeling militair domein bij beëindigen militaire activiteiten aansluitend op kleinstedelijk gebied Veurne (o.a. bos)		

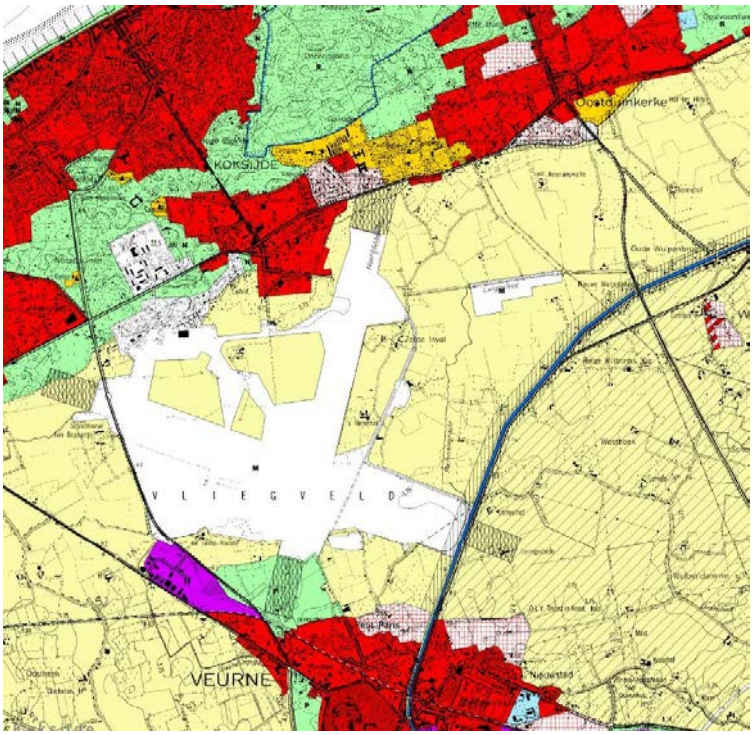
4. Plancontour

Het plangebied beperkt zich niet louter tot de contouren van de militaire basis maar neemt ook de ruimere randen en omgeving mee binnen een globale ruimtelijke visie op het gebied. De afbakening van het plangebied is weergegeven op onderstaande kaart. Het plangebied is 455 ha groot en bevindt zich grotendeels op het grondgebied van Koksijde, met uitzondering van een klein deel ter hoogte van het kanaal dat op het grondgebied van Veurne gelegen is.



De plancontour wordt bepaald door de volledige bestemming militair domein op het gewestplan, inclusief de centraal gelegen stukken met bestemming agrarisch gebied en wordt uitgebreid tot aan volgende grenzen:

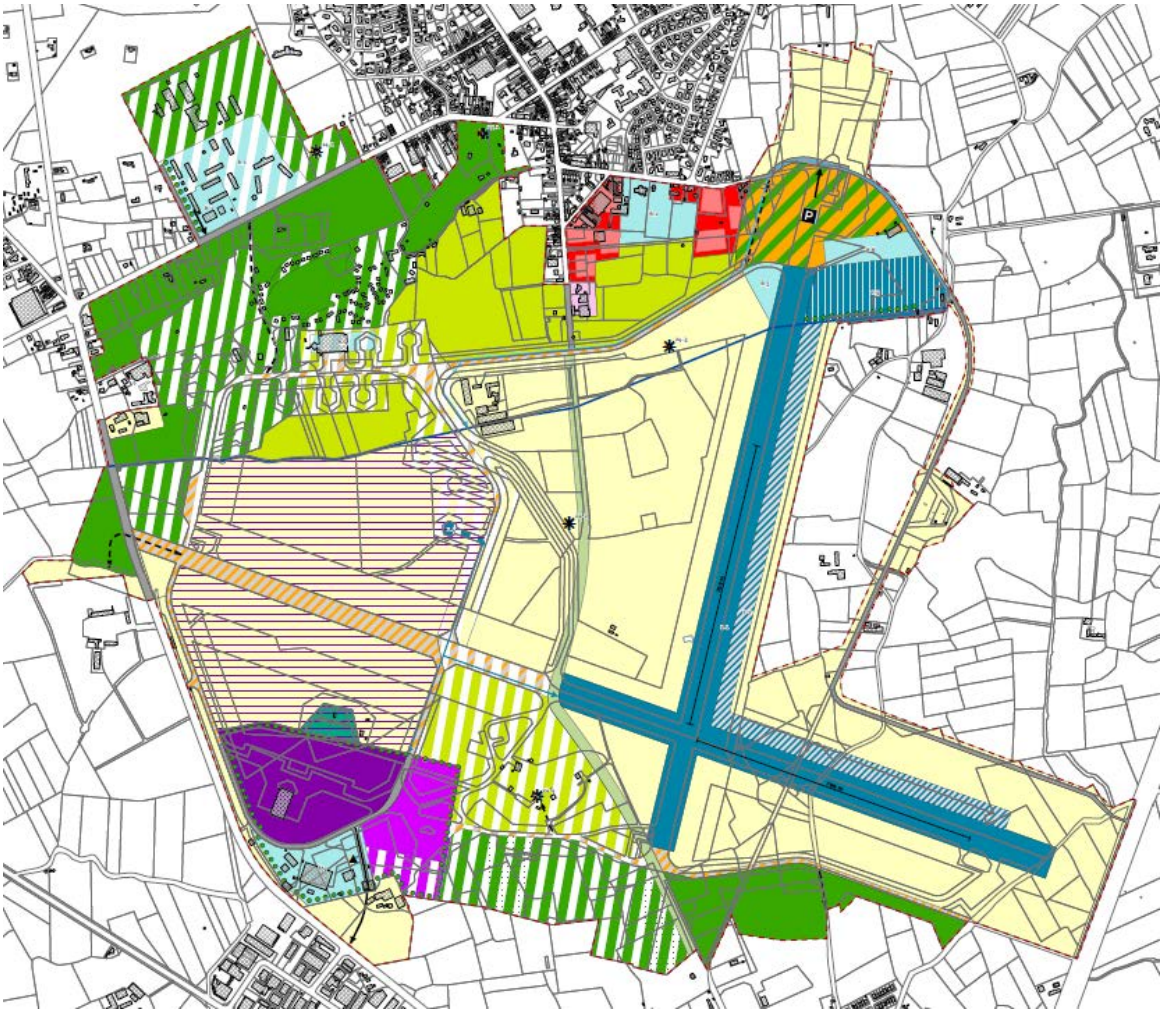
- in het noordwesten tot aan de R. Vandammestraat en de N8, met uitzondering van de percelen langs de N8 waar reeds een gemeentelijk RUP op van toepassing is
- in het noorden tot aan de R. Vandammestraat, Hoveniersstraat en Kerkstraat, met uitzondering van de bebouwde percelen langs de Veurnestraat, Noordstraat en R. Vandammestraat
- in het zuidwesten wordt de plancontour uitgebreid met een aantal private percelen, zodat de toekomstige ontsluiting op de N-8 gewaarborgd wordt.



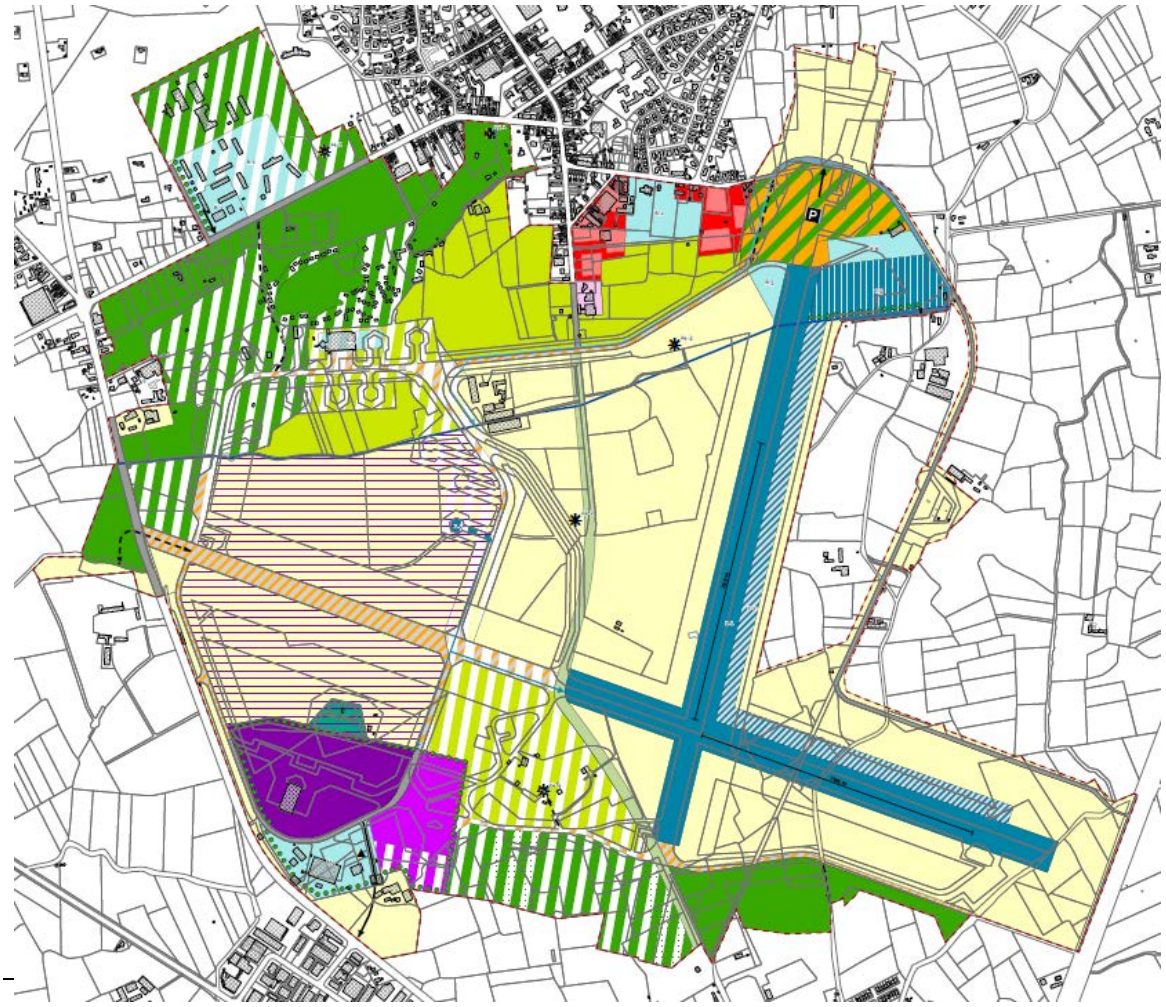
gewestplan

5. Detailleringsgraad

Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal de verschillende ruimtelijke, functionele en stedenbouwkundige elementen tot op perceelsniveau vastleggen in de voorschriften.



6. Voorstel bestemmingszones – voorschriften (indicatief basisplan 4.0)



indicatief voorstel bestemmingsplan (zie bijlage IV) basisplan 4.0

Het voorstel van de stedenbouwkundige voorschriften van de verschillende bestemmingszone's wordt in een apart document opgenomen en om verwarring te vermijden niet meer opgenomen in de scopingnota.

6. Milieueffecten – algemene methodologie

Toetsing aan de MER-plicht

De wettelijke eisen van de inhoud van het MER zijn omschreven in het MER – VR decreet van 18 december 2002. Dit decreet is ondertussen gedeeltelijk gewijzigd door het plan-MER-decreet van 27 april 2007 (BS d.d. 20 juni 2007) dat nu van toepassing is. De regelgeving is opgenomen in het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid). In uitvoering van deze regelgeving keurde de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007 het 'besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's' goed.

Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenstudie, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Er is geen lijst die aangeeft welke plannen onder de plan-MER-plicht vallen. Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het RUP worden opgemaakt omdat het een plan betreft inzake o.a. waterbeheer en ruimtelijke ordening, het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft, aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn en dat het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning voor projecten uit de bijlagen van het mer-besluit:

Het RUP vormt mogelijks het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten opgesomd in bijlage II en III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004 en wijzigingen (2013). Volgende rubrieken zijn mogelijk van toepassing:

Bijlage III, Rubriek 10 – Infrastructuurprojecten

- d) Aanleg van vliegvelden, (projecten die niet onder bijlage I of II vallen).
- Werken inzake kanalisering en ter beperking van overstromingen (flood relief werken) (projecten die niet in bijlage II zijn opgenomen)

Bijlage II, Rubriek 12 – Toerisme en recreatie

- a) Vakantiedorpen, hotelcomplexen buiten stedelijke zones, permanente kampeer- en caravanterreinen, themaparken, skihellingen, skiliften en kabelspoorwegen, met bijhorende voorzieningen,
    - *met een terreinoppervlakte van 5 ha of meer, of*
    - met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Bijlage III, Rubriek 10 – Infrastructuurprojecten

- a) industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen)
- b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)

Bij de opmaak van dit PRUP zal een volwaardige plan-MER uitgewerkt worden, waarbij alle mogelijke milieueffecten onderzocht worden. In dit hoofdstuk wordt de algemene methodologie toegelicht, alsook een overzicht gegeven van de te onderzoeken disciplines. In bijlage I wordt dan meer concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline.

Een milieueffectrapport kan pas tot stand komen nadat de milieueffecten vastgesteld zijn, door middel van een vergelijking van de referentiesituatie vaak maar niet altijd de huidige toestand van het studiegebied met de toestand van het studiegebied na de uitvoering van het plan (= de geplande situatie).

1. Overzicht van de te onderzoeken disciplines

De volgende disciplines zullen in het plan-MER worden behandeld door een erkend MER-deskundige:

- Mens – mobiliteit
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem
- Water
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens –ruimtelijke aspecten ~~en gezondheid~~.

Enkele thema's die eveneens in de opgelijste disciplines aan bod komen in het MER zijn:

- Gezondheid: gezondheid (m.n. hinderaspecten) wordt nader onderzocht binnen de discipline mens – ruimtelijke aspecten door de MER-coördinator in samenwerking met de MER-deskundige mens – ruimtelijke aspecten.

- Licht, warmte en stralingen; licht wordt nader onderzocht onder de receptor mens en biodiversiteit (door de desbetreffende deskundige). Stralingen en warmte is niet relevant in dit MER. Er wordt geen hoogspanningslijn voorzien, noch worden warmtebronnen ingezet.
- Energie en grondstoffen; energie – onder de noemer duurzaamheid - wordt besproken onder de discipline lucht. Het plan is niet van die aard dat er een significante invloed is op grondstofvoorraden.
- Klimaat is een inherent onderdeel van de verschillende disciplines en de relevante aspecten worden daarin besproken (bijvoorbeeld rond lucht, water).

In dit hoofdstuk is een aanzet en/of methodologie beschreven voor de verschillende onderdelen.

Overzicht van de MER-deskundigen

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer	Erkend tot
Inge Van der Mueren	MER-coördinator MER-deskundige bodem en water	GOP/ERK/MERCO/2019/00002 MB/MER/EDA/692-V1 MB/MER/EDA/692-B	Onbepaalde duur
Jan Baeten	Mens-mobiliteit	MB/MER/EDA/808	Onbepaalde duur
Bert Van den Branden	Geluid en Trillingen	GOP/ERK/MER/105881	Onbepaalde duur
Dirk Dermaux	Lucht	MB/MER/EDA-645-V2	Onbepaalde duur
Cedric Vervaet	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	MB/MER/EDA/649-V1	Onbepaalde duur
Sofie Claerbout	Biodiversiteit	MB/MER/EDA/804	Onbepaalde duur
Marijke Verhasselt	Mens-ruimtelijke aspecten	GOP/ERK/MER/2019/00003	Onbepaalde duur

2. Te behandelen aspecten in het MER - algemeen

Bij elke discipline in het MER worden achtereenvolgens behandeld:

- afbakening van het **studiegebied** (eventuele invloedsgebied van de effecten): deze hangt af van het type effect.
- beschrijving van de **juridische en beleidscontext**, voor zover deze nog niet beschreven werd, en het beoordelings- en significantiekader voor de effecten;
- beschrijving van de **referentiesituatie**: zie ook §7.4
- In dit kennisgevingsdossier wordt reeds bondig informatie weergegeven uit een aantal van hierna vermelde bronnen. Deze informatie wordt in het MER zelf nog verder uitgedetailleerd en aangevuld.
- beschrijving van de **geplande toestand** en beoordeling van de effecten (aanzet methodiek effectbeoordeling: zie bijlage I. Zie ook §7.4.
    - Er wordt hierbij gefocust op de permanente effecten van het RUP. De kwetsbaarheden en effecten die tijdens het onderzoek naar voor komen en van belang zijn voor de werffase, de vergunningenfase van specifieke projecten en flankerend beleid worden aangehaald maar hierin ligt niet de focus noch het doel van dit milieueffectenonderzoek.
    - De economische en maatschappelijke effecten en relaties tot handhaving behoren niet tot de decretaal vereiste onderzoeksaspecten van een plan-MER en worden hier dan ook niet in behandeld. Daar zijn andere meer geschikte instrumenten voor.
- **conclusie**.
- beschrijving van **milderende maatregelen** en een beschrijving van **aanbevelingen** ter optimalisatie
    - met de focus op maatregelen/aanbevelingen op het niveau van het RUP en
    - waar relevant maatregelen/aanbevelingen op het niveau van een project dat wordt ingediend als vergunningsaanvraag en maatregelen/aanbevelingen via andere instrumenten en besluitvorming (hier onder de noemer ‘flankerend beleid’ gebracht). Zie verder verduidelijking in §7.6.

Na de beschrijving en beoordeling per MER-discipline, bevat het MER, conform de MER-regelgeving, nog volgende hoofdstukken:

- synthese van milieueffecten en milderende maatregelen/aanbevelingen: de ingrepen, effecten en maatregelen worden samengevat in een synthesetabel/tekst;
- leemten in de kennis (onzekerheden omtrent het plan zelf, kennis over de bestaande milieutoestand of de effectinschatting) en voorstellen m.b.t. monitoring;
- eindbespreking: synthese van milieueffecten en milderende maatregelen/aanbevelingen: de ingrepen, effecten en maatregelen/aanbevelingen worden samengevat in een synthesetabel/tekst; er volgt een geïntegreerde evaluatie over de disciplines heen;
- niet-technische samenvatting;
- verklarende woordenlijst en kaarten / bijlagen.

3. Afbakening studiegebied en grensoverschrijdende effecten

Studiegebied

Het **studiegebied** wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het potentieel invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen.

- In principe wordt voor elke discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt (zie ook beschrijving per discipline in bijlage I). Voor de meeste disciplines bestaat het studiegebied uit het plangebied zelf en haar directe omgeving. 200m wordt aangenomen als standaardgrens voor de mogelijke omvang van de directe invloedssfeer.
- Voor de discipline geluid wordt enerzijds een zone tot op 500 meter van de rand van het plangebied bekeken. Anderzijds wordt uit reden van akoestisch comfort de zone van de 1ste lijnsbebouwing bekeken.
- Voor de discipline mens-mobiliteit en de daarvan afgeleide effecten inzake geluid en lucht is het studiegebied mogelijks ruimer. Op basis van de huidige kennis betreft het studiegebied het plangebied verruimd met de N8 Ten Bogaerdelaan, Robert Vandammestraat, Noordstraat-Veurnestraat.

Onder de term **plangebied** verstaat men het gebied waar de voorgenomen activiteiten gepland zullen zijn (perimeter van het RUP in dit geval).

Het studiegebied wordt verder verduidelijkt in de specifieke disciplines. In het MER zal de afbakening van het studiegebied verder worden verfijnd op basis van bijkomende gegevens en terreinkenmerken.

Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied ligt (in vogelvlucht) op meer dan 5 km van de **grens** met Frankrijk.

Gezien de aard van de voorgenomen activiteit en **de afstand tot landsgrens**, worden er geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

4. Referentiesituatie, geplande situatie en ontwikkelingsscenario's

1 Autonome ontwikkeling

Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de ontwikkeling die het studiegebied zou doormaken waarbij geen juridische en beleidsmatige belangrijke randvoorwaarden meespelen en waarbij het gebied dus enkel gebonden is aan het normale sociaal-economisch gedrag van de mens.

Autonome ontwikkelingen in de toekomst zijn nauw afhankelijk van de juridische toestand van het gebied, zoals weergegeven in het bestemmingsplan en van lopende planontwikkelingen. Hier betekent dit een voortzetting van de huidige (voornamelijk militaire en landbouw) activiteiten in het plangebied.

2 Referentiesituatie

Binnen dit MER wordt de volgende referentiesituatie beschouwd

- Beschrijving van de **referentiesituatie**:
  - voor de disciplines bodem, water, biodiversiteit, landschap en mens: meest kwetsbare toestand betreft de huidige toestand op het terrein of situatie zoals beschreven in de meest recente beschikbare bronnen. Per thema binnen de verschillende disciplines kunnen dit andere jaartallen betreffen.
  - voor de disciplines mobiliteit, geluid en lucht: huidige toestand (gebaseerd op recente telgegevens).
- In principe wordt in een plan-MER ook de theoretische planologische situatie (op basis van de huidige bestemmingen) als een 2de referentiesituatie genomen. Binnen het plangebied zijn een aantal zones binnen de bestemming militair domein momenteel in landbouwgebruik. De bespreking & beoordeling van een ontwikkelingsscenario van de huidige bestemming (militair domein) en het verschil met de toekomstige bestemming wordt echter als niet relevant beschouwd. De invulling van de juridische bestemmingszone 'militair domein' is immers divers (in principe gaande van een situatie gelijkaardig aan de huidige situatie tot een invulling met verharding en/of infrastructuur). Uit hun advies op de plenaire vergadering blijkt dat Defensie momenteel plannen heeft om minstens een deel van het militair domein te blijven gebruiken voor de landmacht, waarbij dus een groot deel van het momenteel bestemde militair domein in eerste instantie ook in militair gebruik zal blijven. Dit scenario wordt verder opgenomen bij gestuurde ontwikkeling gezien het over specifieke plannen gaat. Het is immers onduidelijk in welke mate deze plannen nog aan veranderingen onderhevig kunnen zijn in de toekomst en ook ander militair gebruik mogelijk blijft. Om een éénduidige referentiesituatie te bepalen, wordt bijgevolg uitgegaan van de huidige situatie, waarbij er ook een mililtair gebruik is. De effecten t.o.v. de huidige situatie kunnen dan ook beschouwd worden als worst-case, waardoor enkel de huidige situatie als referentiesituatie zal gehanteerd worden.

3 Geplande situatie

De aanzet voor de beschrijving van de **geplande toestand** en beoordeling van de effecten (aanzet methodiek effectbeoordeling: zie bijlage I).

- Aspecten met betrekking tot het programma en haar varianten zijn voornamelijk relevant binnen de disciplines mobiliteit, geluid en lucht en mens.
- Aspecten met betrekking tot ruimtebeslag zijn voornamelijk relevant binnen de disciplines bodem, water, biodiversiteit, landschap en erfgoed, mens. Als basis voor de effectbeoordeling wordt aangenomen dat de oppervlakte-inname geschiedt binnen het volledige plangebied.
- Aandachtspunten (niet-limitatief)
  - vernieuwen van functies, bestemming van functies;

- verwijderen van vegetatie;
- vergraving, verharding en bebouwing;
- kwetsbaarheden inzake waterhuishouding;
- aftoetsing met de draagkracht van het wegennet: ontsluitbaarheid van het voorliggende programma;
- draagkracht van de omgeving;
- visuele en akoestische aspecten;
- doorwaadbaarheid; inrichting van fietsers en voetgangersverbindingen;
- verkeersgeneratie en –afwikkeling, ontsluiting en veiligheid.

Voor de beoordeling van de effecten zal vertrokken worden van de volledige realisatie van het plan o.b.v. de nabestemmingen, i.c. de situatie waarbij het militair gebruik niet meer aanwezig zal zijn. In deze situatie zijn de wijzigingen t.a.v. de huidige situatie immers het grootst. Waar relevant zal aangegeven worden in welke mate de effecten anders zijn in de tijdelijke situatie waarbij er nog militair gebruik mogelijk is.

4 Gestuurde ontwikkeling

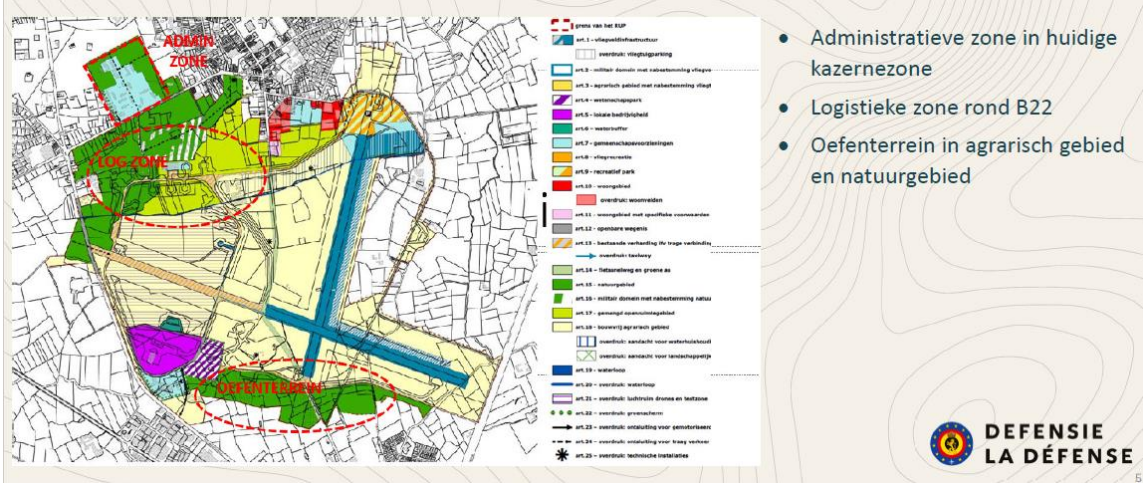
Hieronder worden de te verwachten wijzigingen in en in de omgeving van het studiegebied beschreven.

- **Gebruik van een deel van het militair domein voor de landmacht**

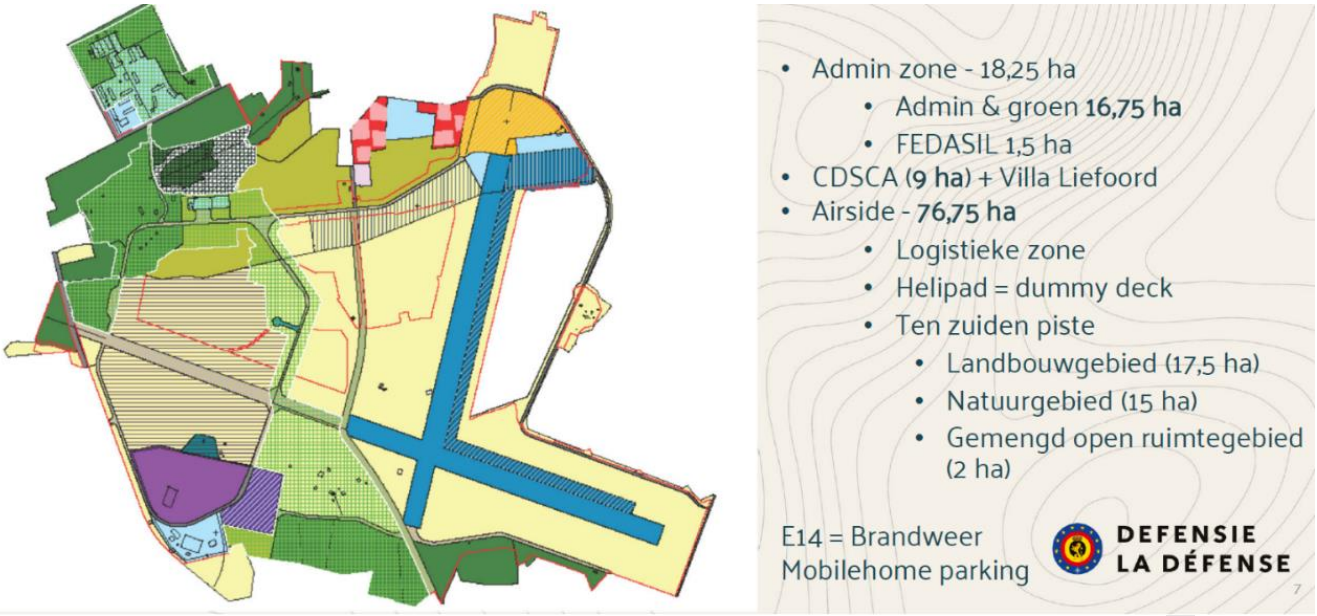
Door de gewijzigde geopolitieke toestand en de impact daarvan op de Belgische Defensie is er nood aan bijkomende oefenterreinen. Defensie wenst daarom na de verhuis van de luchtvaartactiviteiten een deel van de militaire basis in Koksijde te gebruiken voor de landcomponent.

Defensie voorziet daarbij volgende 3 zones en functies:

- Een administratieve zone ten noorden van de Robert Vandammestraat waar de huidige kazernezone te vinden is.
- Een logistieke zone ten zuiden van de Robert Vandammestraat geconcentreerd rond de loods B22 (loods 40ste smaldeel).
- Een oefenterrein in het zuidelijk deel van de militaire basis, aansluitend op de noordrand van Veurne.



Tijdens verdere overlegmomenten tussen de relevante diensten van de Provincie West-Vlaanderen en Defensie werd dit verder verfijnd. Dit werd als volgt voorgesteld door defensie.



De invulling van deze zone van ongeveer 100ha met militair gebruik door de landmacht zal worden meegenomen als ontwikkelingsscenario in het MER..

- **fietssnelwegen**

De Provincie West-Vlaanderen wil een deel van de fietsroutes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk omvormen tot fietssnelwegen. De kaart van fietssnelwegen in de provincie West- Vlaanderen werd door de deputatie goedgekeurd op 26/05/2016. Hierin werden de routes geselecteerd die in de toekomst als fietssnelwegen zullen uitgewerkt worden. De route F391 loopt dwars door het plangebied. De route F39 grenst aan het plangebied. Dit wordt weergegeven op onderstaande figuur (met indicatieve ligging van het plangebied in rode cirkel).



Bron: www.fietssnelwegen.be

Verder zijn er in deze fase van de studie geen mogelijke ontwikkelingen (die reeds beslist beleid zijn) in de omgeving gekend die enig cumulatief effect met het project kunnen veroorzaken.

5. Waardeschaal en effectbeoordeling

In het MER zal de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het plan (voor de verschillende milieudisciplines) rekening houden met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling zal zich baseren op:

Wat is de kwetsbaarheid van het milieu?
Het belang van het effect van de ingreep op het desbetreffende onderdeel wordt beoordeeld met de termen 'kwetsbaarheid' (zeer, matig, weinig). De significantie is een rechtstreeks gevolg van de kwetsbaarheid van het gebied voor een bepaald onderdeel van een discipline. Wanneer een gebied als kwetsbaar werd getypeerd voor een onderdeel, kan een ingreep die hierop een invloed heeft significant zijn vanaf een bepaalde grootteorde. Significant betekent niet hetzelfde als aanzienlijk, maar wel dat er een effect optreedt dat niet meer als verwaarloosbaar wordt beschouwd (vanaf score +1 of -1).

Wat is de omvang van de effecten?
De omvang van de effecten wordt vastgesteld en uitgedrukt in termen als 'groot', 'matig' en 'gering'. Het vaststellen van de omvang van de effecten gebeurt a.d.h.v. de criteria die hierboven werden beschreven, en dit naargelang de milieudiscipline waarop deze effecten invloed uitoefenen.

Wat is het waardeoordeel?
Het waardeoordeel van het effect wordt met de termen 'positief' en 'negatief' uitgedrukt. Hierin worden nog gradaties onderscheiden, aangeduid met een aantal plus- en mintekens. Deze gradatie verloopt exponentieel.

Omvang van het effect / ***kwetsbaarheid milieu***[1]	***Groot***	***Matig***	***Gering***	***Neutraal***
	Waardeoordeel			
	Positief negatief	***Positief negatief***	***Positief negatief***	
Zeer kwetsbaar	+++ ---	++/+++ --/---	++ --	0
Matig kwetsbaar	++/+++ --/---	++ --	+ -	0
Weinig kwetsbaar	+/++ -/--	+ -	+/0 -/0	0

3 tekens: aanzienlijk (pos. of neg.) effect; 2 tekens: (pos. of neg.) effect; 1 teken: beperkt (pos. of neg.) effect

Onafhankelijk van de omvang of significantie (lees kwetsbaarheid) kan een effect optreden dat neutraal wordt beoordeeld wanneer de (deel)ingreep noch een positief noch een negatief effect teweegbrengt.
De beoordeling van de effecten gebeurt o.b.v. expert judgement en is –waar dit mogelijk is- gebaseerd op cijfermatige gegevens. Onder de methodologie per discipline kan nog een verfijnd beoordelingskader zijn opgenomen (bijvoorbeeld voor geluid, verkeer of lucht).
Om een overzicht te verkrijgen van het belang van de verschillende effecten wordt voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

[1] Ook de significantie kan een gradatie hebben of meer specifiek kan de graad van kwetsbaarheid (of de waarde van een gebied) als zeer kwetsbaar, matig kwetsbaar of weinig kwetsbaar ingeschat worden; zodat de combinatie van significantie van de ingreep (mate van kwetsbaarheid) en omvang van het effect een matrix oplevert die de klasse-indeling van ernst oplevert door de combinatie van "zeer kwetsbaar gebied" respectievelijk "matig kwetsbaar gebied" ... met respectievelijk "gering, matige of grote aantasting of omvang van effect".

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
geen significant/verwaarloosbaar effect (0)	

Op basis van de grootte van de scores kan vervolgens snel afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect als belangrijk beoordeeld hebben.
Op basis van de impactbeoordeling (van -3 tot +3) kan afgeleid worden in hoeverre een maatregel/aanbeveling noodzakelijk is en welke de impact is van de maatregel/aanbeveling (resterend effect): de milderende maatregelen/aanbevelingen worden gekoppeld aan de impactbeoordeling.

FORMULEREN VAN AANBEVELINGEN

Bij impactscore 0, 0/-1 of -1 worden geen aanzienlijke milieueffecten gegenereerd. Milderende maatregelen zijn niet noodzakelijk.
In het richtlijnenboek milieueffectrapportage 'Algemene methodologische en procedurele aspecten' (oktober 2015) is een kader opgenomen waar de koppeling van effectbeoordeling met milderende maatregelen is gemaakt.

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score –1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend; als de milieu-kwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden[114].
Negatief (score –2)	Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score –3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

[114] Zie hiervoor ook de disciplinespecifieke richtlijnenboeken.

Voor alle gevallen geldt: indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.
In het MER zal een onderscheid gemaakt worden tussen **noodzakelijke maatregelen** en maatregelen **ter optimalisatie /aanbevelingen**.
Volgens de handleiding Milderende Maatregelen kunnen maatregelen met impactscore -1 of maatregelen die het resterend effect niet voldoende verkleinen soms beter als 'aanbeveling' worden opgenomen dan wel als 'maatregel'.
De MER-deskundige zal aangeven of een maatregel noodzakelijk is (en aangeven wat het resterend effect is).

KOPPELING RUP EN MER

Er wordt de aandacht op gevestigd dat in de beschrijving van milderende maatregelen en de aanbevelingen binnen de verschillende disciplines, er een onderscheid wordt gemaakt tussen het niveau van doorwerking van deze maatregelen en aanbevelingen.
De focus ligt op het onderzoeken van maatregelen op het RUP-niveau.

- De milderende maatregelen/aanbevelingen op niveau van het RUP dewelke voortvloeien uit het MER-onderzoek zullen/kunnen aanleiding geven tot aanpassingen/verfijningen aan de bestemmingszones of stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.
- De maatregelen en aanbevelingen die moeten/kunnen doorwerken in het RUP vallen qua uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het RUP (zijnde de provincie West-Vlaanderen).

Waar dit een toegevoegde waarde heeft, kunnen naar aanleiding van de effectbeoordeling milderende maatregelen worden onderzocht die zich niet meer op plan-niveau bevinden maar bijvoorbeeld wel relevant kunnen zijn op het niveau van de vergunning of het flankerend beleid. Onderzochte maatregelen onder andere niveaus zoals vergunningen of andere instrumenten zijn niet uit te werken via het RUP.

6. Overzicht van mogelijk potentiële milieueffecten gerelateerd aan ingrepen

OVERZICHT ALGEMEEN TE VERWACHTEN EFFECTEN

Gebaseerd op de algemene locatiekarakteristieken en de planbeschrijving worden hieronder de voornaamste mogelijke effecten die t.g.v. de voorgenomen activiteiten redelijkerwijze kunnen verwacht worden in een overzicht weergegeven (zie Tabel 5-1).
Enkel effecten op planniveau worden besproken: dit zijn de permanente effecten tijdens de aanlegfase en de permanente effecten tijdens de exploitatiefase.

Tabel 5-1 Ingreep-effectmatrix: globale inschatting van de milieueffecten van het plan

Deelingrepen	Direct effect	Discipline	Indirect effect	Discipline
Ruimtebeslag door de af-/aanwezigheid van gebouwen en infrastructuren	Ruimtebeslag Wijziging grondwaterhuishouding: wijziging infiltratiemogelijkheden Wijziging in ruimte voor water hemelwater Wijziging structuurkwaliteit waterlopen Wijziging grondwaterstroming t.g.v. de aanwezigheid van ondergrondse constructies of t.g.v. permanente bemaling	Water	 Grondwaterstandswijziging met impact op vegetatie Grondwaterstandsdaling met risico op zettingen	 Biodiversiteit Mens
	Permanente profielvernietiging	Bodem		
	Permanente wijziging erfgoedwaarde (archeologisch patrimonium) Wijziging Landschapsperceptie Wijziging landschapsstructuur Wijziging bouwkundig erfgoed	Landschap	Wijziging visuele beleving	Mens
	Barrièrewerking, biotoopverlies/winst	Biodiversiteit		
Ingebruikname plangebied (wonen, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijvigheid, recreatie, luchthavenactiviteiten, landbouw, natuur)	Wijziging in belasting wegennet, verkeersveiligheid, parkeren, langzaam verkeer	Mens en mobiliteit	Hinderaspecten geluid en lucht, gezondheid	Geluid, Lucht Biodiversiteit Mens
	Wijziging geluidsproductie t.g.v. de functies zelf en de gewijzigde verkeersstroom	Geluid	Hinderaspecten Rustverstoring	Mens Biodiversiteit
	Wijziging luchtverontreinigende componenten t.g.v. wijziging in de verkeersbewegingen	Lucht	Hinderaspecten	Mens
	Wijziging in afvalwaterproductie en –stroom	Water	Invloed op capaciteit rioleringsnet	Water
	Wijziging in functies	Mens, Biodiversiteit		

7. Interdisciplinaire gegevensoverdracht

Een efficiënte gegevensoverdracht heeft een positieve invloed op de gevolgde methodiek van effect- en impactvoorspelling en zal de betrouwbaarheid ervan verhogen. Overigens moeten de gevolgde methodologieën van de verschillende disciplines op elkaar afgestemd worden. Vooral op vlak van mobiliteit, geluid en lucht en anderzijds op vlak van hinderaspecten op mens en ecologie zijn overdrachten te verwachten en dit zowel tussen deze disciplines onderling, als hun relatie tot andere disciplines. Hierna volgt een matrix betreffende de mogelijke interdisciplinaire gegevensoverdracht, gekend in fase van de startnota.

Tabel 5-2 Interdisciplinaire gegevensoverdracht binnen het MER

disciplines die geg. vragen:	Mobiliteit	Geluid en trillingen	Lucht	Bodem	Water	Biodiversiteit	Landschap	Mens, ruimte en hinder	
Mobiliteit		mobiliteits-infrastructuur verkeersintensiteiten	voorspellingen verkeersintensiteiten			Barrière-werking			*Disciplines die gegevens leveren*
Geluid en trillingen						rustverstoring		beleving en hinder	
Lucht								hinderaspecten	
Bodem					bodemgebruik dat het water beïnvloedt grondwaterkwetsbaar-heid, bodemopbouw	Biotoopverlies/winst	geomorfologie bodemverstoring (mbt archeologie)	veranderde bodemfuncties, bodemvervuiling, risico op zettingen	
Water				grondwaterstand grondwaterkwaliteit		Biotoopverlies, (grond)waterstand, (grond)waterkwaliteit, waterhuishouding, structuurkenmerken voorkomen kwel	bodemverstoring (mbt archeologie)	waterverontreiniging veiligheid (overstromen)	
Biodiversiteit							landschapsstructuur en kleine landschaps-elementen	Visuele beleving	
Landschap								visuele beleving	
Mens, ruimte en hinder				bodemgebruik		Barrièrewerking, hinder			

7. Instrumenten voor realisatie

Grondverwerving

Om het project te kunnen realiseren, dient een groot deel van de gronden verworven te worden. Het gaat voornamelijk om de gronden die op vandaag in eigendom zijn van het ministerie van Defensie en die bijgevolg op vandaag enkel ingezet kunnen worden voor militaire activiteiten.

In het plangebied liggen ook een aantal percelen in private eigendom. Deze zullen grotendeels in eigendom kunnen blijven van particulieren, op enkele lokale uitzonderingen na, waar grondverwerving noodzakelijk zou blijken voor het realiseren van een directe ontsluiting tot het achterliggend gebied of een concreet programma-element.

Hieronder volgt een niet-limitatieve oplijsting van mogelijke instrumenten:

- Gebruikerscompensatie
- Erfdienstbaarheid uit kracht van wet
- Voorkooprecht
- Aankoop in der minne
- Onteigeningsplan

Uitvoering

Het heeft weinig zin om het volledige traject van RUP tot uitvoeringsontwerp te doorlopen zonder dat er onderzoek gedaan wordt naar de financiële haalbaarheid van de realisatie. Een doorgedreven analyse van de mogelijke mechanismen voor financiering is aan de orde teneinde de realiseerbaarheid van het project op korte of middellange termijn te kunnen garanderen. Subsidiekanalen en afspraken tussen verschillende overheidsdiensten kunnen geëxploreerd worden.

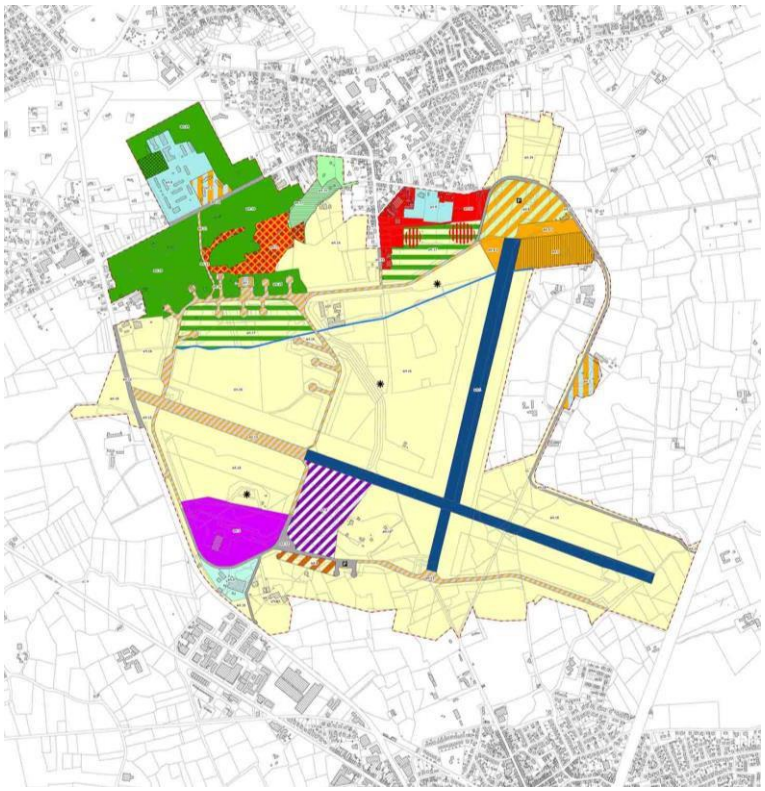
Aan het PRUP kan desgevallend een uitvoeringsnota gekoppeld worden, waarin de concrete inrichting duidelijk wordt.

Een belangrijke voorwaarde is een positieve houding van de overheidsdiensten om een gunstig verloop van de RUP-procedure mogelijk te maken. Deze kan groeien in het proces door voldoende betrokkenheid bij het uitwerken van de voor hen belangrijke thema's.

8. Historiek alternatieven

In dit hoofdstuk geven we de historiek en de evolutie mee van de verschillende planelementen en alternatieven. Op deze manier kan het volledig planproces van bij de eerste startnota tot de huidige fase gereconstrueerd worden, maar blijft het ook duidelijk in de bovenliggende hoofdstukken wat nu juist in de scope van het dossier zit en zal worden onderzocht.

In de startnota werd volgend basisplan (voorstel bestemmingsplan) opgenomen, waarop de verschillende bouwstenen kunnen worden afgetoetst.

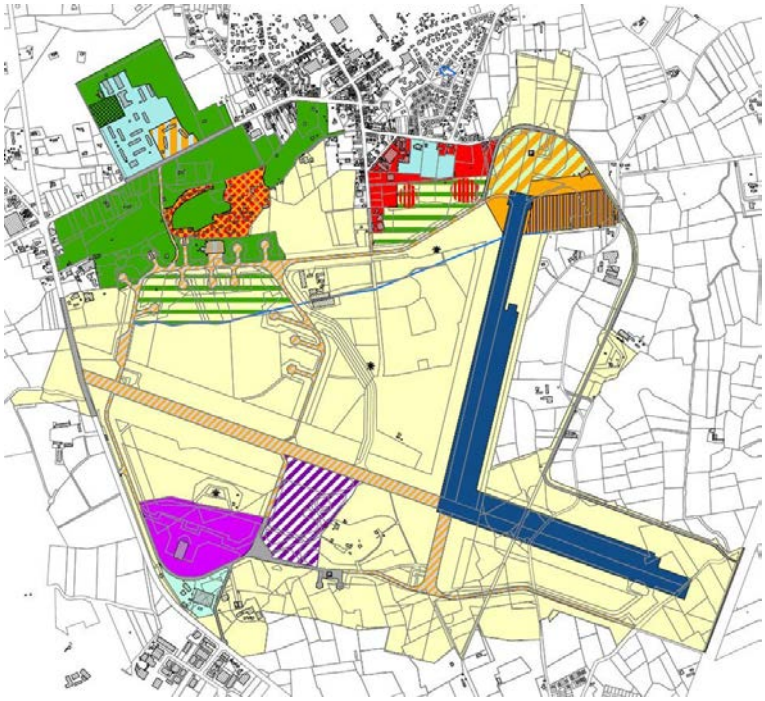


figuur: indicatief voorstel bestemmingsplan: basisplan

Gezien de beslissing uit 2019 van Defensie om de militaire activiteiten in Koksijde stop te zetten, zijn een aantal elementen uit dit basisplan echter achterhaald. Het betreft:

- **de lengte van de gekeurde landingsbanen**: gezien de randvoorwaarden voor militair gebruik wegevallen, volstaat een lengte van 799 m voor de landingsbanen, waardoor een compacte configuratie in L-vorm mogelijk wordt: landingsbanen + graspistes (NZ 799m + OW 799m) met de respectievelijke erfdienstbaarheden en starterstrips.
- **wisselbestemming militair domein/luchthavengebonden activiteiten**: gezien er geen militaire activiteiten meer zullen plaatsvinden op de basis, wordt de bestemming militair domein niet meer relevant en kan de wisselbestemming worden aangepast naar enkel luchthavengebonden activiteiten.

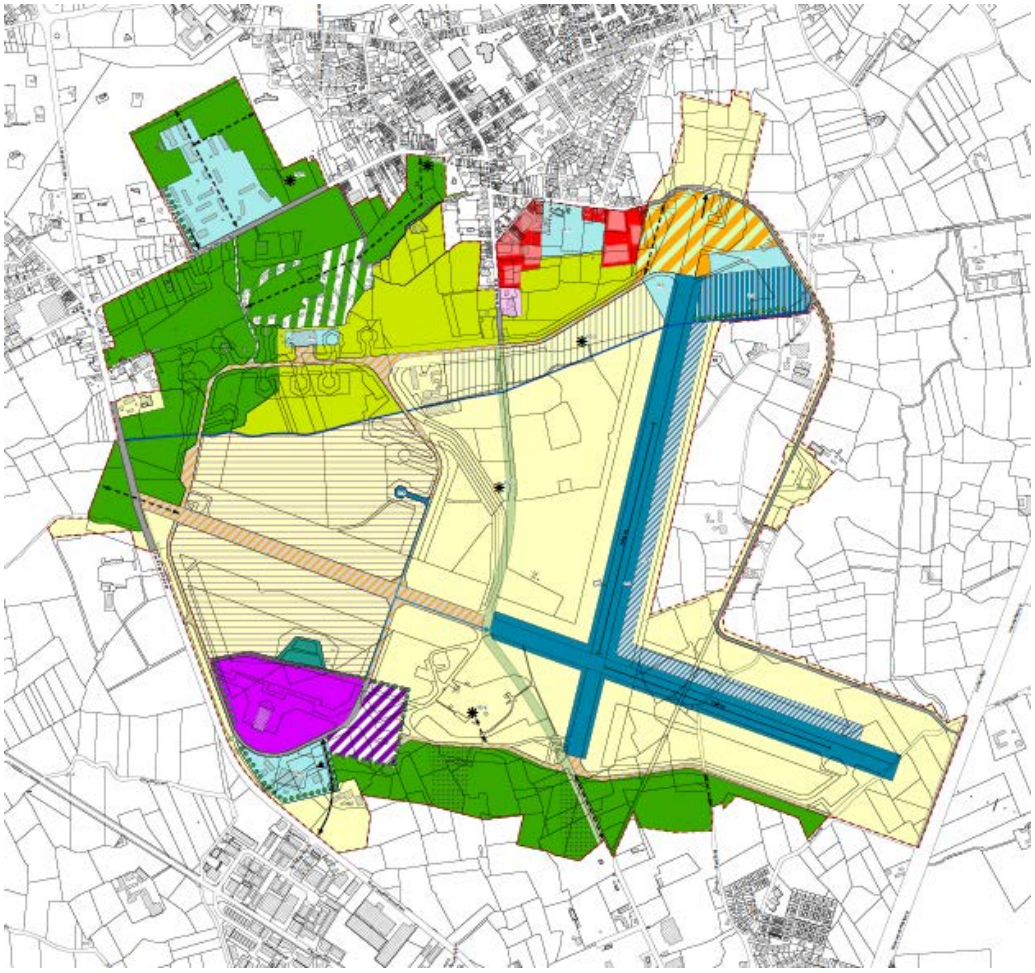
Op basis van nieuwe inzichten (beslissing Defensie) en de verwerking van de inspraak en adviezen, en omwille van de leesbaarheid van het document, werd in de eerste scopingnota 1.0 voorgesteld om te werken met een **basisplan 2.0**:



figuur: basisplan 2.0

Op basis van verder overleg (bilateraal, adviesvraag naar aanleiding van eerste voorontwerp PRUP) en ontwerpend onderzoek (Koksijde-Dorp, open ruimte, noordrand Veurne), werd het basisplan 2.0 verder verfijnd naar een basisplan 3.0. Er wordt dan ook voorgesteld om in het planproces verder te werken op basis van dit basisplan 3.0. Het is inherent aan een complex en langlopend planproces als deze dat er evoluties zijn. Het is dan ook het meest logische verder te werken, onderzoeken en onderbouwen op basis van de meest recente bevindingen. Dit ligt ook in lijn met het evolutief karakter van een scopingnota waarbij deze pas definitief wordt bij de voorlopige vaststelling van het PRUP.

Basisplan 3.0:



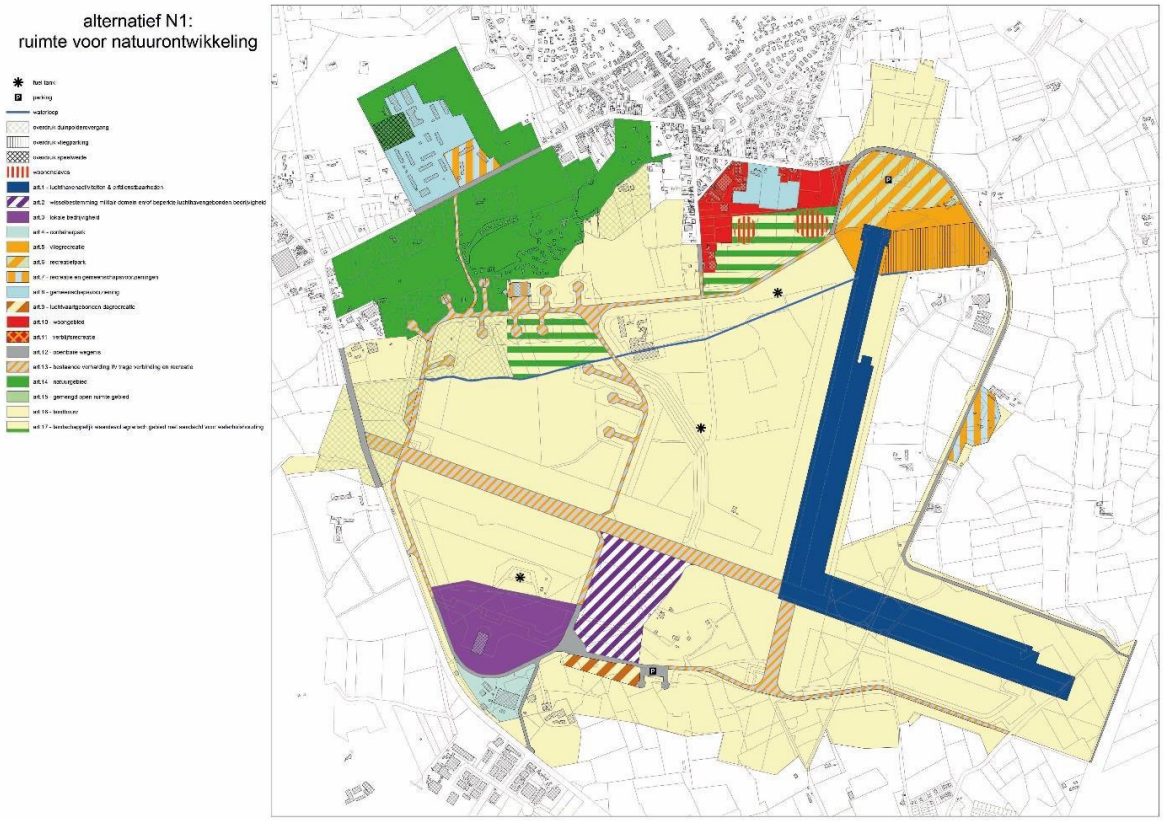
De weerhouden functies in het basisplan 2.0 blijven aldus behouden en grotendeels dezelfde in basisplan 3.0. Voornamelijk de configuratie en inplanting ervan verschillen. De fietsverbinding wordt dan weer concreet in een aparte zone opgenomen. De functies worden hieronder nogmaals opgelijst:

- natuurontwikkeling duinpolderovergang
- natuurontwikkeling zuidelijk deel aansluitend op kleinstedelijk gebied Veurne
- fietssnelweg/groene as
- recreatieve luchtvaart
- recreatie
- landbouw
- intergemeentelijk bedrijvenpark
- wetenschapspark
- woonontwikkeling
- gemeenschapsvoorzieningen:
    - loods 40ste smaldeel: multifunctionele zaal in functie van evenementen en jeugd
    - vliegtuigparking en zone voor museum op de kop van de NZ-piste
    - gemeentelijke loodsen op de kop van de NZ-piste
    - intergemeentelijk recyclagepark
    - Sint-Pieterskerk en begraafplaats
      kazernezone: groendienst, technische dienst, brandweer, jeugdvoorzieningen, etc.

Na de verwerking van de inspraak en adviezen op de startnota is het plan duidelijk aangepast. De keuzes van bestemming zijn scherper gesteld. De plandoelstellingen blijven gehandhaafd, waardoor het niet noodzakelijk is een nieuwe startnota op te maken, maar verder kan gewerkt worden aan het voorontwerp PRUP.

Bouwteen en alternatieven natuur

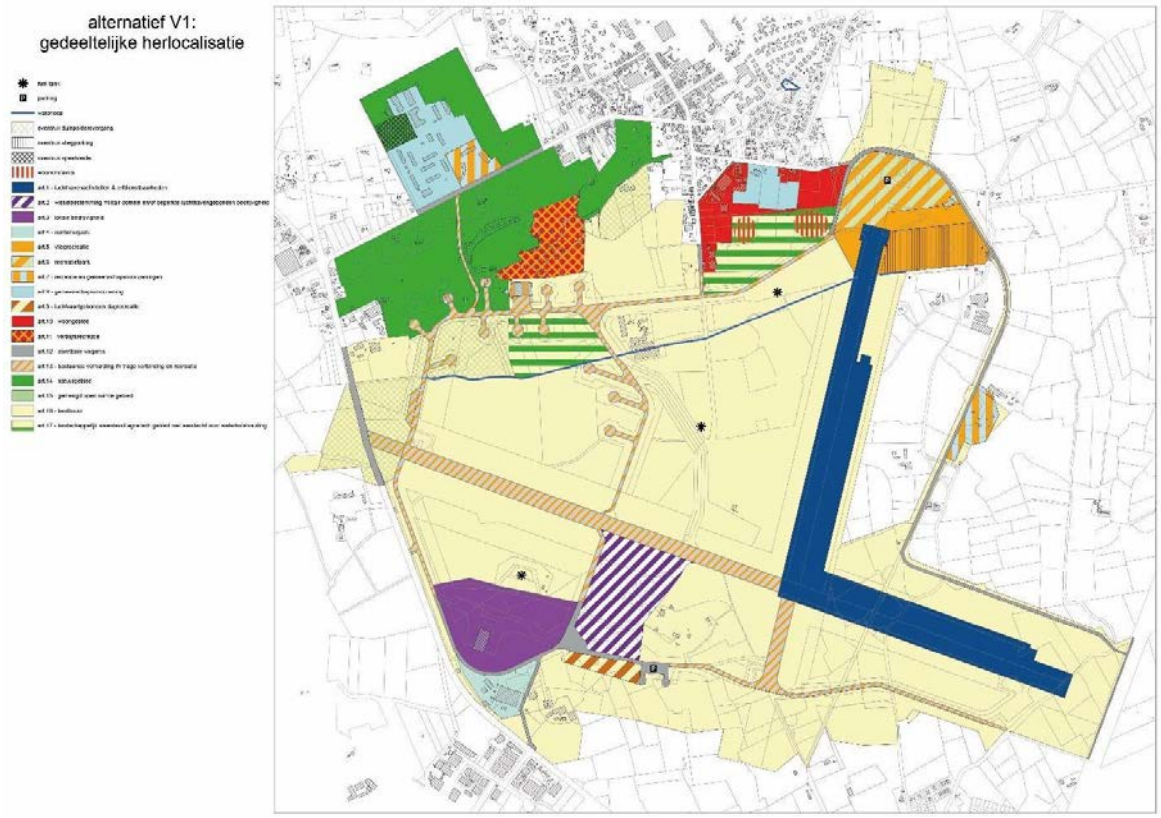
- **alternatief N1: ruimte voor natuurontwikkeling (duinpolderovergang)**



Voor de bouwsteen natuur wordt een alternatief onderzocht waarbij maximaal ingezet wordt op de natuurontwikkeling in de duinen en duin-polderovergang. Dit alternatief impliceert dat de camping Liefoord zal verdwijnen en een bestemming natuur krijgt. De meer zuidelijk gelegen gebieden hebben de bestemming landbouw, net zoals in het basisplan 2.0. Voor deze bestemming landbouw worden aangepaste inrichtingsvoorschriften voorgesteld, om overgang tussen duin en polder vorm te geven, o.a. met kleine landschapselementen.

Bouwsteen verblijfsrecreatie en alternatieven camping Liefoord

- **alternatief V1: gedeeltelijke herlocalisatie (binnen het plangebied).**

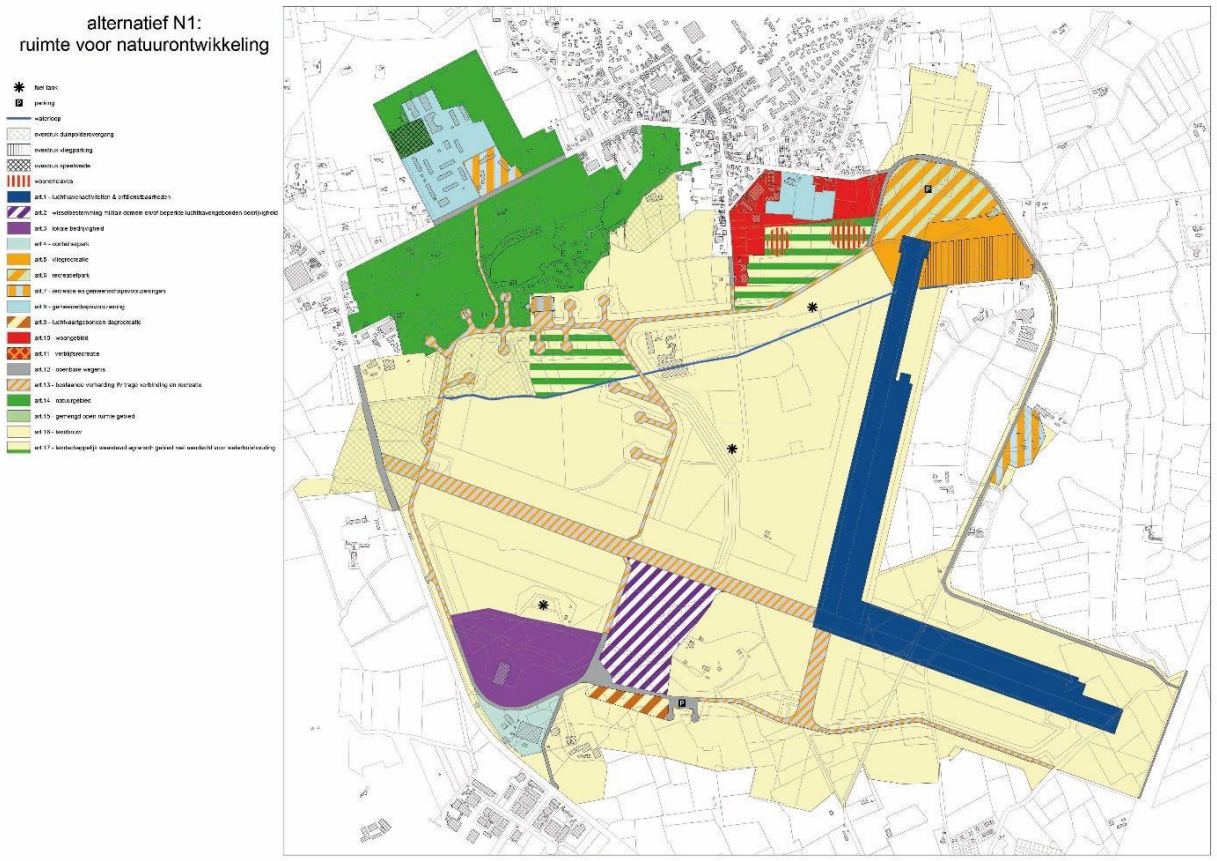


Het westelijk deel van de militaire camping dat uitgesneden werd uit de beschermde gebieden volgens het duinendecreet, wordt voorgesteld te herlocaliseren op een aanpalend landbouwperceel ten zuidoosten van de camping. Hierdoor kan een deel van de bestaande camping de bestemming natuur krijgen. Hiermee zou de anomalie uit het verleden worden rechtgezet en de insnijding in het duinendecreet worden weggenomen. De belangrijke aanwezige natuurwaarden zouden zo worden versterkt terwijl de camping op een compacte meer aaneengesloten manier kan blijven functioneren.

Uit de verschillende bilaterale overleggen alsook bijkomend ontwerpend onderzoek is gebleken dat dit alternatief niet meer als wenselijk of redelijk kan beschouwd worden. Volgende elementen zorgen ervoor dat dit alternatief als niet redelijk dient beschouwd te worden en als dusdanig niet hoeft meegenomen te worden in het verdere onderzoek en planningsproces:

- Door de voorgestelde herlocalisatie blijft nog steeds een dynamische functie (verblijfsrecreatie) aanwezig midden in de duin-polderovergang.
- Door een effectieve zone te bestemmen als zone voor verblijfsrecreatie zou deze activiteit net bestendigd worden op lange termijn binnen dit planproces. Dit terwijl camping/verblijfsrecreatie geen doelstelling is van voorliggend planproces en al helemaal niet gewenst is in de omgeving van de belangrijke natuurwaarden.
- Uit het ontwerpend onderzoek voor de open ruimte kwam een nieuwe/herlocalisatie van de camping als niet wenselijk naar voor.
- Het is niet aangewezen een alternatief voor een gedeeltelijke herlocalisatie van de camping verder op te nemen en te onderzoeken. Deze voldoet niet aan de doelstellingen van het planproces.

- **alternatief V2 = alternatief N1: uitdoofscenario en/of herlocalisatie (buiten het plangebied).**

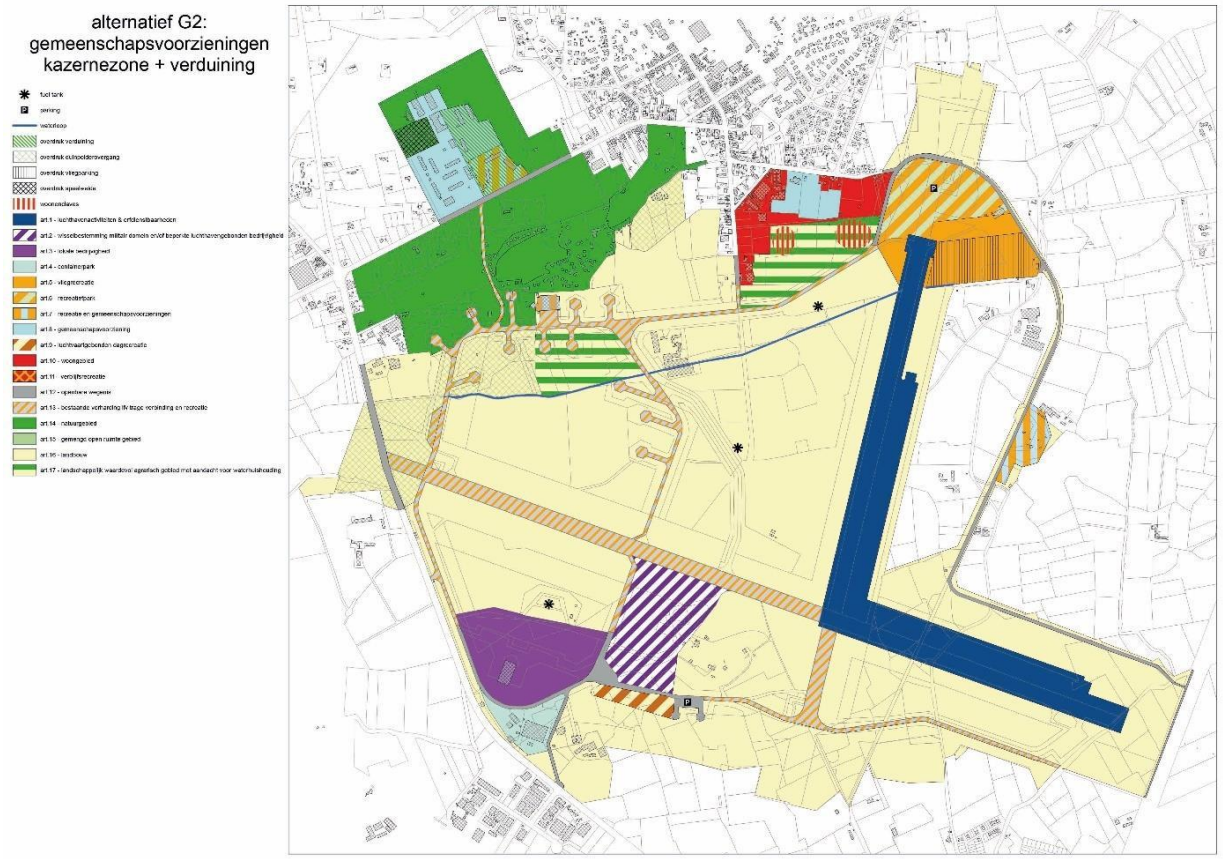


Bij dit alternatief wordt maximaal ingezet op natuur in de duinen en de duin-polderovergang en zal de bestaande camping uitdoven. De camping kan blijven zolang de concessie loopt, maar kan daarna niet blijven (concessie loopt tot 2027 en is verlengbaar).

Zoals reeds vermeld bij de bouwsteen natuur wordt dit alternatief als onderdeel van het basisplan 4.0 in nabestemming onderzocht in het MER en niet meer als alternatief N1/V2.

Bouwsteen en alternatieven gemeenschapsvoorziening

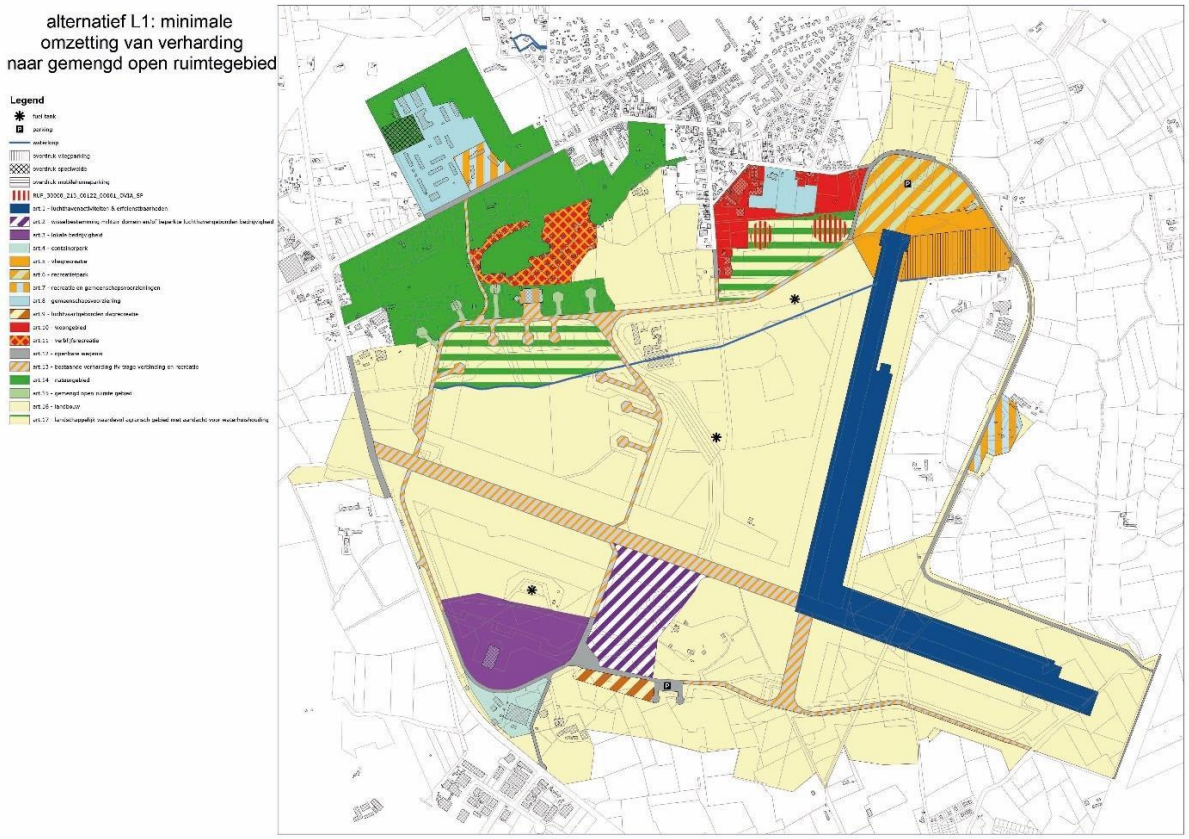
- **Alternatief G1: gemeenschapsvoorzieningen kazernezone + verduining**



Dit alternatief zorgt voor bijkomende ruimte voor natuur en vrijwaart de oostelijke zijde van de kazernezone, door in te zetten op verduining tussen de bestaande bebouwing en de betreding van de zone te verhinderen en maximaal te ontharden. Er wordt een overdruk voorgesteld, waarvoor een minimaal % verduining opgelegd wordt. De zware functionele invulling van de gebouwen is maximaal geconcentreerd in het westelijk deel, met doordachte ruimtelijke optimalisatie, zodat het oostelijk deel zoveel mogelijk gevrijwaard kan worden van bijkomende bebouwing.

Vanuit de ontwerpoefening open ruimte wordt gesteld dat de toekomstige ontwikkeling enerzijds voorziet in een sterkere verweving van het duinenlandschap met de toekomstige infrastructuur van de huidige militaire kazerne. Dat gebeurt door de duindynamiek in de verstedelijkte zone te laten doorwerken en de duinstructuur erin en ermee te verwerven. Anderzijds wordt de wegbarrière gemilderd door de natuur- en landschapswaarden langs weerszijden van de weg zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen en danig te versterken dat ze als natuurverbinding fungeert. Dit alternatief is bijgevolg mee opgenomen in basisplan 3.0 en wordt niet meer als afzonderlijk alternatief onderzocht.

- **alternatief L1: minimale omzetting van verharding naar gemengd open ruimtegebied**



De helikopterplatforms die voor de grootste versnippering zorgen van het natuurgebied, zijn gelegen rond de loods van het 40ste smaldeel en ten noorden van de taxiway. Indien deze vijf helikopterplatforms kunnen omgezet worden naar natuurgebied, dan ontstaat er een grotere aaneengesloten zone natuur ten zuiden van de camping die kan bijdragen tot de duinpolderovergang.

Het betreft een te ontharden oppervlakte van ca. 11.000 m².

Bouwsteen water en alternatieven

Voor de bouwsteen water worden verschillende alternatieven voor ruimte voor water onderzocht. De hieronder beschreven alternatieven Wa1 en Wa2 werden voorgesteld in inspraakreacties, met name dat de overdruk 'aandacht voor waterhuishouding' verplaatst worden naar lager gelegen gronden in of net buiten het plangebied.

Aangezien er slechts sprake is van kleine hoogteverschillen, is het onmogelijk om te spreken van lager gelegen gronden en wordt er gesproken van een vlak gebied voor de waterlopen. Toch worden de alternatieven voor deze bouwsteen onderzocht.



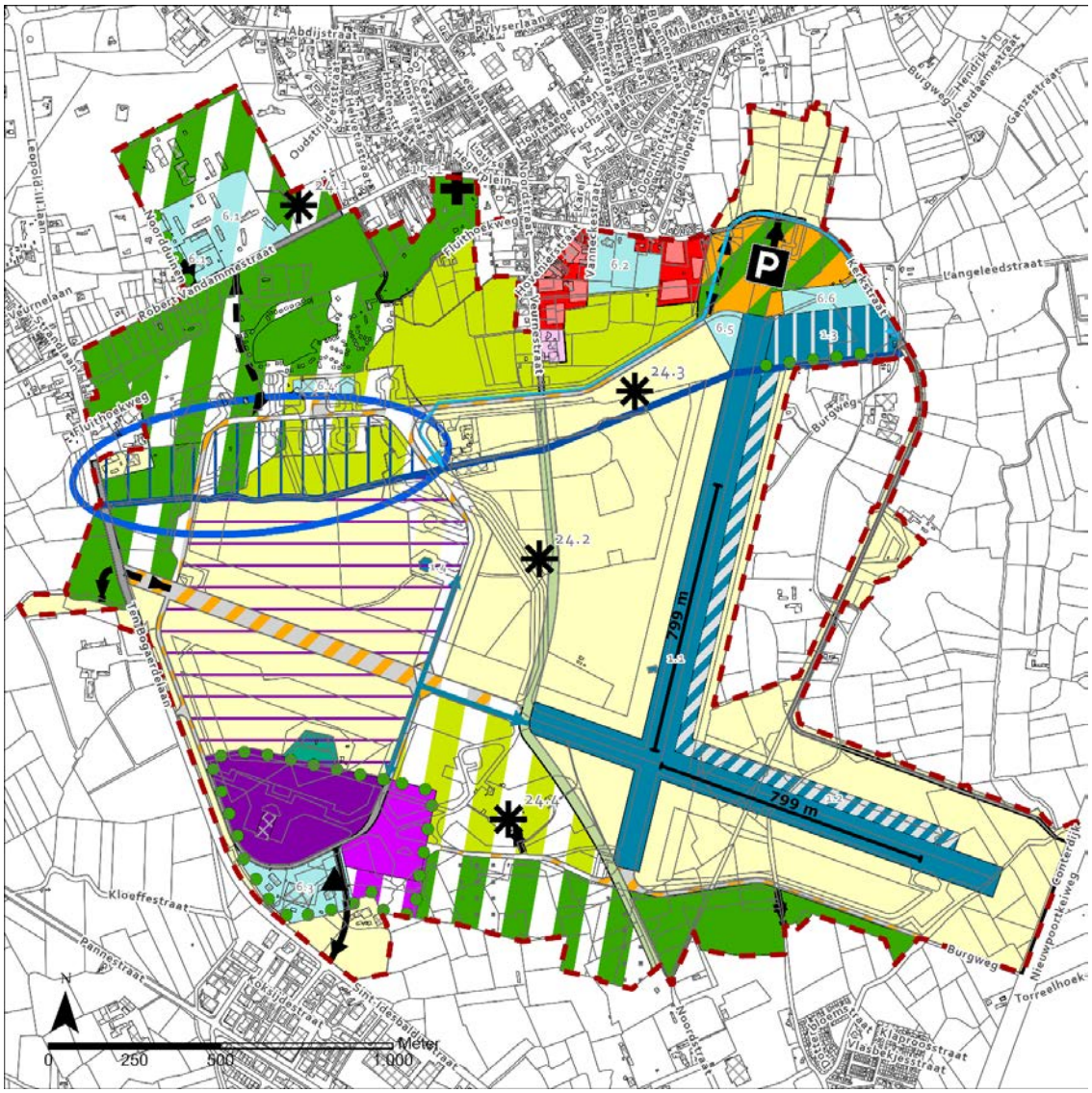
- **alternatief Wa1: op "lager gelegen" gronden en aansluitend aan Koksijde-dorp**

  In plaats van de gearceerde zone die onmiddellijk aansluit aan Koksijde-Dorp, wordt voorgesteld om de zone rond het Langeleed van de overdruk 'aandacht voor de waterhuishouding' te voorzien. Dit is op het plan hierboven aangeduid met een blauwe ovaal.

- **alternatief Wa2: op "lager gelegen" gronden buiten plangebied (Belvedère-duinen)**

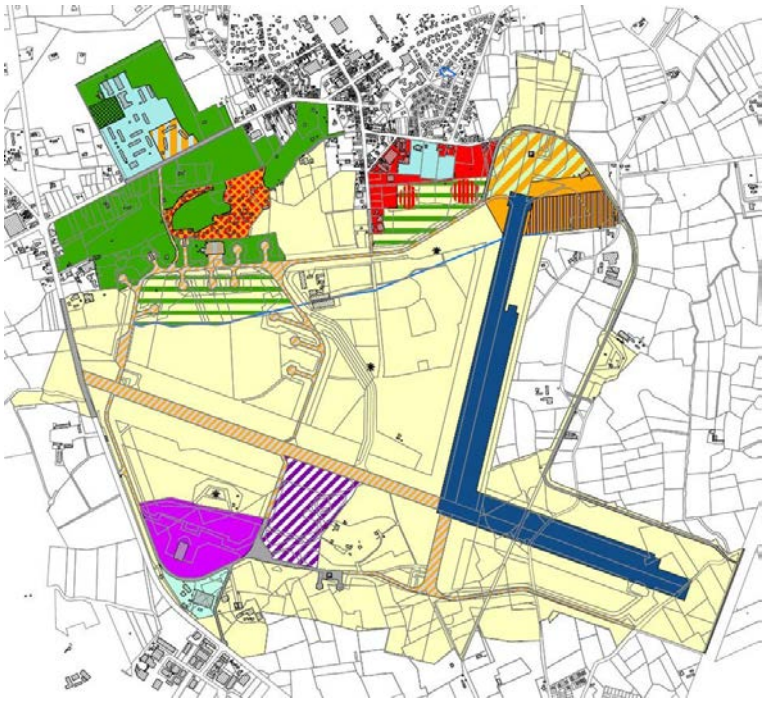
  De voorgestelde zone is gelegen buiten het plangebied en komt bijgevolg niet in aanmerking om de overdruk op te voorzien. De plancontour omvat de bestemming militair domein op het gewestplan en enkele aansluitende percelen voor de randafwerking rond Koksijde dorp en voor de ontsluiting ter hoogte van het bedrijventerrein langs de N8. Dit alternatief wordt bijgevolg niet meegenomen in het plan-MER.

- **alternatief Wa3: ruimte voor water ten noorden van het Langeleed**



Het gebied langsheen het Langeleed krijgt hier ruimte om voldoende water op te houden en indien mogelijk een plasdrasomgeving creëren. Deze aanvulling op de duinpolderovergang is ecologisch en landschappelijk heel waardevol. Het waterbeleid kan hier dan ten volle inzetten op water bufferen en vasthouden. Dit kan ook ten goede komen aan de landbouwgebieden ten zuiden van het Langeleed.

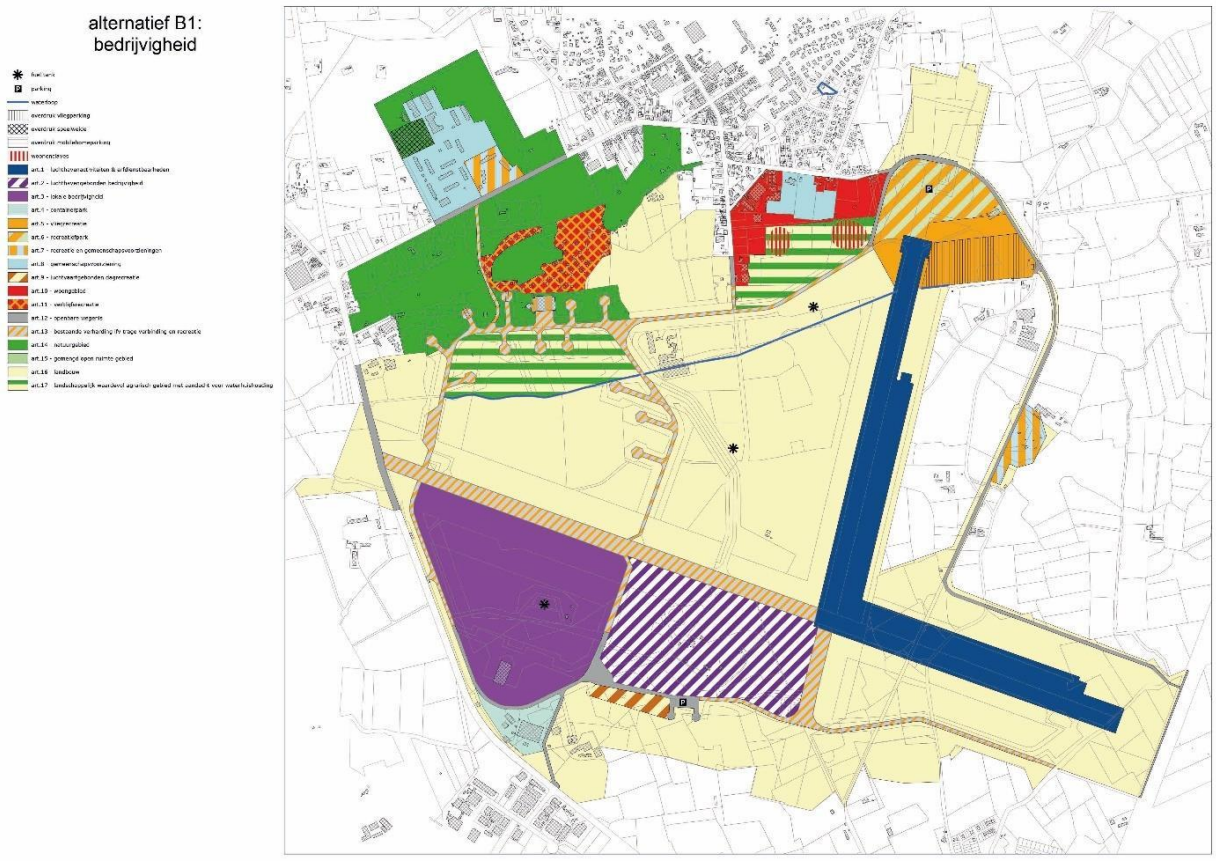
- **alternatief basisplan 2.0**



Het heeft enkel zin om meer ruimte voor water te voorzien langs het Langgeleed, niet zozeer op lager gelegen gronden, maar wel met een mogelijke overstromingszone. In die zin wordt de invulling van de ruimte voor water cfr. het basisplan 2.0 niet meer als relevant beschouwd en dus niet meer als alternatief onderzocht in het plan-MER.

Bouwsteen bedrijvigheid

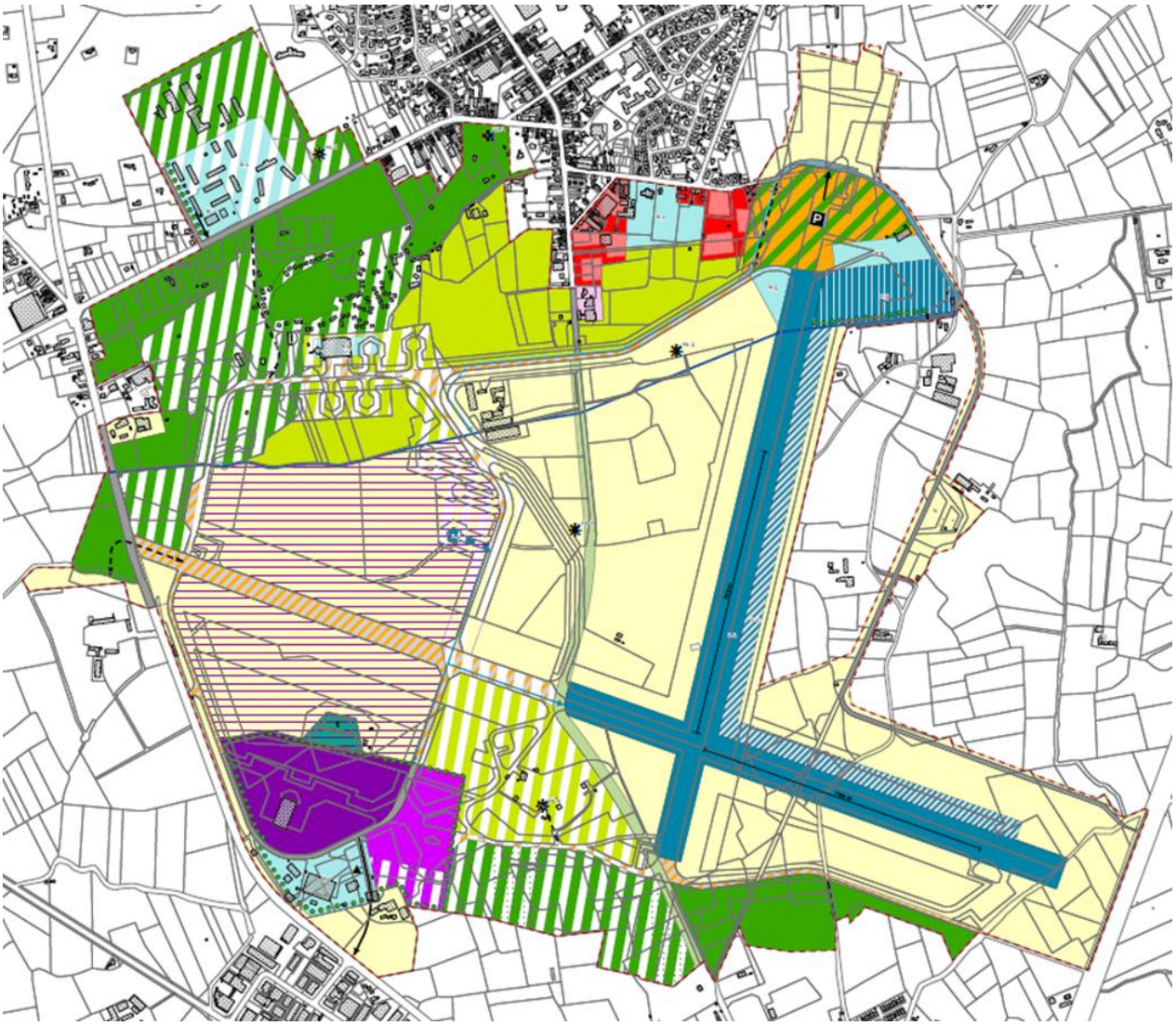
- **alternatief B1: behoeftekader/reconversie vs. ruimtelijke grenzen: geen redelijk alternatief**



Uit de publieke raadpleging kwam echter de vraag om nog bijkomende ruimte te voorzien voor bedrijvigheid, met name de zone tot aan de OW-landingsbaan. Dit komt neer op ca. 33,9 ha bedrijvigheid en ca. 25,9 ha luchthavengebonden bedrijvigheid. Dit zorgt er echter voor dat voor dergelijke oppervlaktes niet enkel het reconversiekader uit het PRS-WV kan gebruikt worden en dat het open landschap niet langer kan gevrijwaard worden langs een groot deel van de N8.

Bouwsteen wonen

- **Alternatief Wo3: voorzien van compact woongebied rond de St-Pieterskerk**



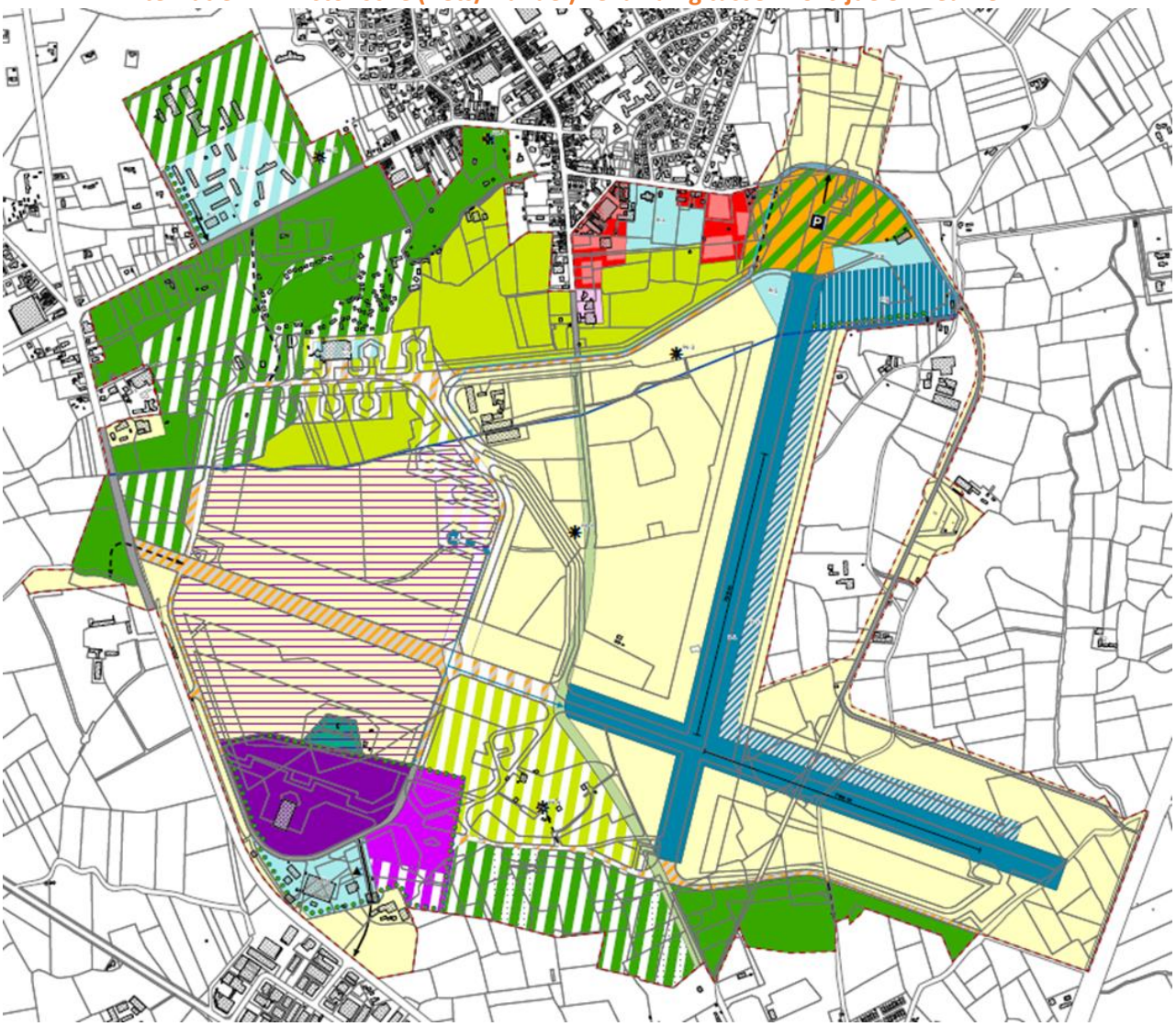
Bijkomend ontwerpend onderzoek tijdens de ontwerpweek van 25-29 november 2019 zorgde voor een licht aangepast voorstel ten opzichte van basisplan 2.0. Het betreft een beperktere oppervlakte, gelegen rond de parkbegraafplaats, wat een grotere compactheid met zich meebrengt en een grotere afstand ten opzichte van de landbouwzetel en de bestemming natuur.

Op de maquette is te zien dat het 2 typologieën betreft: wonen in de kern (2 gesloten bouwblokken, naar een binnengebied gericht) en wonen aan de polder (4 open bouwblokken naar het landschap gericht).



Dit scenario getuigt van een grote compactheid, dichtheid op maat van de kern en met behoud van de huidige afstand tot de landbouwzetel en met aandacht voor landschappelijke overgang naar het poldergebied toe. Het aanliggende openruimtegebied ten zuiden van de woonontwikkeling kan immers (zoals aangeduid op de maquette) ingericht worden met meer aandacht voor water (bv. kwel uit de zandige bodems ten noorden) en meer aandacht voor kleine landschapselementen op de perceelsgrenzen.

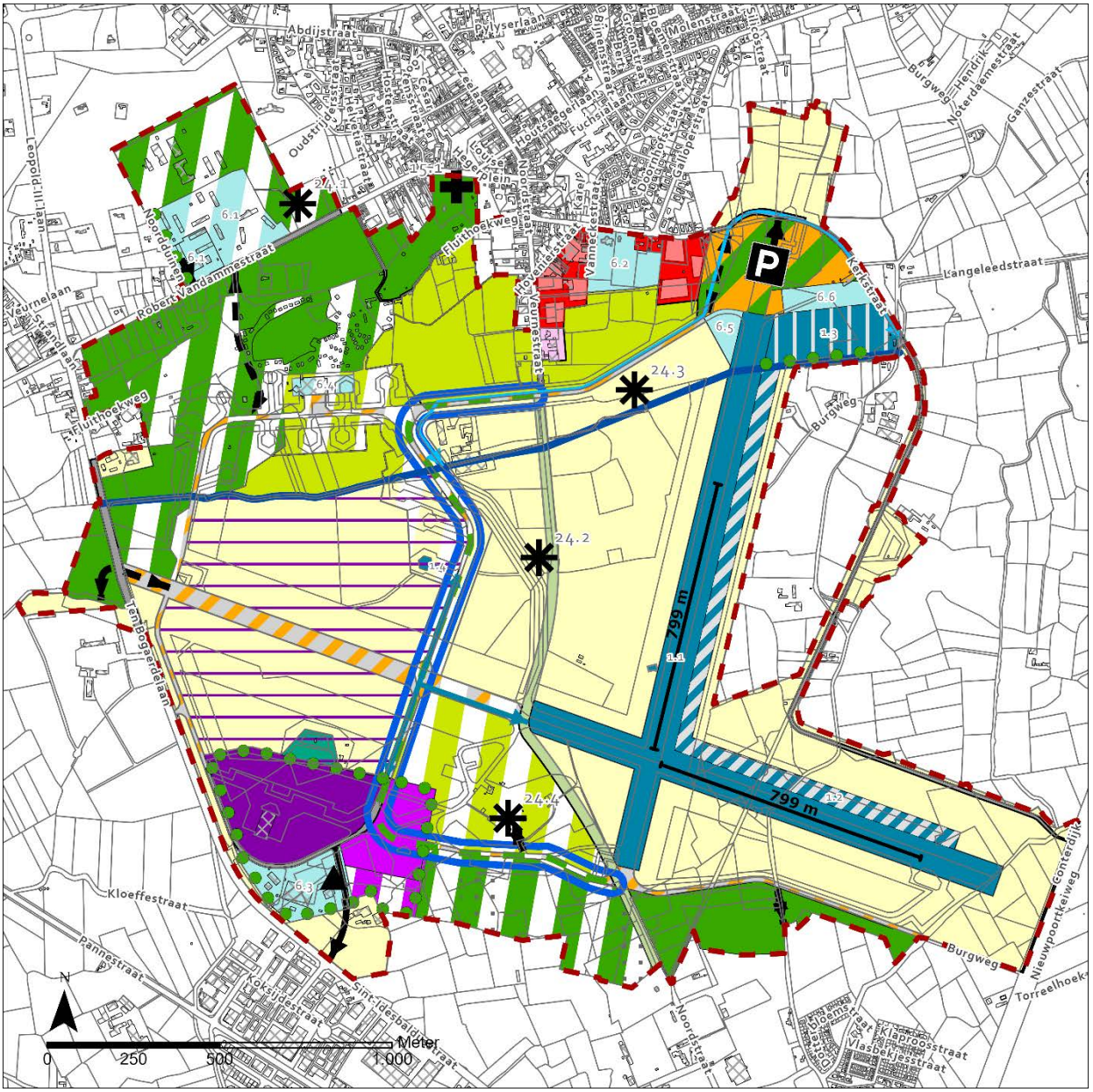
- **Alternatief H1: historische (fiets/wandel) verbinding tussen Koksijde en Veurne**



Het is een unieke kans om de historische route tussen de Veurnestraat in Koksijde en de Noordstraat in Veurne opnieuw met elkaar te verbinden. Het kan ingericht worden als fiets- en wandelverbinding en kan zo de voorgestelde fietssnelweg F391 vervangen, indien de verharding voor een volwaardige fietssnelweg (bij voorkeur asfalt) gebruikt wordt.

- **Alternatief basisplan 2.0** : fietsverbinding op bestaande verharding

Binnen basisplan 2.0 werd de fietsverbinding van noord naar zuid voorzien op de bestaande verharding (zwarte stippellijn op onderstaande figuur).


24.1
24.2
24.3
24.4
799 m
799 m
P
Abdijstraat
Fluithoekweg
Robert Vandammestraat
Kloeffestraat
Pannestraat
Burgweg
Kangeleedstraat
Nieuwpoortkeiweg
Torreelhoek
Meter
0
250
500
1.000
N

9. Verwerking adviezen van overheidsinstanties en inspraakreacties

9.1. Verwerking adviezen van overheidsinstanties

De adviesvragen werden verstuurd op 15/12/2017. Er werden in totaal 22 adviezen ontvangen:

nr.	Adviesinstantie	Datum ontvangst
A-1	Defensie	14/02/2018
A-2	Infrabel	12/02/2018
A-3	FOD Mobiliteit en Vervoer – DGLV – Dienst Luchthavens	05/01/2018
A-4	Departement Omgeving	20/02/2018
A-5	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - beleid	16/02/2018
A-6	Departement Landbouw en Visserij	14/02/2018
A-7	Agentschap Natuur en Bos – Adviezen en Vergunningen	16/02/2018
A-8	Agentschap Natuur en Bos – Operationeel Terreinbeheer	16/02/2018
A-9	Sport Vlaanderen	16/02/2018
A-10	Toerisme Vlaanderen	15/02/2018
A-11	De Vlaamse Waterweg nv – afdeling Bovenschelde	16/02/2018
A-12	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust – afdeling Kust	12/01/2018
A-13	Agentschap Onroerend Erfgoed	23/01/2018
A-14	PROCORO	07/02/2018
A-15	Dienst Waterlopen Provincie West-Vlaanderen	07/02/2018
A-16	Gemeente Koksijde: verslag GR-commissie Grondgebiedszaken en GECORO	12/02/2018
A-17	Stad Veurne	01/02/2018
A-18	Gemeente De Panne	16/02/2018
A-19	Stad Nieuwpoort	25/01/2018
	laattijdig ingediend:	
A-20	De Lijn West-Vlaanderen	22/02/2018
A-21	Directoraat-generaal Luchtvaart	19/03/2018
A-22	Belgocontrol	09/08/2018

Opmerking: Decretaal werd bepaald dat de adviesinstanties 60 dagen de tijd hebben om hun advies uit te brengen na ontvangst van de adviesvraag. Adviezen 20, 21 en 22 werden na die 60 dagen verstuurd. Volledigheidshalve zullen deze adviezen toch meegenomen worden in de verdere procedure.

A-1. Defensie

Inhoud advies:

Geen formeel standpunt (omwille van het ontbreken van de beslissing over de vervreemding en rekening gehouden met meerdere scenario's militaire activiteiten)

Bespreking:

Nadien werd nog een brief van Belgocontrol ontvangen, wat als een advies kan beschouwd worden (zie verder A-22).

Op 23/04/2019 werd een persbericht uitgebracht, waarbij de beslissing van Defensie gecommuniceerd werd om de militaire basis in Koksijde volledig te verlaten.

A-2. Infrabel

Inhoud advies:

- Men vraagt om rekening te houden met mobiliteitsproblematiek rond Veurne.
- Men zoekt naar een oplossing voor twee overwegen en denkt eraan om de N8 en N35 te verbinden zodat de overweg Pannestraat kan vervangen worden door een tunnel.

Bespreking:

In het plan-MER wordt de mobiliteit grondig onderzocht, o.a. aan de hand van de nodige tellingen, waarbij zowel de bestaande situatie als de toekomstige ontwikkelingen in rekening gebracht worden.

De opmerkingen wat betreft de overwegen, zijn gesitueerd buiten de plancontour, maar indien er concrete plannen of toekomstige projecten zijn, zal hier rekening mee gehouden worden om dit af te stemmen waar nodig en dit in het plan-MER mee te onderzoeken.

In het onderzoek naar milieueffecten en meer bepaald de discipline mobiliteit, zal de nieuwe ontsluiting langs de N8 onderzocht worden.

A-3. FOD Mobiliteit en Vervoer – Directoraat-generaal Luchtvaart – Dienst Luchthavens

Inhoud advies:

Het betreft geen advies op de startnota, wel algemene aandachtspunten in verband met aanvragen van activiteiten op luchthavens.

Bespreking:

Er wordt kennis genomen van het schrijven.

A-4. Departement Omgeving

Inhoud advies:

- Men vraagt om bij het masterplan meer te motiveren waarom de kazernezone in plangebied is opgenomen.
- Men vraagt om de behoefte aan bedrijvigheid te motiveren.
- Het lijkt aangewezen om de bijkomende bebouwing tot een absoluut minimum te beperken (in de voorschriften) en te clusteren.
- De mobiliteitsimpact van de ontsluiting via de N8 dient onderzocht te worden.
- Het is aangewezen om de camping 't Liefoord een uitdovend karakter te geven en een nabestemming natuur te voorzien.

- Men vraagt om te verduidelijken waarom de mobilhomeparking in de zone voor gemengd open ruimte gebied voorzien is (grote oppervlakte, verharde zone).

Bespreking:

- De plancontour werd als volgt gewijzigd ten opzichte van de werkcontour van het masterplan uit 2015.
    - Ten tijde van de uitwerking van het masterplan was er nog geen duidelijkheid over het al dan niet opnemen van de site van de kazernezone in de globale visie van het plan en werd deze zone uit voorzichtigheid niet meegenomen in de ontwerpoefening. Op vandaag is wel éénsgezindheid over het feit dat de volledige militaire basis in zijn geheel moet bekeken worden, met inbegrip van de kazernezone. Er is dan ook bijkomend ontwerpend onderzoek voorgesteld over deze zone, zodat dit mee opgenomen kan worden in de globale visie over de militaire basis.
    - De visie over het zuidelijke deel van de militaire basis (ten zuiden van de zuidelijke taxibaan) kadert binnen de visie van de noordrand van Veurne en zal verder uitgewerkt worden bij de herziening van de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied van Veurne.
- De behoefte aan bedrijvigheid kadert zowel binnen de SWOT-analyse die voorafgaand aan het masterplan werd doorlopen, als binnen de provinciale studie om bijkomende locaties voor bedrijvigheid te onderzoeken, waarna ze kunnen voorgesteld worden aan de Vlaamse Regering om het reservepakket bedrijvigheid te kunnen gebruiken. In het strategisch project, aangeduid in het PRS-WV, kan ruimte voorzien worden voor lokale en specifieke behoeften, waardoor een intergemeentelijk lokaal bedrijventerrein en specifieke bedrijvigheid zoals luchthavengebonden bedrijvigheid hier zijn plek kan krijgen. De zone voor lokale bedrijvigheid kan bovendien gemotiveerd worden vanuit het reconversiekader uit het PRS- WV, aangezien de functie zal stopgezet worden als Defensie daar geen activiteiten meer uitvoert. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de aanwezig ruimtelijke begrenzingen en het vrijwaren van zichten in het open polderlandschap.
- In de voorschriften dient aandacht te zijn voor zuinig ruimtegebruik. Parallel met de provinciale studie over bedrijvigheid per subregio, is ook een studie gemaakt naar zuinig ruimtegebruik in bestaande bedrijventerreinen (Saving Space). Hierbij wordt vanuit meerdere invalshoeken (ingenieurstechnisch, logistiek, …) input gegeven, zodat handvaten kunnen aangereikt worden voor specifieke knelpunten.
- De mobiliteitsimpact wordt verder onderzocht in het plan-MER, rekening houdend met de mogelijke functies en interacties tussen de verschillende activiteiten die zich simultaan kunnen voordoen. In de milieueffectenrapportage zal bij de discipline mobiliteit onderzoek gebeuren naar de mobiliteitsimpact ter hoogte van de nieuwe ontsluiting op de N8. Na overleg met AWV-MOW kwam naar voor dat het wenselijk is om de ontsluiting te bundelen ter hoogte van de reeds bestaande ontsluiting naar bedrijventerrein gelegen ten zuiden van de N8.
- De vraag om te onderzoeken of er een uitdovend karakter kan gegeven worden aan de camping ’t Liefoord, gelegen te midden van het duinengebied, zal mee onderzocht worden als alternatief bij de bouwstenen natuur (N1) en verblijfsrecreatie (V0).
- De locatie van de mobilhome parking op het indicatief grafisch plan uit de startnota kan niet behouden blijven, daar dit gelegen is in duinendecreet. Het voorzien van een kampeerterrein behoort echter niet tot de basisdoelstellingen van het project en wordt bijgevolg beleidsmatig niet weerhouden.

A-5. Departement Mobiliteit en Openbare Werken – beleid

Inhoud advies:

- Men vraag aandacht voor mobiliteit-gerelateerde functies: bv. randparking, OV-verbinding, mobipunt/fietspunt, bewaakte vrachtwagenparking, …
- Men vraagt om de tramlijn Kust-Veurne te vermelden.
- Men vraagt bijkomende kruispunttellingen: kruispunt N396/kazernezone en kruispunt N8/N35.
- Men vraagt om het verkeer zoveel mogelijk te bundelen en aandacht te hebben voor het vermijden van conflictpunten. Voor de nieuwe ontsluiting dient een gefundeerde mobiliteits- en verkeersstudie te gebeuren.
- *luchtvaart:*
    - behoud en uitbouw van recreatieve luchtvaart
    - sterke vraag naar locaties voor trainingsvluchten (belang voldoende draagvlak)
    - voldoen aan randvoorwaarden uit startnota en vermijden van vogelaanvaringen (waterpartijen, bomen, bemesting, recyclagepark)
    - aandacht voor mogelijke geluidsimpact bij inplanting nieuwe gebouwen
    - drone-hub/evenementen/concerten: onderzoeken van interferentie met luchtvaartactiviteiten

Bespreking:

- In de uitwerking van de voorschriften zal rekening gehouden worden met de mogelijkheden voor mobiliteit-gerelateerde functies zoals een randparking en het niet hypothekeren van de huidige en toekomstige OV-verbindingen. De tramlijn Kust-Veurne is vermeld in de startnota en vormt een meerwaarde voor het plangebied, maar kan op vandaag niet bevestigd worden vanuit het departement MOW.
- De bijkomende kruispunttellingen zullen uitgevoerd worden en besproken in het planMER.
- Het concept van de bundeling van verkeer wordt toegepast in de visie van het masterplan, alsook bundeling van activiteiten. Zo zijn de functies bedrijvigheid en recyclagepark, die veel mobiliteit kunnen met zich meebrengen, geconcentreerd in het zuiden, zodat deze kunnen ontsloten worden vanop de gewestweg N8. Het indicatief grafisch plan dient ook aangepast te worden om conflictpunten op oversteekplaatsen en tussen verschillende mobiliteitsmodi te vermijden.
- In een overleg met AWV-MOW werd het standpunt bevestigd van het bundelen van de ontsluiting op de gewestweg op 1 punt. Het bestaande ontsluitingspunt naar het bedrijventerrein ten zuiden van de N8 blijkt bijgevolg de aangewezen locatie om op aan te sluiten. In het milieuonderzoek wordt verder onderzocht wat de mogelijk impact is op de discipline mobiliteit en worden al dan niet milderende maatregelen voorgesteld. In het verder verloop van het onderzoek zal opnieuw overlegd worden met AWV-MOW om de resultaten en voorgestelde maatregelen af te toetsen.
- *luchtvaart:*
    - akte nemen dat behoud en uitbouw van recreatieve luchtvaart bijgetreden wordt. Deze visie strookt met het RSV, waar gesteld wordt dat er geen nieuwe luchthavens mogen bijkomen, maar dat bestaande luchthavens dienen geoptimaliseerd te worden.
    - trainingsvluchten kunnen plaatsvinden op de toekomstige luchthaven, maar zullen afhankelijk zijn van de lengte gekeurde landingsbanen en dienen te gebeuren in afspraak met de uitbating van de luchthaven.
    - De vermelde randvoorwaarden zijn noodzakelijk om vanuit DGLV (Directoraat Generaal van de Luchtvaart) een toekomstige keuring voor recreatieve luchthaven te

ontvangen en zullen uiteraard gevolgd worden. Er werd meermaals overlegd met DGLV, waarbij de randvoorwaarden naar erfdienstbaarheden rond een gekeurde landingsbaan volgens de geldende wetgeving werden uitgetekend voor verschillende scenario's (zie bijlage V.). Bij het ontwerp van de landschappelijk inrichting van de luchthaven (o.a. de groenbeplanting en waterpartijen) zal bovendien rekening gehouden worden met het feit dat indien vogels aangetrokken worden in de dichte omgeving van de landingsbanen, dit kan leiden tot vogelaanvaringen en dat dit dient vermeden te worden door een doordacht en creatief ontwerp.

- In het plan-MER zal bij de discipline geluid wordt onderzocht welke maatregelen kunnen genomen worden om de geluidsimpact te verminderen door de inplanting van gebouwen.
- Het planMER zal uitgewerkt worden aan de hand van bouwstenen, waarbij de interferentie van verschillende activiteiten op elkaar wordt afgewogen.

A-6. Departement Landbouw en Visserij

Inhoud advies:

- Men vraagt motivering voor de grondinnames voor bedrijvigheid en wonen.
- De waterhuishouding van landbouwgronden mag geen nadelige effecten ondervinden.
- Milderende maatregelen (bv. bos- en natuurcompensaties) moeten binnen het plangebied uitgevoerd worden, zonder de agrarische structuur aan te tasten. Men vraagt ook milderende maatregelen voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.
- Men vraagt om restruimtes voor landbouw te vermijden (bv. perceelstructuur bij woonenclaves)

Bespreking:

- Voor de motivatie van de behoefte aan bedrijvigheid: zie hiervoor de behandeling van het advies van departement Omgeving.
- Voor de motivatie van de behoefte naar wonen wordt verwezen naar de startnota p. 36 en
    - 39. Bovendien is er bijkomend ontwerpend onderzoek gebeurd onder de vorm van een ontwerpweek eind 2019, waarbij het principe van zuinig ruimtegebruik is toegepast.
- Een groot deel van het plangebied is op vandaag in landbouwgebruik. In het voorstel bestemmingsplan uit de startnota was het volgende opgenomen bij art. 17: landbouwgebied met aandacht voor waterhuishouding. De aanduiding op het plan gaf echter de indruk dat het aangeduide gebied volledig ingenomen zou worden door water, wat niet de doelstelling is. Het Langeleed is een waterloop van 2de categorie, die een belangrijk deel van het plangebied structureert. Het is de doelstelling om meer ruimte te geven aan het Langeleed, door bv. het ingebuisde deel binnen het plangebied opnieuw open te leggen. In het voorontwerp dient dit best op een andere wijze aangeduid te worden, bij voorkeur aan de hand van een overdruk over het agrarisch gebied, zodat duidelijk blijft dat landbouw de grondbestemming is.
- In het plan-MER wordt binnen de verschillende disciplines aandacht besteed aan de agrarische structuur en landbouwzetels en worden eventuele milderende maatregelen voorgesteld, die binnen de plancontour dienen opgenomen te worden.
- Er wordt zoveel mogelijk gestreefd om restpercelen voor de landbouw te vermijden. Zo wordt alle woongebied best aangeduid als zone en niet als overdruk woonenclave, zodat duidelijk is welke percelen als landbouw zullen bestemd worden.

A-7. Agentschap Natuur en Bos – Adviezen en Vergunningen

Inhoud advies:

- Men stelt dat de kaart van de natuur te weinig getrokken is en dat het belang van de duin-polderovergang op die plek veel meer in de verf moet gezet worden, met volgende opmerkingen:
    - open-ruimte verbinding garanderen: functies bundelen en onderbouwen van aansnijding van de open ruimte (o.a. art. 2 – militaire activiteiten: geen zuinig ruimtegebruik, want dit is nieuwe infrastructuur)
    - ontsluiting doorheen Habitatrichtlijn wordt in vraag gesteld
    - voorstel voor ontharding in duinengebied: afweging afbraak van achterhaalde, niet-functionele infrastructuur
    - openleggen van het Langeleed dient met een ecohydrologische benadering te gebeuren
    - art. 11 – camping: afwegen natuurpotenties ten opzichte van verblijfsrecreatie
    - art. 15 – gemengd open ruimte gebied: onverenigbaar met duinendecreet/VEN (voorstel: natuurgebied)
    - plangebied ten westen van Ten Bogaerdelaan: ontvenning kan niet via PRUP
    - voorstel bufferzones of natuurgericht buffergebied tussen woongebied en vliegrecreatie
    - overdruk speelweide niet in een bestemmingsplan opnemen, na analyse eventueel in beheerplan aanduiden
- Wat betreft de alternatieven worden volgende opmerkingen meegegeven:
    - suggestie bijkomend alternatief zonder militaire activiteiten
    - nulalternatief afzonderlijk beschouwen (zonder militairen / nieuwe ontwikkelingen)
- Wat betreft de methodologie voor het milieuonderzoek worden volgende opmerkingen gemaakt:
    - Er moet een algemene natuurtoets, passende beoordeling en verscherpte natuurtoets opgemaakt worden.
    - Het significantiekader p. 51-52 dient aangepast te worden.
    - De discipline biodiversiteit is onvoldoende in het plan-MER beschreven: nood aan passende beoordeling, genetische biodiversiteit en overzichtstabel juridische en beleidsmatige randvoorwaarden.

Bespreking:

- De belangrijke duinpolderovergang, waarvoor Europese IHD-doelstellingen zijn vastgelegd, behoort tot een van de basisdoelstellingen en dient bijgevolg met de nodige aandacht in het project opgenomen te worden. In het kader daarvan werd met de verschillende afdelingen van ANB (zie ook advies A-8) meermaals overlegd, alsook met het projectteam van het ROP Westkust (Ruimtelijk Ontsnipperingsprogramma Westkust), waaraan vertegenwoordigers van departement Omgeving en VLM deelnemen. De grote krachtlijnen voor de natuur in deze zone zijn de volgende: vergroten van bestaande leefgebieden, creëren van een netwerk van habitats (stapstenen, corridors) en het voeren van een aangepast beheer en inrichting. Er werd door ANB een schetsvoorstel meegegeven van de zones die noodzakelijkerwijze als natuur dienen bestemd te worden en de zones die als ecologische verbinding kunnen dienen tussen de Noordduinen (rond de kazernezone) en de Belvédèreduinen (ten westen van de N8). Op die manier kunnen de bestaande natuurgebieden worden versterkt worden,

kwalitatief verbeterd en verbonden met de omliggende natuur. In de verdere uitwerking van het PRUP dient met dit schetsvoorstel rekening gehouden te worden.

- Op vandaag is de bestemming van het grootste deel van het plangebied militair domein. In het kader van de landsverdediging kunnen hier functies, gebouwen en verhardingen ingeplant worden die veel meer negatieve impact hebben op de omgeving dan vandaag het geval is. Het is bijgevolg redelijker om het nulalternatief gelijk te stellen aan de huidige invulling en niet aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen die mogelijk zijn op de huidige bestemming, zonder dat er een planinitiatief genomen zou worden. Als de militairen de basis zouden verlaten, dient een planinitiatief genomen te worden om de bestemming aan te passen, want enkel Defensie kan zaken uitvoeren op een bestemming militair domein. De suggestie om een alternatief te beschouwen zonder militaire activiteiten was reeds in de startnota opgenomen.
- De opmerkingen in verband met de methodologie voor het milieuonderzoek worden meegenomen en aangepast in het plan-MER. Een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets vormen onderdeel van het plan-MER.

A-8. Agentschap Natuur en Bos – Operationeel Terreinbeheer

Inhoud advies:

- suggestie om volgende zones om te zetten naar natuurgebied:
  - overdruk mobilhomeparking en gemengde open ruimte gebied
  - duinendecreet: voor het duinengebied belangrijk landbouwgebied (uitzondering: hoevegebouwen blijven agrarisch gebied)
  - camping ‘t Liefoord (wegwerken ruimtelijk versnipperde elementen)
  - waterhuishouding + verharding in functie van traag verkeer en recreatie art. 13: ontharding in kader van IHD
  - kazernezone: overdruk speelweide in beheerplan
  - plangebied ten westen van Ten Bogaerdelaan: ecologische verbinding tussen waardevolle ruimtelijke entiteiten
- in kader van instandhoudingsdoelstellingen (S-IHD): natuurgebied aankopen, saneren en herstellen natuur en landschap

Bespreking:

Voor de bespreking van dit advies wordt verwezen naar de overlegmomenten met ANB, zoals weergegeven in de bespreking hierboven bij A-7.

A-9. Sport Vlaanderen

Inhoud advies:

- Er worden een aantal positieve opmerkingen geformuleerd:
  - behoud van de luchtvaart: In het RSV wordt gesteld dat men bestaande luchtvaartterreinen dient te onderzoeken naar optimalisatie qua gebruik.
  - Men geeft het belang mee van een graspiste langs de 2 landingsbanen en het rekening houden met de randvoorwaarden van DGLV.
  - Men geeft het belang mee van een recreatief park vlakbij de woonkern Koksijde-Dorp.

- Er is behoefte aan locatie voor zweefvliegen (cfr. rapport IDWROS juni 2006).
- Men vraagt mogelijkheden voor wielerclubs (trainingsparcours).
- De inrichting van de openbare weg ter hoogte van het bedrijventerrein/recyclagepark dient bekeken te worden in het kader van de veiligheid voor fietsers/voetgangers.

Bespreking:

- Wat betreft de activiteit van zweefvliegen, bepaalt het bestemmingen de mogelijke functies (waaronder zweefvliegen als onderdeel van recreatieve luchtvaart), maar de effectieve invullingen zullen afhankelijk zijn van afspraken bij de uitbating en de vergunningen. Het PRUP sluit dus zweefvliegen niet uit, maar de vraag is of het realistisch is om op deze locatie te zweefvliegen, daar de thermiek langs de kust hiervoor niet optimaal is.
- Binnen bestaande verharding kunnen mogelijkheden gevonden worden voor voorgestelde ideeën als trainingsparcours voor wielerclubs, mits er rekening gehouden wordt met de doelstelling om de fietsverbinding tussen Koksijde en Veurne (die opgenomen binnen netwerk van fietssnelwegen in provincie West-Vlaanderen) te allen tijde te vrijwaren.
- In het verdere ontwerp dient rekening gehouden te worden met de veiligheid van fietsers en voetgangers en dient waar mogelijk het principe van gescheiden verkeer toegepast te worden.

A-10. Toerisme Vlaanderen

Inhoud advies:

- Men stelt dat het huidige aanbod aan camperplaatsen ontoereikend is en vraagt om camperplaatsen toe te laten in art. 5 – vliegrecreatie en art. 11 – verblijfsrecreatie en om jeugdverblijf (met overnachting) toe te laten op art. 8 – gemeenschapsvoorzieningen

Bespreking:

- Er werd een overleg gepland om het advies toe te lichten, zodat ook duidelijk werd wat de benodigde faciliteiten zijn voor het voorstel en dat dit kan afgewogen worden in de verdere uitwerking naar voorontwerp. Verblijfsrecreatie behoort echter niet tot de basisdoelstellingen van het PRUP, bijgevolg dient gekeken te worden of het al dan niet wenselijk is om dit te voorzien in het plangebied. Jeugdverblijf kan zone-eigen voorzien worden in de bestemming gemeenschapsvoorzieningen, waar socio-culturele voorzieningen als jeugdverenigingen hun plek kunnen hebben.

A-11. De Vlaamse Waterweg nv – afdeling Bovenschelde

Inhoud advies:

- Tekstuele opmerkingen ivm bijlage milieueffecten
- Men vraagt het behoud van de overdruk reservatiestrook langs kanaal (cfr. gewestplan)

Bespreking:

- Het betreft een materiële fout. Dit wordt aangepast zoals voorgesteld in het advies.
- Er dient bekeken te worden of de overdruk reservatiestrook langs het kanaal al dan niet behouden wordt in het grafisch plan.

A-12. Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust – afdeling Kust

Inhoud advies:

Geen bezwaren

Bespreking:

Er wordt kennis genomen van het schrijven.

A-13. Onroerend Erfgoed

Inhoud advies:

Geen advies vereist

Bespreking:

Er wordt kennis genomen van het schrijven.

Er werd contact opgenomen met Onroerend Erfgoed om te vragen voor verduidelijking waarom geen advies werd verstuurd. In deze fase van de procedure is het niet vereist om advies te verlenen, en werd er daarom verkozen om in het kader van de opmaak van het voorontwerp op de plenaire vergadering de nodige input te geven over de elementen met erfgoedwaarde binnen het plangebied.

A-14. PROCORO

Inhoud advies:

- Men vraagt om de landbouwfunctie niet te vergeten en dit ook in het programma van eisen, naast natuurontwikkeling, te vermelden.
- Men merkt op dat de landbouw geprangd wordt tussen woonzone en natuur (afstandsregels, natuurwetgeving, …) en vraagt verduidelijking van 'met aandacht voor waterhuishouding'.
- Men geeft de suggestie om dagrecreatie (art. 9) te bundelen bij vliegrecreatie (art. 5).
- Men stelt dat natuurontwikkeling en vliegrecreatie niet combineerbaar zijn.
- Men stelt voor om potenties voor hernieuwbare energie en windturbines te onderzoeken in het PRUP (en dit te onderzoeken als alternatief indien er geen militaire activiteiten blijven) en vraagt de radarproblematiek vs. windturbines te verduidelijken.
- Men vraagt om de woonenclaves in de woonontwikkeling Koksijde-Dorp uit te leggen.

Bespreking:

- In het programma van eisen in de startnota op p. 36 werden onterecht enkel de nieuwe functies vermeld, waardoor landbouw als belangrijke actor in het gebied onterecht niet opgenomen was; dit dient toegevoegd te worden.
- De huidige landbouwer midden in het plangebied bevindt zich op vandaag in agrarisch gebied, omgeven door de bestemming militair domein, waarvan het noordelijke deel is opgenomen in het duinendecreet. De bestemming is daar weliswaar nog militair domein (en niet natuurgebied), maar de landbouwactiviteit ten zuiden ervan bevindt zich op vandaag dus al op eenzelfde afstand tot deze zone die gelegen is in duinendecreet en die als natuurgebied zou bestemd worden in het PRUP. De afstandsregels en natuurwetgeving zijn bijgevolg al op vandaag sturend en zullen met de herbestemming naar natuurgebied enkel duidelijker zichtbaar worden door de inkleuring als natuurgebied op het grafisch plan. Wat

betreft de verduidelijking voor de term ‘aandacht voor de waterhuishouding’ wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van departement Landbouw en Visserij (A-6).

- De voorgestelde zone voor dagrecreatie werd gebundeld bij de andere verkeersgenererende functies, zodat deze kunnen aansluiten op de gewestweg N-8 en er niet door de kern van Koksijde-Dorp hoeft ontsloten te worden. Dagrecreatie behoort echter niet tot de basisdoelstellingen van het PRUP en de vraag wordt dan ook gesteld of een dergelijke functie kleinschalig kan blijven (zodat de mobiliteit hiervan niet overheerst op de andere functies) en of het al dan niet wenselijk is op deze plek.
- Bij de basisdoelstellingen is duidelijk aangegeven dat de recreatieve luchtvaart behouden blijft en dit is in overeenstemming met het RSV, dat stelt dat er geen nieuwe luchthavens mogen bijkomen en dat de bestaande luchthavens dienen geoptimaliseerd te worden. De belangrijke natuurwaarden van het duinengebied en de duinpolderovergang situeren zicht voornamelijk in het noordelijk deel van het plangebied en de recreatieve luchthaven wordt zo compact mogelijk gesitueerd in het zuidoostelijke deel van het plangebied, waardoor de wederzijdse impact zo klein mogelijk gehouden wordt en beide functies combineerbaar blijven.
- De visie voor het plangebied is niet enkel om de recreatieve luchtvaart te behouden maar ook om het zicht op het open polderlandschap te vrijwaren. In die zin is het dus niet wenselijk om grote sollitaire installaties van hernieuwbare energie en windturbines op de site zelf toe te laten. Wat betreft windturbines buiten het plangebied, wordt dit op vandaag nog steeds beperkt door de aanwezigheid van de 2 antennes die nodig zijn voor de veiligheid van het luchtruim: DVOR en TACAN. Deze combinatie van militaire antenne (TACAN) en antenne van de burgerluchtvaart (DVOR) is niet enkel noodzakelijk voor het luchtverkeer op deze luchthaven, maar ook voor de verkeersveiligheid van de burgerluchtvaart in de ruimere omgeving, zoniet ontstaat er een blinde vlek in de luchtverkeersveiligheid. Voor het behoud van de recreatieve luchtvaart zijn deze antennes niet noodzakelijk, zo heeft DGLV meermaals gesteld in meerdere overlegmomenten die reeds hebben plaatsgevonden. Indien de nationale luchtverkeersleiding ervoor zou kiezen om op de militaire basis geen antennes meer te behouden, dan dienen deze vervangen te worden door andere installaties in de omgeving, bv. op de luchthaven van Oostende. Het PRUP zelf zal bijgevolg de mogelijkheden voor windturbines buiten het plangebied niet beperken. Specifiek wat betreft hernieuwbare energie, is het wenselijk om in de voorschriften op te nemen dat installaties voor hernieuwbare energie mogelijk zijn, mits er geen bijkomende verharding moet voorzien worden en mits de visie van het open polderlandschap behouden blijft. Een zonnepanelen- veld behoort dus niet tot de mogelijkheden.
- Wat betreft de verduidelijking van de woonenclaves wordt verwezen naar de bespreking van het advies van departement Landbouw en Visserij (A-6), waarbij gesteld wordt dat alle woongebied aangeduid dient te worden als zone en niet als overdruk woonenclave. Om het ontwerp van de woonontwikkeling verder te verfijnen werd eind 2019 een ontwerpweek gehouden, waarbij ook principes van zuinig ruimtegebruik, duurzame mobiliteit, landschappelijke overgang en kwalitatieve publieke ruimte werden toegepast.

A-15. Dienst Waterlopen Provincie West-Vlaanderen

Inhoud advies:

Men geeft algemene opmerkingen mee in verband met de uitwerking naar voorschriften.

Bespreking:

Bij het verdere ontwerp van het PRUP, meer bepaald bij de stedenbouwkundige voorschriften en de uitvoeringsnota, zal rekening gehouden worden met de opmerkingen en indien gewenst overlegd worden met de dienst Waterlopen.

A-16. Gemeente Koksijde: verslag GR-commissie Grondgebiedszaken en GECORO

Inhoud advies:

Er werd een verslag opgemaakt van de toelichting met aansluitend de vraagstelling. Hieruit worden volgende opmerkingen beproken:

- Wie zorgt voor de sanering van het fueldepot?
- Men vraagt verduidelijking over hoe/waar de geluidsmetingen zullen gebeuren.
- Men geeft de suggestie om een energiepark uit te bouwen op de basis (bv. zonnepanelen, warmte halen uit beton, …)
- Men geeft de suggestie om de camping 't Liefoord bestemmen als natuurgebied.
- Men stelde vragen in verband met de ontsluiting van het bedrijventerrein en recyclagepark.

Bespreking:

- Algemeen wordt gesteld dat de vervuiler betaalt, wat er op neerkomt dat de kosten voor de sanering bij Defensie liggen, ofwel door een gesaneerd terrein te voorzien, ofwel door de kosten van de toekomstige sanering in rekening te brengen bij de eventuele verkoop.
- De geluidsmetingen zullen gebeuren conform het richtlijnenboek voor de milieurapportage van de discipline geluid. Er wordt gemeten op meerdere punten in en rond het plangebied, zodat een onderbouwde inschatting kan gebeuren van de geluidsimpact. Hiervoor wordt gewerkt met een gespecialiseerd bureau, in onderaanneming van het studiebureau voor het plan-MER.
- Wat betreft het uitbouwen van een energiepark, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van de PROCORO (A-14). Windmolens en zonnepanelen-velden (niet gesitueerd op de daken van de bebouwing) worden niet toegelaten, omdat dit niet strookt met de visie op het open landschap en met het niet-aansnijden van open ruimte voor zonnepanelen. Andere vormen van hernieuwbare energie, zoals warmte-recuperatie uit beton, kunnen wel toegelaten worden op de site. Het is wenselijk dit op te nemen in de voorschriften, zodat, indien uit onderzoek blijkt dat dit realistisch is, dit ook mogelijk is binnen het plangebied.
- De suggestie om de camping 't Liefoord te herbestemmen als natuurgebied wordt
    - onderzocht als één van de alternatieven in het plan-MER.
- Wat betreft de ontsluiting van het bedrijventerrein en recyclagepark op de N8, wordt verwezen naar de bespreking van het advies van AWV-MOW (A-5), waarbij gesteld wordt dit best gesitueerd is ter hoogte van de bestaande ontsluiting naar het bedrijventerrein ten westen van de N-8.

A-17. Stad Veurne

Inhoud advies:

- Men stelt dat de hinder op de omgeving moet beperkt blijven (woningen noordrand Veurne).

- Men vraagt een motivering waarom noordrand Veurne uit plangebied is gehaald en een onderzoek naar de (noordelijke) ontsluiting van de wijk Petit Paris.
- Men vraagt om de trage verbindingen door te trekken tot Veurne op het bestemmingsplan.

Bespreking:

- De eventuele hinder door geluid, mobiliteit, lucht of andere aspecten wordt volwaardig onderzocht in het plan-MER en dient conform de richtlijnen beperkt te blijven.
- De visie op de landschappelijke overgang naar het sportpark in de noordrand van Veurne was meegenomen in de ontwerpoefening van het masterplan in 2015, maar de plancontour van het PRUP omvat niet de wijk Petit Paris, die toebehoort tot het kleinstedelijk gebied van Veurne. De visie op de noordrand van Veurne (o.a. de ontsluitingsproblematiek van de wijk Petit Paris) zal bijgevolg verder worden opgenomen bij de herziening van de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied van Veurne.
- De trage verbindingen waren weergegeven in voorstel masterplan, maar in het indicatief bestemmingsplan bij de startnota was dit echter nog niet overgenomen. Dit wordt toegevoegd in het bestemmingsplan van het voorontwerp.

A-18. Gemeente De Panne

Inhoud advies:

- Men vraagt een motivering voor het lokaal bedrijventerrein op basis van behoefte en men suggereert een aanpassing van de terminologie naar ‘lokaal bedrijventerrein voor Koksijdse bedrijven’.
- Men vraagt een motivering voor de herlocalisatie van het recyclagepark van Koksijde (niet intergemeentelijk) en men suggereert een aanpassing van de terminologie naar ‘recyclagepark met voorkeur naar gedeeld gebruik met de stad Veurne’.

Bespreking:

- Wat betreft de motivering voor het lokaal bedrijventerrein wordt verwezen naar de bespreking op het advies van departement Omgeving (A-4), waarbij dit gekaderd wordt binnen de SWOT-analyse, provinciale studie bedrijvigheid en het reconversiekader uit het PRS-WV.
- Het huidige recyclagepark van de gemeente Koksijde situeert zich in de omgeving van Sint-Pieterskerk van Koksijde-Dorp. Door de militaire basis heeft Koksijde-Dorp zich niet evenwichtig kunnen ontwikkelen rond de kerk, waardoor deze plek op vandaag als een achterkant van het dorp beschouwd wordt. Als Defensie de site zou verlaten, dan ontstaat hier een historische opportuniteit om de kern van Koksijde-Dorp een kwalitatieve randafwerking te geven, waardoor een herlocalisatie van het recyclagepark aan de orde komt. Er zijn gesprekken geweest met de buurgemeenten om dit intergemeentelijk uit te baten, zodat zuinig ruimtegebruik kan toegepast worden en waardoor de voorgestelde locatie langs de N-8 het meest wenselijk is naar bereikbaarheid en ontsluiting.

A-19. Stad Nieuwpoort

Inhoud advies:

Geen opmerkingen

Bespreking:

Er wordt kennis genomen van het schrijven.

A-20. De Lijn West-Vlaanderen *(laattijdig ingediend)*

Inhoud advies:

- Men stelt dat er een mogelijke potentie voor het openbaar vervoer is bij de woonontwikkeling ter hoogte van Koksijde-Dorp (kernversterking) en het intergemeentelijk bedrijventerrein.
- Men vraagt om flankerende maatregelen te onderzoeken naar mogelijke doorsteken voor de zachte weggebruiker (fietser/voetganger) richting de bestaande bushaltes.
- Men stelt dat het onderzoek over de tramverlenging Koksijde-Veurne (uit Mobiliteitsvisie 2020) on hold staat.

Bespreking:

- In het plan-MER zal het openbaar vervoer onderzocht worden en deze informatie zal ervoor zorgen dat mogelijke potenties zichtbaar worden.
- Bij de verdere uitwerking tot voorontwerp en in de voorschriften, zal dit meegenomen worden als aandachtpsunt. In het bijzonder werd tijdens de ontwerpweek in het kader van de woonontwikkeling aandacht besteed aan duurzame mobiliteit en kwalitatieve publieke ruimte. Binnen het plangebied is er in het algemeen veel ruimte voorzien voor trage weggebruikers, door de bestaande verharding van de taxibanen in te zetten hiervoor.
- Door het PRUP wordt de ruimte voor een toekomstige tramverlenging Koksijde-Veurne langs de N-8 niet gehypothekeerd.

A-21. Directoraat-generaal Luchtvaart *(laattijdig ingediend)*

Inhoud advies:

Geen opmerkingen

Voor elke bouwaanvraag in deze zone dient een adviesvraag te worden verstuurd aan het Directoraat Generaal Luchtvaart.

- bezwaar tegen project, omwille van advies Defensie (geen formeel standpunt uitbrengen)
- voor elke bouwaanvraag in deze zone is een adviesaanvraag bij DGLV nodig en dient de bouwheer aan te geven welk gevolg aan het advies werd gegeven.

Bespreking:

- Het voorstel wordt op regelmatige tijdstippen afgetoetst aan de geldende wetgeving door overlegmomenten in te plannen met DGLV. Op ~~vandaag~~ moment van de adviesvraag was er nog geen definitieve beslissing genomen door de federale regering over de vervreemding van de militaire basis in Koksijde, maar op de persconferentie in april 2019 werd duidelijk gesteld dat geen rekening meer gehouden dient te worden met het scenario van het behoud van S&R op de site.
- Het PRUP voorziet in de stedenbouwkundige voorschriften die als kader dienen voor het al dan niet afleveren van een omgevingsvergunningsaanvraag, maar het blijft de bevoegdheid van de adviesinstanties om op de aanvraag advies te verlenen.

A-22. Belgocontrol (Skeyes) *(laattijdig ingediend)*

Inhoud advies:

- De burgerluchtvaart maakt gebruik van 2 installaties:
  - DVOR(KOK): richtingsinformatie t.o.v. magnetisch noorden
  - militaire TACAN: afstandsinformatie (internationaal beschouwd als reservesysteem bij wegvallen van satellietnavigatie)
  - Er zijn geen plannen om DVOR KOK te ontmantelen. Indien de TACAN zou verdwijnen, dan zal Belgocontrol dit wellicht vervangen door een DME (burgerlijke equivalent van TACAN). Belgocontrol wenst deze site te behouden en eventueel te evolueren van DVORTAC naar DVOR/DME en uiteindelijk naar DME. Hiervoor is overleg nodig met de betrokken luchtruimgebruikers van DVORTAC KOK (o.a. Ostend Air College).
- Er gelden (hoogte)beperkingen in een straal van 3 tot 7 km rond de installatie (bv. windturbines uitgesloten binnen straal van 3 km rond DVOR en slechts beperkt aantal windturbines mogelijk binnen straal van 7 km).

Bespreking:

- Wat betreft de antennes, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van de PROCORO (A-14).
- In het masterplan en de vertaling naar het bestemmingsplan is rekening gehouden met de randvoorwaarden van de verschillende antennes op de site, alsook de hoogtebeperkingen rond de landingsbanen.

9.2. Verwerking inspraakreacties

Er werd een publieke raadpleging georganiseerd gedurende 60 dagen. Deze periode liep van 19 december 2017 tot en met 18 februari 2018. Tijdens deze periode werd de kans geboden om alle mogelijke opmerkingen over te maken, eventueel gebruik makend van een inspraakformulier dat beschikbaar was op de website en bij de tentoonstellingspanelen. Er werden 66 inspraakreacties ontvangen tijdens de publieke raadpleging. Er kon gebruik gemaakt worden van het inspraakformulier, al dan niet met een bijlage. Daarnaast werden heel wat inspraakreacties ontvangen via mail of de post. Drie inspraakreacties werden laattijdig ingediend, maar volledigheidshalve zullen deze toch meegenomen worden in de verdere procedure.

Voorbeeldvragen:

(1) "Heb je suggesties of opmerkingen voor het huidige voorstel?"
(2) "Welke bijkomende maatregelen wil je voorstellen? Bij welk scenario?"
(3) "Wat kan er nog onderzocht worden bij de milieueffecten?"
(4) "Waar moet aandacht voor zijn in de directe omgeving?"
(5) "Algemene suggesties of opmerkingen:"

Hieronder een overzicht van de meest voorkomende opmerkingen per thema. Hierbij is telkens aangeduid welke elementen of voorgestelde activiteiten aanleiding geven tot onderzoek naar milieueffecten (aangeduid met een asterisk) in het planMER en welke elementen bovenlokaal zijn (tekst onderstreept). Bij elk thema staat een lijst met nummers van de inspraakreacties die over het bepaalde thema suggesties of opmerkingen hebben aangebracht. Omwille van privacy-redenen is deze lijst niet meegegeven, maar het nummer van de inspraakreactie kan opgevraagd worden.

Alle binnengekomen opmerkingen over de startnota PRUP worden gescreend op ruimtelijke elementen en afgetoetst aan de basisdoelstellingen en het programma van eisen. De ruimtelijke opmerkingen uit de inspraak worden thematisch gebundeld en op volgende manier onderverdeeld:

- LANDBOUW
- NATUUR
- MOBILITEIT
- GELUID
- RECREATIE
- LUCHTHAVENGEBONDEN DAGRECREATIE
- WONEN
- VERBLIJFSRECREATIE
- ECONOMISCHE ACTIVITEITEN
- GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN
- ANDERE OPMERKINGEN

INSPRAAKREACTIES BEHANDELD PER THEMA:

thema LANDBOUW

Inhoud inspraak:

- *vraag naar behoud van volwaardige landbouwactiviteiten en 1e optie bij verkoop / pacht van landbouwpercelen*
- *vraag naar compensaties voor verlies gronden*
- *aandacht voor afstandsregels voor bedrijfsvoering*
- *verduidelijking van inname gronden voor waterhuishouding*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

De landbouwactiviteiten vullen binnen het plangebied de grootste oppervlakte in en het behoort ook tot de basisdoelstellingen om het open polderlandschap met zijn agrarische functie te behouden. Op het gewestplan is echter maar een heel klein centraal deel ingekleurd als agrarisch gebied, het grootste deel heeft de bestemming militair domein. Het PRUP heeft dan ook de doelstelling om de landbouw zoveel mogelijk rechtszekerheid te bieden door waar mogelijk te herbestemmen als agrarisch gebied.

De eventuele optie bij verkoop of pacht behoort niet tot de onderdelen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, maar parallel aan het PRUP zal als onderdeel van het strategisch project op Vlaams niveau (zie aandachtspunten p. 7) een uitvoeringsnota opgemaakt worden, waarin afspraken kunnen vastgelegd worden naar eigendom, inrichting en beheer.

Wat betreft de afstandsregels voor bedrijfsvoering, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van de PROCORO (A-14), waarbij gesteld wordt dat de afstandsregels en natuurwetgeving op vandaag al sturend zijn, omwille van het duinendecreet. Ook de afstand tot het woongebied wijzigt nagenoeg niet. Indien de geldende wetgeving dus wijzigt, dan worden eventuele beperkingen bijgevolg niet veroorzaakt omwille van het PRUP.

Wat betreft de verduidelijking van de aanduiding ‘aandacht voor waterhuishouding’ wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van departement Landbouw en Visserij (A-6), waarbij wordt gesteld dat dit dient aangepast te worden naar een grondbestemming agrarisch gebied, met overdruk ‘aandacht voor de waterhuishouding’. Het is immers niet de doelstelling om volledige percelen in te nemen voor waterhuishouding, maar wel de landbouwfunctie te behouden, met aandacht voor de waterhuishouding door het openleggen van het Langeleed en ruimte te geven aan de eventuele afwateringsgrachten ernaartoe.

onderzoeken naar milieueffecten:

- *inrichtingsalternatieven/bouwsteen*: waterhuishouding op lager gelegen gronden (alternatieven Wa1, Wa2, Wa3)

thema NATUUR

inspraak:

- *vraag naar meer aandacht voor natuur*
- *suggestie om 'voor duinengebied belangrijk landbouwgebied' (uit in duinendecreet) om te zetten naar natuurgebied*
- *vragen over de ontsluiting doorheen natuurgebied, naar de camping 't Liefoord en de gemeenschapsvoorzieningen*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Wat betreft de aandacht voor natuur in het duinengebied en de duinpolderovergang, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van ANB (A-7) en naar de overlegmomenten waarbij ANB een schetsvoorstel voor de natuurbestemming naar voor geschoven heeft. De zones die in het duinendecreet worden aangeduid als voor het duinengebied belangrijk landbouwgebied werden hierin niet voorgesteld om te zetten naar natuurgebied, maar om te werken met een overdruk op het agrarisch gebied of een bestemming gemengd open ruimte gebied, waarbij landbouw en natuur een evenwaardige functie kunnen hebben.

Er dient onderzocht te worden hoe de ontsluiting van de huidige camping 't Liefoord en de loods van het 40ste smaldeel (gemeenschapsvoorzieningen) kan gebeuren, zowel voor traag verkeer als voor gemotoriseerd verkeer, aangezien dit mogelijks door natuurgebied zal gebeuren en de effecten hierop beschreven moeten worden in het plan-MER.

onderzoeken naar milieueffecten:

- discipline natuur: passende beoordeling / natuurtoets als onderdeel van het plan-MER
- discipline natuur/mobiliteit: onderzoek naar ontsluiting doorheen natuurgebied
- *inrichtingsalternatieven*: uitbreiding bestemming natuurgebied (alternatief N1)

thema MOBILITEIT

inspraak:

- *onderzoek naar huidige verkeerssituatie op N8 en het bijkomende verkeer voor de bedrijvigheid en het recyclagepark*
- *onderzoek naar de nieuwe ontsluiting op de N8*
- *vraag naar aandacht voor ontsluiting Koksijde-Dorp*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Wat betreft de ontsluiting van de bijkomende functies als bedrijvigheid en recyclagepark op de gewestweg N-8 wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van AWV-MOW (A-5), waarbij aangehaald wordt dat de locatie van de ontsluiting niet in vraag wordt gesteld, maar dat er een nog verkeersstudie nodig zal zijn om te bepalen hoe het kruispunt zou ingericht worden (lichtengeregeld, rotonde, …). In het plan-MER zal bij de discipline mobiliteit aan de hand van tellingen en modellen een inschatting gemaakt worden van het bijkomende verkeer op de N-8 en de eventuele milderende maatregelen die nodig zouden zijn.

Ook voor de nieuwe functies die zullen ontsloten worden via Koksijde-Dorp zal onderzocht worden in de discipline mobiliteit van het plan-MER of hier al dan niet milderende maatregelen voor moeten opgenomen worden.

onderzoeken naar milieueffecten:

- discipline biodiversiteit: ontsluiting doorheen natuurgebied
- discipline mobiliteit: functies die ontsluiten via N-8
- discipline mobiliteit: functies die ontsluiten via Koksijde-Dorp

thema GELUID

inspraak:

- *onderzoek naar mogelijke bijkomende geluidshinder voor de omgeving (wonen)*
- *vraag naar stiltegebieden / natuur*
- *geluidsmetingen*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

De analyse van de geluidsmetingen en het onderzoek naar de mogelijke bijkomende geluidshinder voor de (woon)omgeving vormt een volwaardig onderdeel van het plan-MER, met name bij de discipline geluid, zoals ook opgenomen is in de bespreking bij het advies van de GR-commissie en GECORO Koksijde, waarbij gesteld wordt dat de geluidsmetingen en het onderzoek conform het richtlijnenboek voor de milieurapportage zal gebeuren.

Wat betreft de vraag naar stiltegebieden wordt verwezen naar de basisdoelstelling van het plan om de recreatieve luchtvaart te behouden en uit te bouwen op de site. Het is niet enkel een beleidskeuze om het vliegveld als een recreatieve luchthaven te behouden, het kadert ook binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dat stelt dat er in Vlaanderen geen nieuwe luchthavens mogen bijkomen, maar dat de bestaande luchthavens dienen geoptimaliseerd te worden. Er is voor gekozen om de recreatieve luchthaven op een zo klein mogelijke footprint te concentreren, zodat ook andere functies zich ten volle kunnen ontwikkelen in het plangebied. De vraag naar stiltegebieden wordt bijgevolg niet weerhouden als te onderzoeken alternatief.

onderzoeken naar milieueffecten:

- discipline geluid: overzicht van geluidsmetingen op de verschillende locaties en onderzoek naar mogelijke bijkomende geluidshinder op de (woon)omgeving

thema RECREATIE

inspraak:

- *aandacht voor type luchtvaart/vliegtuigen en vliegroutes*
- *vraag naar mogelijkheden voor zweefvliegen*
- *vraag naar mogelijkheden voor drones*
- *vraag naar ruimte voor andere recreatie: motorsporten, allerlei niet-gemotoriseerde sporten, wielerclub, schuttersvereniging*
- *voorstel voor een indoor/outdoor klimmuur, voor een paintballveld*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Tot de basisdoelstellingen van het plan behoort het behoud van de recreatieve luchtvaart en hieronder worden alle recreatieve luchtvaartuigen begrepen die voldoen aan de wetgeving GDF-04, waarvoor een gekeurde landingsbaan van maximaal 799m en in uitzonderlijke gevallen maximaal 1.199m voldoende is. De technologie van deze recreatieve vliegtuigen is in voortdurende evolutie (en het is dan ook aannemelijk dat de type vliegtuigen kunnen wijzigen naar steeds minder hinderlijke toestellen op vlak van geluid en milieu), maar de enige beperking die zal behouden blijven in het plan is de maximale landingsbaan. De vliegroutes kunnen niet wijzigen, daar zij rekening houden met het vermijden van het vliegen over de bestaande kernen. In het plan-MER wordt rekening gehouden met het huidig type vliegtuigen van de vloot van de aanwezige vliegclub en de huidige vliegroutes.

Wat betreft de vraag naar mogelijkheden voor zweefvliegen, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van Sport Vlaanderen (A-9), waarbij duidelijk gemaakt wordt dat zweefvliegen onder de mogelijke functies van de recreatieve luchtvaart valt, maar dat in vraag gesteld wordt of de thermiek langs de kust hiervoor optimaal is.

Onder de luchthavengebonden bedrijvigheid wordt onder andere verstaan dat de ontwikkeling van drone technologie en de opleiding hieromtrent tot de mogelijkheden behoort. In het kader hiervan dient onderzocht te worden waar een luchtruim voor drones kan gesitueerd worden, dat niet interfereert met de vliegroutes van de recreatieve luchthaven. Voor de luchthavengebonden bedrijvigheid is het aangewezen om een directe verbinding te voorzien met de verharding in het verlengde van de verkorte OW-landingsbaan, zodat ook testvluchten van grotere drones op de landingsbanen mogelijk zijn.

De vraag naar ruimte voor andere recreatie, kadert binnen de basisdoelstelling dat het gebied toegankelijk en doorwaadbaar moet zijn en dat er ruimte is voor recreatief medegebruik. In die zin worden de bestaande verharde taxibanen opengesteld voor niet-gemotoriseerd verkeer en recreatie, waardoor allerlei niet-gemotoriseerde sporten (bv. wielerclubs) hier hun plek kunnen vinden, maar motorsporten zijn bijgevolg niet mogelijk. Voor tijdelijke evenementen kunnen eventueel wel vergunningen aangevraagd worden, maar een fietssnelweg tussen Koksijde en Veurne, zoals voorzien op de kaart van fietssnelweg die goedgekeurd werd door de deputatie, dient te allen tijde gewaarborgd te blijven. Een schuttersvereniging kan daarentegen eerder zijn plek vinden in het recreatief park, voor zover dit kan in een parkomgeving en er geen bebouwing noodzakelijk is.

De vraag naar een locatie voor een indoor of outdoor klimmuur en paintballveld kadert binnen de doelstelling van recreatief medegebruik op de site en behoort bijgevolg tot de recreatieve mogelijkheden die kunnen gekoppeld worden aan de bestaande verharding of bebouwing. In het

PRUP worden de functies vastgelegd die mogelijk zijn, maar het is aan de uiteindelijke uitbater of eigenaar om deze al dan niet te realiseren.

onderzoeken naar milieueffecten:

- onderzoek volgens huidig type vliegtuigen en vliegroutes
- onderzoek locatie luchtruim drones

thema LUCHTVAARTGEBONDEN DAGRECREATIE

inspraak:

- *voorstel project "Captain Jack": op zoek naar nieuwe locatie voor themapark*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

De voorgestelde dagrecreatie onder de vorm van een themapark met een perceelsoppervlakte van ca. 5 ha, betreft een hoogdynamisch programma, dat verkeersgenererend is en dat de schaal van de recreatie in dit open landschap overstijgt, daar het een veel grotere oppervlaktebehoefte heeft dan de 1,6 ha die voorgesteld was op het indicatief grafisch plan in de startnota. Dergelijke functie behoort niet tot de basisdoelstellingen van het plan en wordt bijgevolg niet verder onderzocht als alternatief.

WONEN

inspraak:

- *vraag naar garanties betaalbaar wonen*
- *vraag naar verplaatsing en/of uitbreiding woongebied (inrichtingsalternatieven)*
- *vraag naar verduidelijking van de term 'woonenclaves'*
- *vraag naar aandacht voor ontsluiting Koksijde-Dorp (incl. nieuwe ontwikkeling)*
- *vraag naar duurzame woonontwikkeling*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Het is de doelstelling om betaalbaar wonen te realiseren in Koksijde-Dorp, onder de vorm van een kwalitatieve woonontwikkeling als randafwerking rond de Sint-Pieterskerk. De modaliteiten voor realisatie en toewijzing dienen vastgelegd te worden in de verdere uitwerking, bijvoorbeeld onder de vorm van een reglement. De provincie kan expertise aanbrengen vanuit de cel Wonen om dit traject in goede banen te leiden.

In de inspraak werden verschillende inrichtingsalternatieven voorgesteld die het voorgestelde woongebied uitbreiden of verplaatsen. Deze inrichtingsalternatieven worden onder de vorm van alternatieven van de bouwsteen wonen onderzocht in het planMER.

Wat betreft de term 'woonenclaves', wordt verwezen naar de bespreking op het advies van departement Landbouw en Visserij (A-4) en de PROCORO (A-14).

De ontsluiting van Koksijde-Dorp met inbegrip van de toekomstige woonontwikkeling en de nieuwe functies op de kop van de NZ-piste, wordt onderzocht in het plan-MER, zoals ook aangegeven is in de bespreking bij het thema mobiliteit.

In de ontwerpweek voor de opmaak van het masterplan in 2015, werd een eerste ontwerp voorgesteld voor de woonontwikkeling rond de kerk van Koksijde-Dorp, waarbij ingezet werd op het vrijwaren van de zichtas tussen de kerken van Koksiijde-Dorp en Veurne en een invulling die de hoogtebeperking van de TACAN respecteerde. Deze ontwerpoefening diende nog verder verfijnd te worden, o.a. naar woontypologieën en duurzaamheid op verschillende vlakken, zoals in de duurzaamheidsmeter aangegeven wordt. Eind 2019 is een tweede ontwerpweek georganiseerd met experten in de vakgebieden betaalbaar wonen, duurzame wijk en landschappelijke inrichting, om te komen tot een voorstel van een duurzame wijk die de landschappelijke overgang maakt naar het open polderlandschap.

onderzoeken naar milieueffecten:

- *inrichtingsalternatieven*: uitbreiding/verplaatsing bestemming woongebied (alternatief Wo1, Wo2, Wo3)

thema VERBLIJFSRECREATIE

inspraak:

- *vraag naar ruimte voor kampeerplaatsen*
- *vraag naar overnachtingsmogelijkheden bij jeugdverblijven*
- *suggestie om Camping 't Liefoord te herbestemmen als natuur*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Wat betreft de vraag naar kampeerplaatsen en overnachtingsmogelijkheden bij jeugdverblijven, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van departement Omgeving (A-4), Toerisme Vlaanderen (A-10).

Wat betreft de suggestie om de camping 't Liefoord te herbestemmen als natuur, wordt verwezen naar de bespreking van het advies van departement Omgeving (A-) en ANB (A-7), waarbij gesteld wordt dat dit als alternatief bij de bouwsteen natuur zal onderzocht worden in het plan-MER.

onderzoeken naar milieueffecten:

- *inrichtingsalternatieven*: uitbreiding bestemming natuurgebied (alternatief N1=V0)

thema ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

inspraak:

- *windturbines*
- *grondgebonden zonnepark (ca. 60 ha), in combinatie met kleinvee (schapen)*
- *waterwinning*
- *dierencrematorium*
- *hondenclub*
- *voorstel 'Centrum voor Integratie Artificiële Intelligentie (CIAI)'*
- *kringwinkel (kleinhandel)*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Wat betreft windturbines en grondgebonden zonneparken, wordt verwezen naar de bespreking bij het advies van de PROCORO (A-14), waarbij duidelijk wordt dat in het plangebied geen windturbines worden toegelaten, omwille van het behoud van het open landschap en dat er geen grondgebonden zonneparken worden toegelaten, omwille van het niet bijkomend aansnijden van de open ruimte.
Zonnepanelen op de daken van de bebouwing behoren wel tot de mogelijkheden. Windturbines buiten het plangebied zijn mogelijk indien de antennes in het plangebied zouden verdwijnen, wat een beslissing is die onafhankelijk is van het PRUP.

Naar analogie van andere (duin)gebieden in Koksijde wordt de vraag gesteld naar de mogelijkheden voor waterwinning, in de diepere waterlagen onder het plangebied. Het PRUP bepaalt de mogelijke functies in het plangebied, maar doet geen uitspraken over onderliggende waterlagen. Indien dit technisch haalbaar en wenselijk zou zijn, behoort waterwinning tot de mogelijkheden, voor zover de natuurdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden en voor zover de aanwezige landbouwactiviteiten er geen hinder door zouden ondervinden.

Een dierencrematorium zou een plek kunnen krijgen op een lokaal bedrijventerrein, maar behoort niet tot de basisdoelstellingen van het plan. Voor een hondenclub daarentegen is geen specifieke bestemming nodig en zou dit een plek kunnen vinden in een parkomgeving zoals het recreatief park op de kop van de NZ-piste, voor zover er geen bebouwing voor noodzakelijk is.

Wat betreft het voorstel voor een 'Centrum voor Integratie van Artificiële Intelligentie', is onduidelijk hoe een link kan gemaakt worden met de basisdoelstellingen op de plek of met het programma van eisen. Indien het gaat om ontwikkeling van technologie en innovatie, dan is dit mogelijk op het lokaal bedrijventerrein of op het wetenschapspark.

De vraag om een kringwinkel te voorzien, aansluitend op het recyclagepark, kan zorgen voor wederzijdse synergie en een vorm van circulariteit. In het plan-MER dient onderzocht te worden wat de impact is op de mobiliteit door deze bijkomende functie al dan niet toe te laten.

onderzoeken naar milieueffecten:

- discipline mobiliteit: onderzoeken of een kringwinkel mogelijk wat betreft verkeersgeneratie

thema GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN

inspraak:

- *kazernezone: herlocalisatie van welke activiteiten? Wat gebeurt er met de vrijgekomen ruimte?*
- *kazernezone: suggestie naar mogelijkheden voor hotel / kantoren*
- *suggesties invulling: evenementenhal, ruimte voor jongeren*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

In het programma van eisen is voorzien dat gemeenschapsvoorzieningen en technische diensten van de gemeente hun plek kunnen krijgen op de kazernezone. Concreet gaat het over de herlocalisatie van de groendienst die heden naast de begraafplaats in Koksijde-Dorp is gesitueerd en de technische diensten die in Koksijde-Dorp en Oostduinkerke zijn gelegen, beiden te midden van woonweefsel. Het is de doelstelling om deze diensten te bundelen op de kazernezone, waardoor het woongebied in Oostduinkerke en de woonontwikkeling in Koksijde-Dorp een kwalitatieve woon-invulling kunnen krijgen. Aangezien de kazernezone niet mee opgenomen was in de plancontour van het masterplan, is hiervoor bijkomend ontwerpend onderzoek gevraagd, om het volledige programma van deze diensten op de kazernezone te onderzoeken. Tenslotte is op de kazernezone ook ruimte voorzien voor gemeenschapsvoorzieningen met een socio-culturele rol, zoals lokale (jeugd)verenigingen.

Autonome kantoren of hotels behoren niet tot de basisdoelstellingen van het plan en worden bijgevolg niet weerhouden. Kantoren als dienstverlening bij de gemeenschapsvoorzieningen kunnen er wel hun plek vinden.

De suggestie om een evenementenhal of ruimte voor jongeren te voorzien op de site, behoort tot de mogelijkheden, voor zover voldaan wordt aan de ruimtelijke randvoorwaarden, alsook andere randvoorwaarden uit het plan-MER zoals de impact op mobiliteit en de omliggende natuur.

onderzoeken naar milieueffecten:

- disciplines mobiliteit/biodiversiteit: impact van de gemeenschapsvoorzieningen op de mobiliteit en op de omliggende natuur

ANDERE OPMERKINGEN

inspraak:

- *suggestie om verharding uit te breken*
- *energiepark uitbouwen (cfr. klimaatplan Koksijde 'EnergieK2020')*
- *perimeter toekomstig recreatief vliegveld verduidelijken*
- *belang van erfgoed (hangars)*

ruimtelijke of inhoudelijke elementen:

Het project werd reeds twee maal ingediend bij de Vlaamse oproep voor een onthardingssubsidie, maar werd desalniettemin niet geselecteerd. Er zijn binnen het plangebied namelijk veel opportuniteiten om te onderzoeken waar ontharding mogelijk is, zoals de vele verharde platformen die aangelegd zijn om met helikopters te kunnen opstijgen of landen (zogenaamde margrieten). Dit dient onderzocht te worden naar financiële en technische haalbaarheid, aangezien niet helemaal duidelijk is hoe diep de verharding op elke plek reikt (er is sprake van tot 1m onder het maaiveld). De impact van het al dan niet behouden van deze verharding dient als alternatief beschouwd te worden.

Wat betreft het uitbouwen van een energiepark, wordt verwezen naar de bespreking op het advies van de GR-commissie en GECORO Koksijde (A-16).

Het toekomstig vliegveld bestaat uit de vliegveldinfrastructuur (verharde landingsbanen, graspistes en vliegtuigparking) met aansluitend de ruimte voor een clubhuis, vliegtuigloodsen en een vliegmuseum. De

Wat betreft de vraag naar het belang van het aanwezige erfgoed, wordt opgemerkt dat er in de fase van startnota geen advies ontvangen werd van het Agentschap Onroerend Erfgoed (A-13). De militaire hangars zijn niet opgenomen in de catalogus van onroerend erfgoed, maar desalniettemin hebben ze een intrinsieke waarde die verbonden is aan de historiek van de plek. Het is aangewezen hier zoveel mogelijk rekening mee te houden, voor zover dit bouwfysisch en bouwtechnisch mogelijk is.

onderzoeken naar milieueffecten:

- inrichtingsalternatieven met ontharding van helikopterplatforms

SAMENVATTING INSPRAAKREACTIES PER NUMMER:

I-1. 

- ruime parking voor campers, aansluitend bij camping ’t Liefoord (voorzieningen)

I-2. 

dossiermapje met voorstel voor alternatieve activiteiten:

“Gun ons een stukje asfalt a.u.b. voor ons en de generaties die volgen!!”

Oa. auto-moto liefhebbers, wielerclubs retro/classic car clubs, rondritten voor exclusieve en alternatief voertuigen, muziekfestivals annex evenement rond alles wat een mens mobiel maakt, met of zonder motor, …

(4)- Rondgang voor trage verplaatsingen, wandelen, fietsen, golfkar & segway

- Parking met laadpalen voor elektrische voertuigen (auto, moto, fiets, …)

- Ontlasten van Koksijde Centrum/Bad door bijkomende parkingplaatsen te voorzien op de bestaande verharding voor de toeristen, de tweedeverblijvers en shuttlediensten aanbieden voor de verplaatsing van Coxyde Air Base naar Koksijde Centrum/Bad

- Parking – shuttle dienst

- Aandacht voor de zwakke weggebruiker, fiets- wandelroute

- Plaatsen van windtrees en solarflowers om site energie-neutraal te maken

- Laadpalen voor elektrische auto’s / fietsen zowel voor tweede-verblijvers of toeristen

(5)- 10 % van de totale oppervlakte voorzien voor recreatieve activiteiten en occasioneel gebruik van een stukje verharding

- alles wat een mens in beweging brengt: retro/classic, new energy, alternatieve vervoersmiddelen, fietsen, droneport, paramotor, electric karting, … kan hier een plaats krijgen, ipv op de openbare weg of op locaties in het buitenland.

- festivalzone annex recreatief parcours met verplaatsbare veiligheidsvoorzieningen voor alles op wielen (1 tot 6 wielen) voor alle leeftijden

- facebookgroep “Coxyde on wheels”

- niet dagelijks

- evenementen, zonder hinder op openbare weg, in een veilige omgeving

Reconversie Air Base Koksijde

- Multi-Functioneel Sportpark
- Parcours Auto-Moto, Eco-Saf driving, Electric Karting, Wielerpiste, BMX parcours, Paramotor
- Droneport
- Plaats voor muziekfestival, Evenementen “In the Air – Retro meets New Energy”

I-3.

Blijft de camping ’t Liefoord onder de CDSCA of zal het een recreatiedomein worden voor de gemeente?

I-4.

- Een gesloten oppervlakte bestemd voor een hondenclub

- Plein of weide met afsluiting waar honden zonder leiband kunnen spelen (bestaande weide in Steene – Oostende naast de Happy Dog Hondenclub)

I-5.

- Woonuitbreiding in combinatie met uitbreiding recreatieve luchthaven? Op nog geen 10 km is de luchthaven van Oostende, een beetje verder zijn er Wevelgem en Moorsele.

- Vraag naar stiltegebieden in Vlaanderen

- Indien toch behoud van luchthaven: vraag om in te krimpen of beperken tot vliegtuigjes die stiller zijn.

I-6.

- Ruimte voor een grote evenementenhal. Daar kan in de zomer publieke evenementen plaats vinden en in tussenseizoen expo’s die van nature door de ligging zeer aantrekkelijk zijn voor de bezoekers een congres of beursbezoek en een dagje aan zee meenemen is een aangename verplaatsing.

I-7.

- Wielerpiste

- Verlicht cyclocrossparcours

- Lokaal (douchen, afstandplaats fietsen)

- Taverne

I-8.

- Herinrichting wegennet Koksijde-dorp (Kerkstraat, Veurnestraat, Noordstraat, Galloperstraat). Eventueel nieuwe toegangsweg? Fietssnelweg tussen Veurnestraat Koksijde en Noordstraat Veurne.

- Jeugdscoutslokaal, jeugdcentrum en optredens in (omgeving) loods 40ste.

- Ruimte voor water (bv. groot opvangbekken voor proper regenwater)

- Bunkers inrichten als vleermuizenkelders. Versterken/herinrichten/herbebossen van bepaalde stukken bos (bv. vroegere oude camping)

- Behoud hoog gebouw voor drogen brandslangen (hoek Hoveniersstraat – Veurnestraat)

I-9.

Vraag of het in stand houden van een aantal historisch waardevolle hangars en oa. de relieken van gecrashte vliegtuigen (bewaard in hangar van brandweer) voorzien is

I-10.

Perceel opgenomen in art. 11 – verblijfsrecreatie / art. 15 – gemengd open ruimtegebied met overdruk mobilehomeparking (materiële fout)

I-11.

- Vraag naar ruimte voor mobilhomeparking

- Voorstel: op de kop, bij de recreatieve luchtvaart (parking)

- Voorzieningen: aansluiting met elektriciteit, water en mogelijkheid tot lozing vuil water/sanitair, evt. fietsverhuur

- Voordelen nabijheid clubhuis en Koksijde-dorp (lokale kleinhandel/horeca)

- Fietsroutes tot Koksijde en Veurne en streek verkennen

- Voorstel: kleinschalig starten (10 pl) doet waarschijnlijk snel een grote vraag ontstaan

I-12.

- Fietsroutes in militair domein: overzicht gevraagd op plan

- Kazernezone: academie muziek, woord en dans: bereikbaar via pendelbus? Met de fiets via de Helvetiastraat.

- Verkeersproblematiek: tellingen met behoorlijke marge inbouwen

- Recyclagepark: hoe bereikbaar voor mensen zonder wagen?

- Kazernezone + recyclagepark: grotere afstand voor (dienst)wagen is milieubelastend

- Voorstel rond punt aan de Noordstraat-Zeelaan en L. Hegerplein-Massartstraat

I-13.

- Luchtvaartmuseum beter gericht op de toekomst / technologische innovaties ipv oldtimers

- Lawaaihinder goed onderzoeken, voorstel om op andere locatie in te plannen (aan de oostelijke kop van de WO-baan)
- Betaalbaarheid voor jonge gezinnen verankeren in PRUP
- Lokaal bedrijventerrein: geen detailhandelszaken
- Vraag naar concrete invulling van kazernezone en toekomstvisie huidige locaties die leeg zouden komen te staan door herlocalisatie van gemeenschapsvoorzieningen

I-14.

- Maar aandacht voor de jongeren

- Meer groen/natuur (bv. open park met oa. hondenpark)

- Community-based , sociale voorstellen (oa. gemeenschappelijke moestuin, lokale markt)

- Medegebruik als kampplaats voor verenigingen of andere

- Geen nood aan nieuwe parkingplaats (er is openbaar vervoer – bushalte)

- Fiets promoten

I-15.

- Geen interesse in locatie op militaire basis om activiteiten rond mobiliteit (anti-slipcursus, verkeersveiligheidtrainingen, …) te organiseren. Er zijn bestaande locaties in Brugge en Kortrijk.

I-16.

(1) Rechtstreekse verbinding tussen Burgweg Koksijde en Noordstraat Veurne?

Verbinding Veurnestraat Koksijde - Noordstraat Veurne wel mogelijk?

Startbaan NZ zal extra kosten nodig hebben voor onderhoudsbeurt

(2) Meer ruimte voor aanplanten groene ruimte (bos) en park

(3) Mogelijke geluidshinder

Logeermogelijkheden nabij de WAC is onzin

(4) Aandacht voor stille en natuurrecreatie

Onrechtstreekse druk in de voorstellen om Defensie weg te krijgen

I-17.

- Mogelijkheid tot uitbouw van een ruiterpad die 4 manèges kan verbinden

- Onder meer langs Langeleed en in te richten watergebied

I-18.

- in harmonie met andere recreatieve luchtsporten gebruik maken van de terreinen

- vaste locatie voor opstijgen/landen (circuits afspreken)

- afgesloten loods/gebouw om toestellen te stallen

- clubhuis (evt. gebruik maken van het clubhuis van de WAC)

I-19.

- nieuwe schuttersvereniging op te richten (met nadruk op liggende wip)

- indoor boogschieten (staande wip) in oude loods

I-20.

- Vraag om eerste kans te krijgen bij de aankoop en gebruik van concessiegronden

- Compensatie indien landbouwgronden nodig zijn voor andere functies

- Vraag om rekening te houden met afstandsregels

I-21.

(1) Recreatiedomein gemotoriseerde voertuigen bv. motocross

(2) Recreatie

I-22.

(1) Hoeveel geluidshinder zal de recreatieve luchtvaart met zich meebrengen?

(2) Zal het recyclagepark geen overlast veroorzaken op de N8?

(4) Natuur en landbouw moeten beschermd blijven

(5) Onderzoeken van verbindingsweg via Noordstraat tot aan de vaart?

I-23.

- Bezorgdheid om bijkomende verkeersdrukte in Koksijde-Dorp

- Bv. smalle rijweg, veilige parkeerplaatsen, zone dertig, parking voor kerkhof, …

- Voorstel: ontsluiting via Galloperstraat en Houtsaegerlaan (rotonde)

I-24.

- Verbindingskanaal tussen kanaal Nieuwpoort-Duinkerken en de dorpskern van Koksijde: jachthaven (evt. keersluis) met projecten “wonen langs het water”

- Kunstmatig meer waar alle mogelijke recreatieve activiteiten op en langs het water kunnen plaatsvinden: (niet-gemotoriseerd) kleinzeilerij, surfen, SUP, zwemmen, duiken, vissen, …, wandelen, fietsen, paardrijden, picknicken, … evt. gebruiken als bufferreservoir.

I-25. 

vraag naar mogelijkheid voor een dierencrematorium voor kleine huisdieren in lokaal bedrijventerrein

I-26. 

zeker geen lawaaihinderlijke sporten. Cfr. karting (ca. 10 jaar geleden)

I-27. 

vraag naar optie waterwinning: ofwel via oppompen van zoet grondwater, ofwel via de captatie van het door het Langeleed gedraineerd duinwater.

I-28. 

vraag naar mogelijkheid indoor skipiste (met skydive toren en uitkijk taverne/verkeerstoren)

I-29. 

Fruithoeve uitbouwen tot cru-supermarkt

I-30. 

- Kan woning rechtstreeks aan gemeente verkocht worden? (ivm voorkooprecht)

- Herbestemming naar woonuitbreiding?

I-31. 

- geen baanwinkels

- voldoende woonzones

- kazernezone: woonzones + KMO-zone met kantoren + hotel + technische diensten !visueel aantrekkelijk vanaf de straat!

- uitbreiding KMO-zone(s) met link naar toeristische sector en creatieve, technologische ondernemingen

- ijveren voor behoud van de helikopterbasis

- grote aandacht voor mobiliteit rond en op het domein

I-32.

- open ruimte gebruiken voor recreatieve zeilwagensport (kleine zeilwagentjes)

- voordelen: geen rekening houden met eb en vloed zoals op strand; geen bomen of gebouwen aanwezig; toeristische troef.

I-33.

- Vliegvelden veroorzaken enorme hinder

- Verschil met Le Touquet: vliegroute gaat over zee

I-34.

Voorstel project “Captain Jack”, ontwerp toegepast op locatie in Mol. Onderhandelingen hierover zijn afgesprongen; bijgevolg op zoek naar nieuwe locatie voor gelijkaardig themapark.

- 5 ha terreinoppervlakte
- gebouw van ca. 1 ha (ondergronds, gelijkvloers, 1e verdieping en toegankelijk object op dak met tiphoogte max. 40m)
- buitenruimte ca. 1,5 ha
- parkeercapaciteit: in open lucht en in parkeergebouw (max. 18.000 m²)
- paviljoen met niet-toegankelijke toren/pyloon (eyecatcher max. 75m hoog)

I-35.

- belang van het overgangsgebied van duin naar polder

- beschermd duingebied en VEN: geen mobilhomes. Voorstel: natuurgebied (ipv gemengd open ruimtegebied)

- camping ’t Liefoord bestemmen als natuurgebied

- zone tussen Langeleed en duinen: kalkmoeraszone met veel poelen en op poldergrond bloemrijke graslanden; geen betonverharding, wel half-verharde wandel- en fietspaden (bv. schelpenklei, dolomiet)

- twijfels over locatie vliegrecreatie. Voorstel: naast art. 2 of 3?

I-36.

vraag naar mogelijkheden voor windturbines

I-37.

vraag naar mogelijkheden voor windturbines

I-38.

meer aandacht voor natuur

I-39.

meer aandacht voor natuur

I-40.

vraag naar bijkomende inrichtingsalternatieven voor woongebied

Inrichtingsalternatief: woongebied ten westen van de Veurnestraat (links)

Inrichtingsalternatief: woon-enclaves verplaatsen naar bebouwing in 2de orde (Veurnestraat) (rechts)





Plangebied – uitbreiding: perceel ten noorden van plangebied in Veurnestraat



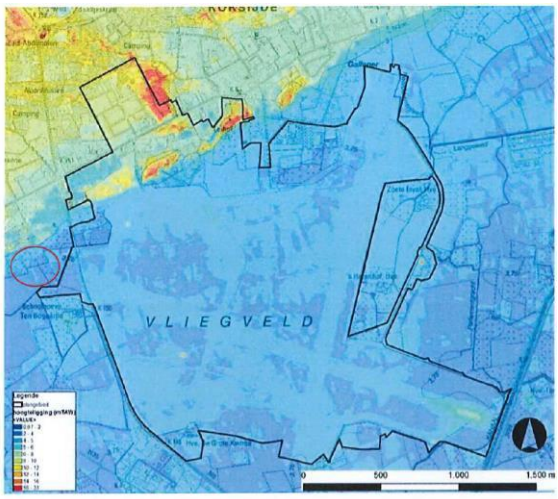
I-41.

vraag naar bijkomende inrichtingsalternatieven voor aandacht voor de waterhuishouding, gemengd openruimtegebied, verblijfsrecreatie en vliegrecreatie.

Inrichtingsalternatief: ‘landschappelijk waardevol gebied met aandacht voor waterhuishouding’ voorzien op lager gelegen gebied ten oosten van kippenboer



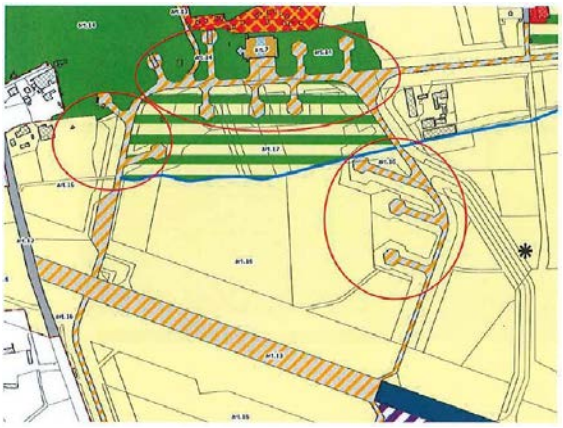
Plangebied – uitbreiding (te onderzoeken): ten westen van plangebied onderzoeken als locatie voor ‘landschappelijk waardevol gebied met aandacht voor waterhuishouding’.



Bron: plan-MER, p. 33

Inrichtingsalternatief: verharde landings- en stalplaatsen aanduiden als gemengd open ruimte gebied (links)

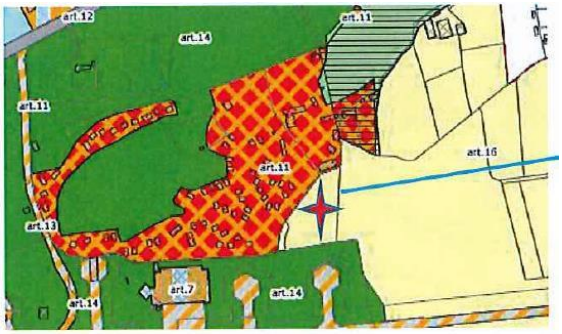
Inrichtingsalternatief: zone rond loods 40ste smaldeel bestemmen als gemengd open ruimte gebied (rechts)

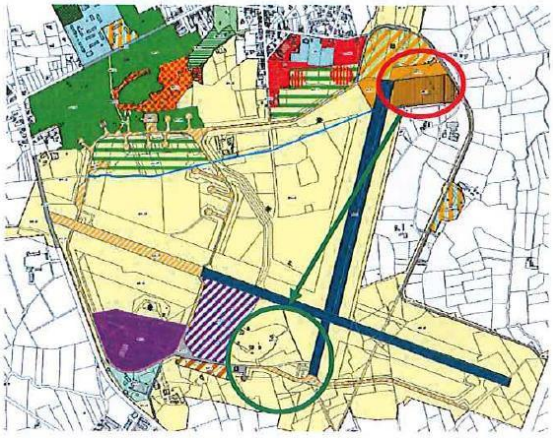




Inrichtingsalternatief (te onderzoeken): verblijfsrecreatie ten oosten van camping, op agrarisch perceel dat onbereikbaar wordt (links)

Inrichtingsalternatief (te onderzoeken): vliegrecreatie ten zuiden van OW-landingsbaan (rechts)





I-42.

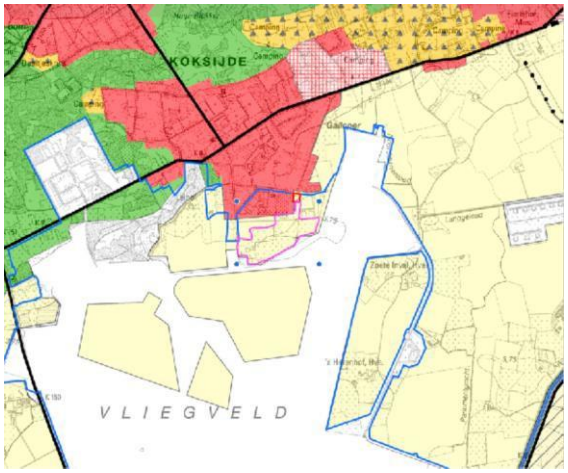
vraag naar bijkomende inrichtingsalternatief voor woongebied en aandacht voor waterhuishouding

Inrichtingsalternatief (2 varianten): woongebied ten westen van de Veurnestraat





gevolg: 'waardevol landbouwgebied met aandacht voor de waterhuishouding' ten oosten van de Veurnestraat kan worden uitgebreid of gevrijwaard van woon-enclaves



Inrichtingsalternatief: aangepast woongebied Koksijde-Dorp



I-43.

- plangebied: waarom nood aan 1 of meerdere ha percelen buiten militaire basis?

- ontsluiting kan ook via ander locatie rotonde

- te weinig aandacht in voorstel naar operationaliteit (bv. mogelijkheid soort ringweg over militaire basis en aansluiting op E40 via N330)

- krijgen plaatselijke landbouwers de gelegenheid om gronden aan te kopen?

- nieuwe ontsluitingsweg belemmert de landbouwactiviteit of maakt deze bijna onmogelijk

- vraag naar compensatiegronden in ruil voor verlies gronden door inplanting bedrijverterrein/recyclagepark (gronden noodzakelijk voor mestafzet en voederwinning)

- vrees voor waardevermindering agrarisch bedrijf, vermindering woonkwaliteit en lawaaihinder door ontsluitingsweg

- vraag om andere mogelijkheden te onderzoeken of compensaties te zoeken (bv. herbestemming agrarisch gebied)

I- 3bis. (ingediend op 18/11/2018)

vraag om zone van hun bedrijf te herbestemmen voor para-agrarische activiteiten, zoals:

- verwerken van mest met co-verwerking van afvalstromen (bv. groenafval van recyclagepark)

- productie van organische meststoffen uit mest, biomassa en afval

- agro-industriële bedrijvigheid gericht op toelevering van landbouwstoffen noodzakelijk voor de landbouw (bv. veevoederfabriek) of bedrijvigheid gericht op de verwerking van landbouwproducten (bv. melkverwerkingsbedrijf, diepvriesgroentebedrijf) afkomstig van beroepslandbouwactiviteiten in de regio

- productie van hernieuwbare energie uit wind, zon en biomassa

- landbouwmechanisatie

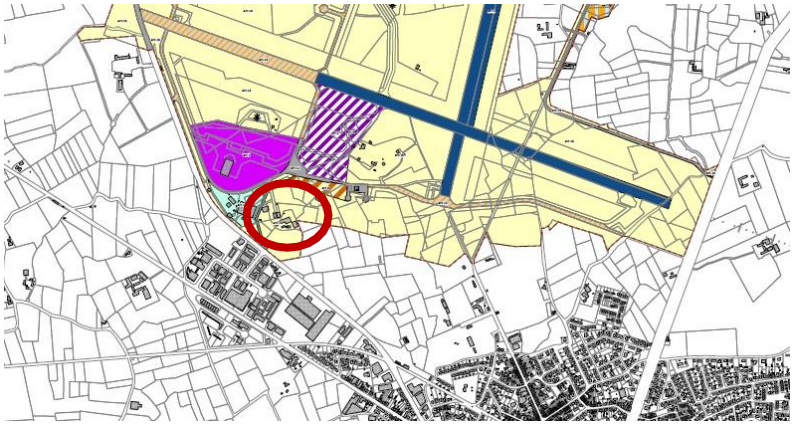
- verkoopmogelijkheid van landbouwproducten en aanverwante

- alle mogelijke nieuw opkomende landbouwactiviteiten (algenkweek, insectenkweek, visteelt, alternatieve eiwitbronnen, …) met agro-polis Kinrooi als voorbeeld

- glastuinbouw

- opwaarderen van grond met mest, productie van grondverbeteraars

Inrichtingsalternatief: hoeve en ontsluitingsweg uit het plangebied halen of andere bestemming geven dan agrarisch gebied (ter compensatie)



I-44.

(1) - plan mist visie binnen kust (potenties voor natuur en infiltratie in zoetwaterlens duinen)

- geen breedmaatschappelijk belang: recreatie en niet-duurzaam transport, ipv 'Open ruimte', 'extensieve landbouw' (bijvoorbeeld rietvelden, graslanden), 'infiltratie', 'waardevolle natuur', 'hernieuwbare energie', 'meerwaarde-recreatie', 'klimaatdiensten door grasland en duinen', …

(2) – unieke waardevolle natuurlijke kenmerken (waardevolle graslanden, zilte polder-duinovergang en duinen): functies moeten ge-ent worden op deze kwaliteiten.

- voorstel uitbreiding duinpolderovergang tot aan Langeleed, ontharding landingsbanen of inzetten voor warmwaterproductie ahv 'road energy systemes' of andere duurzame energievormen

(3) – potentie om verzilting, CO2-opslag, methaan-opslag, zoetwaterinfiltratie, biodiversiteit, erfgoed landschap, werkelijk duurzaam bouwen, … te combineren met meerwaarde-toerisme: welke positieve milieu-effecten, of ecosysteemdiensten, kunnen hier bereikt worden?

(4) – nog teveel uitbreidingsgedachte zoals de aan de rest van de verappartementiseerde kustlijn

- nood aan afgewogen visie: beschermde natuur en ecosysteemdiensten, ifv kustbescherming, tegengaan klimaateffecten als verzilting, klimaatmitigatie door CO2-opslag in de bodem, bewaren open ruimte, inzetten op grote, sterke gehelen natuur in verbinding met ecosystemen in de buurt (Noordduinen en Fluithoek).

(5) netto-verharde oppervlakte zou niet mogen toenemen, de aaneengesloten natuureenheden daarentegen wel. Inzetten op duurzaam toerisme, met respect voor de omgeving.

I-45.

- droneport in plangebied (economisch potentiële booming business en tewerkstelling)

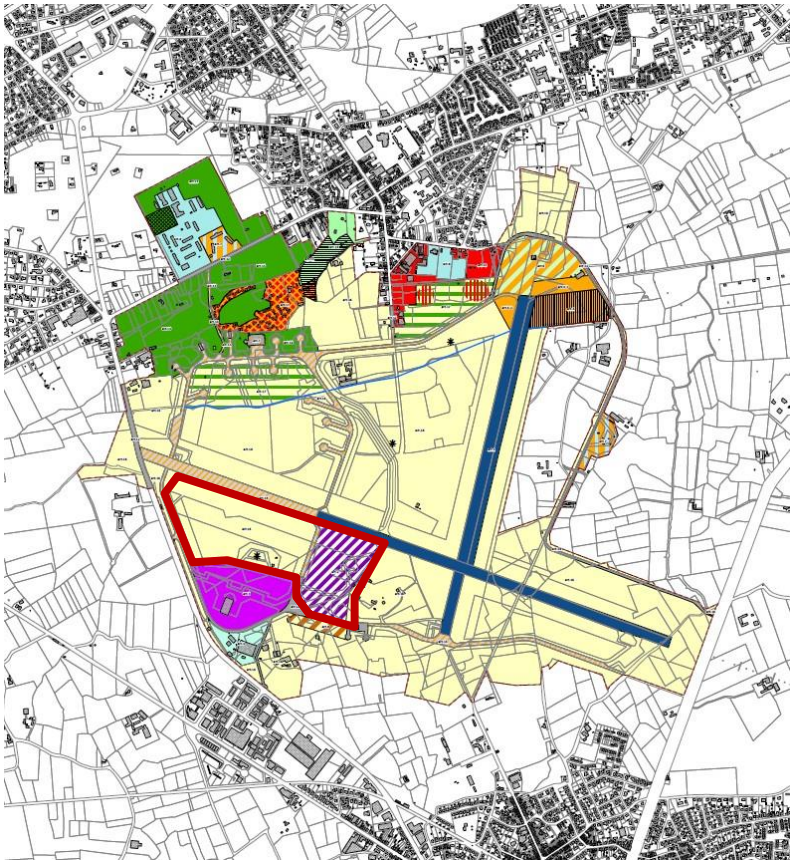
- voorstel zone luchthavengebonden bedrijvigheid (art. 2) uitbreiden naar westen

- alle mogelijke maritieme toepassingen: kustveiligheid, search and rescue (S&R), inspectie windmolenparken, monitoring kustvervuiling en kustschade, meteo waarnemingen, etc…

- gebruik bestaande verkeerstoren

“We mogen de kans zeker niet missen om deze nieuwe innovatieve sector volop te ondersteunen en een geschikte plaats te geven in onze provincie.”

Inrichtingsalternatief: uitbreiding voor zone voor luchthavengebonden bedrijvigheid



I-46.

- voor begrip “duurzame woonontwikkeling” verwijzen naar duurzaamheidsmeter

8 thema’s: kwaliteitsbewaking, welzijn en welvaart, mobiliteit, fysisch milieu, groen en natuurontwikkeling, water, materialen en afval, energie.

- voor begrip “betaalbaar wonen”: Transitie Arena Duurzaam Wonen en Bouwen (DuWoBo) (bv. ter beschikking stellen van gronden met erfpacht door een openbare instantie)

http://do.vlaanderen.be/bestanden-duurzaamheidsmeter-wijken

I-47.

(1) onvoldoende aandacht aan aspect mobiliteit, nl. ontsluiting nieuwe woningen Koksijde-Dorp en woon-werkverkeer in noordrand Veurne (cfr. belangrijk item in SWOT-analyse)

(2) - Landingsbanen in L-vorm voldoende

- verbinding Veurnestraat (Koksijde) – Noordstraat (Veurne)

- zuidelijke 'horizontale' taxiway: aanzet Noordelijke Ring Veurne (Plan Belaen)

- bedrijventerrein laten aansluiten bij bestaande langs de N8 (dwz. westen van N8?)

(4) rekening houden met mogelijke impact van instandhoudingsdoelstellingen van toepassingen voor de landbouw

I-48.

Wonen in onmiddellijke omgeving van vliegveld (woonwijk met 100-tal gezinnen)

Overlast huidige vliegactiviteiten (militair/burgerlijk) zijn te aarden en leefbaar

Reconversie: nieuwe 'Le Touquet' aan de Belgisch Kust ➔ opoffering van veel open ruimte en vooral veel euro's enkel bestemd voor een elitair publiek

- vooral recreatieve inspanningen op gebied van luchtvaart en bijhorende nevenactiviteiten
- natuur, wonen, ontspanning, enz.: onvoldoende en/of misplaatst
- Ontbreken deelprojecten die meer tot algemeen nut zijn
- Natuur: speelduinen ipv natuurherstel en bestendiging natuurwaarden (bv. militaire camping wordt burgerlijke recreatieve verblijfsaccommodatie)
- Camping herlokaliseren
- Onvoldoende aandacht voor duinpolderovergangsgebied.
- Mobilhomeparking strijdig met juridische beschermingsstatuten van duinen. Beter langs grotere verkeersas en niet bij een woonkern.

I-49.

- ontsluiting Petit Paris en sportpark Veurne: via zuidelijke taxiway?

- lawaaihinder voor bewoners van Veurne: waarom piste niet opschuiven naar westen?

- natuur wordt stiefmoederlijk behandeld

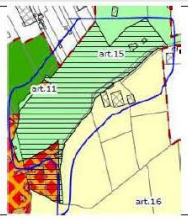
I-50.

1.	Het masterplan bevat nu reeds een visie expliciet in de richting van luchtvaartrecreatie. Dit bleek uit de overtuigende wijze waarop door de initiatiefnemers (Gemeentebestuur Koksijde en Provinciebestuur West-Vlaanderen) tijdens de voorlichtingsmomenten gepleit werd. De spreuk "Waar het hart van vol is, loopt de mond van over" is hier op zijn plaats. Maar een goede verstaander begrijpt dat die visie aan de bevolking wordt opgedrongen. De entourage van de "grootste verdediger" van dit masterplan wrijft zich al in de handen. Het masterplan gaat in tegen het breed maatschappelijk belang door overdreven recreatie en niet-duurzaam transport als leidraad te nemen voor de inrichting van het gebied.	
2.	In het mastplan staan tientallen zaken die men WIL op het terrein. De teksten zijn zodanig geschreven dat men er gewoon alle kanten mee op kan.	Om in de regio een gezond, rustig en groen leefklimaat te bewaren moet men in het masterplan ook vermelden wat we NIET WILLEN. Voorbeeld: op het gehele domein willen we geen lawaaisporten.
3.	Op de webpagina https://www.west-vlaanderen.be/MilitaireBasisKoksijde is de raadpleging PRUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde aangekondigd. De rubriek "STARTNOTA" bevat (Bijlage 2 maakt daar deel van uit) een SWOT-verslag dd. 07/05/2013 waaruit blijkt dat een vertegenwoordiger van de belanghebbende private VZW West	

	Aviation Club aan tafel zat naast de vertegenwoordigers van de overheden en openbare besturen. Hieruit leid ik af dat reeds van bij de aanvang deze "raadpleging PRUP SPG" beïnvloed werd door de belanghebbende sector van de recreatieve luchtvaart en deze bijgevolg een te zwaar gewicht in de schaal legde. Andere maatschappelijke geledingen kregen hier geen kans om hun mening te uiten wat een aanfluiting is van het gelijkheidsbeginsel.	
4.	Het gemeentebestuur Koksijde lanceerde in 2014 "*EnergieK2020: een ambitieus én realistisch klimaatplan*". Wat ons in dit masterplan voorligt duidt op een niet-consequent beleid. Op pagina 38 van het masterplan is de keuze duidelijk: "*Het vliegthema kan zo breed gezien worden als de mogelijkheden (en fantasie) toelaten.*" De verder uitbouw van de WAC, landing bedrijfsjets, de recreatieve helihaven, modelluchtvaart, drones, oldtimervliegclub zijn activiteiten die plaatselijke overlast zullen veroorzaken (stank & lawaai) maar ook volledig indruisen tegen een gedegen klimaatbeleid. Er zal nog meer autoverkeer worden aangetrokken met gekende milieu- en mobiliteitsproblemen.	Koksijde kan een modelgemeente worden op vlak van groene energie, energie-efficiëntie en duurzaam bouwen: • De uitbouw van een zonne-energiepark is een ongelofelijke opportuniteit voor Koksijde. Qua zonne-energie is er heel wat mogelijk op de reeds verharde delen van het militair domein. • Op de twee bestaande landingsbanen kan men naar schatting het jaarverbruik van zo'n 10.000 gezinnen aan elektriciteit produceren d.m.v. zonnepanelen. • De strenge (radar-)eisen en beperkingen voor hoge constructies die Defensie rond het huidige militaire domein heeft ingesteld dient men te herzien in functie van het plaatsen van enkele windturbines. Het potentieel van de site en de ruime omgeving is zeer groot. • Bij de aanleg van de zones voor betaalbaar wonen kan er ingezet worden op

		duurzaamheid: warmtenetten op biomassa, op zonnewarmte, nul-energiewijken, ... zowat alles is vandaag de dag technisch mogelijk. • De bovenstaande activiteiten generen boven dien extra & duurzame werkgelegenheid.
5.	Op de Koksijdse gemeenteraad van 22/01/2018 werd een investeringstoelage van 320.000€ toegekend aan West Aviation Club vzw voor de bouw van een nieuw clublokaal. De burgemeester motiveerde deze beslissing op basis van de slechte huisvesting van de club op de huidige locatie en de noodzaak om in een tijdelijke oplossing te voorzien in afwachting van (*expliciete verwijzing naar*)de reconversie van de luchtmachtbasis, maar waarbij hij stelt dat de voorziene nieuwe infrastructuur ook kan verplaatst worden naar de nieuwe locatie. De gemeenteraadsbeslissing om een investeringstoelage toe te kennen dwarst de huidige raadpleging PRUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde. Men kende de investeringstoelage – en waarschijnlijk volgt ook de bouwvergunning voor het clublokaal - zonder het eindresultaat van de inspraakronde noch van de andere procedurele stappen bij de opmaak van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor de reconversie van de militaire basis in Koksijde te kennen. Dit beschouw ik als een procedurefout.	De betreffende gemeenteraadsbeslissing dd.22/01/2018 betreffende de investeringstoelage laten vernietigen bij het hoger administratief niveau.
6.	De inplanting van het nieuw containerpark samen met Veurne is op zich een goede zaak maar er zijn ernstige mobiliteitsproblemen te verwachten bij het in- en uitrijden langs	Alternatief voor de voorgestelde toegang tot het gemeenschappelijk containerpark:

	de Ten Bogaerdelaan. De overweg (bij gesloten slagbomen) aan het Station Koksijde zorgt nu reeds voor het ophouden van de verkeersstroom.	• Rond punt maken op de Ten Bogaerdelaan verderop Richting Kerkepanne. • Toegang tot containerpark combineren met de toegang en het verkeerscirculatieplan op het bedrijventerrein 
7.	Uit het masterplan is niet duidelijk af te leiden hoe de verkoopprocedure door Defensie van de militaire basis Koksijde zal verlopen. Er wordt uitgegaan van een volledige verkoop van Defensie aan de Gemeente Koksijde. Het huidige gemeentebestuur heeft voor zichzelf waarschijnlijk een procedure in gedachten. Niettemin lijkt het mij noodzakelijk hier vooraf volledig open kaart te spelen; dit gelet op de grote oppervlakte van het domein, de maatschappelijke impact die het masterplan zal hebben op de ruime omgeving van Koksijde en de aanzienlijk som gemeenschapsgeld die zal worden gebruikt. In dit kader vragen wij dan ook volledige transparantie over enkele deelfacetten van het plan:	
	• Onder welke vorm zal de West Aviation Club vzw het toekomstig terrein mogen gebruiken? Erfdienstbaarheid of concessie of andere? • Zal de zone voor "art.6 recreatiepark" nabij de West Aviation Club vzw door deze vzw zelf worden ontwikkeld en uitgebaat? Of zal dit gebeuren door andere privéondernemers? Zal die zone dan eerst door de Gemeente Koksijde worden verkocht aan die andere ondernemers? • De zones waar men betaalbaar wonen wil creëren: worden die ontwikkeld door de Gemeente Koksijde zelf (of een autonoom gemeentebedrijf)? Of zal men die gronden verkopen of in erfdienstbaarheid geven aan sociale huisvestingsmaatschappijen?	
8.	Wat er ook wordt gesuggereerd door de belangengroepen voor de lawaaierige sporten: Op het militair domein mogen er in de toekomst in geen geval activiteiten voor lawaaisporten worden ontwikkeld – noch permanent noch tijdelijk; motorraces, motorcross, autoraces, autocross, autoslipschool, kleiduifschieten, carting, quads zijn uit den boze en volstrekt onaanvaardbaar. Deze geven te veel omgevingshinder zowel qua lawaai, stank, giftige uitlaatgassen en genereren extra verkeersdruk van en naar Koksijde.	
9.	De zone voorzien voor "betaalbaar wonen" (huidige (15/02/2018) gemeentewerf Koksijde en huidig containerpark Koksijde): • ligt op amper 200meter van de zone waar in het masterplan een zgn. Vliegend Museum & Oldtimer-vliegclub (oranje art.5-2) wordt gepland;	Geen zgn. Vliegend Museum & Oldtimer-vliegclub (oranje art.5-2) noch nieuw clubhuis West Aviation Club noch recreatieve helihaven creëren maar: • Wel een speelpark/avonturenterrein voor de jeugd en jonge gezinnen met kinderen,
	• ligt op amper 200 à 500 meter van de zone waar het nieuwe clubhuis van de West Aviation Club wordt gepland De bewoners van de huizen in die zone "betaalbaar wonen" zullen ten gevolge van het lawaai en de uitlaatgassen van de vliegtuigen grote hinder ondervinden. Bovendien getuigt het van een zekere minachting t.o.v. de minder behoede inwoners – zij moeten maar op de minder leuke plaatsen op het grondgebied Koksijde wonen.	bivakplaats voor scouts. Koksijde kan hier aan het nijpende tekort aan bivakplaatsen tegemoetkomen. De aanwezigheid van scoutsgroepen geeft bovendien dynamiek aan Koksijde-dorp en aan de lokale middenstand. • Eventueel de zone voor betaalbaar wonen nog wat uitbreiden met bvb. 1ha. 
10.	Het masterplan biedt geen garantie over het al dan niet kunnen organiseren van Airshows.	Airshows kosten handenvol geld, verstoren de rust in de regio en veroorzaken grote veiligheidsrisico's. Deze kunnen niet meer in het betrokken gebied.
11.	De zone voor gemeenschapsvoorziening ter hoogte van de kazerne in de Robert Vandammestraat is te groot.	Het Noordwestelijke deel bij de kazerne dient teruggegeven aan de natuur door de aanwezige gebouwen af te breken. Dit biedt een garantie om aldaar niet nog eens een projectontwikkelaar zijn gang te laten gaan in de toekomst. De bouwpromotoren hebben in de voorbije decennia honderden hectaren duinen vol gebouwd. Het is nu tijd om deze historische fout (voor een deeltje) recht te zetten.

		
12.	Het masterplan maakt een keuze voor vliegtuigrecreatie maar er is te weinig gekend omtrent de gevolgen van geluidsoverlast, uitlaatgassen enz.	Er moeten objectieve metingen van geluid, windrichting, uitlaatgassen, enz. gebeuren – dit op grondniveau zowel van stationair draaiende vliegtuigen als overvliegende & accelererende vliegtuigen – met inbegrip van oldtimervliegtuigen. Deze metingen moeten kritisch worden geanalyseerd. In twijfelgevallen geldt het voorkomingsbeginsel teneinde de leefbaarheid in de woonwijken en de negatieve invloed op de landbouw en de natuur in de buurt te garanderen.
13.	Op vandaag krijgen de privé amateurvliegtuigen die Koksijde aandoen of oefenvluchten maken van uit de West Aviation Club carte blanche – ze vliegen kriskras over de dorpskernen van Koksijde dorp en Oostduinkerke dorp. Ze produceren storend lawaai en tasten de privacy aan - te meer omdat oefenvluchten	Er dient zowel in de huidige uitbating als in de uitbating na eventuele uitvoering van het masterplan een gedragscode/protocol gesloten met de West Aviation Club. Deze stelling impliceert niet
	bestaan uit zich herhalende routines & passages over hetzelfde gebied. Bovendien verstoren ze de rust in de natuurgebieden ten noorden van het vliegveld. In het masterplan wordt gekozen voor vliegrecreatie onder het motto "Het vliegthema kan zo breed gezien worden als de mogelijkheden (en fantasie) toelaten". Hierbij wordt nergens gewag gemaakt van een gedragscode voor de piloten. - .	dat ik akkoord ga met de inplanting van de West Aviation Club zoals bepaald in het masterplan. Gelet op het uiterst storende lawaai van helikopters is de uitbouw van een recreatieve helihaven onaanvaardbaar.
14.	Liefoord campingzone blijft behouden in het masterplan.	In het kader van natuurontwikkeling dient de banaanvormige enclave van de camping geïntegreerd te worden in het nabijgelegen natuurgebied. 
15.	In het masterplan wordt een zone "Art.15 gemengd open ruimte gebied" met "Overdruk mobielhomeparking" voorzien nabij de huidige Lidl en Aldi. Het gebied ligt evenwel in duinendecreet. Dit is onaanvaardbaar.	"Overdruk mobielhomeparking" te schrappen in het masterplan. In het masterplan moet expliciet worden vermeld dat deze zone nooit als permanente noch als tijdelijke mobielhomeparking kan worden gebruikt.
		

I-51.

- geen motor- of automobielsport of andere lawaaierige sporten (> 80dB)
- waarom recyclagepark verplaatsen en intergemeentelijk met Veurne? (kostenplaatje?)
- verbindingsweg voor fietsers (cfr. oude route Veurnestraat-Noordstraat)

I-52.

Suggesties en opmerkingen over:

- Recreatie
- Economische activiteiten
- Gemeenschapsvoorzieningen: recyclagepark en hulpverleningscentrum
- Mobiliteit
- Wegen en verkeer
- Openbaar vervoer

I-53.

(1) - Onderzoek naar duurzame en innovatieve (sociale) woningbouw: oa. co-housing, compact wonen, flexibele woonvormen, concept-verblijven, top-architecteuur die bouwkunst, verblijfscomfort en duurzaamheid verenigt.

- Mobiliteit: voorzieningen voor elektrisch opladen (fietsen en auto's) en standplaats voor autodelen en/of fietsdelen.

(2) - Centrum voor Integratie Artificiële Intelligentie (CIAI)



- soort hotel "humans@home"

- Een uniek en circulair woonconcept
- Een inclusief en harmonieus samenlevingsmodel
- Een duurzame architecturale parel





I-54.

(1) - Het recyclagepark zal opstopping veroorzaken zowel te Koksijde als te Veurne

➔ verkeersstroom onderzoeken

- Bedrijvenzone: geen industrie!

(2)- Fuifzaal: contact opnemen met knappe festivalorganisatoren (Werchter – Pukkelpop – Tomorrow - Dour e.a.) voor samenwerking

- Art. 16 (landbouw): allerhande “sport & spel” inrichtingen

- Luchtballon”happening”

(3)- Geen motorsporten

- Geen straalvliegtuigen

- Kan een vijver langs Langeleed?

- Bomen: zoveel als mogelijk

I-55.

(2) - geen inrit of uitrit recyclagepark via Ten Bogaerdelaan!

- fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van Ter Bogaerde

- tramlijn of buslijn via deze site?

I-56.

(5) behoud van de 2 landingsbanen voor transport en gevechtsvliegtuigen op maximale huidige lengte. Maximale behoud van militaire activiteiten.

I-57.

- Waarom geen thalasso? (cfr. Le Toucquet)

- Leefomgeving voor de dieren. Stiltezone.

- Indien mogelijk, gebruik bij de groenaanplantingen hoofdzakelijk: fruitbomen, laagstammen; eetbare bosstruiken ➔ noten, appels, peren, zwarte bessen, braambessen, kersen, krieken, kastanjes, … In de lente mooie, geurende bloesem; najaar fruit! En tal van recreatieve acties hierrond bij pluk.

I-58.

Hier aan de kust ontbreekt er vooral een ruimte waar zwerfwagens kunnen staan met de nodige faciliteiten. We staan ver achter t.o.v. het buitenland. Dit is bevorderlijk voor het kusttoerisme.

I-59.

- recyclagepark in bedrijvenzone.

- bij recyclagepark voorzien van ruimte/gebouwen om kringwinkel uit te baten (cijnspacht en/of ect…) ➔ een “themapark” voor ecologie, duurzaamheid, recyclage, etc.

I-60.

- Kampeerauto-terrein met goede voorzieningen

I-61.

- voorstel tot herbestemming van de loods sectie B 146 S naar een bijkomende eengezinswoning

- voorstel tot bestemming zone woongebied van het perceel sectie B 147 F langs de Veurnestraat.

- voorstel tot bestemming recreatiegebied van het perceel sectie C 38L

- voorstel tot verplaatsing van geplande waterbuffer op het hooggelegen perceel sectie C 51 D en 52 D naar lager gelegen staatsgrond oostkant vliegveld.

- openlegging overwelving (Langeleed?) slechts vanaf oude Veurnestraat oostwaarts.

I-62.

- procesnota: ook landbouw(ers) als belangrijke actor



I-63.

- In het huidige voorstel is er te weinig ruimte voordien voor ruimte om te ondernemen. Voorstel om volgende zones uit te breiden:

art. 3 – lokale bedrijvigheid: uitbreiden naar noorden tot verharding (van 11,7 ha naar 33,9 ha-

art. 2 – luchthavengebonden bedrijvigheid naar oosten tot verharding (van 10,9 ha naar 25,9 ha)

I-64.

- te krampachtig vasthouden aan projectgebied (= vroeger militair gebied); perifere gebieden afsplitsen en bestaande/potentiële functie toewijzen

- behoud van betonstructuren is geen goed idee (imago van ”voormalig” vliegveld)

- suggestie om vroeger bestaande rechtstreekse lokale doorgaande verbinding tussen Koksijde-Dorp en Veurne te herstellen (zie kaartje)

- perimeter toekomstige recreatieve vliegveld verduidelijken

- gemiste kans: geen vergroting van natuurareaal; verduidelijken van de verbinding met natuur buiten plangebied

- lengte startbanen lijkt afgestemd op general aviation ipv op recreatie

- p. 16: verkeerde voorstelling van Oostende Luchthaven: commerciële luchtvaart hindert geenszins de “General Aviation” en recreatieve luchtvaart. Er komt zelfs een afzonderlijke terminal voor.



I-65.

- procesnota: ook landbouw(ers) als belangrijke actor

- bedrijf Leihof: aandacht voor afstandsregels tov. woongebied en (te ontwikkelen) natuurgebied

- Langeleed: onteigening compenseren via ruil van gronden; onderzoeken locaties; noodzaak inrichtingsnota

- verkoop militaire basis: krijgen landbouwers/gebruikers voorkeursbehandeling bij (her)aankoop of pacht?

I-66.

- kazernezone: betaalbaar wonen, kantoren, technologie, hotel, …

- ruimte voor mobilhomes

- ontsluiting Koksijde-dorp en noordrand Veurne

- veel nadruk op recreatie

- hoop om de NH90 te behouden

- betaalbaar wonen + voldoende werkgelegenheid creëren

I-67.

vraag om een paintballveld toe te laten in het plangebied

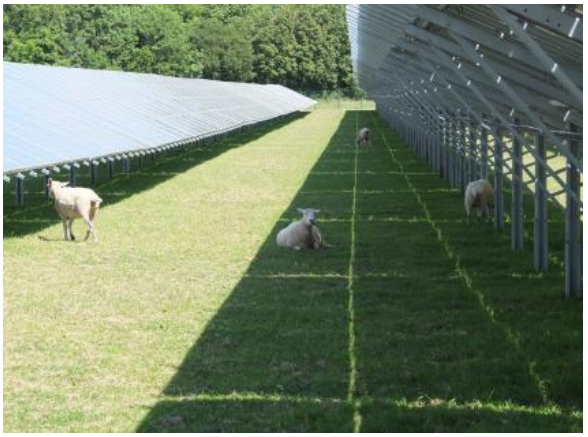
I-68.

helikopterhangars: vraag om een sport- en recreatiecentrum toe te laten voor indoor en outdoor klimmen en boulderen

I-69.

- vraag om een grondgebonden zonnepark (ca. 60 ha) toe te laten in een deel van het plangebied, in combinatie met grazend kleinvee (schapen). Belangrijk is een zo kort mogelijke afstand tot de aansluiting aan het elektriciteitsnet. Om dit te bepalen is een technische studie nodig van de netbeheerder. Een eerste voorstel is de aansluiting aan het hoogspanningsstation van Koksijde (Ganzestraat).





8.3 RVR-toets

DEPARTEMENT
OMGEVING

RVR-toets

Aan de provincie West-Vlaanderen

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/04/2020	RUP_30000_213_00122_00001	RVR-AV-1221	Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "Reconversie Militaire Basis Koksijde"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 29/04/2020, met ref. RVR-AV-1221), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er, gezien het geplande type bedrijvigheid, geen Seveso-inrichtingen verwacht worden.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

[2] Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

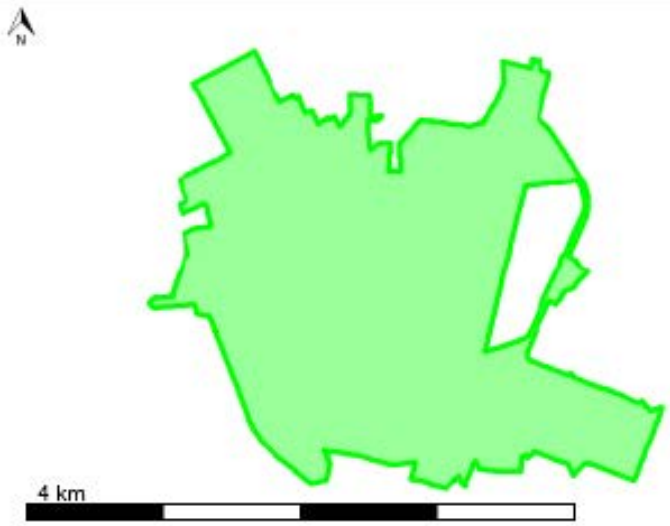
[3] Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Vlaanderen
is omgeving

ISO 14001

pagina 1 van 2

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	RUP_30000_213_00122_00001
RUP titel	Reconversie Militaire Basis Koksijde
Initiatiefnemer	provincie West-Vlaanderen
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	29/04/2020
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.
Vraag	Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?
Antwoord	Nee, want gezien het type bedrijvigheid worden geen Seveso-inrichtingen verwacht (impliciet verbod).

PLAN-MER PRUP RECONVERSIE MILITAIRE BASIS KOKSIJDE

METHODOLOGIE PER DISCIPLINE

1 Methodologie per milieudiscipline

1.1 Mens – mobiliteit

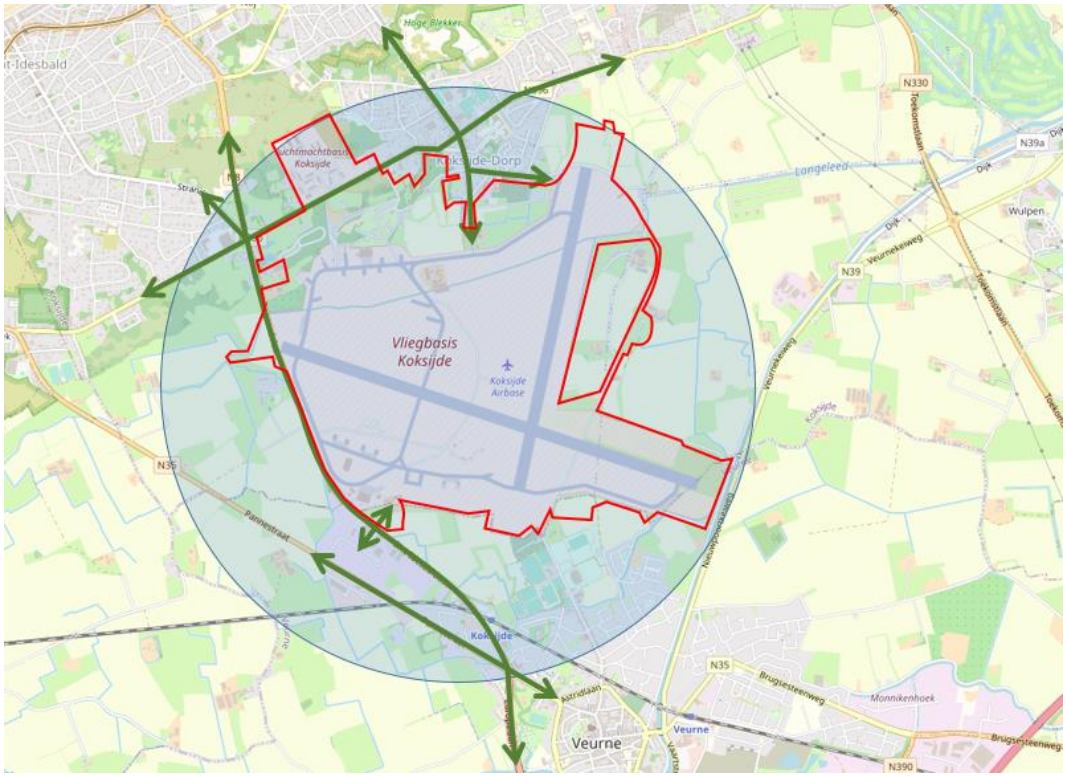
1.1.1 Studiegebied

Inzake het deelluik Mens - mobiliteit kunnen er binnen het volledige plangebied, drie verschillende clusters onderscheiden worden waarbinnen verkeersgenererende functies voorzien worden:

1. Zuidwestelijke cluster met een invulling als bedrijventerrein/recyclagepark. De ontsluiting zal gebeuren via het kruispunt N8 x Koksijdestraat
2. Noordwestelijke cluster met ~~verblijfsrecreatie~~, gemeenschaps- en recreatievoorzieningen. De ontsluiting zal gebeuren via het kruispunt N396 Robert Vandammestraat x Noordduinen x toegang militaire basis.
3. Noordoostelijke cluster met woongebied, vliegrecreatie en de mogelijkheid voor een recreatiepark. De ontsluiting kan zowel via de Veurnestraat als de Kerkstraat en zal uiteindelijk via de Noordstraat ontsluiten op het kruispunt met de N396 Houtsaegerlaan.

Vanuit deze clusters wordt het globale studiegebied bepaald. Zo omvat het studiegebied het volledige plangebied en de belangrijkste ontsluitingswegen waar in overeenstemming met de logica van de wegencategorisering, effecten op het verkeer te verwachten zijn. Hierbij wordt gefocust op volgende wegen en bijhorende kruispunten:

- Zeelaan - Noordlaan
- Veurnestraat – Kerkstraat
- N396 Robert Vandammestraat – Houtsaegerlaan
- Strandlaan
- N8 Leopold III laan – Ten Bogaerdelaan – Sint-Idebaldusstraat - Europalaan
- N35 Pannestraat
- Koksijdestraat



Figuur 1-1: Situering studiegebied discipline mens-mobiliteit

1.1.2 Juridische en beleidsmatige context

Voor de uitwerking van de discipline mobiliteit zijn volgende beleidsdocumenten van belang voor het plan-MER.

- De ruimtelijke structuurplannen op de verschillende beleidsniveaus (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en Gemeentelijk Structuurplan Koksijde), en daarbinnen meer bepaald het richtinggevend en bindend gedeelte met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur en de wegencategorisering;
- Gemeentelijk mobiliteitsplan Koksijde (Beleidsplan goedgekeurd PAC 04/07/2011)
- Gemeentelijk mobiliteitsplan Veurne (Beleidsplan goedgekeurd PAC 13/02/2012)
- Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan vervoerregio Oostende
- Provinciale functionele en recreatieve fietsroutes

Onderstaand een overzicht van de belangrijkste aspecten uit deze beleidsdocumenten met invloed op vlak van mobiliteit.

1.1.2.1 Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Oostende

Koksijde vormt samen met volgende 8 gemeentes de vervoerregio Oostende: Bredene, De Haan, Gistel, Ichtegem, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostende en Oudenburg.

Op 10 februari 2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Oostende officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 26 januari 2024 definitief heeft vastgesteld. Dat plan legt de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar (met een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio op een strategisch niveau, en dat voor alle vervoerswijzen..

Het Regionaal Mobiliteitsplan kadert binnen basisbereikbaarheid, de Vlaamse visie op mobiliteit. Met basisbereikbaarheid zet Vlaanderen in op een efficiënter, duurzamer en flexibeler vervoer waarin het combineren van verschillende vervoermiddelen centraal staat. Voor de realisatie van basisbereikbaarheid

werden de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in 15 vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's werken de gemeenten samen een mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio.

Onderstaand worden enkele zaken besproken die een impact zullen hebben op vlak van mobiliteit met betrekking tot het projectgebied.

Ambities

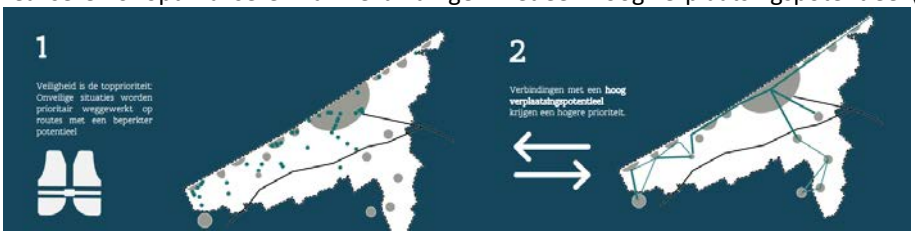
De vervoerregio Oostende werkt vanuit volgende strategische doelen :

- Anders – Modal shift naar minstens 40% verplaatsingen op duurzame wijze
- Vlot – Investering in goed uitgerust overstappunten tussen vervoeropties en goede fietsinfrastructuur
- Nabij – Bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van OV of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum
- Veilig – Minimaliseren van het aantal verkeersslachtoffers
- Leefbaar – Optimalisatie verkeersleefbaarheid
- Groen – Inzetten op minder verplaatsingen en een groter aandeel emissievrije brandstoffen
- Sociaal – Toegankelijke mobiliteit voor iedereen
- Slim – Communicatie op maat van de gebruiker

Gewenst netwerk fiets

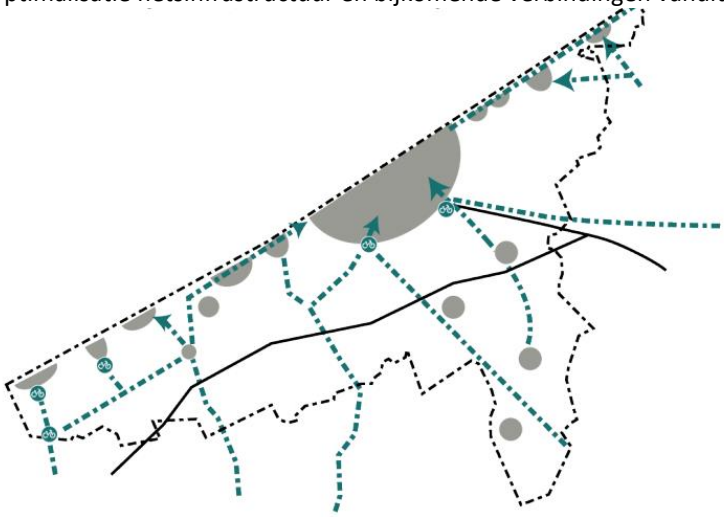
De vervoerregio zet in op de verdere uitbouw en versterking van het bestaande fietsnetwerk. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vormt hierbij de basis. Volgende prioriteiten worden gesteld:

- Veiligheid: verbindingen die onveilig zijn op basis van ongevallengegevens krijgen de hoogste prioriteit. Missing links worden weggewerkt
- Realiseren of optimaliseren van verbindingen met een hoog verplaatsingspotentieel (0 – 15 km)



Figuur 1-2: Prioriteiten fiets – vervoerregio Oostende

- Uitrol gezamenlijk fietsdeelsysteem
- Optimalisatie fietsinfrastructuur en bijkomende verbindingen vanuit het hinterland



Figuur 1-3: Potentieel fietsroutes vanuit hinterland

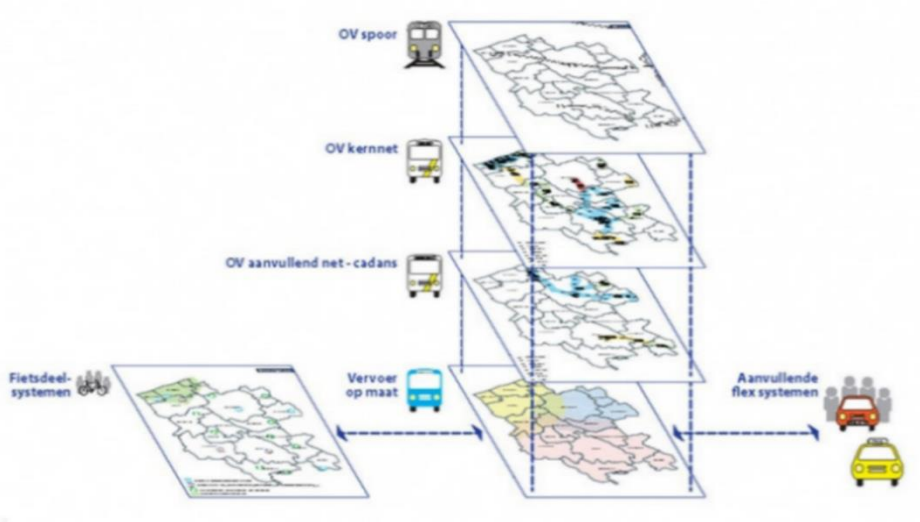
Openbaar vervoerplan – Basisbereikbaarheid

“Het aanbod beter afstemmen op de vraag van reizigers van het openbaar vervoer.” Dat is de kern van basisbereikbaarheid, het nieuwe vervoermodel van de Vlaamse overheid. Openbaar vervoer staat daarbij centraal, maar daarnaast worden allerlei vervoermiddelen op elkaar afgestemd – zodat men makkelijker kan overstappen en overschakelen op bijvoorbeeld deelsystemen (auto’s, fietsen, steps). Voor de combinatie van op elkaar afgestemde vervoermiddelen wordt de term combimobiliteit gebruikt.

Het model van basisbereikbaarheid is opgebouwd uit 4 ‘lagen’.

- Treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer.
- Kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams verbinden kernen met elkaar, bedienen centraal gelegen attractiepolen en verbinden voorsteden met andere steden.
- Aanvullend net: tussen kleinere steden en gemeenten zorgen bussen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook woon-werkverkeer en woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- Vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen voor mensen met specifieke individuele mobiliteitsvragen, die geen toegang hebben tot de andere vervoerlagen. Denk bijvoorbeeld aan leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi’s, …

Door deze 4 lagen optimaal op elkaar af te stemmen, wordt tot een efficiënt vervoermodel gekomen. De invoer van het principe basisbereikbaarheid is opgestart sinds 1 januari 2023 en wordt gefaseerd ingevoerd. De eerste aanpassingen aan het kern- en aanvullend werden op 1/07/2023 doorgevoerd. Op 6 januari 2024 werden de finale aanpassingen aan het OV-aanbod doorgevoerd.

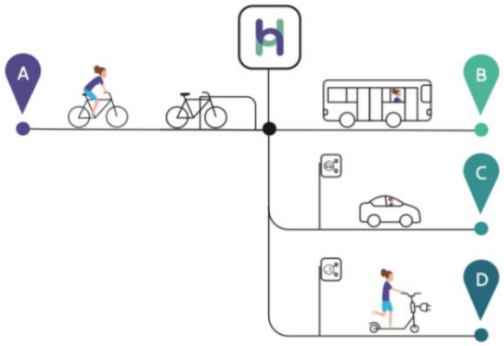


Figuur 1-4: Voorstelling Basisbereikbaarheid(bron: Inspiratieboek Attractieve Mobipunten)

Mobipunt of Hoppinpunt

Een belangrijk aandeel binnen het principe van Basisbereikbaarheid is weggelegd voor de knooppunten. Door mobiliteit en ruimte in samenhang te benaderen kan er een win-win ontstaan voor duurzame mobiliteit en kernversterking.

Het decreet basisbereikbaarheid definieert een mobipunt als: Een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken (art. 42, tweede lid, 1° van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid).

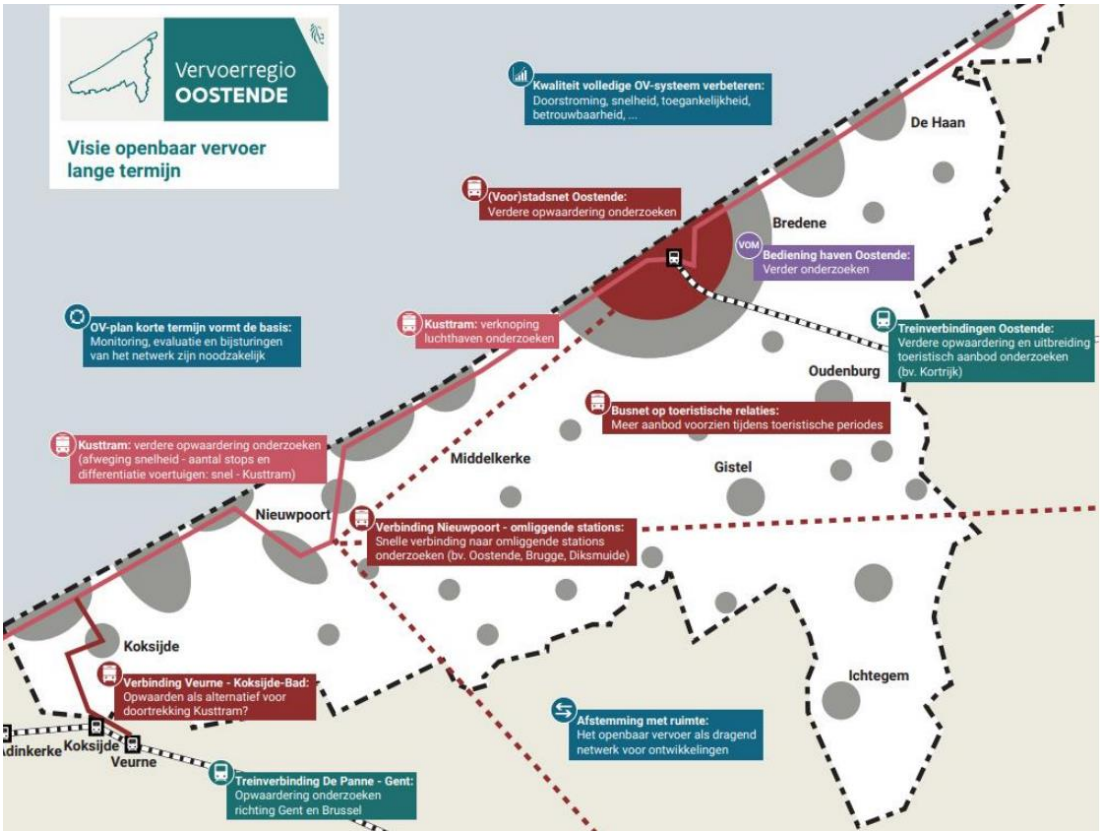


Figuur 1-5: Hoppinpunt (bron: Stappenplan aanleg mobipunt in Hoppinstijl)

Er zijn vijf types van mobipunten. Het type van mobipunt heeft geen invloed op wie moet instaan voor de aanleg en het onderhoud ervan, dit is telkens de wegbeheerder.

- Interregionale mobipunten op basis van netwerklogica
- Regionale mobipunten op basis van netwerklogica
- Lokale mobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van nabijheidslogica

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de visie van de vervoerregio op vlak van openbaar vervoer.



Figuur 1-6: Visie openbaar vervoer lange termijn (Vervoerregio Oostende)

Wegennet

Het Vlaams wegennetwerk is momenteel opgedeeld in verschillende wegcategorieën: hoofdwegen, primaire wegen (type I en II), secundaire wegen (type I, II en III) en lokale wegen (type I, II en III).

De basis van die wegencategorisering werd gelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat al dateert van 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt het RSV opgeheven. De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid heeft met verschillende partners een evaluatie uitgevoerd van de bestaande wegencategorisering. Er was nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen nieuwe beleidsontwikkelingen ingebed kunnen worden.

Dat heeft geleid tot de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)'. In de studie is een nieuw netwerkconcept ontwikkeld: het robuust wegennet. Alle huidige wegcategorieën verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categorieën die zijn onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen of netwerkniveaus: het hoofdwegennet bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen, het dragend netwerk bestaande uit regionale en interlokale wegen, en het lokale wegennet bestaande uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen.



Oude wegencategorisering

Wegcategorie	Netwerkstructuur
Hoofdwegen	Boomstructuur
Primaire wegen type I	
Primaire wegen type II	
Secundaire wegen type I	
Secundaire wegen type II	
Secundaire wegen type III	
Lokale wegen type I	
Lokale wegen type II	
Lokale wegen type III	

Nieuwe wegencategorisering

Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Figuur 1-7: Oude en nieuwe wegencategorisering met netwerkniveaus en wegcategorieën

In de nieuwe wegencategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur wel behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer:

<u>Hoofdwegennet</u>

- De **Europese hoofdwegen** vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen tussen grote steden. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk.
- De **Vlaamse hoofdwegen** zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen het raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk

<u>Dragend netwerk</u>

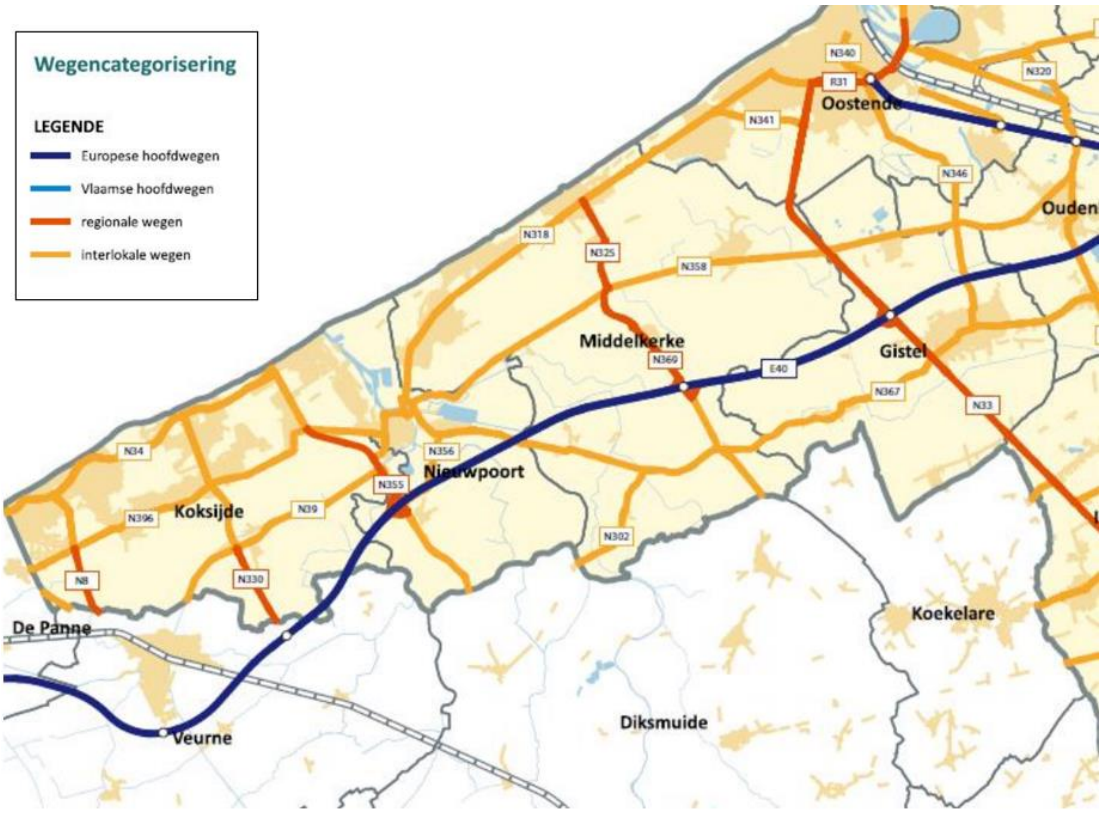
- De **regionale wegen** verbinden kleine stedelijke gebieden met elkaar, met grote steden en met het hoofdwegennet. Ook ontsluiten ze de regionale logistieke knooppunten naar het hoofdwegennet. De regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.
- De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn

de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

Lokaal wegennet

- De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik (kunnen) maken van de wegen van het dragend netwerk

Onderstaande figuur geeft hierbij de gewenste situatie (werkkaart) voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk, zoals vastgelegd binnen de vervoerregio. De selectie van de lokale wegen is een bevoegdheid van de gemeente. Hieruit blijkt de selectie van de N8 als regionale weg (selectie tot aan rotonde N396) en de selectie van de N396 en de N8 ten noorden van de N396 als interlokale weg..



Figuur 1-8: Uitsnede gewenst wegennetwerk (bron: Vervoerregio Oostende)

1.1.2.2 Mobiliteitsplan Koksijde

Het mobiliteitsplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 16 augustus 2011 en melding van goedkeuring verscheen in het Belgisch Staatblad van 9 september 2011. Er mag dan ook gesteld worden dat niet alle onderdelen van het mobiliteitsplan nog even actueel zijn. Onderstaand alsnog een overzicht van de hoofdstukken met een invloed op het projectgebied.

Wegencategorisering

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de wegencategorisering zoals deze is opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente Koksijde. Met de goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende is met name de wegencategorisering op bovenlokaal niveau gewijzigd.

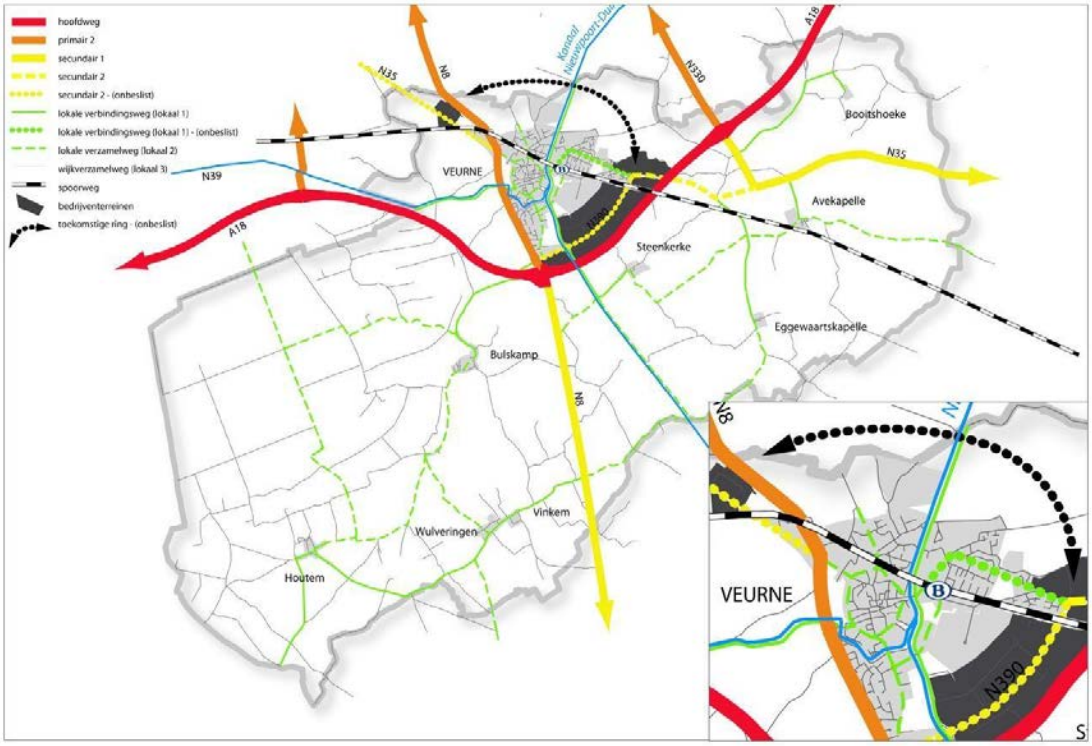
De wegencategorisering op lokaal niveau (ontsluitingswegen en erftoegangswegen) is een bevoegdheid van de gemeente. In afwachting van een aangepaste wegencategorisering op lokaal niveau wordt er dan ook verwezen naar de huidige selectie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan.

Hierbij wordt in de directe omgeving van het plangebied volgende lokale wegen geselecteerd:

- Lokale weg type I (verbindende functie op lokaal niveau):
  - N35
  - N39
  - N330
  - Jaak van Buggenhoutlaan – Lejeunelaan
- Lokale weg type II (ontsluitende functie op lokaal niveau):
  - Strandlaan
  - Zeelaan – Albert Bliecklaan
  - Polderstraat
- Lokale weg type III (erftoegangswegen, verblijven en toegang verlenen tot aanpalende percelen):
  - Alle overige wegen



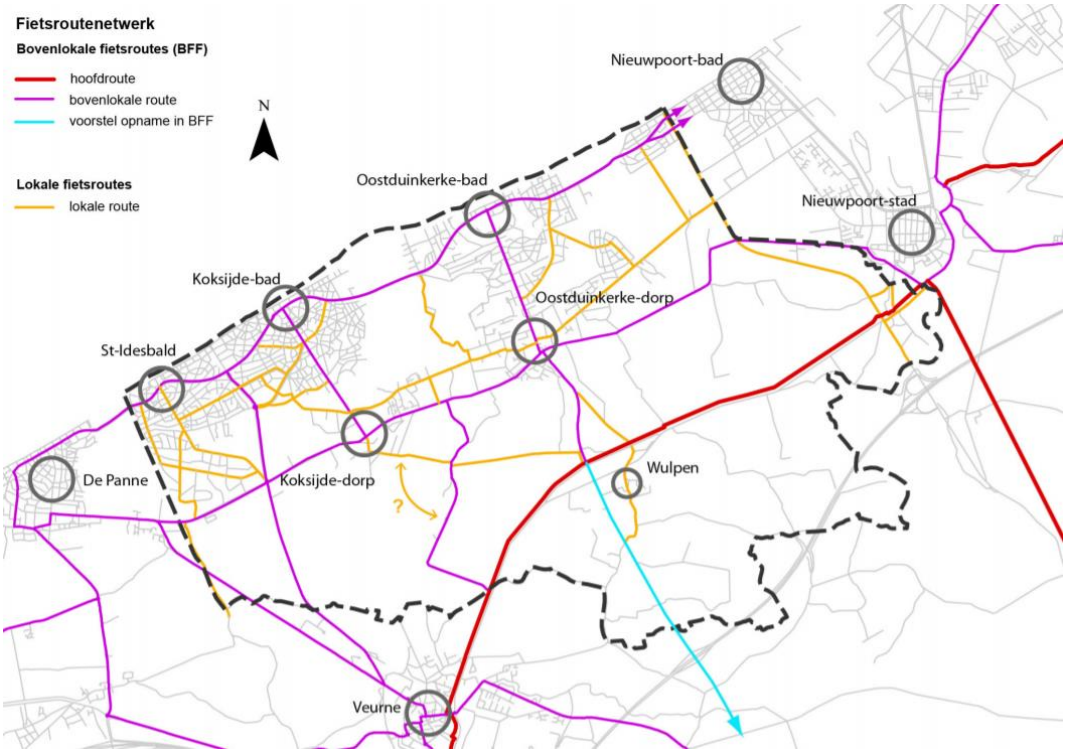
Figuur 1-9: Selectie lokale wegen Koksijde (Bron: Mobiliteitsplan Koksijde)



Figuur 1-10: Selectie lokale wegen Veurne (Bron: Mobiliteitsplan Veurne)

Lokaal fietsroutenetwerk

Het provinciale netwerk gaat uit van een bepaalde maaswijdte. Het bovenlokale netwerk wordt daarom verfijnd met een reeks lokale fietsroutes. Onderstaande figuur geeft een overzicht van deze lokale fietsroutes.



Figuur 1-11: Lokaal fietsroutenetwerk (Bron: Mobiliteitsplan Koksijde)

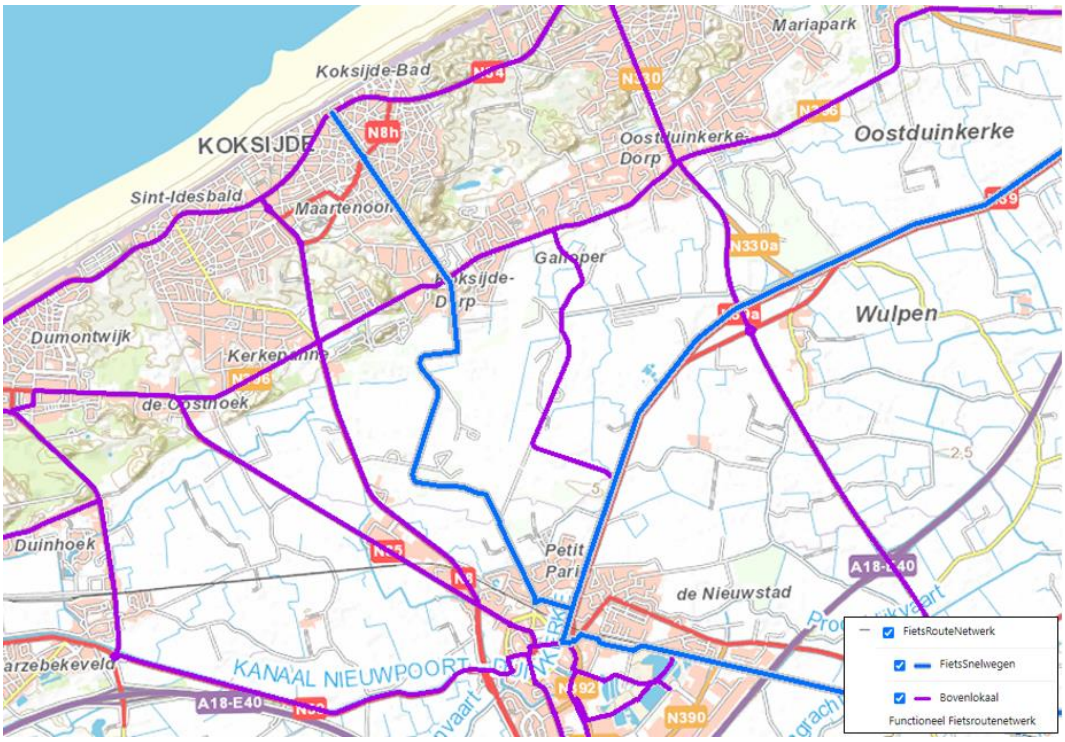
1.1.2.2 Bovenlokaal fietsroutenetwerk

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is bepaald door de provincie West-Vlaanderen. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een gemeente-overschrijdend netwerk dat belangrijke punten met elkaar verbindt (scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations, winkels, ...). Het netwerk bevat volgende types van fietsroutes:

- **Fietssnelwegen** (of fietsostrades): zijn fietspaden bedoeld voor langeafstandsverkeer. Ze zijn zoveel mogelijk afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid en het comfort voor de fietsers te verhogen. De focus ligt sterk op functionele verplaatsingen (5 tot 15-20 km) naar school, werk, winkel, ...
- **Hoofdroutes** (ook wel non-stop hoofdroutes genoemd): Dit zijn gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes waarbij de nadruk ligt op comfort (bvb. brede fietspaden, materiaalgebruik) en veiligheid (minimaal aantal conflictpunten).
- **Functionele routes**: Deze routes verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn vaak de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (bvb. historische steenwegen).
- **Alternatieve routes**: Deze routes zijn complementair aan de functionele routes waarbij de fietser een afweging kan maken tussen de kortste (eerder functionele) of de veiligste en aangenaamste (eerder alternatieve) route.

Uit onderstaande figuur kan afgeleid worden dat zowel de N396 als de N8 geselecteerd zijn als functionele fietsroute binnen het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen. Ook de Burgweg aan de oostzijde van het plangebied is geselecteerd als functionele fietsroute.

Zoals reeds eerder vermeld loopt de fietssnelweg F391 Veurne – Koksijde dwars door het plangebied. Deze route werd op 26/05/2016 goedgekeurd door de deputatie van de provincie West- Vlaanderen. Aan de oostzijde grenst fietssnelweg F39 (Oudenburg – Veurne), die langs het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke ligt, aan het plangebied.



Figuur 1-12: Uittreksel bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: giswest)

1.1.2.3 Recreatief fietsroutenetwerk

Naast het functionele fietsroutenetwerk is er ook het provinciaal recreatief fietsknooppuntennetwerk. Die knooppuntennetwerk is voornamelijk bedoeld voor de aangename recreatieve fietsverplaatsingen. Zoals weergegeven op onderstaande figuur is de as Zeelaan – Noordlaan – Kerkstraat – Burgweg aan de noordoost zijde van het plangebied opgenomen binnen het recreatief fietsroutenetwerk als verbinding tussen knooppunten 86 en 62.



Figuur 1-13: Uittreksel Recreatief fietsroutenet (Bron: vlaanderen-fietsland.be)

1.1.3 Aanzet bestaande situatie

1.1.3.1 Beknopte beschrijving van de huidige bereikbaarheid

Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers

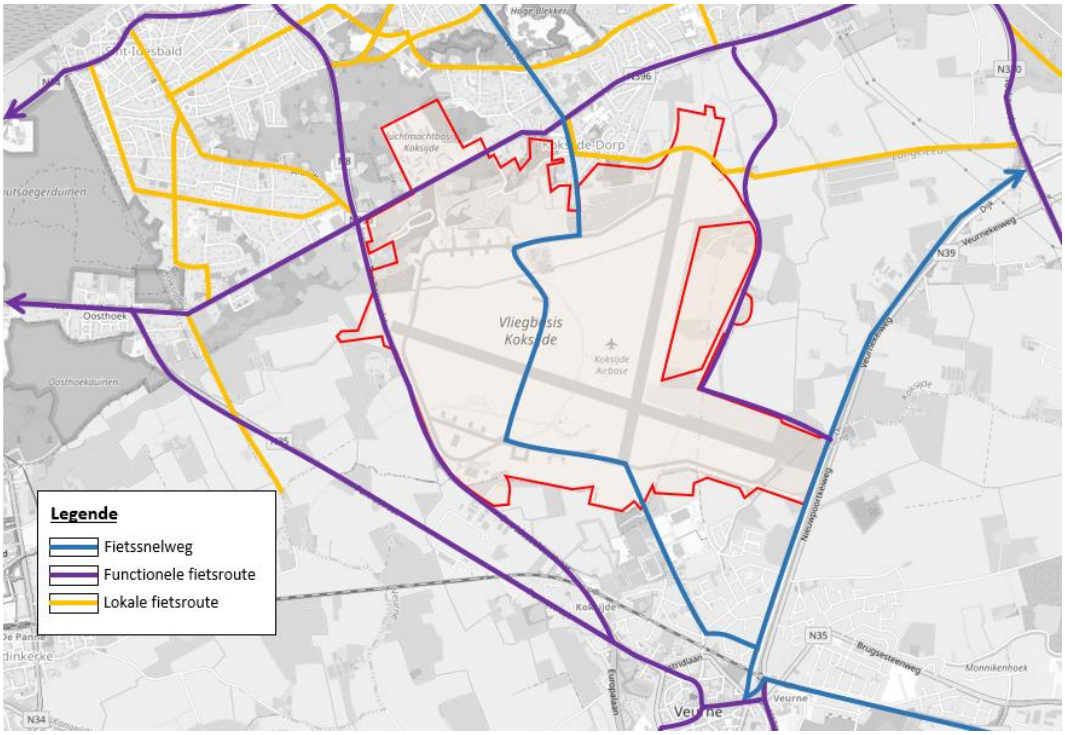
Zoals eerder aangegeven wordt het plangebied goed omringd door zowel bovenlokale als lokale fietsroutes.

De fietssnelweg F391 Veurne – Koksijde loopt dwars door het plangebied. Het segment van deze fietssnelweg dat over het plangebied loopt wordt momenteel nog beschouwd als 'niet befietsbaar'. Aan de oostzijde grenst fietssnelweg F39 (Oudenburg – Veurne), die langs het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke ligt, aan het plangebied.

Daarnaast zijn zowel de N396 als de N8 geselecteerd als functionele fietsroute binnen het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen. Zowel op de N8 Ten Bogaerdelaan als de N396 Robert Vandammestraat wordt er uitgegaan van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijweg. Ook de Burgweg aan de oostzijde van het plangebied is geselecteerd als functionele fietsroute. Op deze Burgweg wordt uitgegaan van menging van het fietsverkeer met het gemotoriseerd verkeer.

Tot slot wordt de as Zeelaan – Noordstraat – Kerkstraat – Langeleedstraat geselecteerd als lokale fietsroute. Op deze as wordt uitgegaan van menging van fietsverkeer met het gemotoriseerd verkeer. Verder wordt een mogelijke verbinding tussen de Burgweg en de Kerkstraat onderzocht op lokaal niveau.

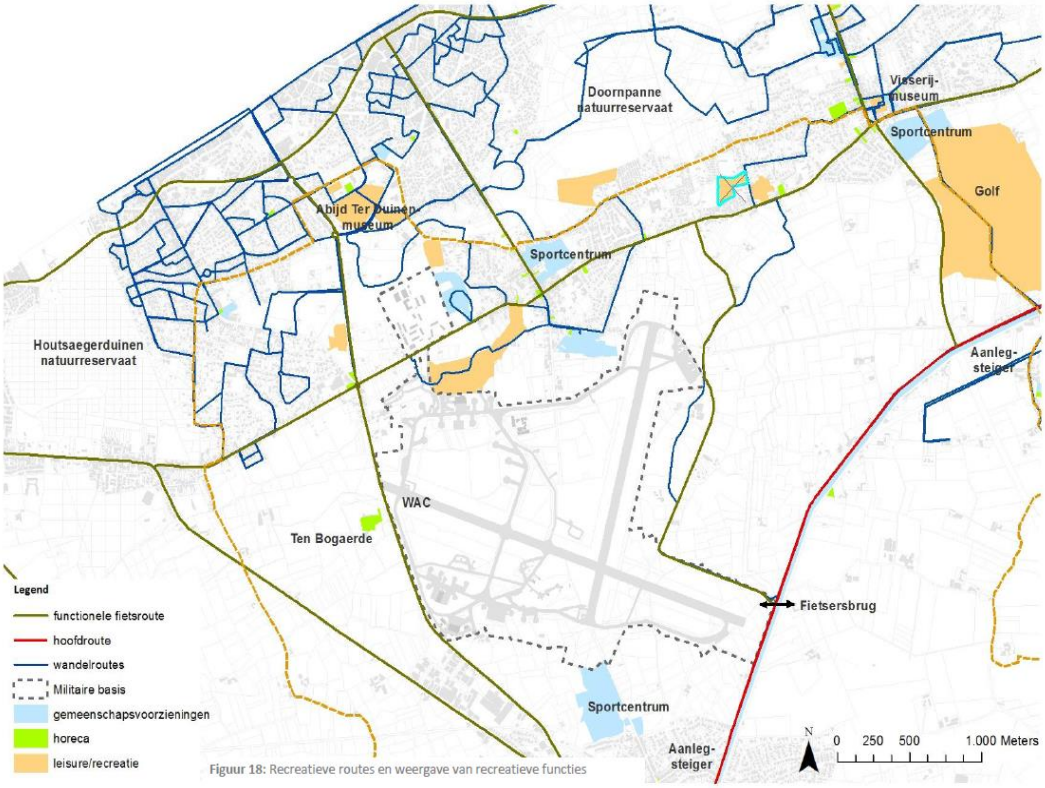
Onderstaande figuur situeert het plangebied ten opzichte van de verschillende omliggende fietsroutes.



Figuur 1-14: Overzicht functionele fietsvoorzieningen (Bron: mobiliteitsplan Koksijde)

Naast het functionele fietsroutenetwerk is er ook het provinciaal recreatief fietsknooppuntennetwerk. Die knooppuntennetwerk is voornamelijk bedoeld voor de aangename recreatieve fietsverplaatsingen. Zoals weergegeven op onderstaande figuur is de as Zeelaan – Noordlaan – Kerkstraat – Burgweg aan de noordoost zijde van het plangebied opgenomen binnen het recreatief fietsroutenetwerk als verbinding tussen knooppunten 86 en 62.

Onderstaand figuur geeft een samenvatting van de verschillende fiets- en wandelroutes in de omgeving van het plangebied.



Figuur 1-15: Langzame netwerken (Bron: scopingsnota Reconversie militaire basis Koksijde)

Openbaar vervoer

Het plangebied is vandaag relatief aanvaardbaar bereikbaar met het openbaar vervoer. Zowel op de N8 Ten Bogaerdelaan als de N396 Robert Vandammestraat passeren 2 buslijnen, namelijk:

- Lijn 50: Koksijde - Veurne - Lo - Oostvleteren - Ieper
- Lijn 60: Oostende - Luchthaven - Nieuwpoort - Koksijde - Veurne

Deze lijnen hebben een frequentie van 1 passerende bus per uur in de daluren en tot 5 passerende bussen per uur in de piekuren. Met betrekking tot het plangebied kunnen een aantal belangrijke halteplaatsen weerhouden worden. Voor de ontsluiting van het plangebied komen voornamelijk onderstaande bushaltes in beeld:

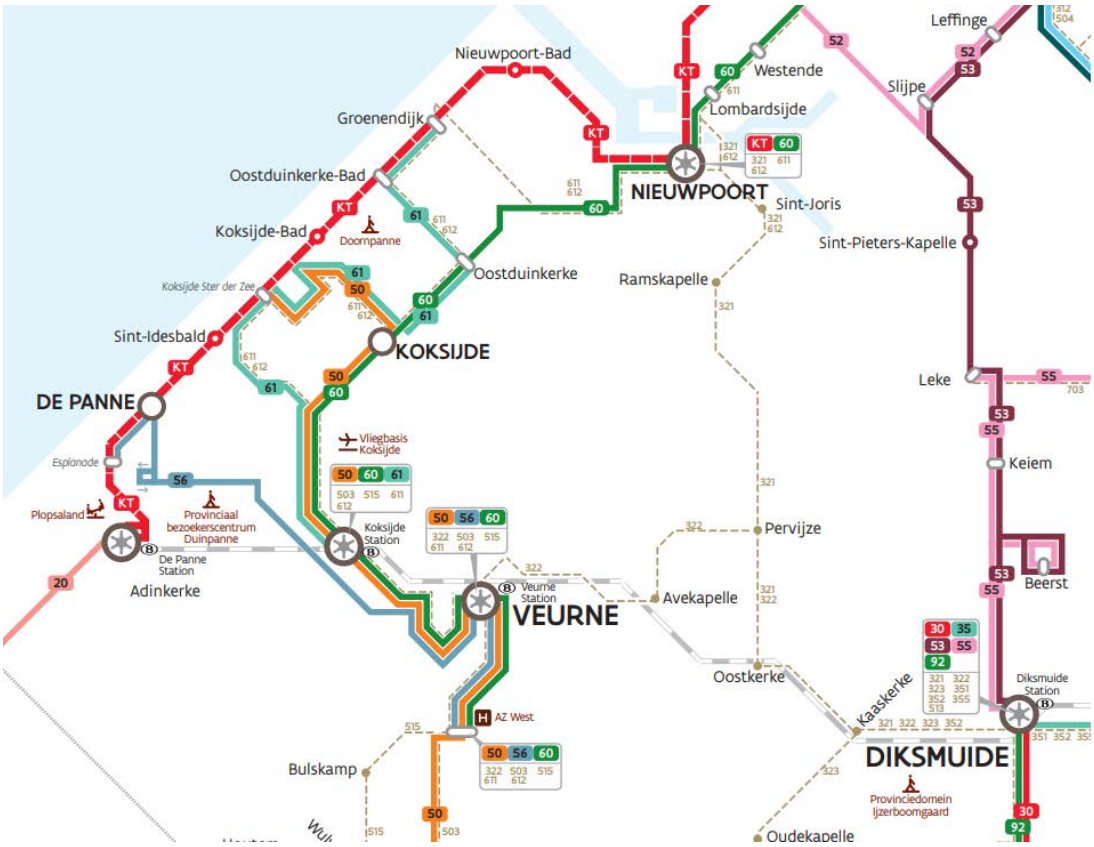
- Koksijde Vliegveld
- Koksijde Kazerne
- Koksijde Dorp

De halte Koksijde Vliegveld wordt tevens bediend door lijn 61 Groenendijk-Oostduinkerke-St.-Idesbald-Koksijde. Deze lijn heeft een frequentie van 1 bus per uur doorheen de dag en halteert ook aan de halte Koksijde Oud Gemeentehuis ten noorden van het kruispunt N396 x Zeel. Deze lijn zorgt tevens ter hoogte van de halte 'Koksijde Ster der Zee' voor een directe aansluiting op de kusttram.

De dichtstbijzijnde halte van de kusttram is de halte Koksijde Bad op circa 2,6 kilometer wandel- of fietsafstand van de noordelijke grens van het plangebied. Deze halte wordt per kwartier in beide richtingen bediend door de kusttram.

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station Koksijde op een wandel- of fietsafstand van +/- 1 kilometer vanaf de zuidelijke grens van het plangebied. Het station van Koksijde is ook via bovenstaande bushaltes bereikbaar via zowel lijn 50 als 60.

Onderstaande figuur situeert het plangebied ten opzichte van het huidige netplan van de Lijn[1].



Figuur 1-16: Uitsnede netplan De Lijn (Bron: delijn.be)

Aan de halte Koksijde Dorp kan tevens beroep gedaan worden op de 'flexbus' en dit op volgende momenten:

- Maandag tot donderdag: 6u00 – 23u00
- Vrijdag: 6u00 tot 02u00
- Zaterdag: 8u00 – 02u00
- Zon- en feestdagen 9u00 – 23u00

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het plangebied oriënteert zich voornamelijk op de N396 voor de noordelijke delen van het plangebied. Voor het noordoostelijke deel van het plangebied, dat niet rechtstreeks grenst aan de N396 worden zowel de Veurnsestraat als de Kerkstraat gebruikt voor de ontsluiting via de Zeelaan op de N396. De ontsluiting van het zuidelijk deel van het plangebied wordt via de Koksijdestraat afgewikkeld op de N8.

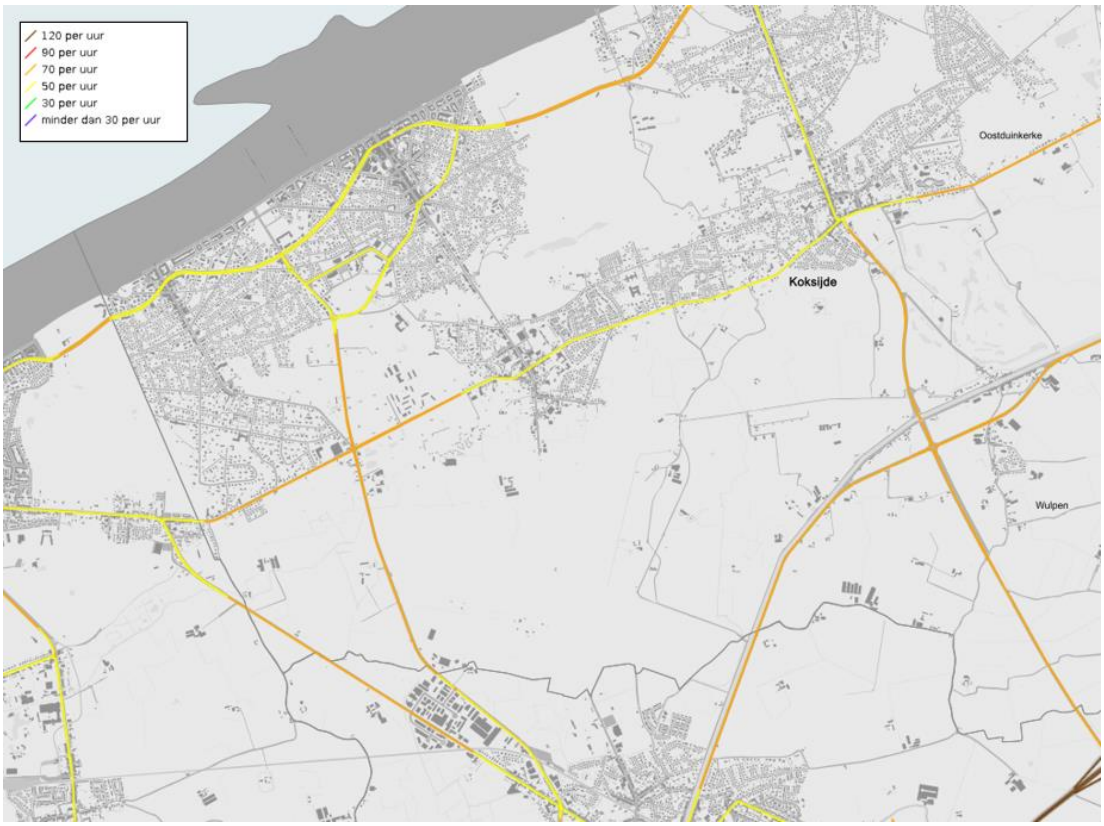
Hierbij wordt de N396 geselecteerd als interlokale weg. De N396 ontsluit in oostelijke richting op de N330 en in westelijke richting op de N8. De N8 is ten noorden van de N396 ook geselecteerd als interlokale weg, ten zuiden van de N396 is de N8 geselecteerd als regionale weg. De N330 is ten noorden van de N39 geselecteerd als interlokale weg, ten zuiden van de N39 is de N330 ook geselecteerd als regionale weg.

Zowel de N8 als de N330 zorgen voor een rechtstreekse ontsluiting op de E40, die geselecteerd is als een Europese hoofdweg.

[1] Bron: https://static.delijn.be/Images/Vervoergebied%20Oostende_tcm3-5337.pdf

Op lokaal niveau wordt de Zeelaan geselecteerd als lokale weg type II (ontsluitende functie op lokaal niveau). De overige wegen zijn geselecteerd als lokale weg type III, erftoegangswegen.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de geldende snelheidsregimes binnen het studiegebied.



Figuur 1-17: Snelheidsregimes Koksijde (bron: Geopunt)

Verkeersveiligheid

Op de website[2] van het Agentschap Wegen en Verkeer staat de meest recente algemene lijst gepubliceerd met de gevaarlijke punten in Vlaanderen. Het betreft een dynamische lijst, gebaseerd op recente ongevalsgegevens. Hierbij baseert men zich op ongevalsgegevens over een periode van 3 jaar. De huidige lijst is samengesteld op basis van ongevalsgegevens van de periode 2019-2021.

Een gevaarlijk punt krijgt een gewicht, uitgedrukt in een cijfer, op basis van de slachtofferernst op die locatie (de prioriteitenscore):

- Elk dodelijk gewond slachtoffer krijgt een gewicht van 5
- Elk zwaargewond slachtoffer krijgt een gewicht van 3
- Elk lichtgewond slachtoffer krijgt een gewicht van 1.

Een punt wordt als gevaarlijk beschouwd wanneer:

- de prioriteitenscore minstens 15 bedraagt, op basis van de laatste 3 beschikbare jaren aan ongevallendata
- er minstens 3 letselongevallen gebeurd zijn in die 3 jaren.

Sinds 2019 geldt een andere berekeningswijze voor de kwetsbare weggebruikers (fietsers, bromfietsers en voetgangers). Voor die weggebruikers wordt een verhogingsfactor van 1,7 toegepast.

De kwetsbare weggebruikers krijgen zo dus een hoger gewicht. Dat betekent dat:

[2] *Bron: https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten*

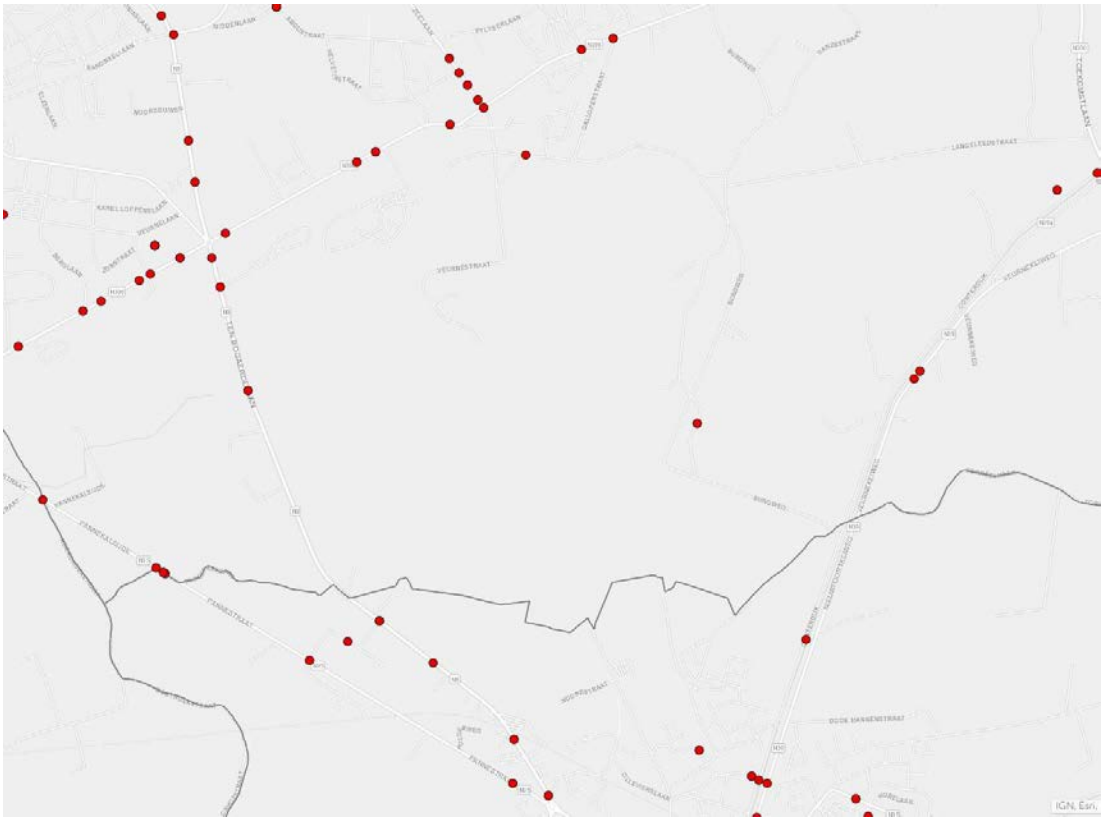
- een dodelijk gewonde voetganger, fietser of bromfietser een gewicht van 8,5 krijgt (in plaats van 5)
- een zwaargewonde voetganger, fietser of bromfietser een gewicht van 5,1 (in plaats van 3)
- een lichtgewonde voetganger, fietser of bromfietser een gewicht van 1,7 (in plaats van 1).

Met die aanpassing van de berekeningswijze kunnen:

- de locaties met een hoger risico voor slachtoffers onder kwetsbare weggebruikers gerichter worden aangepakt
- de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers in officiële ongevallencijfers worden gecompenseerd.

Op basis van de meest recente gegevens worden in de nabije omgeving van het plangebied geen gevaarlijke punten geselecteerd.

Bijkomend geeft onderstaande figuur een overzicht van de ongevallen met lichamelijke letsels die in de omgeving van het projectgebied gebeurd zijn voor de periode 2020 – 2022. Over ongevallen met enkel blikschade zijn geen gegevens beschikbaar.



Figuur 1-18: Verkeersongevallen ter hoogte van projectgebied periode 2020 – 2022 (bron: Statbel)

Onderstaand een beknopte samenvatting van het aantal ongevallen per kruispunt:

- Kruispunt N396 x Zeelaan:
    - 1 ongeval met zwaargewonden met 2 bromfietsers
- N396 ter hoogte van kruispunt met N8:
    - 1 ongeval met lichtgewonden tussen een fiets en een personenwagen
    - 1 ongeval met zwaargewonden tussen een fiets en een personenwagen

- N396 segment tussen rotonde N8 en kruispunt Zeelaan
    - 3 ongevallen met lichtgewonden, waarvan één ongeval waarbij een fietser betrokken was
- N8 ter hoogte van kruispunt met N396:
    - 1 ongeval met lichtgewonden tussen een lichte vrachtwagen en een personenwagen
    - 1 ongeval met zwaargewonden tussen een fiets en een personenwagen
- N8 segment tussen rotonde N396 en kruispunt N35
    - 1 ongeval met zwaargewonden waarbij een fietser en een bromfietser betrokken waren
    - 5 ongevallen met lichtgewonden, waarvan twee ongevallen waarbij een bomfietser betrokken was

1.1.4 Methodiek beschrijving referentiesituatie

De referentiesituatie wordt beschreven aan de hand van de huidige bereikbaarheid van het plangebied. Hierbij wordt uitgegaan van het STOP-principe. Dit bereikbaarheidsprofiel wordt zowel opgesteld aan de hand van beleidsplannen als andere uitgevoerde onderzoeken. De bereikbaarheid voor de verschillende modi zal weergegeven worden door middel van kaartmateriaal.

1.1.4.1 Bereikbaarheid

Het plangebied wordt gepositioneerd binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het huidige openbaar vervoeraanbod (i.c. netplan De Lijn). Op basis van de wegencategorisering wordt een logische selectie van de relevante ontsluitingsroutes voor autoverkeer gemaakt.

Ook de reeds geplande (besliste) netwerkaanpassingen worden voor elk van deze modi opgevraagd bij de betrokken beheerders en mee in beeld gebracht.

Hierbij worden ook de belangrijkste knelpunten, kwaliteiten en potenties in de actuele verkeersstructuur weergegeven. Dit biedt in latere fase zicht op de problemen die kunnen toenemen door ontwikkeling van het plangebied, alsook de actuele problemen die gelijktijdig zouden kunnen opgelost worden met de ontsluiting van het gebied. Op die wijze wordt reeds een rechtstreekse link gelegd met de algemene bereikbaarheids- en leefbaarheidssituatie van de omgeving. Dit geldt voor zowel het auto- en vrachtverkeer, als het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer.

1.1.4.2 Druktebeeld en doorstroming

Het druktebeeld en de doorstroming worden in beeld gebracht op basis van beschikbare telgegevens en een capaciteitsberekening voor de relevante wegsegmenten en kruispunten binnen het studiegebied.

Volgende bestaande verkeersgegevens worden gebruikt:

- Kruispunttellingen:
    - Kruispunttelling N396 x Noordstraat x Zeelaan – maart 2012
- Doorsnedetellingen:
    - N8 kilometerpunt 150.8 (mei 2016)
    - N396 kilometerpunten 7.700, 7.900 en 9.200 (maart – april 2012)
    - Zeelaan (maart – april 2012)
    - N35 Pannestraat (november 2021)
    - N8 Sint-Idesbaldusstraat (september 2022)
- Verkeersindicatoren
    - Afritcomplex 1a Veurne E40 – fluctuaties verkeer

Aanvullend werden er reeds in 2018 in kader van voorliggende studie bijkomende kruispunttellingen georganiseerd tijdens de maatgevende ochtend- en avondspits van dinsdag 17 april 2018:

- Rotonde N8 x N396 x Strandlaan
- Kruispunt N8 x Koksijdestraat
- Kruispunt N8 x N35

Om in kader van de huidige studie een actueel beeld te vormen over de huidige verkeersdrukte binnen het studiegebied worden bijkomend volgende nieuwe verkeerstellingen georganiseerd:

- Kruispunttellingen (april 2023):
  - Kruispunttelling N396 x Noordstraat x Zeelaan
  - Rotonde N8 x N396 x Strandlaan
- Doorsnedetellingen (april 2023):
  - N396 Robert Vandammestraat

Bijkomend wordt aangenomen dat de procentuele verdeling van het verkeer over de verschillende dagen van de week en de verschillende uren van de dag, op de verschillende ontsluitende wegen niet gewijzigd is ten opzichte van de getelde situatie (doorsnedetellingen AWV, mei 2016)

Aan de hand van deze gegevens wordt het huidig druktebeeld geraamd, wat zal dienen als basis voor de bespreking van de afwikkeling op kruispuntniveau.

1.1.4.3 Verkeersgeneratie huidige activiteiten

Op basis van de gegevens van de bestaande activiteiten (kazerne, gemeentelijke diensten, militaire basis, Vakantiecentrum 't Liefoord,..), aangeleverd door de opdrachtgever, wordt een inschatting gemaakt van de dagdagelijkse verkeersgeneratie.

1.1.4.4 Verkeersveiligheid en –leefbaarheid

Bij de betrokken diensten (politie, provincie) zullen de ongevalsgegevens binnen het studiegebied worden opgevraagd. Dit om na te gaan of er bestaande gekende knelpunten inzake verkeersveiligheid zijn en waar deze zich situeren.

Inzake verkeersleefbaarheid zijn parkeerdruk en oversteekbaarheid (voor fietsers en voetgangers) belangrijke verkeerskundige indicatoren. Voor de belangrijkste fiets- en looproutes binnen het studiegebied wordt daarom de gemiddelde wachttijd berekend om te kunnen oversteken.

Tot slot zullen eventuele bestaande gekende knelpunten m.b.t. verkeersveiligheid besproken worden.

1.1.5 Methodologie effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van de voorgenomen activiteit worden in beeld gebracht conform het nieuwe MER richtlijnenboek Mens-Mobiliteit (uitgewerkt door Antea Group i.s.m. TML) dat in november 2015 door Dienst MER gepubliceerd werd.

1.1.5.1 Effectgroepen

Verkeersgeneratie

De effectbespreking heeft in eerste instantie betrekking op het onderzoek van de te verwachten bijkomende verkeersgeneratie en de impact die het plan met zich zal meebrengen.

Op basis van de programma informatie die de opdrachtgever aanreikt, verkeerskundige kencijfers en/of beredeneerde aannames wordt er een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van het plangebied.

- In kader van de woonfuncties worden zowel de bewoners- als bezoekersbewegingen in beeld gebracht.
- In kader van de gemeenschapsvoorzieningen, het bedrijventerrein/recyclagepark worden de verwachte verplaatsingen van zowel de bezoekers, het personeel als leveranciers in beeld gebracht

- In kader van de recreatievoorzieningen worden de verwachte verplaatsingen van zowel de bezoekers als het personeel in beeld gebracht.

Op basis van bestaande (door de initiatiefnemer te verstrekken) informatie m.b.t. de huidige evenementen wordt in het MER de frequentie, de grootteorde van verkeersgeneratie en parkeerbehoefte bij evenementen aangeven. Hierbij wordt aangenomen dat de frequentie van grootschalige evenementen (cyclocross, festival, airshow) jaarrond gezien eerder sporadisch zal zijn (max 5 maal/jaar) waardoor hiervoor een kwalitatieve effectbeoordeling volstaat en we vanuit dit oogpunt niet van een 'permanente evenementensite' moeten uitgaan. Dit betekent dat het maatgevende kwantitatieve onderzoek zich toespitst op de toekomstige 'permanente' ontwikkelingen (woonfuncties, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijventerrein/recyclagepark, recreatieve voorzieningen). De gedurende het jaar georganiseerde kleinere evenementen zullen eveneens kwantitatief besproken worden.

Op basis van de personenbewegingen en aannames met betrekking tot de modal split en autobezettingsgraad (alle ontwikkelingen) kan het bijkomend verkeer geraamd worden. Op basis van een verdeling over herkomst- en bestemmingsrichting (alle ontwikkelingen) kan het bijkomend verkeer op het omliggend wegennet worden toebedeeld.

Op basis van de verkeersgeneratie wordt tevens een prognose gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte voor personenwagens en van fietsenstallingen t.g.v. de realisatie van het plan.

Referentieperiodes

Gelet op de aard van de geplande activiteiten is het daarbij wenselijk om 2 maatgevende referentiemomenten te beschouwen:

- Ochtend- en avondpiek van een gemiddelde werkdag, in functie van de woon- en werkgelegenheid.
- De middagpiek op een zaterdag, in functie van de recreatieve activiteiten

Gezien de verschillende wegen binnen het studiegebied in de zomermaanden te kampen hebben met een grote belasting door de vele toeristen die naar de kust trekken, wordt er bijkomend een onderscheid gemaakt tussen een gemiddelde week en een week in de zomermaanden.

Functioneren verkeerssysteem - personenvervoer

Voor de beoordeling van het verkeerssysteem – personenvervoer wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande ontsluiting van het plangebied. Hierbij wordt de impact voor volgende gebruikers geanalyseerd:

- *Fiets en te voet*
  Kwalitatieve beoordeling van de wijze waarop de interne ontsluitingen voor fietsers en voetgangers georganiseerd worden en connectie vinden met het bestaande fiets- en voetgangersnetwerk; met focus op veiligheid en doorwaadbaarheid.

- *Openbaar vervoer (OV)*
  Toetsing in hoever het OV-potentieel van het project een significante invloed heeft/kan hebben op het huidige aanbod aan openbaar vervoer ter hoogte van de site. Indicatoren zijn haltebereik en dienstregeling.

- *Gemotoriseerd verkeer*
  Het toekomstig gegenereerd verkeer wordt boven op de intensiteiten uit de referentiesituatie geprojecteerd. Vervolgens wordt de impact op de meest relevante kruispunten in de buurt van de site geëvalueerd:

Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid

De impact op verkeerveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt getoetst aan de hand van volgende indicatoren:

- Evaluatie impact op verkeersveiligheid en -leefbaarheid (conflicten tussen weggebruikers, oversteekbaarheid)
- Bespreking toegankelijkheid voor langzaam verkeer (veilige ontsluiting voor fietsers en voor voetgangers naar/van haltes openbaar vervoer)

Omwille van het abstractieniveau van het PRUP heeft het geen zin om een parkeerbalans op te maken en/of parkeernormen te definiëren, noch detailberekening van kruispunten of de inrichting van individuele wegen. Dit vergt te veel nog niet gekende detailinformatie om op planniveau kwantitatief en/of in detail te kunnen onderzoeken.

Na beoordeling van de effecten wordt er, indien nodig, een sensitiviteitstoets uitgevoerd waar de gevoeligheden van de resultaten aan de gedane aannames in beeld worden gebracht. Vervolgens worden er ook aanbevelingen en mogelijke milderende maatregelen opgesteld:

- Infrastructurele en verkeerstechnische aanpassingen
  Indien uit de effectbespreking blijkt dat aanpassing van de bestaande weginfrastructuur nodig is, zal op conceptueel niveau aangegeven worden welke de gewenste aanpassing is.
- Flankerende maatregelen om gebruik van alternatieve vervoerwijzen te stimuleren.

1.1.6 Beoordelingscriteria en significantiekaders

Voor de beoordeling van de bovenstaande effectengroepen worden conform het MER-richtlijnenboek Mens-Mobiliteit onderstaande beoordelingscriteria en significantiekaders in acht genomen.

Tabel 1-1: Beoordelingscriteria discipline Mens-mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Functioneren langzaam verkeer	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie fietsers en voetgangers Grafische analyse ja/nee doorsnijding bestaande fiets- en wandelroutes	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren openbaar vervoer	Verandering in haltebereik een doorstroming openbaar vervoer binnen het studiegebied	Grafische analyse dekkingsgraad haltebereik openbaar vervoer Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie en doorstroming openbaar vervoer	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies

Functioneren (vracht)autoverkeer	Doorstroming op relevante aansluitpunten en kruispunten binnen studiegebied	Kwantitatieve beoordeling van afwikkelingsniveau op kruispunten	Evolutie verhouding intensiteit/capaciteit (verzadigingsgraad)
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	Conflicten tussen weggebruikers (in het bijzonder autoverkeer – langzaam verkeer)	Toetsing of er significante verkeerstoename is in straten zonder fietspad	Toetsing aan drempelwaarden voor aanleg fietsvoorzieningen cf. Vademecum Fietsvoorzieningen
	Oversteekbaarheid	Berekening gemiddelde wachttijd op relevante ontsluitingsroutes	Ja/nee overschrijding bepaalde drempelwaarden inzake gemiddelde wachttijd tgv bijkomende verkeersgeneratie *(zie uitdieping onderstaande tabel)*
	Toename parkeerdruk openbaar domein	Kwantitatieve beoordeling verschil tussen begrote behoefte (op basis van kencijfers) en voorziene parkeeraanbod	Mate van verhoging/oplossend vermogen parkeerdruk op openbaar domein (*zie uitdieping onderstaande tabel)*

Effect op verkeersafwikkeling

De beoordeling van de verkeersimpact zal op gebeuren op basis van theoretische wegvak- en kruispuntcapaciteiten. De verzadigingsgraad van de kruispunten wordt bepaald aan de hand van de verwachte verkeersstromen en infrastructurele kenmerken van het kruispunt.

De afwikkeling wordt geraamd gebruikmakende van de verkeerskundige software PTV Vistro, steunend op de Highway Capacity Manual ’16. De analyse geeft een indicatie van mogelijke capaciteitsproblemen op de kruispunten.

De analyse van de afwikkeling geeft een indicatie van mogelijke capaciteitsproblemen op de kruispunten of wegvakken. Er kan uitgegaan worden van volgende onderverdeling:

- Verzadigingsgraad per rijrichting < 80%: geen afwikkelingsproblemen
- Verzadigingsgraad per rijrichting tussen 80% en 90%: lichte wachtrijvorming
- Verzadigingsgraad per rijrichting tussen 90% en 100%: matige wachtrijvorming met een kritische afwikkelingscapaciteit tot gevolg
- Verzadigingsgraad per rijrichting >100%: ernstige wachtrijvorming met ernstige capaciteitsproblemen tot gevolg

Met betrekking tot de beoordeling van de verzadigingsgraad van de kruispunten wordt onderstaand significantiekader gebruikt, dat tegelijkertijd rekening houdt met de verwachte evolutie t.o.v. de bestaande toestand en met de absolute score in de geplande toestand.

Tabel 1-2: Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – verzadigingsgraad

Verzadigingsgraad	*Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)*		
	Toename verzadigingsgraad	*Verschil*	*Afname verzadigingsgraad*

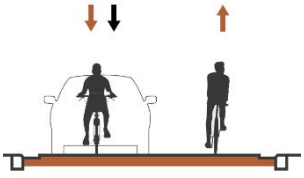
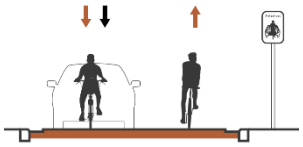
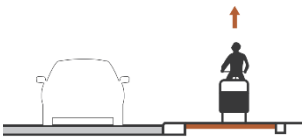
toekomstige situatie (incl. plan/project)	*> 50 %-punt*	*20 à 50 %-punt*	*10 à 20 %-punt*	*5 à 10 %-punt*	*< 5 %-punt*	*5 à 10 %-punt*	*10 à 20 %-punt*	*20 à 50 %-punt*	*> 50 %-punt*
>100%	---	---	---	--	**0**	**0**	**0**	+	+
90-100%	---	---	--	-	**0**	**0**	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	**0**	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

** Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten*

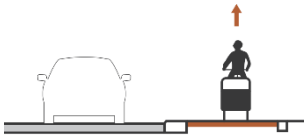
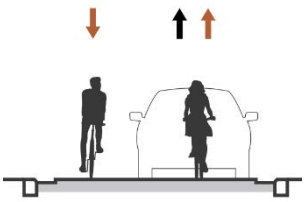
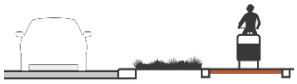
Hierbij wordt rekening gehouden met de verwachte evolutie t.o.v. de bestaande toestand en met de absolute score in de geplande toestand: om van verbetering of verslechtering te spreken moet er wel een significant verschil zijn (verzadigingsgraad minstens +/-5%[3]).

Conflicten tussen weggebruiker

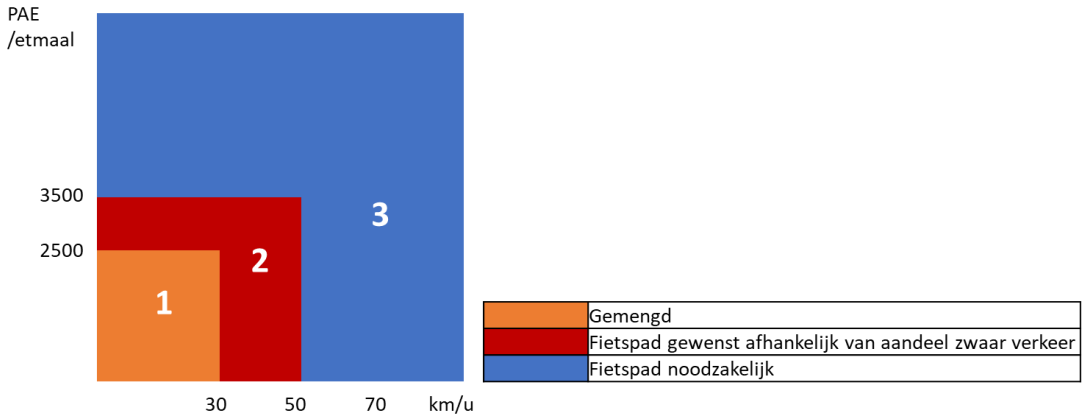
Intensiteit en snelheid van gemotoriseerd verkeer zijn belangrijke factoren bij de evaluatie van de verkeersveiligheid van fietsvoorzieningen. In onderstaande grafiek die afgeleid is uit het Vademecum Fietsvoorzieningen (versie juli 2022) wordt de mate van scheiding tussen fietsers en auto's bepaald aan de hand van de maximaal toegelaten snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, uitgedrukt in pae (personenauto-equivalent) per etmaal voor beide rijrichtingen samen.

<table>
<tr><th>Snelheid</th><th>Standaard</th><th colspan="2">Uitzondering mogelijk indien</th></tr>
<tr><td rowspan="3">≤30 km/u</td><td rowspan="3">Standaard gemengd verkeer.
  </td><td>• Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute
• Fietsintensiteit >= 500/etmaal
• Gemotoriseerd verkeer: max. 1000/etmaal.
• Geen doorgaand verkeer toegelaten.</td><td>Fietsstraat
  </td></tr>
<tr><td>• Gemotoriseerd verkeer: > 3500 pae/etmaal</td><td rowspan="2">Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad
  </td></tr>
<tr><td>• Gemotoriseerd verkeer: >2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10%</td></tr>
</table>

[3] 5% stemt overeen met de gemiddelde dagelijkse fluctuatie van de verkeersintensiteit t.o.v. het jaargemiddelde

Snelheid	Standaard	Uitzondering mogelijk indien	
50 km/u	Verhoog aanliggende éénrichtingsfietspad 	• Gemotoriseerd verkeer: <2500-3500 pae/etmaal en aandeel vracht- en busverkeer < 10%.	Gemengd verkeer 
70 km/u	Vrijliggend één- of tweerichtingsfietspad 	• Geen uitzondering	

De intensiteit van het fietsverkeer zelf wordt niet beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt; wel van de fietspadbreedte. Bij gebrek aan snelheidsgegevens binnen het onderzoeksgebied wordt de maximaal toegelaten snelheid gehanteerd als V85.



Figuur 1-19: Keuzegrafiek wenselijkheid fietsvoorzieningen (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen, juli 2022)

Hierbij geldt onderstaande onderverdeling:

- Gebied 1: een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.
- Gebied 2: de wenselijkheid van fietspaden hangt mee af van het aandeel zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen). Tot 10% zwaar verkeer kan gemengd verkeer overwogen worden. Is dat meer dan 10% zijn fietspaden wenselijk.
- Gebied 3: fietspaden altijd noodzakelijk.

In geval een fietspad wenselijk is, volstaan in een gebied waar tot 50 km/u gereden mag worden, aanliggende fietspaden. Boven de 50 km/u zijn vrijliggende fietspaden de regel.

Vervolgens wordt het verschil tussen toekomstige situatie en referentiesituatie als volgt beoordeeld:

Tabel 1-3: Significantiekader conflicten tussen weggebruikers

positie in grafiek		*beoordeling*		
referentie	*toekomst*	*geen fietsinfra aanwezig*	*Fietsinfra aanwezig*	
			niet-conform vademecum	*conform vademecum*
gebied 1	gebied 1	0	0	
	gebied 2	--	-	0
	gebied 3	---	--	0
gebied 2	gebied 1	++	0 (-1)*	
	gebied 2	0	0	
	gebied 3	-2	-	0
gebied 3	gebied 1	+++	0 (-1)*	
	gebied 2	+	0	
	gebied 3	0	0	

** "-1" indien fietspad wegdoen effectief veiliger zou zijn*

Oversteekbaarheid

Met betrekking tot de beoordeling van de oversteekbaarheid van wegvakken voor voetgangers en fietsers wordt onderstaand significantiekader gehanteerd, dat tegelijkertijd rekening houdt met de verwachte evolutie ten opzichte van de bestaande toestand en met de eindsituatie in de geplande toestand.

Tabel 1-4: Significantiekader oversteekbaarheid

Gemiddelde wachttijd voetgangers							
referentiesituatie		toekomstige situatie					
		0-5 s	10-20 s	0-5 s	55-80 s	0-5 s	>120 s
Gemiddelde wachttijd	oversteekbaarheid	Goed	Redelijk	matig	slecht	zeer slecht	onaanvaardbaar slecht
0-5 s	goed	0	-	--	---	---	---
5-10 s	redelijk	+	0	-	--	---	---
10-15 s	matig	++	+	0	-	--	---
15-30 s	slecht	+++	++	+	0	-	--
30-60 s	zeer slecht	+++	+++	++	+	0	-
>60 s	Onaanvaardbaar slecht	+++	+++	+++	++	+	0

Hierbij wordt de kwaliteit van de oversteekbaarheid van de ontsluitende routes vergeleken op basis van de verkeersintensiteiten en de oversteekafstand. De beoordeling is gebaseerd op volgende formule:

$$D = 1/(Ne^{-Nt}) - t/(1-e^{-Nt})$$

waarbij:

- D = gemiddelde wachttijd per overstekende voetganger
- N = aantal voertuigen (pae) op de rijbaan per seconde
- t = benodigde hiaattijd (men kan uitgaan van 1 seconde per meter wegbreedte, plus 1 seconde reserve)
- e = natuurlijke logaritme (= 2,72)

Hierbij worden volgende beoordelingscriteria toegepast:

Tabel 1-5: Beoordeling oversteekbaarheid (Bron: richtlijnenboek mens-mobiliteit)

Gemiddelde wachttijd (s)	Kwalificatie
0-5 s	Goede oversteekbaarheid
5-10 s	Redelijke oversteekbaarheid
10-15 s	Matige oversteekbaarheid
15-30 s	Slechte oversteekbaarheid
30-60 s	Zeer slechte oversteekbaarheid
>60 s	Onaanvaardbare oversteekbaarheid

Parkeerdruk

Met betrekking tot de beoordeling van de parkeerdruk zowel binnen het plangebied zelf als op de rest van de omgeving van het plangebied wordt onderstaand significantiekader gehanteerd.

Tabel 1-6: Significantiekader parkeerdruk

score	*Effect*	*Toelichting*
+3	Sterk positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort volledig op (bezetting op openbaar domein zakt onder 85%).
+2	Matig positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort grotendeels op (bezetting op openbaar domein zakt tussen 100% en 85%).
+1	Licht positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort gedeeltelijk op (bezetting openbaar domein blijft boven 100%).
0	Geen/verwaarloosbaar effect	De voorgenomen activiteit dekt de eigen (bijkomende) parkeerbehoefte zonder significant overschot (5%).
-1	Licht negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, maar de parkeerdruk op de omgeving blijft onder de grens van 85%. De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt ruim gedekt, maar omdat er geen bestaand problematisch tekort is in de omgeving, werkt het overaanbod autogebruik in de hand.
-2	Matig negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 85%.
-3	Sterk negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 100%.

1.1.7 Kencijfers

1.1.7.1 Verkeersgeneratie

Voor de berekening van de verkeersgeneratie van het planvoornemen wordt maximaal gebruik gemaakt van kencijfers aangeleverd door de opdrachtgever. Deze kencijfers worden aangevuld met kencijfers uit de

vakliteratuur en de eigen databank van Antea Group. Gelet op nieuwe inzichten wijken deze voor bepaalde activiteiten af van de kencijfers die aangereikt werden in de kennisgeving.

Wonen

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'wonen' wordt er gebruik gemaakt van onderstaande kencijfers:

- Gemiddelde huishoudgrootte Koksijde: 1,89 personen[4].
- VRIND-indeling Koksijde: Buitengebied
- Woninggerelateerde verplaatsingen per persoon per dag West-Vlaanderen: 2,37 verplaatsingen[5]
- Gemiddeld aantal bezoekers: 0,25 bezoekers/wooneenheid/dag met 2 verplaatsingen per bezoeker[6]
- Vervoerswijzekeuze bewoners en bezoeker[6]

Tabel 1-7: Modal split bewoners en bezoekers

Modal Split	Bewoner	Bezoeker
te voet	8,10%	8,00%
als fietser	15,00%	14,00%
als elektrische fietser	0,10%	0,00%
als brom-/snorfietser	0,50%	1,00%
als motorrijder/passagier	0,30%	0,00%
als autobestuurder	52,50%	48,00%
als autopassagier	18,20%	27,00%
met de lijnbus	2,60%	1,00%
met de tram of (pré)metro	0,10%	0,00%
per trein	1,60%	1,00%
met een autocar	0,40%	0,00%
op een andere wijze	0,60%	0,00%

- Dagverdeling bewoners en bezoekers[6]

Tabel 1-8: Modal split bewoners en bezoekers

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 9,3%		Aandeel: 9,1%		Aandeel: 8,8%	
In: 14,1%	Uit: 85,9%	In: 75,3%	Uit: 24,7%	In: 51,1%	Uit: 48,9%

Tabel 1-9: Dagverdeling bezoekers

Weekdag	Zaterdag

[4] Bron: Provincies in cijfers – betreft een gemiddelde over alle type woningen. Op basis van kencijfers uit het richtlijnenboek MOBER komt dit voor appartementen overeen met een gemiddelde gezinsgrootte van 1.71 personen

[5] Bron: Woongerelateerde verplaatsingen per provincie o.b.v. OVG 3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2 door IMOB i.o. van BMV (2017)

[6] Bron: Richtlijnenboek MOBER Vlaanderen (MOW, 2018)

Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 2,3%		Aandeel: 9,7%		Aandeel: 7,1%	
In: 71,1%	Uit: 28,3%	In: 40,2%	Uit: 59,8%	In: 59,6%	Uit: 40,4%

- Verdeling bewoners en bezoekers[6]

Tabel 1-10: Verdeling dagdelen bewoners

Dagdeel	Werkweek		Weekend	
	In	**Uit**	**in**	**uit**
Dag	79%	85%	74%	91%
Avond	17%	7%	18%	7%
Nacht	4%	8%	8%	3%

Tabel 1-11: Verdeling dagdelen bezoekers

Dagdeel	Werkweek		Weekend	
	In	**Uit**	**in**	**uit**
Dag	84%	68%	89%	67%
Avond	15%	26%	11%	27%
Nacht	1%	6%	1%	6%

Bedrijvigheid

Binnen het planvoornemen wordt er zowel voorzien in een intergemeentelijk bedrijventerrein, luchthavengebonden bedrijvigheid als para-agrarische bedrijvigheid. Aangezien er geen aparte kencijfers bestaan voor deze verschillende types van bedrijvigheid wordt er gekozen voor overkoepelende kencijfers, dit conform soortgelijke planprocessen in de provincie West-Vlaanderen:

- In functie van het bepalen van het aantal werknemers per netto hectare aan bedrijventerrein wordt er vanuit een worstcase benadering uitgegaan van de kencijfers voor lokaal bedrijventerrein/KMO-zone, zijn de gemiddeld 61 werknemers per netto hectare[7]. Voor regionale bedrijvigheid is er sprake van een gemiddelde van 27 werknemers per netto hectare bedrijventerrein.
- Aanwezigheidspercentage: 90%
- Modal split[8]: 72% autobestuurder
- Het richtlijnenboek MOBER verwijst naar CROW[9]-kencijfers voor het bepalen van het aandeel vrachtverkeer:
    - Aandeel vrachtverkeer hoogwaardig bedrijvenpark: 16%
        - Aandeel lichte vracht: 48%
        - Aandeel zware vracht: 52%
- Factor zaterdag: -65%
- Dagverdeling[10]

Tabel 1-12: Dagverdeling verplaatsingen bedrijvigheid

[7] Bron: Richtlijnenboek MOBER – kencijfers Lokaal bedrijventerrein
[8] Bron: Woon-werkpendel FOD Mobiliteit
[9] Bron: CROW Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'
[10] Bron: Richtlijnenboek Vlaanderen 2018 - Recreatie

Type voertuig	Weekdag				Zaterdag	
	Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Auto	Aandeel: 8,2%		Aandeel: 8,2%		Aandeel: 6,3%	
	In: 86,5%	Uit: 13,5%	In: 12,6%	Uit: 87,4%	In: 67,2%	Uit: 32,8%
Lichte vracht	Aandeel: 7,7%		Aandeel: 2,7%		Aandeel: 10,8%	
	In: 50%	Uit: 50%	In: 71,4%	Uit: 28,6%	In: 28,9%	Uit: 71,1%
Zware vracht	Aandeel: 4,9%		Aandeel: 9,8%		Aandeel: 9,5%	
	In: 43,2%	Uit: 56,8%	In: 61,3%	Uit: 38,7%	In: 68%	Uit: 32%

- Verdeling dagdelen[10]

Tabel 1-13: Verdeling dagdelen bedrijvigheid

Dagdeel	Personenwagen		Lichte Vracht		Zware vracht	
	In	Uit	in	uit	in	uit
Dag	63%	68%	65%	70%	81%	67%
Avond	10%	17%	8%	10%	8%	14%
Nacht	27%	15%	27%	20%	10%	19%

Militaire activiteiten

De huidige militaire activiteiten in de basis van het 40ste smaldeel aan de noordzijde van de N396 worden stopgezet en zullen verhuizen naar omliggende militaire basissen. Het stopzetten van de activiteiten zal tevens gepaard gaan met vermindering van de verkeersgeneratie. Om dit effecten te bepalen worden kencijfers gebruikt die gebaseerd zijn op het huidige mobiliteitsprofiel[11] van de militairen:

- Personeel
  - 224 werknemers
    - 57 in 24u-systeem
    - 187 in dagdienst
  - 80% aanwezigheid
  - Modal split: 54% autogebruikers
- 25 leveringen per dag
  - 40% lichte vracht
  - 60% zware vracht
- Dagverdeling

Tabel 1-14: Dagverdeling verplaatsingen militaire basis

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 6%		Aandeel: 7,1%		Aandeel: 9%	
In: 86,7%	Uit: 13,3%	In: 27,6%	Uit: 72,4%	In: 62,2%	Uit: 37,8%

- Verdeling dagdelen

Tabel 1-15: Verdeling dagdelen militaire basis

[11] Contact Ignaas Lampaert - Adjudant-majoor

Dagdeel	Personenwagen		Lichte Vracht		Zware vracht	
	In	Uit	in	uit	in	uit
Dag	71%	81%	100%	100%	100%	100%
Avond	5%	14%	0%	0%	0%	0%
Nacht	25%	5%	0%	0%	0%	0%

Gemeenschapsvoorzieningen

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'gemeenschapsvoorzieningen' wordt er gebruik gemaakt van onderstaande kencijfers:

Kinderopvang

- Kencijfers per 88 m² bvo[12]:
  - 17,5 kinderen
  - 75% volledige dag aanwezig
  - 25% halve dag aanwezig
  - 1,33 kind per ophaler
- Modal split: 80% autoverkeer
- Dagverdeling[12]

Tabel 1-16: Dagverdeling verplaatsingen kinderopvang

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 21,9%		Aandeel: 21,9%		Aandeel: 0%	
In: 50%	Uit: 50%	In: 50%	Uit: 50%	In: 0%	Uit: 0%

- Verdeling dagdelen[12]

Tabel 1-17: Verdeling dagdelen kinderopvang

Dagdeel	Werkweek		Weekend	
	In	Uit	in	uit
Dag	100%	100%	0%	0%
Avond	0%	0%	0%	0%
Nacht	0%	0%	0%	0%

Jeugdverblijf

Kencijfers verkeersgeneratie[13]:

- bed = 10 m²bvo
- Modal split:
  - 20% autoverkeer
  - 55% autocar
  - 25% fiets – te voet – openbaar vervoer
- Bezetting 33%
- Dagverdeling[13]

[12] Bron: CROW Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'
[13] Bron: plan-MER Horizon Bredene

Tabel 1-18: Dagverdeling verplaatsingen jeugdverblijf

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 25%		Aandeel: 25%		Aandeel: 10%	
In: 100%	Uit: 0%	In: 0%	Uit: 100%	In: 50%	Uit: 50%

- Verdeling dagdelen[13]

Tabel 1-19: Verdeling dagdelen jeugdverblijf

Dagdeel	Werkweek		Weekend	
	In	**Uit**	**in**	**uit**
Dag	100%	100%	100%	100%
Avond	0%	0%	0%	0%
Nacht	0%	0%	0%	0%

Technische Dienst

- Personeel[14]:
  - 60 werknemers technisch onderhoud
  - 29 werknemers dienst technieken
  - 42 werknemers groendienst
- Modal Split[15]: 72% autoverplaatsingen
- Dienstverplaatsingen: gemiddeld 2 per personeelslid
- Vrachtverkeer: 30 vrachtwagenverplaatsingen per dag
  - 41% lichte vracht
  - 59% zware vracht
- Dagverdeling[16]

Tabel 1-20: Dagverdeling verplaatsingen technische dienst

Type voertuig	Weekdag				Zaterdag	
	Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Auto	Aandeel: 18%		Aandeel: 18,3%		Aandeel: 6%	
	In: 93,8%	Uit: 6,2%	In: 5,6%	Uit: 94,4%	In: 65,3%	Uit: 34,7%
Lichte vracht	Aandeel: 12%		Aandeel: 4,3%		Aandeel: 100%	
	In: 53,1%	Uit: 46,9%	In: 73,9%	Uit: 26,1%	In: 44%	Uit: 56%
Zware vracht	Aandeel: 7,3%		Aandeel: 0%		Aandeel: 14,9%	
	In: 39,2%	Uit: 60,8%	In: 57,3%	Uit: 42,7%	In: 69,5%	Uit: 30,5%

- Verdeling dagdelen[16]

Tabel 1-21: Verdeling dagdelen Technische Dienst

Dagdeel	**Personenwagen**		**Lichte Vracht**		**Zware vracht**	
	In	**Uit**	**in**	**uit**	**in**	**uit**

[14] Bron: Plan MER-screening – 'Programma Kazernezone Koksijde'
[15] Bron: Woon-werkpendel FOD Mobiliteit
[16] Bron: Inschatting op basis van gehanteerde stamtijden Koksijde

Dag	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Avond	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Nacht	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Vliegrecreatie

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'vliegrecreatie' wordt er gebruik gemaakt van onderstaande kencijfers:

Museum

Voor het museum wordt er ten aanzien van de bestaande situatie geen bijkomende verkeersgeneratie verwacht. Op vlak van bezoekers wordt er dan ook geen verschil verwacht ten aanzien van de op heden georganiseerde zomerexpo.

Wel wordt er ruimte voorzien voor het stallen van waardevolle vliegtuigen die occasioneel tentoongesteld kunnen worden. Er wordt dan ook niet voorzien in vaste museummedewerkers.

Vliegclub

- Ledenaantal[17]: 200
- Openingsuren:
  - Weekdag: 17u30 – zonsondergang (enkel tijdens zomeruur)
  - Weekend en feestdagen: 9u00 - zonsondergang
- Weekverdeling:

Tabel 1-22: Weekverdeling bezoekers vliegclub

Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
8,00%	9,00%	9,00%	5,90%	10,50%	27,80%	29,70%

- Modal split[18]:
  - Auto: 100%
- Autobezetting: 1,8
- Dagverdeling[18]

Tabel 1-23: Dagverdeling verplaatsingen vliegclub

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel:0%		Aandeel: 8,7%		Aandeel: 4 6%	
In:0%	Uit: 0%	In: 23,5%	Uit: 76,5%	In: 60,9%	Uit: 39,1%

- Verdeling dagdelen[18]

Tabel 1-24: Verdeling dagdelen vliegclub

Dagdeel	Werkweek		Weekend	
	In	Uit	in	uit
Dag	98%	83%	98%	83%

[17] Inschatting op basis van input opdrachtgever en verglijkbare clubs (Zwartberg – Genk)
[18] Bron: Populaire tijden Google Maps – vergelijkbare vliegclubs

Avond	2%	17%	2%	17%
Nacht	0%	0%	0%	0%

Evenementen

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'evenementen' wordt er gebruik gemaakt van onderstaande kencijfers:

- Type evenementen per jaar
- 2 middelgroot evenementen op jaarbasis – type X2O Trofee Cyclocross of opendeur basis Koksijde – 6.500 bezoekers
- 38 kleine evenementen op jaarbasis[19] – gemiddeld 1.000 bezoekers
- Modal split[20]:

Tabel 1-25: Modal split evenementen

Vervoersmiddel	Middel	Klein
Private bussen	15%	0%
Auto	50%	68%
Openbaar vervoer en per fiets	35%	32%

- Bezettingsgraad[21]

Tabel 1-26: Bezettingsgraad evenementen

Vervoersmiddel	Middel	Klein
Private bussen	60	60
Auto	4	1,8
Openbaar vervoer en per fiets	1	1

- Logistiek:
  - Middelgrote evenementen: 30 vrachtwagenbewegingen per dag
  - Kleine evenementen: 12 vrachtwagenbewegingen per dag
- Dagverdeling[21]

Tabel 1-27: Dagverdeling verplaatsingen evenementen

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 5%		Aandeel: 15%		Aandeel: 25%	
In: 50%	Uit: 50%	In: 50%	Uit: 50%	In: 50%	Uit: 50%

- Verdeling dagdelen[21]

Tabel 1-28: Verdeling dagdelen evenementen

Dagdeel	Weekdag

[19] Bron: Aantal evenementen op basis van input opdrachtgever – effectieve bezoekersaantallen
[20] Bron: Plan-MER PRUP Brustem
[21] Bron: Richtlijnenboek Vlaanderen 2018 - Recreatie

	In	Uit
Dag	71,60%	52,00%
Avond	27,40%	33,30%
Nacht	1,00%	14,70%

Polyvalente zaal

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'polyvalente zaal wordt er gebruik gemaakt van onderstaande kencijfers:

- Parkeerbehoefte[22]
  - Minimaal 6 – maximaal 11 parkeerplaatsen per 100m² bvo
- Modal split[21]:
  - 68% auto
- Bezettingsgraad auto: 1,8
- Dagverdeling[21]:

Tabel 1-29: Dagverdeling verplaatsingen polyvalente zaal

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 1,5%		Aandeel: 8,3%		Aandeel: 6%	
In: 100%	Uit: 0%	In: 47%	Uit: 53%	In: 66,2%	Uit: 33,8%

- Verdeling dagdelen[21]

Tabel 1-30: Verdeling dagdelen polyvalente zaal

Dagdeel	Weekdag	
	In	Uit
Dag	71,60%	52,00%
Avond	27,40%	33,30%
Nacht	1,00%	14,70%

Recyclagepark

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van de functie 'recyclagepark' wordt maximaal uitgegaan van de werkelijk geregistreerde verkeersgeneratie van het huidige recyclagepark in Koksijde en Veurne uit 2022. Binnen de analyse wordt vanzelfsprekend ook rekening gehouden met het feit dat de huidige recyclageparken verdwijnen, waardoor ook de verplaatsingen van en naar het bestaand recyclagepark zullen verdwijnen/wijzigen.

Onderstaande kencijfers worden hiervoor gebruikt:

- Bezoekersaantallen[23]:
  - Koksijde: 62.688 per jaar – of 1.245 per week
  - Veurne: 44.180 per jaar – of 877 per week
- Vrachtwagenbewegingen[23]
  - 16 vrachtwagenbewegingen per jaar per 1.000 bezoekers
  - Buiten openingsuren
- Openingsuren:

[22] Bron: CROW Publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' - Evenementenhal
[23] Input bezoekersaantallen 2022 vanuit recyclagepark Koksijde en Veurne

- Dinsdag: 9u00 - 11u45 en 13u00 - 16u45
- Woensdag: 9u00 - 11u45 en 13u00 - 16u45
- Donderdag: 9u00 - 11u45 en 13u00 - 16u45
- Vrijdag: 9u00 - 11u45 en 13u00 - 16u45
- Zaterdag: 9u00 - 11u45 en 13u00 - 16u45

- Weekverdeling[23]:

Tabel 1-31: Weekverdeling bezoekers recyclagepark

Weekdag	In
dinsdag	22,4%
woensdag	17,3%
donderdag	16,7%
vrijdag	18,3%
zaterdag	25,2%

- Dagverdeling[23]

Tabel 1-32: Dagverdeling bezoekers recyclagepark

Tijdstip	Weekdag	Zaterdag
U9	16%	13%
U10	19%	18%
U11	13%	15%
U12	0%	1%
U13	11%	12%
U14	16%	16%
U15	16%	16%
U16	8%	9%

- Personeel: 12 personen
- Modal split personeel[24]: 72% auto
- Dagverdeling:
- De verkeersgeneratie die gepaard gaat met het recyclagepark valt volledig buiten de maatgevende spitsmomenten. Worstcase wordt dan ook aangenomen dat er wel een verkeersgeneratie is van het recyclagepark tijdens deze spitsmomenten. Hiervoor wordt uitgegaan van de verwachte verkeersgeneratie tussen 9u en 10u voor de ochtendspits, en tussen 15u en 16u voor de avondspits. Voor de zaterdagnamiddagspits wordt wel het effectieve verwachte aandeel op dit tijdstip overgenomen.

Tabel 1-33: Dagverdeling verplaatsingen recyclagepark

Type voertuig	Weekdag				Zaterdag	
	Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Auto	Aandeel: 6,2%		Aandeel: 15%		Aandeel: 11,6%	
	In: 60%	Uit: 40%	In: 51,2%	Uit: 48,8%	In: 51,9%	Uit: 48,1%
Lichte vracht	Aandeel: 0%		Aandeel: 0%		Aandeel: 0%	
	In: 0%	In: 0%	In: 0%	In: 0%	In: 0%	Uit: 0%

[24] Bron: Woon-werkpendel FOD Mobiliteit

Zware vracht	Aandeel: 0%		Aandeel: 0%		Aandeel: 0%	
	In: 0%	In: 0%	In: 0%	In: 0%	In: 0%	Uit: 0%

- Verdeling dagdelen bewoners en bezoekers[10]

Tabel 1-34: Verdeling dagdelen recyclagepark

Dagdeel	Personenwagen		Zware vracht	
	In	Uit	in	uit
Dag	100%	100%	100%	100%
Avond	0%	0%	0%	0%
Nacht	0%	0%	0%	0%

Kringloopwinkel

De bestaande Kringloopwinkel (Kringwinkel – West) aan de Koksijdestraat in Veurne wordt tevens verwacht te verhuizen naar een locatie aan het toekomstige recyclagepark. In functie van de verhuis van deze activiteit wordt uitgegaan van volgende kencijfers:

- Bezoekers[25]
  - Gemiddeld 2.315 bezoekers/klanten per maand
- Modal split: 90% autogebruik
- Gemiddeld 1.000 donaties per maand
- Modal split: 100% autogebruik
- Personeel[25]
  - Gemiddeld 200 autoverplaatsingen per maand in functie van het woon-werk verkeer
  - Gemiddeld 120 ritten met lichte vrachtwagen in functie van het ophalen van spullen bij mensen thuis
- Openingsuren:
  - Dinsdag tot en met zaterdag: 9u00 – 12u00 en 13u00 – 17u45

- Dagverdeling[26]:

Tabel 1-35: Dagverdeling verplaatsingen kringloopwinkel

Weekdag				Zaterdag	
Ochtendspits (8u00 - 9u00)		Avondspits (17u00 - 18u00)		Middagspits (11u00 - 12u00)	
Aandeel: 2,1%		Aandeel: 7,2%		Aandeel: 11,6%	
In: 60%	Uit: 40%	In: 42,1%	Uit: 57,9%	In: 51,9%	Uit: 48,1%

- Verdeling dagdelen[21]

Tabel 1-36: Verdeling dagdelen kringloopwinkel

Dagdeel	Personenwagen	Vracht

[25] Bron: Inputgegevens Kringwinkel-West op basis van huidige werking (2022)
[26] Op basis van huidige bezetting Kringwinkel - West

	In	Uit	in	uit
Dag	100%	100%	100%	100%
Avond	0%	0%	0%	0%
Nacht	0%	0%	0%	0%

1.1.7.2 Wegvak- en kruispuntcapaciteiten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de theoretische capaciteit per type wegvak. Binnen deze tabel wordt er naast een onderscheid in wegencategorisering ook een onderscheid gemaakt in gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen op deze wegvakken.

Tabel 1-37: Maximale theoretisch capaciteit wegvakken

	pae/rijstrook	
Wegencategorie	**Gelijkvloers**	**Ongelijkvloers**
Europese hoofdweg	n.v.t.	2.000
Vlaamse hoofdweg	1.200	1.800
Regionale weg	1.200	1.800
Interlokale weg	1.200	n.v.t.
Ontsluitingsweg	1.000	n.v.t.
Erftoegangsweg	800	n.v.t.

Voor de beoordeling van de effecten van de realisatie van het project op de doorstroming van verkeer, geeft de verzadiging van de ontsluitende wegen reeds een goede indicatie. Het is echter zo dat op vlak van doorstroming de verzadiging op kruispuntniveau maatgevend is. Onderstaand tabel geeft dan ook de praktische en theoretische capaciteit van de verschillende kruispuntvormen weer, die gebruikt zullen worden om het effect van het projectgebied op de doorstroming van het verkeer in beeld te brengen.

Tabel 1-38: Maximale theoretische capaciteit kruispunten

Kruispuntvorm	Capaciteit pae/u
Enkelstrooksrotonde	2.700
Tweestrooksrotonde met éénstrookstoeritten en -afritten	3.600
Tweestrooksrotonde met tweestrookstoeritten en éénstrooksafritten	3.600
Tweestrooksrotonde met tweestrookstoeritten en -afritten	4.000
Turborotonde basisvorm	3.800
Spiraalrotonde	4.300
Rotorrotonde (driestrookstoeritten, tweestrooksafritten)	5.000
Turboverkeersplein (per toevoertak 3 x 2 rijstroken)	11.000
Voorrangskruispunt (evt linksafvakken)	1.800
Viertakskruispunt met VRI (per toevoertak 3 x 1 rijstrook)	4.000
Viertakskruispunt met VRI (per toevoertak 3 x 2 rijstroken)	8.000

1.2 Geluid

1.2.1 Studiegebied

Het studiegebied wordt beschouwd als zijnde het militaire domein, inclusief de omgeving waar de invloed van geluidsbronnen t.g.v. de geplande activiteiten te verwachten zijn. Daarnaast werd bij de afbakening van het studiegebied eveneens rekening gehouden met de aanwezigheid van relevante (spoor-)wegen in de onmiddellijke omgeving van het plangebied welke een dominerend effect kunnen hebben op het omgevingsgeluid binnen het plangebied.

De voornaamste verkeersaders binnen het studiegebied - welke ten gevolge van het planvoornemen geïmpacteerd worden - zijn:

- De N8 : Ten Bogaerdenlaan & St-Idesbaldusstraat
- N396: Robert Vandammestraat
- N35: De Pannestraat

Het studiegebied betreft uiteindelijk een zone van ongeveer 3.6 x 4 km welke een gebied tot 500m voorbij het plangebied omvat. Voor de berekeningen worden de relevante wegen – voor zover ondubbelzinnig mogelijk – doorgetrokken tot 200m voorbij het studiegebied teneinde onderschattingen van het geluid op de randen van het studiegebied te vermijden, met name dan bij de berekening van de geluidskaarten.

Daar het project voornamelijk wijzigingen inhoudt met betrekking tot lokaal verkeer en in mindere mate met betrekking tot doorgaand verkeer, worden er geen (relevante) effecten verwacht buiten het studiegebied.

1.2.2 Juridische en beleidsmatige context

Volgens de voorschriften van Vlarem II, Bijlage 2.2.1. “Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht” gelden volgende normen voor het LA95,1h van het oorspronkelijk omgevingsgeluid, afhankelijk van de gewestplanbestemming (of daarmee equivalente BPA- of RUP-bestemming) of de ligging t.o.v. een andere bestemming.

Tabel 1-39: Milieukwaliteitsnormen Vlarem II voor geluid in open lucht (dB(A), LA95)

Gebied	overdag	‘s avonds	’s nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40

7. Alle andere gebieden, uitgezonderd : bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35
Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing. Dag: van 07.00 tot 19.00 uur Avond: van 19.00 tot 22.00 uur Nacht: van 22.00 tot 07.00 uur			

De hierboven vermelde milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht zullen, waar relevant, gebruikt worden als toetsingskader voor de geluidskwaliteit van de huidige, de referentie- en geplande situatie met betrekking tot Vlarem ingedeelde inrichtingen enerzijds en de luchtvaart activiteiten anderzijds.

Binnen het plangebied is er immers luchtverkeer welke zowel een recreatief als een militair aandeel kent. Voor deze klasse van vliegveld zijn er evenwel geen sectorale voorwaarden van toepassing en werden eveneens geen exploitatievoorwaarden met betrekking tot geluid vooropgesteld. Het richtlijnenboek stelt echter dat het grondlawaai van vliegvelden dient beoordeeld te worden volgens de methodes van project MER industrie.

Gedifferentieerde referentiewaarden voor verkeersgeluid

Een belangrijke geluidsbron in het studiegebied en omgeving is het verkeersgeluid, veroorzaakt in hoofdzaak door het wegverkeer en in veel mindere mate door het spoorverkeer op de spoorlijn 73 gelegen in het zuidelijk deel van het plangebied.

Tot op heden bestaan geen bindende Vlaamse richtwaarden voor wegverkeersgeluid, maar er zijn wel de **gedifferentieerde referentiewaarden** voor wegverkeer (zie ook Tabel 1-40) , opgesteld in het kader van het rapport 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai' (2010, i.o.v. Departement LNE) en overgenomen in het richtlijnenboek Geluid en trillingen (28/02/2011), meer bepaald voor de parameters Lden en Lnight.

- Lden geeft het gewogen energetisch gemiddelde weer van de dag-, avond- en nachtperiode, waarbij de avondwaarde verhoogd wordt met 5 dB(A) en de nachtwaarde met 10 dB(A).
- Lnight is de gemiddelde LAeq-waarde tijdens de nachtperiode (23-7u).

Binnen het studiegebied zijn de voornaamste wegen welke tevens door het plan beïnvloed worden, de N8 (Ten Bogaerdenlaan & St-Idesbalduusstraat) de N35 (Pannestraat) en de N396 (Robert Vandammestraat). De N8, de N396 en de N35 zijn wegen welke zijn opgenomen in de strategische geluidskaarten van Vlaanderen wat inhoudt dat deze wegen een aanzienlijke verkeersbelasting kennen.

Bij de bepaling van de referentiewaarden ter hoogte van de referentiepunten zal, waar relevant, worden rekening gehouden met de bepalingen in de nieuwsbrief van de cel MER, gecommuniceerd op datum van 16/12/2015.

In het zuidelijke deel van het studiegebied ligt tevens het station "Koksijde" en de spoorlijn 73 met – uitgaande van de beschikbare informatie – ca. 15 000 passages per jaar. In het richtlijnenboek voor Geluid en Trillingen werden tevens gedifferentieerde referentiewaarden (zie ook Tabel 1-41) , opgenomen voor spoorverkeer.

Tabel 1-40: Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid (Lden en Lnight, dB(A))

Type weg	situatie	Lden	Lnight	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-
secundaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsdrukniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
		65	55	
lokale wegen	nieuwe woon-ontwikkeling nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen			
		stand-still		

Tabel 1-41: Gedifferentieerde referentiewaarden voor spoorverkeersgeluid (Lden en Lnight, dB(A))

Type spoorweg	situatie	Lden	Lnight	Opmerkingen
spoor	nieuwe woon-ontwikkeling			-
	nieuwe spoorwegen			-
	Bestaande spoorwegen			-

In dit dossier wordt/worden:

- <u>geen</u> nieuwe spoorwegen voorzien;
- een beperkt aantal nieuwe lokale wegen voorzien in kader van ontsluitingen;
- nieuwe woonontwikkelingen voorzien;
- een beperkte verhoging voorzien in de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen ten gevolge van:
    - het nieuwe recreatief park en de uitbreiding van de activiteiten van de vliegclub
    - verplaatsing van het recyclagepark
    - nieuwe industriegebied
    - bijkomende recreatie en gemeenschapsvoorzieningen

- een wijziging van de locatie en de frequentie van de activiteiten op de luchthaven voorzien.

In het plangebied zullen de effecten van de spoorlijn ten zuiden van het plangebied verwaarloosbaar zijn ten opzichte van het bestaande wegverkeer. Deze effecten zullen bijgevolg niet opgenomen worden in dit plan MER.

Het gaat in dit dossier over de effecten van het plan zelf op het geluidsdrukniveau in de omgeving, maar tevens over de effecten van het omgevingsgeluid, verkeerslawaai op de belangrijkste verkeersaders op het plangebied, meer specifiek op de gevoelige functies zoals nieuwe woningen, natuurgebieden en recreatiegebieden.

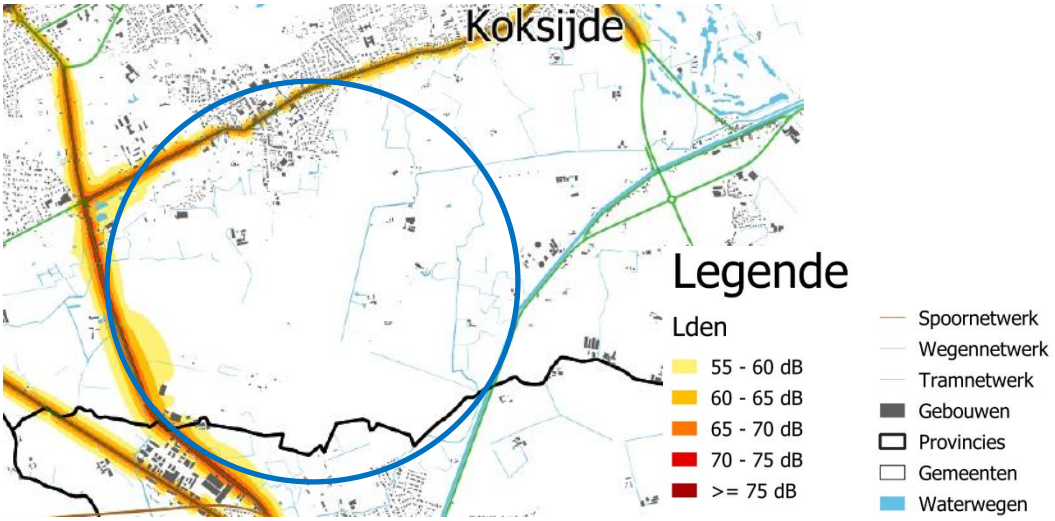
Daar er geen wijzigingen aan het spoorverkeer ten gevolge van voorliggend plan worden voorzien, blijft de toekomstige situatie ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

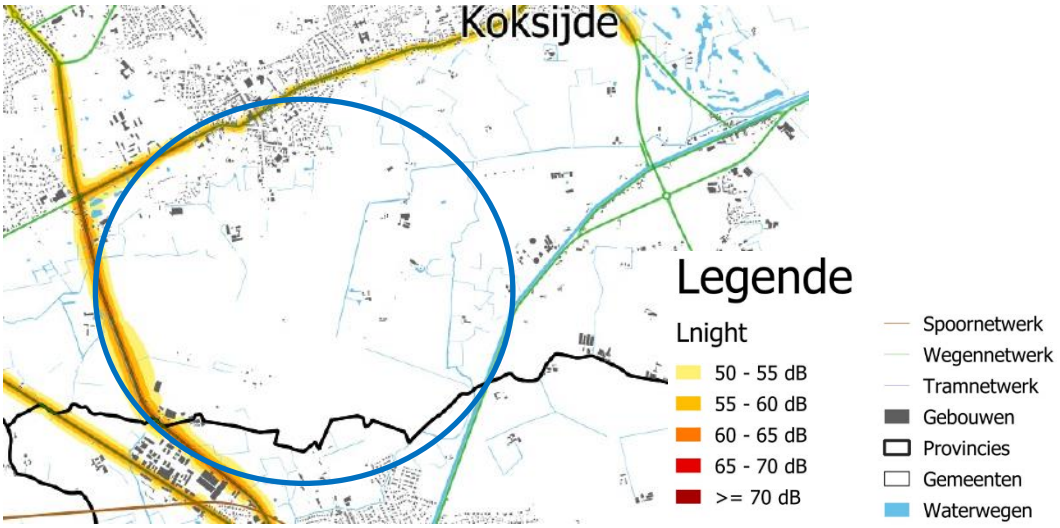
1.2.3 Referentiesituatie

1.2.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

De geluidskaarten voor de belangrijkste wegen en spoorwegen zijn terug te vinden op volgende website: [Geluidsbelastingskaarten | Departement Omgeving - Vlaamse (vlaanderen.be)]

Voor het plangebied zijn de kaarten van wegverkeer van L_{den} en L_{night} nuttig. Dit wordt weergegeven in Figuur 1-8. Het plangebied wordt indicatief weergegeven d.m.v. een blauwe cirkel.





Figuur 1-20: Geluidskaarten wegverkeer (Bron: Departement Omgeving)

Er is geen spoorweg met meer dan 30.000 treinpassages per jaar gelegen in de nabijheid van het plangebied. Van de aanwezige (militaire) luchthaven zijn geen geluidsbelastingskaarten beschikbaar. De activiteiten van de bestaande vliegclub in het gebied gebeuren momenteel voornamelijk buiten de militaire operationele uren (weekend en 's avonds tot zonondergang). Het aantal bewegingen per jaar bedraagt ongeveer 5.000.

1.2.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Met betrekking tot de referentiesituatie zal er in eerste instantie een omschrijving worden gegeven van de bestaande toestand op basis van de geografische gegevens, de ligging van de wegen, de meest nabij gelegen woonzones/industriezones en de beschikbare meetgegevens betreffende het huidige omgevingsgeluid. Er zal nagegaan worden voor welke zones van het studiegebied er reeds meetgegevens ter beschikking zijn uit vorige studies.

Voor de beschrijving van de referentiesituatie zal er enerzijds worden gesteund op de meetresultaten van 4 vaste meetpunten alsook 8 bemande, ambulante meetpunten en anderzijds zal er eveneens een overdrachtsmodel worden opgesteld voor huidige verkeersgeluid en industrielawaai.

Uit de geluidsmetingen zal blijken dat het huidige gemiddelde geluidsniveau in het studiegebied in hoofdzaak bepaald door het aanwezige verkeersgeluid. De huidige situatie wat betreft het geluidsklimaat kan dus gemodelleerd worden aan de hand van bestaande gegevens over de meest relevante verkeerswegen in het studiegebied. Onmiddellijk ten zuiden van het plangebied bevindt zich eveneens het bedrijventerrein Veurne II welke in het zuidelijke deel van het gebied mogelijk een relevante impact kan kennen zodat ook exploitatiegeluid zal worden opgenomen in de beschrijving van de referentiesituatie en in het model zal worden ingebracht door middel van kengetallen. De kengetallen zijn oppervlakte gerelateerde geluidsvermogens uitgedrukt in de te verwachten geluidsemissie in dB(A) per m² afhankelijk van de bestemming van het gebied. Voor de huidige bestemmingen (gemengd bedrijventerrein en grootwarenhuiszone) werd gebruik gemaakt van een benaderende gemiddelde geluidsemissie van 58, 53 en 48 dB(A) per m² voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor de zone gemend bedrijventerrein en van gemiddelde geluidsemissies van 55, 50 en 45 dB(A) per m² voor de grootwarenhuiszone[27]. Dit zijn waarden die gangbaar zijn voor KMO zones met kleine tot middelgrote bedrijven die geen specifieke luidruchtige activiteiten hebben en voor retail zones met lichte distributie[28].

Voor de berekeningen van het exploitatiegeluid wordt gewerkt met onderstaand referentiespectrum (bron: milieuzonering haven Gent).

Tabel 1-42: Gebruikte referentiespectra bij bepalen kengetallen

31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
-38	-27	-16	-11	-6	-4	-8	-13	-22

Voor de opbouw van het model zal de IMMI-software gebruikt worden op basis van de standaard rekenmethode SRM II (voor het verkeer) en ISO 9313-2 (voor bedrijvigheid en zones voor gemeenschapsvoorzieningen) waarin tevens alle relevante gebouwen en andere relevante schermwerking zal worden opgenomen alsook het terrein reliëf uitgaande van het Digitale Hoogtemodel Vlaanderen II.

Eenmaal het geluidsmodel is opgebouwd voor de referentiesituatie zullen er berekeningen voor industrielawaai en wegverkeer worden uitgevoerd op een aantal discrete referentiepunten waarvoor er ook meetgegevens ter beschikking zijn. De berekende waarden zullen, waar mogelijk, vergeleken

[27] Bron: Kentallen industrie-website XS4all-rigolet (1999) – kengetallen voor warehousing en distriparken
[28] Bron: Milieuzonering 2006 Haven Gent

worden met de effectieve gemeten waarden teneinde een bijkomende validatie van het geluidsmodel mogelijk te maken. Daar waar de verschillen significant zijn, zullen de mogelijke oorzaken verder onderzocht worden.

De geluidsimpact van het luchtverkeer zal kwalitatief behandeld worden. Er zal bijgevolg geen akoestisch model worden opgemaakt. Op basis van ambulante bemande metingen op gekende afstanden van landende/opstijgende en taxiënde vliegtuigen, zal de maximale impact en de huidige piekbelasting van het grondlawaai van het recreatieve luchtverkeer ter hoogte van de meest kritische woonzones bepaald worden en vergeleken worden met de milieukwaliteitsnormen.

De referentiesituatie voor voorliggend Plan-MER zal gelijk gesteld worden aan de situatie in 2020.

1.2.4 Methodologie effectvoorspelling en -beoordeling

Het geluidsmodel dat gebruikt werd voor de referentiesituatie zal worden aangevuld met de wijzigingen van het plan om de toekomstige situatie te kunnen berekenen met betrekking tot het verkeer en de nieuwe bestemming van de gebieden. Het model zal worden aangepast in functie van de nieuwe infrastructuren (wonen / bedrijvigheid / zones gemeenschapsvoorzieningen / recreatie) samen met de gewijzigde verkeersgegevens.

Voor de herbestemming van de terreinen zal de te verwachten geluidsemissie in rekening gebracht worden in het model. Indien er onvoldoende gegevens voorhanden zijn voor de geplande situatie met betrekking tot de geluidsemissie van de bedrijvigheid en recreatie zal er gewerkt worden met de zogenaamde “kentallen” Dit is eens te meer aangewezen aangezien de concrete detailgegevens in het stadium van de plan-MER nog niet helemaal gekend zal zijn. De kentallen zijn oppervlakte gerelateerde geluidsvermogens uitgedrukt in te verwachte geluidsemissie in dB(A) per m² afhankelijk van de bestemming van het gebied. Kentallen zijn afhankelijk van de stand der techniek van de geluidsbronnen en van de efficiëntie van het grondgebruik. Op basis van deze kentallen voor specifieke bedrijfsterreinen en op basis van de ingenomen oppervlakte kan de totale geluidsemissie worden ingeschat. Omgekeerd kan de maximaal toelaatbare geluidsvermogenniveau per oppervlakte-eenheid bepaald worden in functie van de gewenste milieukwaliteit in de omgeving.

Voor het militair en recreatief luchtverkeer zal er uitgaande van de ambulante metingen van het huidige grondlawaai van het recreatieve luchtverkeer, een inschatting worden gemaakt van de te verwachten toename in het omgevingsgeluid ten gevolge van de geplande wijzigingen voor het luchtverkeer (meer bepaald de locatie en frequentie van het grondlawaai) en dit t.h.v. de bestaande/geplande kritische woningen en andere geluidsgevoelige zones (recreatiepark, natuurgebied, …) alsook een toetsing aan de richtwaarden voor geluid in open lucht. Waar mogelijk zal een kwalitatieve inschatting gemaakt worden van het effect van eventuele geplande (locatie)wijzigingen aan het militaire luchtverkeer. Voor deze laatste bestaat er evenwel geen evaluatiekader welke kan toegepast worden.

Op basis van de berekeningen van de geplande impact van industrie, weg- en spoorverkeer zal deze geplande situatie vergeleken worden met de referentiesituatie. Op die manier kunnen de zones met positieve effecten en deze met negatieve effecten voor de discipline geluid objectief gekwantificeerd worden. De berekende contourkaarten van de geplande situatie zullen ter beschikking gesteld worden voor de disciplines mens en fauna.

Evaluatie van de significantie van de wijziging in geluidsimmissies gebeurt als volgt:

De evaluatie van de significantie van de effecten inzake geluid gebeurt op basis van het significantiekader uit het richtlijnenboek geluid en trillingen, dat in eerste instantie rekening houdt met de effecten van het plan of project zelf (verschil referentiesituatie-geplande situatie > tussenscore), als met het al dan niet voldoen aan de Vlaremnormen (eindscore na correctie):

Tabel 1-43: Significantiekader discipline geluid en trillingen

Invloed op omgeving		Eindscore na correctie				
		Voldoet aan het Vlarem ?				
L_{na}-L_{voor}* $\Delta L_{AX,T}$	tussenscore (effectscore)	Nieuw of verandering		Bestaand		
		$L_{sp} \leq GW$	$L_{sp} > GW$	$L_{sp} \leq RW$	$RW < L_{sp} \leq RW+10$	$L_{sp} > RW+10$
$\Delta L_{AX,T} > +6$	-3	-1	-3	-1	-2	-3
$+3 < \Delta L_{AX,T} \leq +6$	-2	-1	-3	-1	-2	-3
$+1 < \Delta L_{AX,T} \leq +3$	-1	-1	-3	-1	-1	-3
$-1 \leq \Delta L_{AX,T} \leq +1$	0	0	-1/-2 **	0	-1	-3
$-3 \leq \Delta L_{AX,T} < -1$	+1	+1	-	+1	+1	-
$-6 \leq \Delta L_{AX,T} < -3$	+2	+2	-	+2	+2	-
$\Delta L_{AX,T} < -6$	+3	+3	-	+3	+3	-

$\Delta L_{AX,T}$: verschil in omgevingsgeluid in dB(A) voor en nadat een project zal zijn uitgevoerd Met T = duur in seconden Met X:
"N" parameter van statistische analyse ($L_{AN,T}$), in Vlarem wordt N = 95 gebruikt ter toetsing aan de milieukwaliteitsnorm ofwel
"eq" voor het equivalente geluidsdrukniveau ($L_{Aeq,T}$), van het omgevingsgeluid.
GW : grenswaarde volgens het beslissingsschema 4.5.6.1 van Vlarem II RW :
richtwaarde L_{sp} : specifiek geluid
*bij hervergunning dient L_{voor} gebruikt te worden alsof het bestaande bedrijf er niet was. Bij een hervergunning van een inrichting met een mix van bestaande & nieuwe bronnen is het oorspronkelijk omgevingsgeluid voor de nieuwe bronnen, het omgevingsgeluid met de bestaande bronnen van de inrichting in werking.
** de keuze -1 ofwel -2 is afhankelijk van de grootte van de overschrijding van de GW (al dan niet binnen het betrouwbaarheidsinterval van de berekende specifieke immissie).

Voor die uitzonderlijke situaties waarbij het geluidsklimaat (aanzienlijk) verbetert maar de grenswaarden evengoed overschreden worden (vakje met "-"), zal de deskundige zelf een score aangeven die vergezeld gaat van een degelijke motivatie.

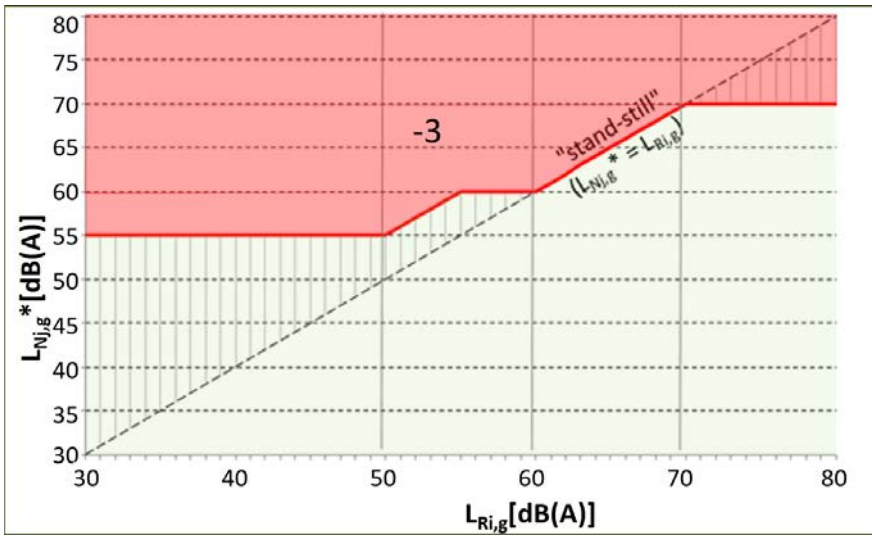
De uiteindelijke negatieve scores worden als volgt gekoppeld aan milderende maatregelen:

-1 (matig significant negatief)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, maar indien de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden aangeven dat er zich een probleem kan stellen dan dient de deskundige over te gaan tot voorstellen van milderende maatregelen. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden.
-2 (significant negatief)	Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen, te koppelen aan de langere termijn. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden.
-3 (zeer significant negatief)	Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen te koppelen aan de korte termijn. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden.

De scores 0, +1, +2 en +3 krijgen respectievelijk de beoordeling verwaarloosbaar, positief, zeer positief en uitgesproken positief.

Voor geluidsbronnen die niet onder de Vlarem wetgeving vallen – waaronder verkeersgeluid – is de gecorrigeerde eindscore strict genomen niet toepasbaar daar er geen wettelijke opgelegde grenswaarden bestaan.

Er werd in 2022 een nieuwe methodiek ontwikkelt voor de bepaling en de beoordeling van het effect van wegverkeer voor de discipline geluid. Voor lopende MER dossiers (reeds lopend voor 1/11/2022) is het wenselijk om het nieuwe beoordelingskader in deze methodiek – met name de oriëntatiegrafiek – toe te passen. Deze oriëntatiegrafiek geeft een nieuwe benadering om te bepalen of er voor de geplande situatie milderende maatregelen genomen moeten worden. Per woning (cf. eerdere omschrijving) zal het maximaal gewenste geluidsniveau LNj,g* (Lden) worden bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie LRj,g (zie onderstaande grafiek).



Figuur 1-21: Oriëntatiegrafiek (bron Kennis en informatiesysteem MER)

In geval van een negatief project effect (toename >1dB) en als het geluidsniveau in de geplande situatie $L_{Nj,g}$ groter is dan het maximaal gewenste geluidsniveau $L_{Nj,g*}$ (=zone boven rode lijn in de grafiek), dan moet dit teruggebracht worden met een reductiewaarde REDNj,g gelijk aan het verschil tussen beide door gebruik te maken van milderende maatregelen.

De gebruikte criteria voor de evaluatie van de effecten zijn enerzijds de geldende wetgeving doch anderzijds de gevolgen voor Mens en Biodiversiteit. De berekende resultaten van de referentiesituatie en geplande situatie zullen bijgevolg worden overgedragen naar de disciplines Mens en Biodiversiteit.

Ook voor nieuwe woonontwikkelingen werden in 2022 een nieuw afwegingskader ontwikkelt welke dient te worden toegepast. Onderstaande tabel geeft het afwegingskader voor weg- en spoorverkeersgeluid in de planMER fase waarbij enkel gebieden bestemd voor wonen worden aangeduid. Aanvullende op het afwerkingskader wordt in de MER fiche voor nieuwe woonontwikkelingen gesteld dat onafhankelijk van het stadium waarin de woonontwikkeling zich bevindt, is het steeds aangeraden dat voldoende isolatie wordt voorzien bij geluidsniveaus hoger dan Lden 55 dB voor wegverkeerslawaai en voor spoorverkeerslawaai.

L_{den} niveau in dB(A)		***Afweging wenselijkheid***	***Welk gevolg aan geven – noodzaak tot milderende maatregelen***
weg	***spoor***		
<60	*<60*	*gunstig*	*Er worden geen maatregelen opgelegd bij de voorziene woonontwikkeling.*

60-65	*60-65*	*niet wenselijk, tenzij milderende maatregelen (MM)*	*Indien na milderende maatregelen Lden > 60 dB kan een overschrijding van de drempelwaarde voor nieuwe situaties (Lden 60 dB) met maximaal 5 dB(*) toegestaan worden onder voorwaarde van een voldoende isolatie van de gevel(s) (PM).* *De plannende overheid dient de voorwaarde van voldoende akoestische isolatie met verwijzing naar het toepasselijke isolatievoorschrift op te nemen in een stedenbouwkundige verordening.*
>65	*>65*	*niet wenselijk*	*Uitgesloten van bestemming tot woongebied.*

Op basis van de bevindingen van dit plan-MER zal nagegaan worden in hoeverre dit plan een wezenlijke impact kan hebben op de geluidsniveaus.

1.3 Lucht

1.3.1 Studiegebied

Voor de discipline lucht wordt het studiegebied afgebakend tot het gebied waar de emissies een impact hebben op de concentraties van de omgevingslucht.

Het studiegebied bevat minstens het plangebied. De wegsegmenten van de belangrijkste wegen van en naar het plangebied worden mee opgenomen in het studiegebied. De afbakening van het studiegebied verkeersemissies is dientengevolge dezelfde als voor het aspect mens – mobiliteit (zie §6.1.1). Daarnaast zijn de emissies t.g.v. luchtvaart en de emissies t.g.v. exploitatie van activiteiten tevens van belang voor de afbakening van het studiegebied.

1.3.2 Juridische en beleidsmatige context

De milieukwaliteitsnormen voor lucht worden beschreven in VLAREM II. Hieronder worden de normen gegeven voor de meest relevante stoffen NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ (VLAREM-bijlage 2.5.3.2). Er worden immissiegrenswaarden gegeven enerzijds voor jaargemiddelden en anderzijds (behalve bij $PM_{2,5}$) voor dag- of uurgemiddelden (aantal toegelaten overschrijdingen per jaar).
Volgens de recentste inzichten is EC (Elementair koolstof of roet) (ook) een adequate parameter om lokale luchtkwaliteit te beoordelen die vooral door verkeersemissies wordt bepaald. Voor EC zijn echter nog geen wettelijke grenswaarden van kracht.

Tabel 1-44: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II en Europese dochterrichtlijnen

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde µg/m³	# toegelaten overschrijdingen
NO_2 en NO_x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM10)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM2,5)	Kalenderjaar	20	-

1.3.3 Referentiesituatie

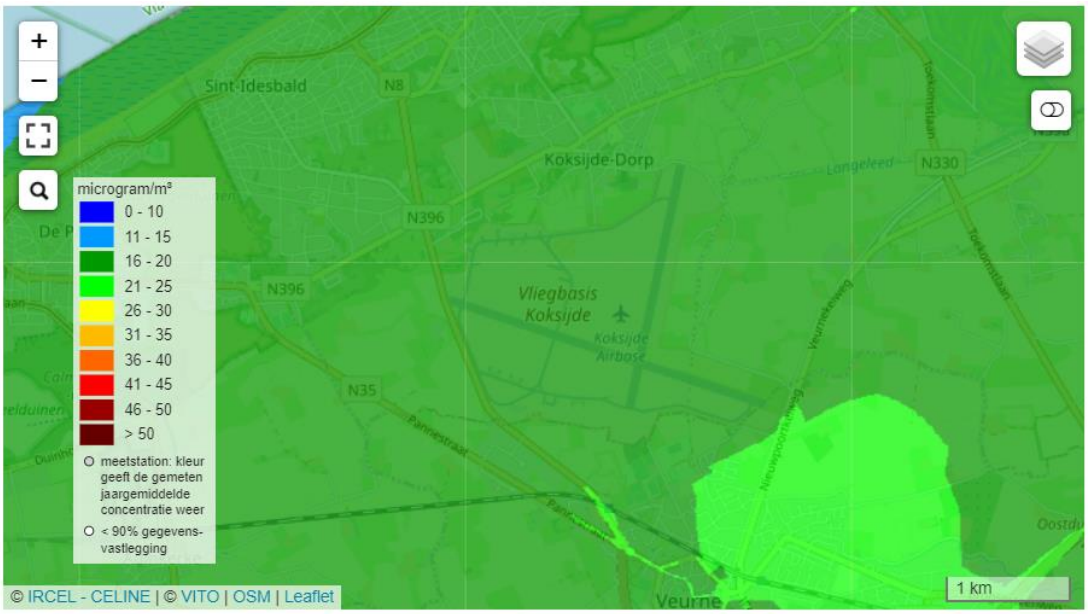
1.3.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

Voor de referentiesituatie wordt beroep gedaan op de IRCEL/CELINE-kaarten, beschikbaar op de website https://www.vmm.be/data , met 2019 als meest representatieve[29] jaar. Deze kaarten zijn het resultaat van een luchtkwaliteitsmodellering met een hoge ruimtelijke resolutie. Sinds 2016 houden deze kaarten ook rekening met zgn. “street canyon”-effecten (verhoogde immissies op en langs verkeersassen tussen bebouwing omdat de afscherming door deze bebouwing zorgt voor een minder snelle verspreiding en verdunning van de voertuigemissies).
Uit raadpleging van deze kaarten (zie onderstaande figuren) blijkt dat het jaargemiddelde voor NO2 in 2019 schommelde tussen 11-15 µg/m³ ter hoogte van het plangebied. De jaargemiddelde concentratie voor PM10 in het plangebied lag in 2019 tussen 16-20 µg/m³. Het PM2,5-jaargemiddelde bedroeg in 2019 11-15 µg/m³.
Algemeen kan dus gesteld worden dat de (achtergrond)luchtkwaliteit in het plangebied aanvaardbaar is en dat de grenswaarden voor deze parameters niet worden overschreden in 2019.

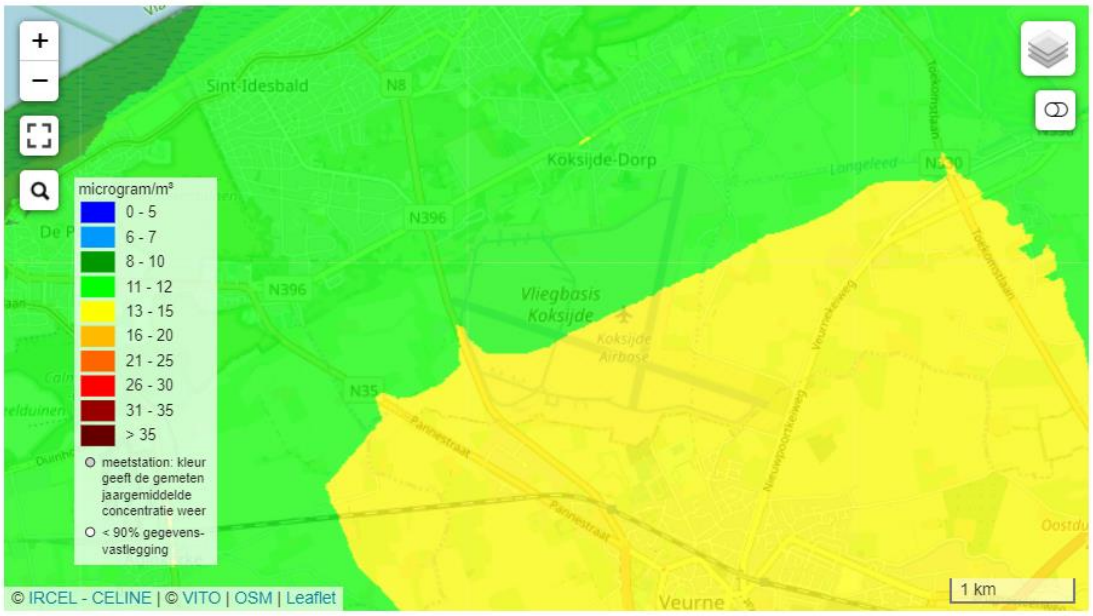
[29] Inmiddels zijn kaarten voor 2020 en 2021 gepubliceerd. Omwille van de Corona-pandemie zijn de kaarten van 2019 echter het meest representatief.



Figuur 1-22: Jaargemiddelde NO2-concentratie (Bron: VMM, 2019)



Figuur 1-23: Jaargemiddelde fijn stof concentratie (PM10) (Bron: VMM, 2019)



Figuur 1-24: Jaargemiddelde fijn stof concentratie (PM2,5) (Bron: VMM, 2019)

1.3.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

In eerste instantie wordt de plaatselijke luchtkwaliteit in het studiegebied beschreven voor de relevant geachte componenten. Voor het plan-MER zullen vooral de verkeersemissies van belang zijn.

De bestaande luchtkwaliteit wordt beschreven op basis van de IRCEL/CELINE-kaarten, beschikbaar op de website https://www.vmm.be/data , met 2019 als meest representatieve[30] jaar. Deze kaarten zijn het resultaat van een luchtkwaliteitsmodellering met een hoge ruimtelijke resolutie.

Om de lokale effecten op lucht van het verkeer in te schatten zal voor de bestaande toestand gebruik worden gemaakt van de luchtmodellen IMPACT en/of CAR-Vlaanderen 3.0.1. Met behulp van deze modellen kunnen de (te verwachten) immissieniveaus berekend worden (zie methodiek effectvoorspelling en –beoordeling - §1.3.4). Hierbij zal de referentietoestand 2025 gehanteerd worden (zie §1.3.4). De benodigde verkeersintensiteiten worden aangeleverd vanuit de discipline mens-mobiliteit. Onder §1.3.4 wordt vermeld welke wegen en welke modellen per weg in beschouwing worden genomen.

De emissies t.g.v. de huidige luchtvaartactiviteiten zullen kwalitatief besproken worden, aangevuld door beschikbare meetgegevens / studies m.b.t. gelijkaardige luchthavens.

1.3.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

Bij de discipline lucht zijn er ten gevolge van het plan 3 aspecten voornamelijk van belang: verkeersemissies, emissies t.g.v. luchtvaart, emissies t.g.v. exploitatie van activiteiten (o.m. industriële emissies en emissies t.g.v. gebouwverwarming).

Verkeersemissies

Rekening houdend met de prognoses inzake wijziging verkeerstrafiek op de wegen en de verkeersafwikkeling ten gevolge de planrealisatie, en de te verwachten evolutie inzake de samenstelling van de uitlaatgassen en de achtergrond luchtkwaliteit, wordt de toekomstige situatie

[30] Inmiddels zijn kaarten voor 2020 en 2021 gepubliceerd. Omwille van de Corona-pandemie zijn de kaarten van 2019 echter het meest representatief.

inzake verkeersemissies kwantitatief ingeschat. De effecten van het door het plan gegenereerde verkeer t.h.v. de ontsluitingswegen worden ingeschat m.b.v. IMPACT en/of CAR Vlaanderen 3.0.1.

Het IMPACT-model wordt gehanteerd voor wegen met een open omgeving. Het model CARVlaanderen 3.0.1 wordt voor de wegen in stedelijke omgeving waarlangs bebouwing aanwezig is, gehanteerd. Dit gezien IMPACT geen rekening houdt met afscherming door bebouwing en zgn. 'street canyon'-effecten, zodat IMPACT een onderschatting van de effecten inhoudt op wegen met bebouwing dicht bij de wegas (< 30 m). Verder wordt opgemerkt dat CAR-Vlaanderen geen rekening houdt met de windrichting en met andere woorden uitgaat van een worst-case benadering op dat vlak (vanuit alle windrichtingen evenveel immissie). Dit model laat toe om de immissie van verontreinigde stoffen t.g.v. verkeer op straatniveau na te gaan. Door het ingeven van gegevens m.b.t. de verkeersintensiteit en de bebouwingstypologie in een bepaalde straat kan de immissie van een bepaalde stof ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing ingeschat worden. IFDM Traffic houdt dan wel weer rekening met de heersende windrichting, waardoor de verspreiding van de verkeersemissies bij modellering bekomen wordt.

De benodigde verkeersintensiteiten worden aangeleverd vanuit de discipline mens-mobiliteit. In onderstaande tabel wordt weergegeven welke wegen m.b.v. IMPACT en/of CAR Vlaanderen worden beoordeeld. Deze wegen betreffen de wegen die vanuit de discipline mobiliteit tot het studiegebied behoren in de fase van deze scopingsnota.

Tabel 1-45: Wegen (gekend in fase van kennisgeving) die in het studiegebied voor discipline lucht worden opgenomen

ID	Segment	Beoordeling verkeersemissies m.b.v. het model …	
		IMPACT	CAR Vlaanderen
1	N396 Houtsaegerlaan		✓
3	Zeelaan (noord)		✓
5	Zeelaan - Noordstraat		✓
7	N396 Robert Vandammestraat		✓
9	Noordduinen		✓
11	N396 Robert Vandammestraat	✓	
13	N8 Leopold III laan	✓	
15	N396 Robert Vandammestraat		✓
17	Strandlaan		✓
19	N8 Ten Bogaerdelaan	✓	
21	Koksijdestraat		✓
23	Aansluiting KMO-zone	✓	
25	N8 Sint-Idesbalduusstraat		✓
27	N35 Pannestraat (centrum Veurne)		✓
29	N8 Europalaan	✓	
31	N35 Pannestraat (De Panne)		✓

Zoals blijkt uit de analyse zullen zowel het model CAR Vlaanderen als IMPACT worden toegepast. De inputparameters van beide modellen zullen in bijlage toegevoegd worden.

Bij IMPACT en CAR Vlaanderen worden etmaalwaarden in het model ingegeven. Indien de etmaalwaarden niet vanuit de discipline mobiliteit gekend zijn worden piekintensiteiten omgerekend naar etmaalwaarden. Wanneer gegevens over zwaar/licht verkeer niet gespecificeerd zijn worden de standaardwaarden vanuit CAR gehanteerd al dan niet met een correctie op het aandeel zwaar verkeer.

De doorrekeningen gebeuren voor de parameters NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.

In de verkeersgeneratie (en bijgevolg ook de verkeersemissies) zit het verkeer van grootschalige evenementen niet vervat. Deze evenementen zullen namelijk slechts occasioneel (max. 5 keer per jaar) voorkomen, wat aldus verwaarloosbaar zijn t.o.v. de jaargemiddelde emissies.

Verder wordt de parameter elementair koolstof behandeld, waarbij er een verband bestaat tussen de bijdrage aan het $PM_{2,5}$-jaargemiddelde en de bijdrage elementair koolstof. De bijdrage van de $PM_{2,5}$jaargemiddelde wordt uit het model CAR Vlaanderen gehaald.

De gemodelleerde immissiewaarden (IMPACT en/of CAR Vlaanderen 3.0.1) worden getoetst aan de Vlarem-normen en worden vergeleken met de referentiesituatie om de bijdrage van het plan aan de lokale luchtimmissiewaarden in te schatten.

De effectbeoordeling van de geplande toestand gebeurt op basis van de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit (immissieverschil tussen referentietoestand en geplande toestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het richtlijnensysteem lucht.

Tabel 1-46: Significantiekader discipline Lucht

Invloed op omgeving		Tussenscore	Eindscore na correctie	
			Geen overschrijding na realisatie plan/project van 80% van de MKN?	Overschrijding na realisatie plan/project van 80% van de MKN?
Plan/project zorgt voor daling X van immissie	X > 10% van de MKN	+3	+3	+2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+2	+2	+1
	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+1	+1	0
Plan/project heeft geen of zeer beperkte bijdrage aan immissie	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0	0	0
Plan/project zorgt voor stijging X van immissie	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-1	-1	-2
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-2	-2	-3
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-3	-3	-3

- Met X: gemiddelde berekende immissiebijdrage en/of aantal overschrijdingen;
- MKN: milieukwaliteitsnorm (huidige grenswaarde en toekomstige streef-/grenswaarde of GGBI);
- Wanneer de MKN niet kan bepaald worden, is de tussenscore gelijk aan de eindscore.

De negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen:

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score -1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend.
Negatief (score -2)	Er dient onderzoek te gebeuren naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score -3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.
Het achterliggende principe: hoe negatiever de effecten zijn, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden bij het zoeken naar milderende maatregelen. Indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden dient dit gemotiveerd te worden.	

Ten behoeve van de discipline biodiversiteit worden ook de stikstofdeposities berekend.

Emissies t.g.v. luchtvaart

Bij de verbranding in vliegtuigmotoren worden verschillende verontreinigende stoffen uitgestoten. De belangrijkste zijn koolmonoxide (CO), koolstofdioxide (CO2), stikstofoxiden (NOx) die in de lucht worden omgezet in stikstofdioxide (NO2), vluchtige organische stoffen (VOS) waaronder benzeen, zwaveldioxide (SO2) en fijn stof (PM10). De emissies t.g.v. de vliegtuigen (luchtverkeer en

grondactiviteiten) zijn afhankelijk van het type vliegtuig, de leeftijd van het vliegtuig, en de leeftijd en onderhoudsgraad van de motoren. Daarnaast spelen ook de soorten vluchten een rol.

Bestaande studies m.b.t. de impact van een luchthaven op de lokale luchtkwaliteit tonen aan dat de kwaliteit van de omgevingslucht er in hoge mate wordt bepaald door de emissies van het wegverkeer. Het luchtverkeer is er als bron nauwelijks te onderscheiden (studies uitgevoerd in omgeving van luchthaven van Zaventem, Schiphol, …). Hoewel t.h.v. het studiegebied de verkeersemissies lager zullen liggen dan deze t.h.v. Zaventem, Schiphol, …, ligt het aantal vliegbewegingen in de luchthaven van Koksijde beduidend lager dan in de luchthavens van Schiphol of Zaventem. Het wordt niet noodzakelijk geacht om de emissies t.g.v. luchtvaart te modelleren. Dit mede door het feit dat in deze fase van het plan volgende zaken nog niet gekend zijn:

- Aantal, type, leeftijd, … vliegtuigen
- Verdeling soort vluchten

Verder kan op zich geen nauwkeurige impactberekening uitgevoerd worden omwille van het feit dat:

- De LTO emissies zeer sterk verspreid geëmitteerd worden, zowel naar locaties (landingsbanen, wegen voor taxiën, platformen,…) als naar hoogte, en dit nauwelijks modelmatig kan ingevoerd worden
- Onnauwkeurigheid van de verdeling van de emissies over landen, taxiën, opstijgen, proefdraaien,…
- Wisselend gebruik van start- en landingsbaan in functie van de meteo

De impact van luchtvaartemissies zal aldus kwalitatief behandeld worden, weliswaar wél gebaseerd op kwantitatieve gegevens: er zullen literatuurgegevens geraadpleegd en gehanteerd worden om toch enig beeld te kunnen scheppen inzake emissiehoeveelheden en deze te kunnen relateren aan de andere emissies die t.g.v. het plan zullen worden veroorzaakt, én om een inzicht te geven in te verwachten verschillen inzake vliegtuigemissies tussen heden (militaire, recreatieve en rescue vluchten) en toekomst (recreatieve en rescuevluchten).

Emissies bij exploitatie van activiteiten (industrie, wonen, landbouw)

De invloed van gebouwverwarming wordt kwalitatief besproken, evenals de impact t.a.v. bedrijvigheid. In dit stadium (plan-MER) is het namelijk niet mogelijk om de potentiële emissies van deze bedrijven in te schatten. Gelet op de typologie van de geplande bedrijvigheden (lokale bedrijvigheid) wordt geen volwaardige luchtmodellering m.b.v. IMPACT-model nodig geacht.

Binnen het plangebied wordt tevens aan landbouwactiviteiten gedaan. Aangezien deze landbouwactiviteiten reeds in de bestaande situatie aanwezig (en vergund) zijn en herbevestigd worden met dit plan, wordt geen bijkomende impact t.g.v. landbouw verwacht. Indien landbouwzetels wensen uit te breiden, wordt de haalbaarheid inzake luchtkwaliteit op vergunningenniveau onderzocht. Deze emissies worden dan ook niet verder in de plan-MER mee in beschouwing genomen.

Met betrekking tot **klimaatsaspecten** wordt nog meegegeven dat de emissies van gebouwenverwarming ondergeschikt zijn aan de emissies van verkeer. De verwarmingsemissies kunnen echter als beperkt aanzien worden rekening houdend met de recente energienormering en richtlijnen. Effecten van gebouwenverwarming zijn bovendien voornamelijk te milderen op projectniveau door het werken met gecombineerde systemen op de site, het werken met optimale technieken van isolatie, verluchting en circulatie en de technische aspecten van de in te zetten verwarming. Deze zaken worden niet binnen een RUP geregeld. Omwille van deze redenen, wordt de impact van gebouwenverwarming niet verder meegenomen in de effectbeoordeling.

Inzake klimaatsaspecten zullen wel de CO_2-emissies t.g.v. het verkeer (m.b.v. IMPACT) begroot worden.

Tabel 1-47: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline lucht

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Niet-geleide emissies	Emissies en immissies t.g.v. verkeer gegenereerd door de verschillende deelplannen	Bepaling immissieconcentratie van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ d.m.v. luchtmodel CAR Vlaanderen 3.0.1 en IMPACT (huidige en toekomstige situatie).	- toetsing t.o.v. immissienormen - significantiekader lucht: bijdrage verkeer t.o.v. milieukwaliteitsnorm
	Emissies en immissies t.g.v. luchtvaartverkeer gegenereerd door plan	Kwalitatieve inschatting o.b.v. vergelijkbare vliegvelden	Potentiële verhoging van de immissiewaarden in de omgeving
Geleide emissies	Emissies en immissies t.g.v. bedrijfsactiviteiten en gebouwenverwarming	Kwalitatieve inschatting o.b.v. vergelijkbare terreinen elders*	Potentiële verhoging van de immissiewaarden in de omgeving; eventuele uitsluiting van bepaalde types activiteiten

*: In dit stadium (plan-MER) is het niet mogelijk om de potentiële emissies van deze bedrijven in te schatten. Effectieve milieuzonering (afstandsnormen) op basis van (geleide) luchtemissies is daarom niet mogelijk. Vanuit het voorzorgsprincipe kan geadviseerd worden dat eventuele emissiepunten zo ver mogelijk van de bewoning worden geplaatst. De nieuwe bedrijven kunnen ook geur- en/of stofhinder veroorzaken. Een preventief beleid kan bijvoorbeeld door toepassing van de indicatieve afstandsnormen ten opzichte van bewoning per bedrijfs- of activiteitstype, zoals opgegeven in de handreiking Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (zie http://www.vng.nl/onderwerpenindex/milieu-enmobiliteit/externe-veiligheid/bedrijven-en-milieuzonering).

1.4 Bodem

1.4.1 Studiegebied

Het studiegebied voor de discipline bodem bestaat uit het plangebied, met aandacht voor die zones waar grondwerken kunnen plaatsvinden of waar tijdens de exploitatie nog een invloed op de bodem te verwachten valt.

De geologische situatie wordt beschreven tot op een realistische aanname van de maximale diepte van een bouwput/uitgraving.

1.4.2 Juridische en beleidsmatige context

De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden zijn vooral van belang voor het vervolgtraject, nl. bij de effectieve realisatie van de planonderdelen, maar worden hier volledigheidshalve vermeld.

Bij uitgravingen zoals bedoeld in het Vlarebo (funderingen, ondergrondse constructies,…) dient er een technisch verslag en een bodembeheerrapport opgesteld te worden als de uitgegraven bodem afkomstig is van een verdachte grond of als de totale uitgraving op een niet-verdachte grond meer dan 250m³ bedraagt. Dit dient om te bewijzen dat de grond voldoet aan de voorwaarden voor het beoogde gebruik. Het technisch verslag wordt opgesteld door een erkende bodemsaneringsdeskundige en het bodembeheerrapport wordt afgeleverd door een erkende bodembeheerorganisatie. Op basis van het technisch verslag en een vergelijking van de bodemkwaliteit met de verschillende normen van het Vlarebo wordt bepaald of de bodem mag hergebruikt worden binnen de 'kadastrale werkzone' en/of naar welke bodembestemmingstypes hij (buiten de kadastrale werkzone) al dan niet mag afgevoerd worden. Het bodembeheerrapport geeft de volledige transportketen weer van de bodem (oorsprong, transport, bestemming, vervoerder,…).

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende standaard aspecten uit de bodemregelgeving:

- Indien er calamiteiten optreden die impact kunnen hebben op de bodem, dienen zo snel mogelijk de nodige acties ondernomen te worden om de verontreiniging weg te nemen. De nodige controlestalen dienen genomen te worden. Indien de calamiteit valt onder het toepassingsgebied van een schadegeval, dienen deze specifieke bepalingen nageleefd te worden (artikel 74 ev);
- Indien gronden worden overgedragen, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (art. 101 ev);
- Indien gronden dienen onteigend te worden, dienen de bepalingen van het Bodemdecreet te worden gevolgd (art. 119 ev);
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de regels van het grondverzet;
- De nodige aandacht dient te worden geschonken aan de voorgenomen bestemming (wijziging) op reeds vastgestelde bodemverontreiniging:
    - Art. 38 van het Bodemdecreet: indien een beschrijvend bodemonderzoek werd uitgevoerd op deze grond kan een mogelijk andere bestemming impact hebben op de ernst van de bodemverontreiniging/saneringsnoodzaak en urgentie;

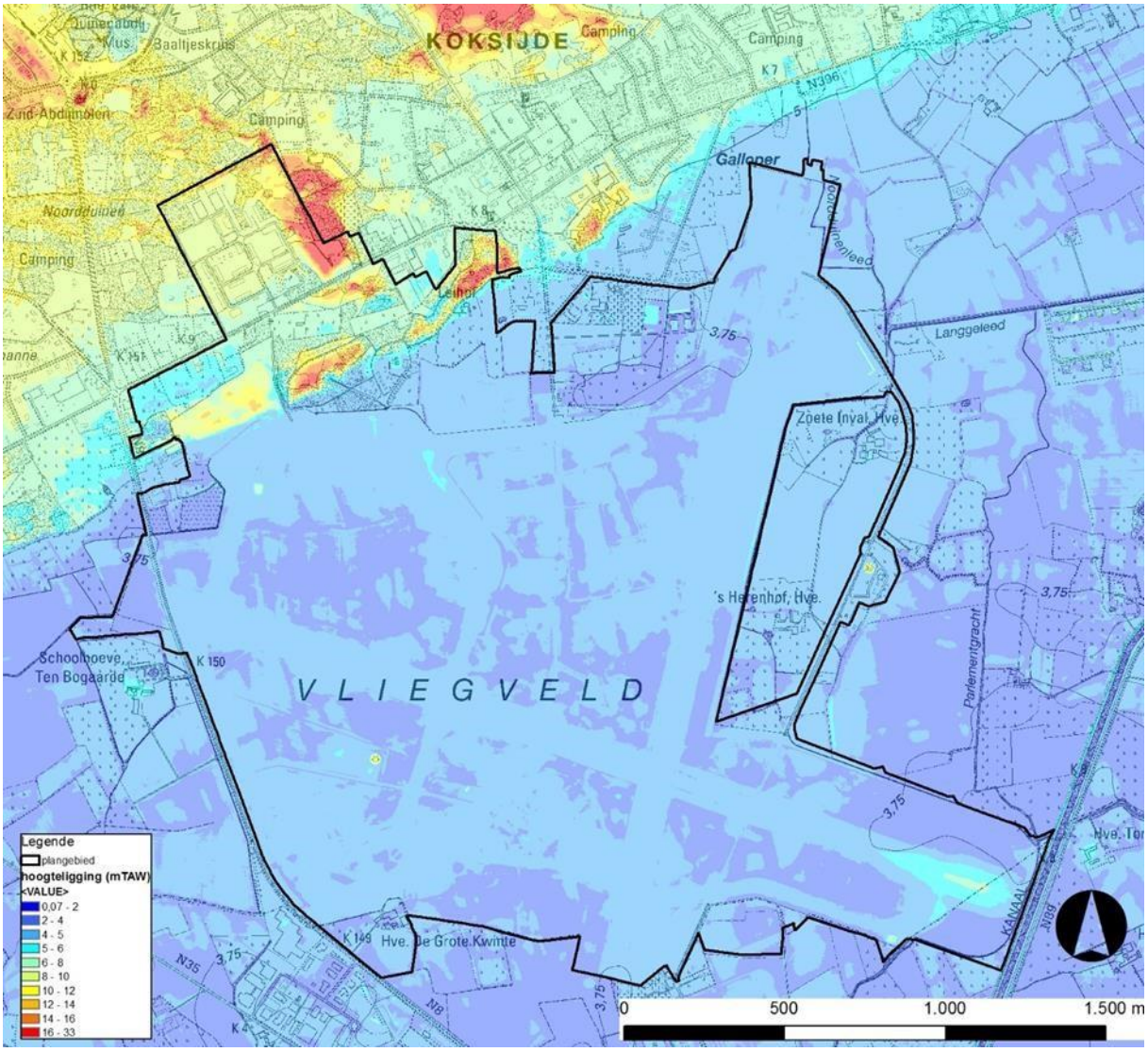
Art. 64 van het Vlarebo: indien het bestemmingstype van de grond in die zin wijzigt dat een lagere saneringsnorm van toepassing wordt, dient een nieuw oriënterend bodemonderzoek te worden uitgevoerd bij overdracht van risicogrond. Er wordt hierbij opgemerkt dat een groot deel van het plangebied momenteel bestemd is als 'militair domein', een bestemming die niet wordt ingedeeld in 1 van de 5 bestemmingstypes conform het Vlarebo. Bijlage 4, art. 5 van het Vlarebo stelt evenwel dat deze gronden dan worden beoordeeld op basis van de functies die de bodem er vervult. Op basis van de beoordeling van die functies wordt de grond in kwestie ingedeeld onder een van de bestemmingstypes.

1.4.3 Referentiesituatie

1.4.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

Reliëf

Het plangebied is overwegend vlak en gelegen op ca. 4 m TAW. In het noordwesten van het plangebied loopt het reliëf sterk op door de aanwezigheid van duinen. De kazernezone, gelegen in het overgangsgebied naar de duinen is gelegen op ca. 9 m TAW, de duinen op de rand van de kazernezone en t.h.v. de camping gaan tot op een hoogte van ca. 23 m TAW.



Figuur 1-25: Reliëf t.h.v. het plangebied

Bron: Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (GDI-Vlaanderen)

Bodem

Kaart 4: Bodem

Het plangebied is volledig gelegen in de Kuststreek, t.h.v. de duinen en de polders. Voor de Kuststreek is de bodemkartering gesteund op een classificatie, die rekening houdt met geomorfologische en lithostratigrafische criteria. Het substraat bestaat uit Pleistoceen zand of zandleem, dat zelf rust op Tertiaire klei of zand.

Volgens de bodemkaart bestaat het overgrote deel van het plangebied uit kreekruggronden, kleiigzandgronden en kleigronden die lichter worden in de diepte. In het uiterste noordwesten van het plangebied komen hoge kustduinen en kustduingronden (overgangsgronden) voor. De duingronden zijn kalkhoudende droge zandgronden en bestaan uit grotere duinpannen, lage kleine duintjes en hoge duinen. Deze gronden zijn deels opgenomen als waardevolle bodems. In het zuidoosten komen ook in beperkte mate poelgronden, kleigronden met veensubstraat, voor. Ten slotte worden de wegenis en een aantal verspreid gelegen gronden aangeduid als antropogene gronden:

- OB: bebouwd terrein
- OG 1: uitgebrikte gronden, licht profiel (in het noord- en zuidoosten van het plangebied)
- ON: opgehoogde gronden (in het zuidoosten en -westen van het plangebied)
- OT: sterk vergraven gronden (centraal en in het zuidwesten van het plangebied)
- OC: verdwenen bewoningen; gekenmerkt door onregelmatige terreinvormen en door zeer humeuze profielen. (in het zuiden van het plangebied)
- OA: afgegraven gronden (in het zuidwesten van het plangebied)
- OV1: uitgeveende gronden, licht profiel (in het zuidoosten van het plangebied)

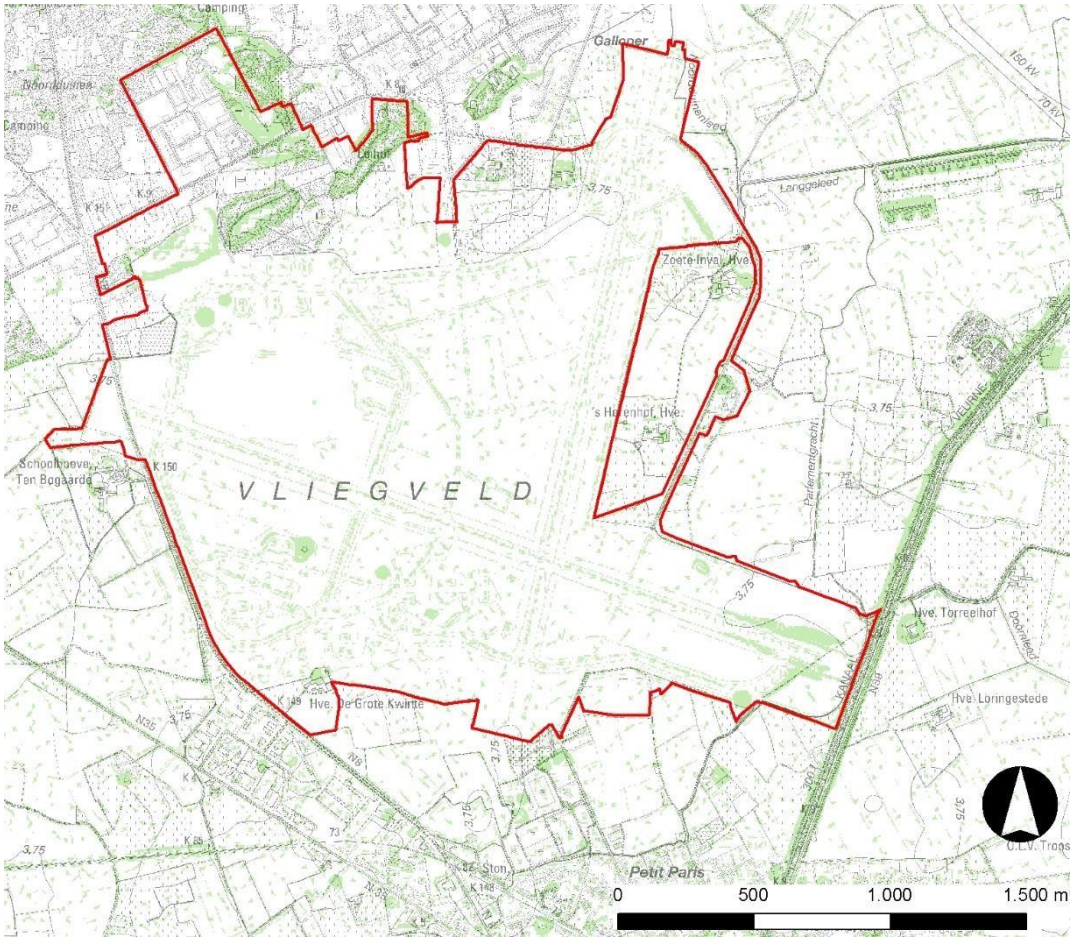
Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn volgens de databank van OVAM reeds verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze zijn opgelijst in onderstaande tabel.

Tabel 1-48: Uitgevoerde bodemonderzoeken t.h.v. het plangebied (bron: http://services.ovam.be/geoserver/ows?, raadpleging augustus 2023)

dossiernummer	bodemonderzoek	dossiernummer	bodemonderzoek
4109	EEO	29224	BSP
12262	EEO	8555	OBO
26548	EEO	21416	OBO
26547	OBO	19122	OBO
20020	OBO	5324	OBO
24498	OBO	53529	OBO
16402	EEO	7468	OBO
29472	EEO	26873	OBO
29042	EEO	15044	BBO
29400	BBO	13288	BBO
64023	BBO	79315	OBO

OBO = oriënterend bodemonderzoek, BBO = beschrijvend bodemonderzoek, BSP = bodemsaneringsproject, EEO = Eindverklaring

Het plangebied is gelegen in een zeer weinig erosiegevoelige gemeente. Zoals aangegeven op de watertoetskaart met erosiegevoelige gebieden, worden voornamelijk de duinen in het noordwesten van het plangebied als erosiegevoelig aangeduid.



Figuur 1-26: erosiegevoelige gebieden (groen) volgens de watertoetskaart (2006)

1.4.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Voor het beschrijven van de referentiesituatie baseert de deskundige zich op basisinformatie die ter beschikking is of kan worden gesteld. Voor het onderzoek naar de bodemgesteldheid, bodemkwaliteit en de geologie in het studiegebied wordt in het MER gebruik gemaakt van o.a.: - geologische kaart van België;

- bodemkaart van Vlaanderen voor de beschrijving van de bodemtypes;
- website van de Databank Ondergrond Vlaanderen (http://dov.vlaanderen.be) en de bodemverkenner waar informatie omtrent boringen, sonderingen, peilputten, waardevolle bodems en/of grondwaterwinningen wordt geraadpleegd;
- eventuele beschikbare boringen, sonderingsverslagen;
- watertoetskaarten;
- reliëfkaarten;
- geoloketten bodemverontreiniging (bodemonderzoeken, PFAS-verkenner, risicogronden)

1.4.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

Het identificeren, meten en voorspellen van milieueffecten op of via de bodem gebeurt voornamelijk via de bodemkenmerken en –hoedanigheden.

Aandacht binnen bodem zal uitgaan naar effecten van profielvernietiging en de aanleg van infrastructuur en bijkomende bebouwing op de ondergrond en de link met het grondwater (op planniveau, zie volgend

hoofdstuk). Daarnaast zal er gekeken worden naar de verontreinigingstoestand van de bodem in het plangebied.

Het aanleggen van ondergrondse constructies kan een invloed hebben op het (diepere) bodemprofiel. De wijziging van het bodemgebruik als wijziging van het grondgebruik wordt in het MER beschreven en beoordeeld onder de discipline mens. De wijziging in de verharde-onverharde oppervlakte wordt in het MER beschreven en beoordeeld onder de discipline water.

De beschrijving van het grondverzet (berekening volumes van verschillende te vergraven, af te voeren en aan te voeren bodems; mate van het sluitend zijn van de grondbalans) is niet relevant op planniveau. Delen kunnen wellicht in de terreinaanleg worden verwerkt of zijn zeer sterk afhankelijk van de eventuele verontreiniging. Voor het RUP zullen de aspecten van grondverzet niet bepalend zijn in de voorschriften of op het grafisch plan. Bovendien zal tijdens de aanleg de geldende regelgeving worden gevolgd.

Voor wat betreft het inschatten van de effecten wordt ervan uitgegaan dat desktopstudie volstaat: de effecten worden beoordeeld op plan-MER niveau; er worden rekening houdend met het planniveau geen veldanalyses, detailinventarisaties en veldwerkzaamheden (op het vlak van bodemsoort/kwaliteit, grondwaterstanden, e.d.) uitgevoerd.

Tabel 1-49: Beoordelingscriteria discipline bodem

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Profielvernietiging	Oppervlakte waarover bodem met goed ontwikkeld bodemprofiel vernietigd wordt in het plangebied	Globale inschatting (eerder een kwalitatieve kwetsbaarheidsbenadering)	Profielvernietiging van de bodem is enkel relevant voor nog niet verstoorde bodems. Binnen het plangebied betreft dit de hoge kustduinen, kustduingronden, kreekruggronden en poelgronden m.B1 (zeer kwetsbaar). De poelgronden OV1, uitgebrikte gronden en verdwenen bewoningen zijn beperkt kwetsbaar. De overige antropogene gronden zijn niet kwetsbaar. Impact op de ondergrond is significant wanneer grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden (relevant bij afsluitende lagen op geringe diepte zoals klei).
Structuurwijziging / verdichting	Oppervlakte aan verdich-tingsgevoelige bodems die onderhevig is aan verdichting	Inschatting op basis van de bodemkaart	Aan de hand van de textuurklasse en de drainageklasse wordt de gevoeligheid van de bodem voor verdichting ingeschat. Voor het plangebied geldt: indien conusweerstand van de bodemtoplaag (maximaal bovenste 0,5 m) < 1 N/mm² =

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
			verdichtingsgevoelige gronden d.A0, d.B1, d.B2, d.C1, d.C2, d.Da: beperkt kwetsbaar m.A1, m.A2: matig kwetsbaar m.A3, m.A4, m.A5, m.A6, m.B1: zeer kwetsbaar De significantie wordt dan verder gespecifieerd a.h.v. de omvang van het effect.
Wijziging **stabiliteitsaspecten**	Risico op bodemzetting	Kwetsbaarheidsbenadering o.b.v. de samendrukbaarheid van de grond en de dikte van de grondlaag. Er wordt gebruik gemaakt van de beschikbare boringen/sonderingen en geologische kaarten.	Uitgaande van een kwalitatieve bespreking wordt het risico op bodemzetting als sterk significant beschouwd wanneer ten gevolge van de uitvoering van het plan zettingen verwacht worden die mogelijk schade kunnen opleveren aan omliggende structuren. Significantie is dus mede afhankelijk van de kwetsbaarheid van de grondsoort (klei, veengrondenzijn zeer kwetsbaar; overige gronden zijn weinig kwetsbaar), de draagkracht van de grond (Gehanteerde criteria voor het stabiliteitsaspect: - indien conusweerstand > 2 N/mm²: gewoon draagkrachtige gronden; - indien conusweerstand < 2 N/mm² maar > 1 N/mm²: matig draagkrachtige gronden; - indien conusweerstand < 1 N/mm²: totaal ondraagkrachtige gronden) en de aan/afwezigheid van structuren (aanwezig = relevant; afwezig = niet relevant).

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Wijziging **bodemkwaliteit**	Gedrag en ruimtegebruik	Op basis van lokalisatie van mogelijk verontreinigde bodems, uitgaande van uitgevoerde bodemonderzoeken.	Kwalitatieve bespreking. Gekende risicolocaties binnen het plangebied. Effecten zijn significant als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd. Of indien terreinen met bestaande verontreiniging een gewijzigde invulling krijgen. Invloed van grondverzet wordt niet op planniveau beoordeeld (zie uitleg voorafgaand tabel)
Erosie	Verhoging erosie-gevoeligheid	Op basis van (combinatie van) erosiegevoeligheidskaart, bodemkaart en topografische kaart	Kwalitatieve bespreking. Effecten zijn significant indien een verhoogd risico op erosie in de omgeving ontstaat.

De significantie wordt dan verder gespecificeerd a.h.v. de omvang van het effect (zie uitleg in matrix in §5.5). Aangezien het om een milieubeoordeling op planniveau gaat, zullen weinig of geen concrete cijfers beschikbaar zijn en gebeurt de effectbeoordeling op kwalitatieve wijze d.m.v. expert judgement, zoals aangegeven in het richtlijnenboek bodem.

1.5 Water

1.5.1 Studiegebied

Het studiegebied voor de discipline water bestaat uit minimaal het plangebied en een zone van 200m daarrond waar relevant. Zie ook § 5.3.

Bijkomend zal het studiegebied worden opengetrokken buiten de begrenzing en dit afhankelijk van afvoer van afvalwater (relevant is de riolering in de nabijgelegen wegenis) en hemelwater, beïnvloeding van waterlopen (Langeleed), grondwaterlagen (grondwatervoerende lagen) en de relatie tot het deelbekken.

1.5.2 Juridische en beleidsmatige context

Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Schelde. De stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor Schelde en Maas zijn vastgesteld (raadpleegbaar via www.integraalwaterbeleid.be). Deze plannen bevatten maatregelen om de toestand van de waterlopen en het grondwater te verbeteren en om het overstromingsrisico te verminderen. In het studiegebied zijn volgende acties opgenomen in het stroomgebiedbeheerplan:

- Actie 8A_D_0157: Ecologische inrichting van het Langeleed: creëren van een paaiplaats en extra berging ter hoogte van munitiedepot Koksijde (Langeleedstraat)
- Actie 8A_E_0392: oplossen van vismigratieknelpunten op het Langeleed (3 niet-vispasseerbare stuwen en 3 lange overwelvingen

Eén van de belangrijkste elementen uit het Decreet Integraal Waterbeleid (18/07/2003 en wijzigingen) is het uitvoeren van een ‘watertoets’. De watertoets houdt in dat voor elk plan, programma of vergunningsplichtig project dient te worden nagegaan of dit schadelijk effecten heeft op het watersysteem. Indien dit het geval is, dient te worden gezocht naar milderende of compenserende

maatregelen. Eventueel kan op basis van een negatieve watertoets een plan, programma of project worden geweigerd.

De doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid vormen een belangrijk toetsingskader bij de uitvoering van de watertoets, meer bepaald:

- Doelstelling 4a: het voorkomen van de verdere achteruitgang van aquatische ecosystemen, van rechtstreeks van waterlichamen afhankelijke terrestrische ecosystemen en van waterrijke gebieden, onder meer door het zoveel mogelijk behouden en herstellen van de natuurlijke werking van watersystemen;
- Doelstelling 6c: het terugdringen van overstromingsrisico's en het risico op waterschaarste door zoveel mogelijk ruimte te bieden aan water, waarbij het waterbergend vermogen van overstromingsgevoelige gebieden zo veel als mogelijk gevrijwaard wordt en watergebonden functies van de oeverzones en overstromingsgebieden worden behouden en waar nodig hersteld.

Onder impuls van de Europese overstromingsrichtlijn is er in Vlaanderen werk gemaakt van het modelleren van drie types overstromingen, namelijk:

- Kustoverstroming: overstromingen die te verwachten zijn als gevolg van stormopzet en vooral gesitueerd zijn in de kust- en poldergebieden van West-Vlaanderen
- Fluviale overstromingen: overstromingen van de grotere waterlopen en valleigebieden in de meeste gevallen veroorzaakt door langdurige neerslag in de winter over zeer uitgestrekte gebieden. De voorbije jaren zoals 2016 en zeker juli 2021 hebben duidelijk gemaakt dat deze overstromingen zich ook in de zomer kunnen manifesteren door zeer hoge neerslag-hoeveelheden in een ruim gebied.
- Pluviale overstromingen: overstromingen die het gevolg zijn van lokale intense neerslag. Dit zijn meer de wolkbreukscenario's die voor lokale overstromingen zorgen met als gevolg water op straat, modderstromen, e.d.

Op basis van deze types werden nieuwe watertoetskaarten voor overstromingsgevoelige gebieden gemaakt, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden met een middelgrote en kleine kans op overstromingen en een kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering. Deze kaarten zijn van toepassing sinds 1 januari 2023. De watertoetskaart zoals deze sinds 2006 beschikbaar was met mogelijk en effectief overstromings-gevoelige gebieden werd volledig geschrapt.

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde gewestplanbestemming (woongebied, industriegebied,...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren. In de omzendbrief LNE/2015/2 zijn specifieke richtlijnen voor de toepassing van de watertoets voor de vrijwaring van het waterbergend vermogen in **signaalgebieden** vastgesteld.

In het plangebied en de ruime omgeving zijn geen signaalgebieden aangeduid.

De Vlaamse overheid stelt volgende **doelstelling**/richtlijn voorop voor haar waterbeleid:

"Maximale retentie (infiltratie, berging en vertraagde afvoer) van hemelwater aan de bron":

Zo min mogelijk wordt hemelwater versneld afgevoerd naar de waterloop. Het hemelwater wordt zo veel mogelijk aan de bron opgevangen en gebruikt, geïnfiltreerd en zo nodig vertraagd afgevoerd, gescheiden van het rioleringsstelsel. Dit alles op piekafvoeren te voorkomen in de strijd tegen wateroverlast en erosie, infiltratie te bevorderen in de strijd tegen verdroging, en verdunning van het afvalwater tegen te gaan in de strijd tegen waterverontreiniging.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening (15.07.2016; B.S. 19.09.2016) inzake hemelwater-putten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemel-water vormt een cruciaal kader voor het waterbeheer.

De verordening bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zo veel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. Ook de plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden.

Sinds 29 september 2016 moet elk op te richten gebouw, constructie of aan te leggen verharding groter van 40 m² aan de normen van de verordening voldoen, ook als deze vrijgesteld is van stedenbouwkundige vergunningsplicht. De plaatsing van een infiltratievoorziening is dan verplicht als het goed (perceel) groter is dan 250 m².

Op 10 februari 2023 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe verordening goed, die de regelgeving van 2013 vervangt. De nieuwe verordening treedt in werking op 2 oktober 2023 en is van toepassing op vergunningsaanvragen en meldingen die worden ingediend vanaf die datum. De verplichtingen zijn eveneens van toepassing op het openbaar domein en dit voor vergunningen ingediend vanaf 7 januari 2025.

De verordening vertrekt van het idee dat elke druppel telt en omvat volgende belangrijke wijzigingen:

- minimale volumes van hemelwaterputten op te trekken
- het plaatsen van een hemelwaterput bij een verbouwing of uitbreiding aan een bestaand gebouw te verplichten
- te verplichten om het opgevangen hemelwater maximaal te gebruiken voor toepassingen die geen drinkwaterkwaliteit vragen
- een groter buffervolume en infiltratieoppervlakte van de verplichte infiltratievoorziening
- een groter buffervolume voor grote verharde oppervlakten
- de mogelijkheid om verplichtingen rond hemelwater collectief op te nemen

In de nieuwe verordening valt o.m. de drempel om aan de verordening te voldoen (40 m² verharding) weg en wordt de drempel om infiltratie te voorzien lager (80 m² i.p.v. 250 m²).

De **milieukwaliteitsnormen en emissienormen voor oppervlaktewater** worden bepaald in Vlarem II.

Het besluit van de Vlaamse Regering dd. 21/05/2010 betreffende de milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, waterbodems en grondwater is van toepassing. In uitvoering van het decreet Integraal Waterbeleid heeft de Vlaamse Regering nieuwe milieukwaliteitsnormen vastgelegd. Voor oppervlaktewater zijn er voortaan twee groepen milieukwaliteitsnormen:

- 1. Typespecifieke normen voor biologische en algemeen fysisch-chemische parameters, opgesplitst per categorie en per type oppervlaktewater
- 2. Niet- typespecifieke normen voor gevaarlijke stoffen

Deze richtwaarden zijn bepalend voor de goede ecologische en goede chemische toestand van het water.

Bij eventuele toekomstige lozingen van bedrijven zal het bedrijf een toetsing moeten doen aan de vermelde milieukwaliteitsnormen.

1.5.3 Referentiesituatie

1.5.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

<u>Grondwater</u>

Kaart 5: Grondwater

Onder de discipline water is het bodemgebruik van belang i.f.v. de verhardingsgraad. Het bodemgebruik wordt hiervoor ingedeeld in **verharde en niet-verharde** bodemgebruiken. Het

plangebied bestaat uit grote oppervlakten van onverhard landbouw- en beperkt ook duingebied. Deze worden evenwel doorkruist door verschillende verhardingen t.b.v. de militaire activiteiten met i.h.b. de landingsbanen (oost-west ca. 2,6 km lang, noord-zuid ca. 1,9 km lang).

De beschermingszone van de **drinkwaterwinning** Sint-André bevindt zich op ca. 700 m ten noorden van het plangebied.

Binnen het plangebied zijn 2 grondwaterwinningen gelegen, dewelke beide grondwater onttrekken uit de freatische laag. In de ruime omgeving van het plangebied zijn er eveneens verschillende **grondwatervergunningen** verleend.

Informatie rond grondwaterstanden wordt in het MER verder aangevuld in zoverre deze via desktopinformatie beschikbaar is. Er worden geen grondwatermetingen binnen dit plan-MER voorzien.

Het risico van verontreiniging van grondwater hangt af van talrijke factoren, die samen de **kwetsbaarheid van de ondergrond** bepalen. Het grondwater binnen studiegebied wordt als zeer kwetsbaar aangeduid:

- Centraal in het plangebied: Ca1, t.t.z.:
    - deklaag van maximum 5 meter dik en/of zandig
    - onverzadigde zone <= 10 m
    - watervoerende laag: zand
- in het noordwesten van het plangebied: Ca1/d (duinen), t.t.z.:
    - deklaag van maximum 5 meter dik en/of zandig
    - onverzadigde zone <= 10 m
    - watervoerende laag: zand/duinen
- in het zuidwesten en zuidoosten van het plangebied: Ca1/v (zone met natuurlijk verzilt grondwater in de bovenste watervoerende laag), t.t.z.:
    - deklaag van maximum 5 meter dik en/of zandig
    - onverzadigde zone <= 10 m
    - watervoerende laag: zand/verzilt grondwater

Belangrijk is de zoet-zout verhouding en de rol van de duinen hierin. Door de grote infiltratiecapaciteit van de duinen en doordat het zoete infiltratiewater slechts moeilijk mengt met het zoute water in de ondergrond, kan het duinmassief veel zoet water bergen. Aan de randen van het duinmassief kwelt zoet water omhoog. In de laaggelegen polders is het mogelijk dat brak of zout water omhoog kwelt.

Oppervlaktewater

Kaart 6: Oppervlaktewater

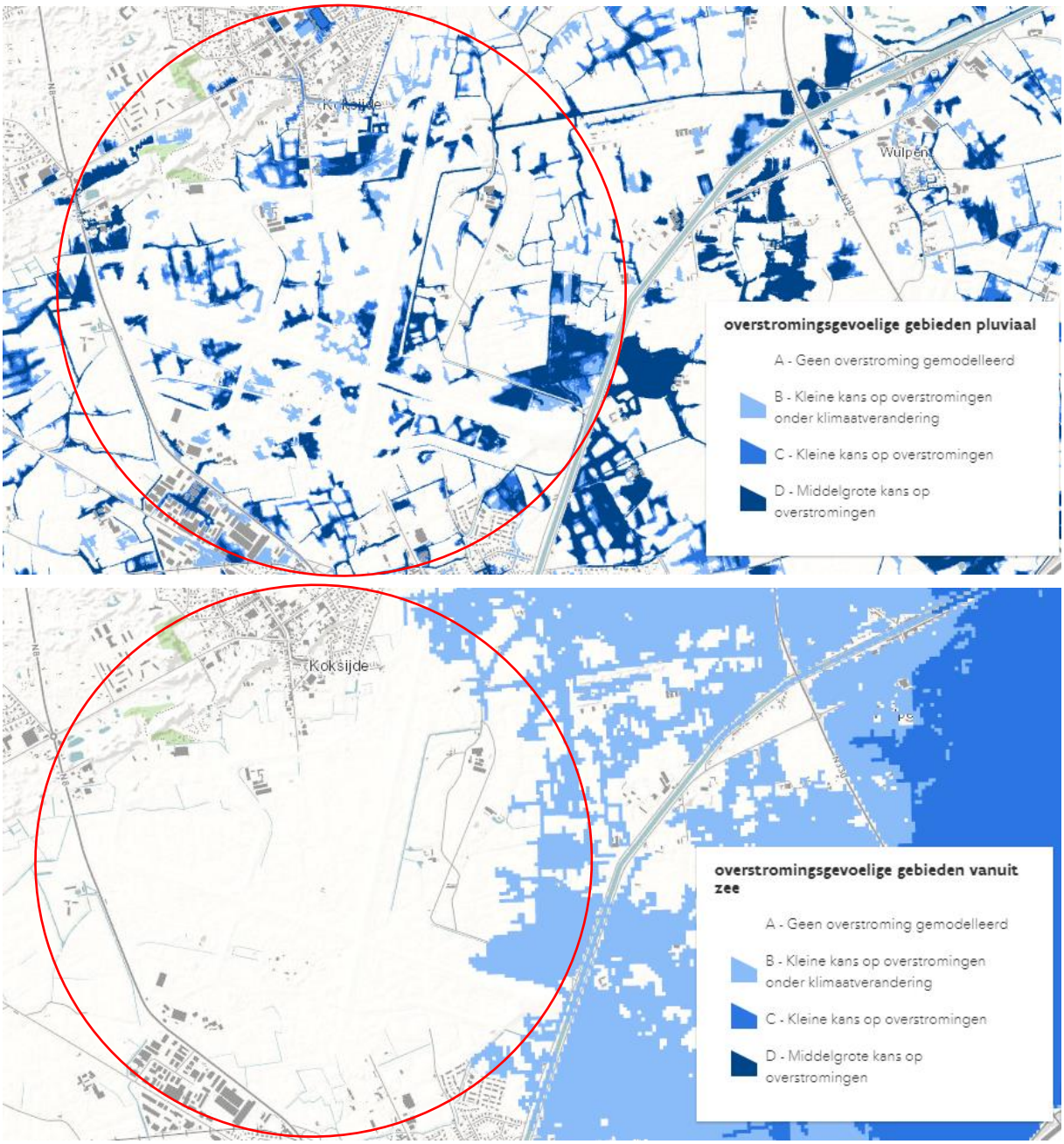
Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van IJzer en het IJzerbekken. Volgende waterlopen bevinden zich in het studiegebied.

Tabel 1-50: Waterlopen in het studiegebied

waterloop	categorie	beheer
Kanaal Plassendale-Duinkerken	bevaarbaar	Waterwegen en Zeekanaal NV
Langeleed	2	Provincie West-Vlaanderen

Parlementgracht	2	Provincie West-Vlaanderen
Noordduinenleed	Niet geklasseerd	Westkustpolder
Westduinenleed	Niet geklasseerd	Westkustpolder
WN2.12	Niet geklasseerd	Westkustpolder
WN2.18	Niet geklasseerd	Westkustpolder
WN2.9.3	Niet geklasseerd	Westkustpolder

Volgens de watertoetskaarten bevinden zich verschillende pluviale overstromingsgevoelige gebieden in het plangebied. Er zijn geen fluviale overstromingsgevoelige gebieden aangeduid. Daarnaast is de oostelijke rand van het plangebied overstromingsgevoelig vanuit de zee (kleine kans).

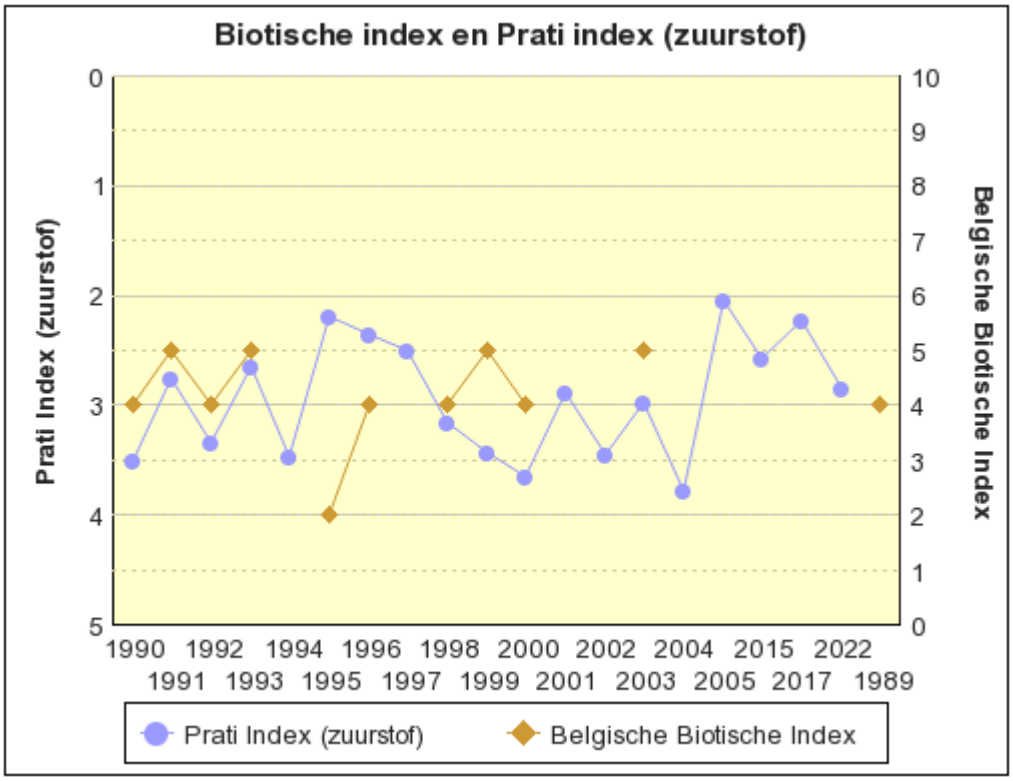


Figuur 1-27: Relevante watertoetskaarten t.h.v. het plangebied

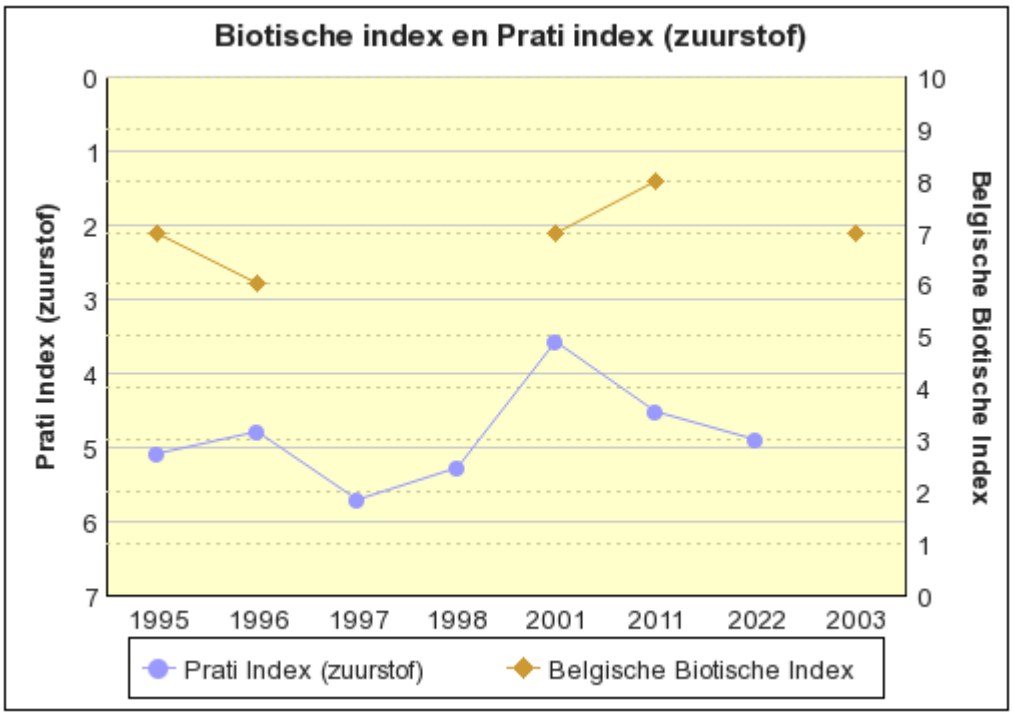
Waterkwaliteit

In het studiegebied zijn verschillende meetpunten van VMM aanwezig. Hieronder worden de resultaten van de BBI en PI weergegeven voor de relevante meetpunten. Van de overige meetpunten in het studiegebied zijn geen recente gegevens beschikbaar.

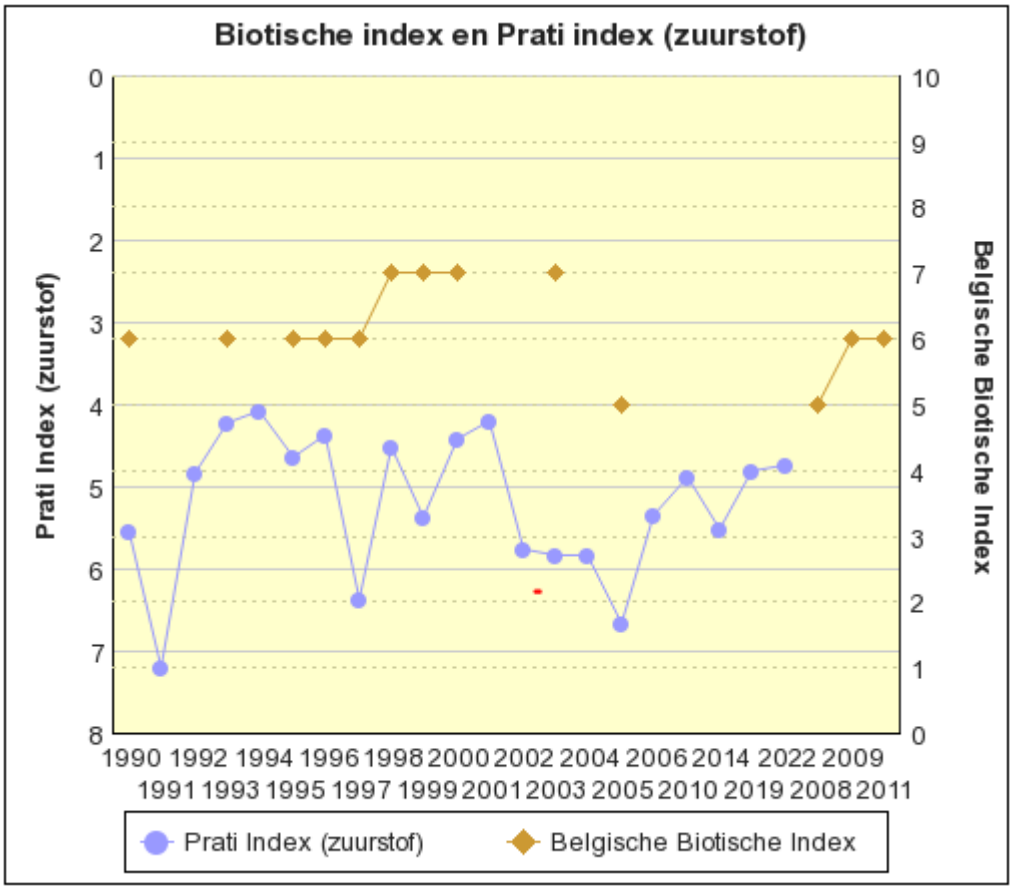
Meetpunt 681000 – Kanaal Plassendale-Duinkerken



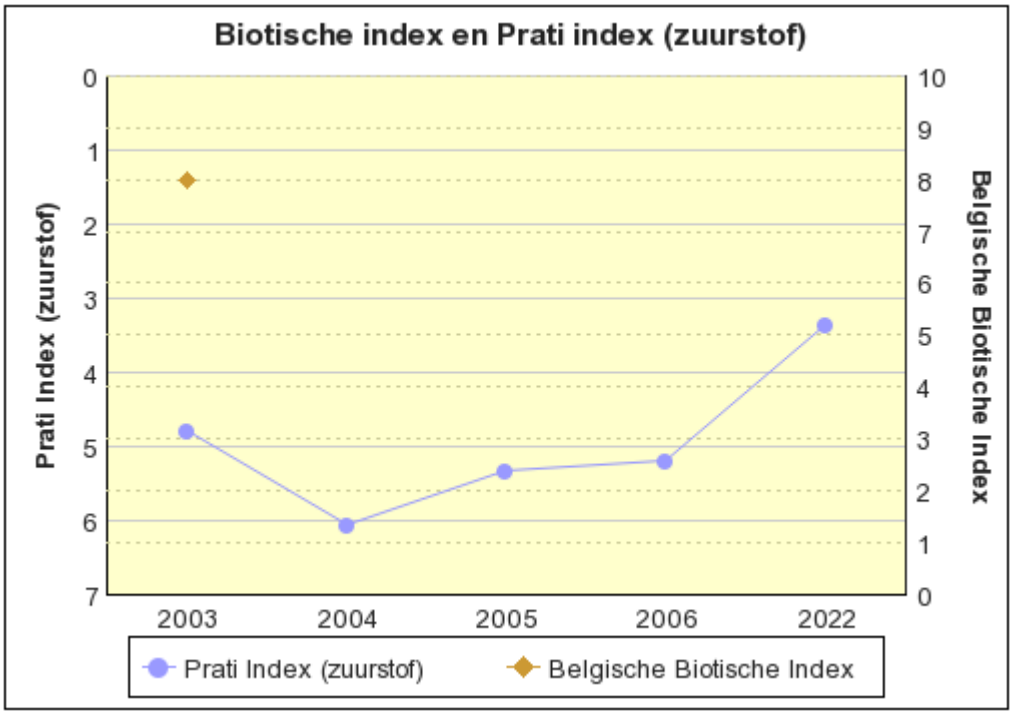
Meetpunt 684500 – Langeleed



Meetpunt 685000 – Langeleed



Meetpunt 684550 – Parlementgracht

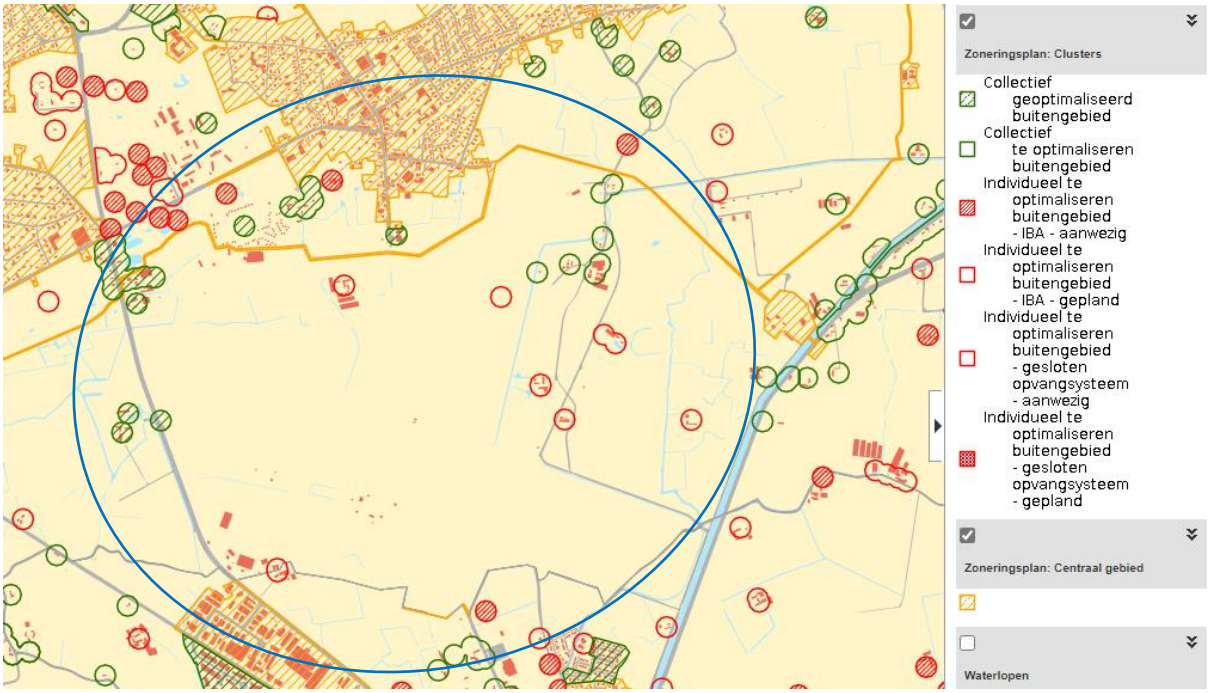


Uit de resultaten voor de PI (2015) en de BBI (2005) blijkt het kanaal Plassendale-Duinkerken matig verontreinigd te zijn. Het Langeleed is verontreinigd o.b.v. de PI. Ten oosten van het plangebied heeft

deze waterloop o.b.v. de BBI een goede kwaliteit, ten westen van het plangebied een matige kwaliteit. Tussen 2006 en 2022 is de Parlementgracht o.b.v. de PI geëvolueerd van verontreinigd naar matig verontreinigd.

Afvalwater

Het plangebied bevindt zich in het zuiveringsgebied Wulpen. Het is quasi volledig niet ingekleurd op het zoneringsplan. Enkel in het noorden van het plangebied bevindt zich een zone in centraal gebied (t.h.v. Veurnestraat, Kerkstraat). T.h.v. camping Liefoord wordt collectief geoptimaliseerd buitengebied aangeduid. Voor het overige zijn nog een aantal gebouwen (hoeve, vliegclub, loodsen in het zuiden) opgenomen in individueel te optimaliseren buitengebied (IBA gepland)..



Figuur 1-28: Zoneringsplan t.h.v. het plangebied

1.5.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Voor het beschrijven van de referentiesituatie in het MER, baseert de deskundige zich op basisinformatie die ter beschikking is of kan worden gesteld (desktop informatie; de effecten worden beoordeeld op plan-MER niveau; er worden geen veldanalyses, detailinventarisaties en veldwerkzaamheden (op het vlak van grond/oppervlaktewaterstanden, -stroming, -kwaliteit, e.d.) uitgevoerd.). Voor het onderzoek naar de grond- en oppervlaktewaterkwantiteit en -huishouding in het studiegebied wordt in het MER gebruik gemaakt van o.a.:

- GIS-kaarten i.v.m. grondwaterkwetsbaarheid en grondwaterstromingsgevoeligheid.
- Geologie in relatie tot grondwaterhuishouding, meer bepaald grondwaterstanden en mogelijk aanwezige watervoerende of afsluitende lagen: o.a. geologisch kaartmateriaal en sonderingen op Databank Ondergrond Vlaanderen (dov);
- Info over grondwater via bodemonderzoek indien beschikbaar;
- Verziltingskaart;
- Potentiële kwelzones o.b.v. kwelgevoelige vegetatietypes (BWK)
- Vlaamse Hydrografische Atlas;
- Watertoetskaarten – overstromingsgevoelige gebieden fluviaal, pluviaal en vanuit zee;

- Stroomgebiedbeheerplan;
- eventuele beschikbare boringen, sonderingsverslagen ;
- informatie over grondwaterstanden (o.b.v drainagestanden bodemkaart, beschikbaar bodemonderzoek, sonderingsverslagen)
- Infiltratiemogelijkheden: topografische kaart en orthofotoplan (verharding);
- Waterzuiveringsbeleid en infrastructuur: zoneringsplan, informatie bij VMM en bij Aquafin;
- Gegevens Langeleed Provincie West-Vlaanderen

1.5.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

Het gewijzigde bodemgebruik, de gewijzigde infiltratie van hemelwater t.g.v. verharding e.d. beïnvloeden tijdens de exploitatiefase de grond- en oppervlaktewaterhuishouding. Ook kan een wijziging van de grondwaterstroming en -huishouding optreden t.g.v. de aanwezigheid van ondergrondse constructies.

Op beschrijvende manier wordt de geplande situatie beoordeeld. Binnen dit kader wordt er van uitgegaan dat er binnen het plangebied rekening gehouden wordt met de geldende regelgeving omtrent buffering en infiltratievoorzieningen. Verder wordt de impact van de wijziging in verharding getoetst aan een mogelijke invloed op de verziltingsgraad (zoet/zout) en de potentiële impact op kwelzones. De mogelijke impact bij bemaling (indien bemaling wordt verwacht tijdens de aanlegfase) t.h.v. de vergunde grondwaterwinningen wordt onderzocht.

Effecten op oppervlaktewater zijn voornamelijk een gevolg van permanente wijzigingen in waterhuishouding (waterkwantiteit) t.g.v. wijzigingen in afvalwater en hemelwaterafvoer (door de aanwezigheid van gebouwen/infrastructuur), door de inname van ruimte voor water (verhardingen in overstromingsgebieden) en het openleggen van de ingebuisde waterloop en inrichten van een overstromingszone.

Tevens heeft het openleggen van de Langeleed een impact op de structuurkwaliteit van deze waterloop. Dit wordt kwalitatief onderzocht.

Het bijkomend geproduceerde afvalwater wordt onder de loep genomen. Het plan kan een invloed hebben op oppervlaktewater en/of de capaciteit van de eventueel ontvangende waterzuiveringsinstallatie.

Tabel 1-51: Beoordelingscriteria discipline water

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Grondwater			
Wijziging **kwantiteit en huishouding**	Wijziging in infiltratie: Verwachte significante daling / stijging van grondwaterstand Verzilting	Vergelijking met bestaande verharde oppervlakten en zones met mogelijkheid tot infiltratie.	Kwalitatieve beschrijving o.b.v. mogelijk te verwachten wijziging infiltratiemogelijkheden en verharde oppervlakte (grootteorde-op planniveau liggen de oppervlaktes immers nog niet vast) en aftoetsing voldoende ruimte voor voorzieningen m.b.t. infiltratie&hemelwateropvang. Het effect is significant indien de infiltratie zodanig wijzigt dat er geen oplossingen binnen het terrein mogelijk zijn of dat de bodemvochtregime/toestand

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
			zodanig beïnvloed wordt, waardoor ingrijpende effecten op bodemstructuur en flora ontstaan (incL zoet-zout evenwicht).
	Invloed op grondwaterstroming Verstoren ondergrondse grondwaterstroming en kwel	Geologische gelaagdheid, diepte bouwputten en diepte grondwater o.b.v. beschikbare desktopinformatie	Kwetsbaarheidsbenadering: een significant effect treedt op wanneer grondwaterstromen mogelijks worden afgesneden of opstuwing/verlaging een relevante invloed uitoefenen op vegetatie/fauna.
	Impact bemaling Invloedstraal van bemaling verzilting	Empirische formules	Voor het studiegebied geldt dat aanwezige grondwaterwinningen, kwetsbare gebieden voor fauna en flora, kwelzones, gebouwen en archeologisch erfgoed als kwetsbaar worden beschouwd
Wijziging **kwaliteit**	Gedrag en ruimtegebruik Verspreiding verontreiniging t.g.v. bemaling	Op basis van lokalisatie van mogelijks verontreinigde bodems, uitgaande van uitgevoerde bodemonderzoeken (cf. bodem) en het voorkomen van potentieel bodemverontreinigende activiteiten	Kwalitatieve bespreking, aantal locaties binnen studiegebied. Het studiegebied is volledig gelegen in zeer kwetsbare gronden Effecten zijn significant als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd.
Oppervlaktewater			
Wijziging **kwantiteit en huishouding**	Wijziging aanvoer waterloop ten gevolge van run-off Wijziging overstromingsregime	Op basis van gewijzigde situatie run-off/gewijzigde infiltratiemogelijkheden (verharde oppervlakten, gebouwen & constructies, ophogingen en infiltratiekenmerken bodem); Kwalitatieve beschrijving via kwetsbaarheden die worden afgeleid van de desktopinformatie. Kwalitatieve beschrijving	Effecten zijn significant wanneer t.g.v. de wijziging van de waterkwantiteit overstromingsgevoeligheid wijzigt dus in relatie met de capaciteit van de waterlopen en de bestaande risicowaterlopen voor overstromen. Effecten zijn significant afhankelijk van de waterloop waarin zal worden geloosd – in relatie tot de overstromingsgevoeligheid.
		Wijziging ruimte voor overstromingswater.	Effect is significant negatief wanneer bergingsruimte (volume en oppervlakte) wordt ingenomen zonder oplossing en significant positief wanneer ruimte voor overstromingswater wordt gecreëerd.

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Impact op **structuurkwaliteit** waterlopen	Verwachte wijziging structuurkwaliteit	GIS-analyse, terreinbezoek Kwalitatieve bespreking met aandacht voor randvoorwaarden creëren goede structuurkwaliteit	Effecten zijn significant als de structuur van de waterlopen wijzigt
Wijziging **kwaliteit**	Wijziging waterkwaliteit	Risico-inschatting van potentiële lozingen (beschrijvend) en vergelijking met de huidige waterkwaliteit	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant als de waterkwaliteit van de waterlopen verwacht wordt te wijzigen.
Wijziging in **capaciteit** rioleringsnet en **waterzuiverings-infrastructuur**	Effect t.g.v. verhoogde afvoer van afvalwater	Check o.b.v. zoneringsgegevens VMM of Aquafin nv of de waterzuiveringsinfrastructuur is voorzien op de gewenste ontwikkeling. Tevens wordt de afstemming van de timing van de ontwikkeling en de timing van de aanleg van collectoren nagegaan.	Een significant effect treedt op wanneer de capaciteit van RWZI overschreden wordt.

De significantie wordt dan verder gespecificeerd a.d.h.v. de omvang van het effect (zie uitleg in matrix §5.5). Uiteindelijke beoordeling gebeurt op basis van expert judgement.

1.6 Biodiversiteit

1.6.1 Studiegebied

Het studiegebied voor de discipline biodiversiteit valt samen met het algemeen studiegebied: het plangebied zelf en een zone van ca. 200 m daarrond. Zie tevens § 5.3. Een verruiming van het studiegebied is mogelijk in functie van mogelijke ecologische relaties of barrières van het plangebied met andere gebieden, rustverstoring, wijzigingen in waterhuishouding en stikstofdepositie.

1.6.2 Juridische en beleidsmatige context

De algemene principes zoals de zorgplicht (natuurbehoudsdecreet art.14) zijn van belang, evenals de principes m.b.t. de bescherming van habitats en kleine landschapselementen. Indien bos zou worden gerooid is het Bosdecreet van toepassing.

Verder moet er indien relevant rekening gehouden worden met de aanwezigheid van speciale beschermingszones (habitat- of vogelrichtlijngebieden), VEN-gebieden en/of natuur- of bosreservaten.

- Het plangebied overlapt met het Habitatrichtlijngebied 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin' (BE2500001). Tevens is het gelegen op ca. 400 m van het Vogelrichtlijngebied 'Westkust' (BE2500121).
- Het plangebied overlapt met het VEN-gebied "De Westkust"
- Het plangebied overlapt met het Vlaams natuurreservaat 'Noordduinen'. Het Vlaams natuurreservaat Belvédère is aangrenzend aan het plangebied gelegen en het Vlaams natuurreservaat 'Schipgat, Doornpanne en Hoge Blekker' is gelegen om ca. 450 m van het plangebied.
- Het plangebied overlapt met beschermd duingebied en voor het duingebied belangrijk landbouwgebied.

In het MER zal een passende beoordeling voor het voorkomend Habitatrichlijngebied en een impactbeoordeling ten aanzien van de meest nabij gelegen VEN-gebieden worden opgemaakt.

Wegens de afstand tussen het Vogelrichtlijnengebied en het plangebied, de barrières van het tussenliggende wegen (Zeelaan en de Robert Vandammestraat) en bewoning en de aard van de ontwikkeling dichtst bij het Vogelrichtlijngebied (vooral natuurgebied en beperkt ook verblijfsrecreatie) wordt de opmaak van een passende beoordeling voor het Vogelrichtlijnengebied niet relevant geacht.

1.6.3 Referentiesituatie

1.6.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

<u>Speciale beschermingszones en VEN-gebied</u>

Kaart 7: Fauna en flora – beschermingen

Zoals in voorgaande paragraaf verduidelijkt

- Het plangebied overlapt met het Habitatrichtlijngebied 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin' (BE2500001). Tevens is het gelegen op ca. 400 m van het Vogelrichtlijngebied 'Westkust' (BE2500121).
- Het plangebied overlapt met het VEN-gebied "De Westkust"
- Het plangebied overlapt met het Vlaams natuurreservaat 'Noordduinen'. Het Vlaams natuurreservaat Belvédère is aangrenzend aan het plangebied gelegen en het Vlaams natuurreservaat 'Schipgat, Doornpanne en Hoge Blekker' is gelegen om ca. 450 m van het plangebied.

- Het plangebied overlapt met beschermd duingebied en voor het duingebied belangrijk landbouwgebied.

Biologische waarderingskaart

Kaart 8: Fauna en flora – biologische waarderingskaart

Het plangebied wordt op de biologische waarderingskaart (BWK, versie 2014) hoofdzakelijk aangeduid als biologisch minder waardevol. In het noorden van het plangebied zijn echter wel waardevolle tot zeer waardevolle elementen gelegen. Deze bestaan in het noordoosten vooral uit waardevolle graslanden (hpr, hp, hp+, hu). Meer naar het noordwesten zijn oa. biologisch zeer waardevolle zeereepduinen (dd), duindoornstruwelen (sd), kalkrijke duingraslanden (hd) en biologisch waardevolle loofbossen (n), populierenaanplanten (lsb) en struweelopslag (sz) gelegen.

1.6.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Bij de verzameling van de bestaande gegevens zal er gefocust worden op de aanwezigheid van waardevolle biotopen of soorten (Biologische waarderingskaart, vrij beschikbare gegevens, reeds uitgevoerde inventarisaties,…) in het plangebied en de directe omgeving.

Daarnaast zal er een globaal terreinbezoek worden uitgevoerd om na te gaan of er grote wijzigingen in het biotisch milieu zijn t.o.v. de meest recente biologische waarderingskaart. Er is geen gedetailleerde terreinkartering of soorteninventarisatie voorzien.

De bestaande toestand op het vlak van rustverstoring en het voorkomen van barrières tussen natuurelementen zal worden behandeld. Er worden eveneens interdisciplinaire links gelegd tussen de beschrijving van de hydrologie, hydrografie, bodem, geluid en landschap. Relevante elementen uit deze disciplines met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden toegelicht, waarbij er verwezen wordt naar de betreffende hoofdstukken.

Verder zal ook nagegaan worden in hoeverre de te herbestemmen zones actueel of potentieel een functie (kunnen) vervullen in het ecologisch netwerk (verbindingsgebied). Dit onderzoek gebeurt op basis van de biologische waarderingskaart (BWK) en bestaande plannen en beleidsdocumenten. Hierbij wordt tevens het natuurinrichtingsproject ‘Noordduinen’ mee in beschouwing genomen.

1.6.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

De belangrijkste effecten die te verwachten zijn, zullen specifiek verband houden met de verschillende geplande bestemming / activiteiten.

In het MER worden onderstaande effectgroepen op basis van de geplande (na)bestemming besproken:

- Rechtstreekse biotoopinname: kwantitatieve bespreking op basis van directe aantasting van (zeer) waardevolle biotopen of leefgebied van soorten door terreininname (vooral in het noordelijk deel van het plangebied zijn biologisch (zeer) waardevolle biotopen gelegen waarbij aandacht dient te zijn voor de mogelijke inname van deze percelen);
- Biotoopwijziging in en in de omgeving van het plangebied, vb.
  - omwille van verdroging (vb. door bijkomende verharding, grondwaterwinning,…) of vernatting (vb. door open leggen waterloop, mogelijke zones voor overstroming);
  - wijziging van het zoet-zoutevenwicht in het grondwater;
  - wijziging in kwelsituatie;
  - wijziging door betreding: gezien grote delen van het plangebied in de nabestemming vrij toegankelijk zullen zijn, is het mogelijk, dat bestaande waardevolle habitats, welke gevoelig zijn voor intensieve betreding, zullen evolueren naar een minder gevoelig habitat. Door het afbakenen van zones voor recreatie valt het te verwachten dat ook de afgebakende

speelzones in de directe omgeving van het plangebied meer intensief betreed zullen worden. Ook dit zal besproken worden in het MER;

- wijziging door bijkomende vermestende en/of verzurende deposities: op basis van de modelleringen uitgevoerd in de discipline Lucht, zullen de bijkomende stikstofdeposities ten gevolge van het bijkomend verkeer bepaald worden. De impact van deze bijkomende deposities ten aanzien van de voorkomende (kwetsbare) habitats zal besproken worden op basis van de meest recente VLOPS kaarten (huidige stikstofdeposities) en de BAU2030 kaarten (toekomstig verwachte stikstofdeposities).

  De stikstofdeposities ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten binnen het plangebied zullen niet afzonderlijk berekend worden. Binnen het plangebied zijn er namelijk reeds luchtvaartactiviteiten op basis van een actuele vergunning. De deposities ten gevolge van deze activiteiten zijn bijgevolg reeds opgenomen in de VLOPS kaarten en dienen niet bijkomend in rekening gebracht te worden. Er worden ten aanzien van de huidige vergunning geen wijzigingen aan het aantal vluchten verwacht door uitvoering van het planvoornemen, waardoor geen bijkomende deposities moeten in rekening gebracht worden.

  De stikstofemissies ten gevolge van de geplande industriële activiteiten (excl. het verkeer) vallen op planniveau niet te berekenen gezien er geen gegevens gekend zijn over het aantal en de soort bedrijvigheid dat zich daar zal vestigen. Op uitvoeringsniveau zal ieder toekomstig bedrijf afzonderlijk moeten aantonen wat hun verwachte stikstofbijdrage zal zijn en wat de impact hiervan is. De mogelijke stikstofemissies ten gevolgen van industriële activiteiten kunnen bijgevolg enkel kwalitatief beoordeeld worden.

- Rustverstoring vb. omwille van (bijkomende) lichthinder, geluidsverstoring en/of visuele hinder. Onder andere door het vrij toegankelijk maken van grote delen van het gebied i.h.b. bij de nabestemming en het toelaten van recreatie valt bijkomende rustverstoring te verwachten, maar ook de geplande industriële activiteiten, de geplande drones activiteiten,… kunnen aanleiding geven tot (bijkomende) verstoring in en in de omgeving van het plangebied. Mogelijke effecten zullen besproken worden op basis van literatuurgegevens en rekening houdende met de voorkomende verstoringsgevoelige soorten en de andere aanwezige mogelijke verstoringsbronnen in de omgeving. Uitvoering van het planvoornemen wijzigt niets aan de huidige vergunning van de vliegclub, waardoor geen bijkomende geluidsemissies en/of visuele verstoring in rekening dienen gebracht te worden. De effecten van de verplaatsing van de vliegclub binnen het plangebied zullen wel besproken worden.

- invloed op leef-, broed- en rustgebieden van de voorkomende fauna;

- versnippering en barrièrewerking: kwalitatieve bespreking van

  - Barrièrewerking en versnippering ten gevolge van ruimtebeslag;
  - Barrièrewerking/verstoring ten gevolge van verstoring/aantrekking (ontstaan uit lichtverstrooiing/geluidsemissies/…);
  - Doorbreken / versterken van mogelijke bestaande migratieroutes.

Bij de effectenbeoordeling zal er voornamelijk uitgegaan worden van kwetsbaarheden (b.v. aanwezigheid van kwetsbare soorten voor lichtverstrooiing). Op basis hiervan worden aanbevelingen / milderende maatregelen geformuleerd.

Tabel 1-52: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de milieudiscipline biodiversiteit

Effecten	*Criterium*	*Methodiek*	*Significantiekader*
Rechtstreekse effecten			
Biotoopverlies / winst	Grootteorde aan oppervlakte waardevol gebied (voor fauna en/of flora) dat kan verdwijnen of gecreëerd worden Verlies/winst vegetatie door inname	GIS-analyse, oppervlakte waardevolle biotooptypes die mogelijks rechtstreeks dreigen aangetast te worden tengevolge van de invulling van de deelplannen of die hierdoor worden beschermd Op planniveau is het hoofdzakelijk relevant om kwetsbaarheden inzake biotoopwijziging op te merken en hierover indien mogelijk RUP-verfijningen voor op te stellen.	Effecten kunnen significant zijn wanneer waardevolle biotopen verloren gaan of gecreëerd worden. Volgens BWK: • biologisch zeer waardevol, biologische waardevol, complex van waardevolle en zeer waardevolle elementen = zeer kwetsbaar • Complex van minder waardevolle en waardevolle elementen, complex van minder waardevolle en zeer waardevolle elementen, complex van minder waardevolle en waardevolle tot zeer waardevolle elementen = matig kwetsbaar • biologisch minder waardevol = weinig kwetsbaar De significantie wordt dan verder gespecificeerd a.d.h.v. de potentiële omvang van het effect in relatie tot de omgeving, de context en de plaats. Uiteindelijke beoordeling gebeurt op basis van expert judgement.
Versnippering en barrière-effecten	Lokalisatie zones die gevoelig zijn voor versnippering en barrière-effecten.	Bespreking o.b.v kwetsbaarheidsbenadering en expert judgement mer-deskundige.	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering/ ontsnippering de verspreiding van soorten kan beïnvloeden.
Verstoringsaspecten			
Rustverstoring	Kwetsbare soorten / Oppervlakte kwetsbaar gebied die beïnvloed kunnen worden door rustverstoring	Globale inschatting (eerder een kwalitatieve kwetsbaarheidsbenadering)	Kwalitatieve bespreking, effecten kunnen significant zijn wanneer de rustverstoring ervoor zorgt dat de populatie achteruitgaat.

Effecten	*Criterium*	*Methodiek*	*Significantiekader*
Vernatting/ verdroging	Lokalisatie zones gevoelig voor vernatting/verdroging die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. grondwaterstanden, gevoeligheden, veranderde infiltratie en expert-judgement	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloedt.
Verzuring / vermesting	Oppervlakte gevoelig voor verzuring/vermesting die mogelijks beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de indicaties op de kwetsbaarheidskaarten, depositieberekeningen in IMPACT en expert judgement	Effecten kunnen significant zijn wanneer verzuring/ vermesting kwetsbare flora of fauna beïnvloedt.
Betreding	Toename recreatiedruk	Inschatting o.b.v. huidige natuurwaarden en te verwachtte toename	Effecten kunnen significant zijn wanneer bijkomende betreding kwetsbare flora of fauna beïnvloedt.
Impact op de aanwezige (avi)fauna	Impact inkrimping/ uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Kwalitatieve bespreking tijdens de exploitatiefase	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement. Effecten kunnen significant zijn wanneer bepaalde biotopen door biotoopinname of biotoopwijziging te klein worden zodat er geen leefbare populaties van soorten meer kunnen voorkomen. Effecten kunnen significant zijn indien bestaande migratieroutes tussen (deel)populaties verloren gaan, waardoor in de toekomst geen of onvoldoende genenuitwisseling kan plaatsvinden.

In onderstaande tabellen gebeurt voor een aantal effectgroepen een uitdieping van het significantiekader.

Tabel 1-53: uitdieping significantiekader biotoopwinst /-verlies – leefgebied van soorten

Biotoopwinst / -verlies – leefgebied van soorten	Significantie
Ontstaan van een aanzienlijk (bijkomend) areaal van een waardevol ecotoop of creatie optimale habitatcondities voor een waardevolle soort	+++
Areaaltoename van een waardevol ecotoop of verbetering van de habitatcondities van een belangrijke soort	++
Creatie van ecotopen met enige, maar relatief beperkte natuurwaarde of verbetering van habitatcondities van meer algemene soorten	+
Geen of verwaarloosbare ecotoop/habitatverlies of beperkt areaalverlies van een minder waardevol ecotoop/soort	0
Beperkt areaalverlies van een waardevol ecotoop in verhouding tot het totale areaal binnen het plangebied of inname van een minder waardevol ecotoop / habitat over een grotere oppervlakte of verslechtering habitatcondities van meer algemene soorten	-
Niet te verwaarlozen areaalverlies van een waardevol ecotoop of habitat van een waardevolle soort in verhouding tot het totale areaal binnen het plangebied	--
Aanzienlijk areaalverlies van een waardevol tot zeer waardevol ecotoop binnen het plangebied of aanzienlijke afname van habitat of van de habitatcondities van een waardevolle soort	---

Tabel 1-54: uitdieping significantiekader versnippering / barrière-effecten / ontsnippering

Versnippering / barrière-effecten / ontsnippering	Significantie
De ecologische infrastructuur wordt op 1 of diverse belangrijke locaties verbonden, migratiebarrières worden opgeheven, samenhang wordt op bovenlokaal niveau aanzienlijk verbeterd, belangrijke negatieve randeffecten worden opgegeven, betere verbinding met andere populaties van waardevolle soorten waardoor een betere genenuitwisseling mogelijk wordt	+++
Een aantal migratiebarrières worden opgeheven, de samenhang wordt lokaal niveau verbeterd, lokaal ontstaan van nieuwe migratiemogelijkheden voor belangrijke soorten, betere verbinding met andere populaties van algemene en belangrijke soorten waardoor een betere genenuitwisseling mogelijk wordt, negatieve randeffecten worden in belangrijke mate gemilderd	++
De samenhang wordt beperkt verbeterd, er worden beperkte mitigerende maatregelen mogelijk ten aanzien van migratieknelpunten en/of de bestaande randeffecten van soorten/ecotopen worden beperkt verbeterd	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in bereikbaarheid of samenhang, geen relevante randeffecten ten aanzien van habitats en soorten	

De ecologische samenhang wordt beperkt verstoord, beperkte impact op migratie, er wordt een zachte barrière gecreëerd of bestaande barrièrewerking wordt slechts beperkt versterkt voor meer algemene soorten, er zijn slechts beperkte randeffecten tav soorten/ecotopen, er worden geen migratieroutes tussen populaties van waardevolle of belangrijke soorten doorbroken waardoor genenuitwisseling niet of moeilijker mogelijk wordt	-
De ecologische infrastructuur wordt op 1 relatief belangrijke of diverse minder belangrijke locaties doorsneden, er wordt een harde barrière gecreëerd of bestaande barrières worden significant versterkt voor belangrijke soorten, de samenhang wordt op lokaal niveau verstoord, er zijn permanente barrière of randeffecten te verwachten, er zal een impact zijn op belangrijke soorten/ecotopen, belangrijke soorten zullen moeilijker met elkaar verbonden zijn waardoor de potenties voor genenuitwisseling kleiner zullen zijn	--
De ecologische infrastructuur wordt doorsneden op 1 of meerdere zeer belangrijke locaties, er wordt een harde barrière gecreëerd voor waardevolle soorten, de samenhang wordt op bovenlokaal niveau aanzienlijk verstoord, er zijn aanzienlijke permanente barrière of randeffecten te verwachten, er zal een grote impact zijn op waardevolle soorten/ecotopen, waardevolle soorten zullen niet meer met elkaar verbonden zijn waardoor genenuitwisseling niet meer mogelijk wordt	---

Tabel 1-55: uitdieping significantiekader verstoring

Verstoring	Significantie
Aanzienlijke verbetering geluidsklimaat in een gebied waar gevoelige fauna (potentieel) aanwezig zijn op diverse locaties of over een zone op macroniveau, aanzienlijke afname van de verlichting in een zone die zeer belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige fauna	+++
Verbetering geluidsklimaat in een gebied waar gevoelige fauna (potentiee) aanwezig zijn, afname van de verlichting in een zone die belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige fauna	++
Verbetering geluidsklimaat in een gebied waar geen of amper gevoelige fauna aanwezig zijn, afname van de verlichting in een zone die minder belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige fauna	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in de verstoring of matige verstoringsimpact in een gebied waar geen gevoelige receptoren (fauna) aanwezig zijn	0
Verstoring met een beperkte tot matige invloedssfeer, relevante verstoring van reeds verstoorde gebieden, toename van verlichting in een zone die minder belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige soorten	-
Relevante verstoring van nog niet verstoorde gebieden of belangrijke toename van verstoring van reeds verstoorde gebieden waar gevoelige fauna potentieel) aanwezig zijn, toename van de verlichting in een zone die belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige fauna, lokale effecten	--

Aanzienlijke verstoring van verstoringsgevoelige soorten thv waardevolle gebieden, belangrijk effect op populatieniveau, aanzienlijke toename van de verlichting in een zone die zeer belangrijk is voor lichtverstoringsgevoelige fauna	---

Tabel 1-56: uitdieping significantiekader vernatting / verdroging

Vernatting / verdroging	Significantie
Globaal significant herstel van standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie op bovenlokaal niveau	+++
Significant lokaal herstel van de standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie	++
Beperkt herstel van de standplaatskenmerken in overeenstemming met de ecologische potentie van de locatie	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in de hydrologie of lokale beperkte wijziging van de standplaatscondities van een weinig gevoelig natuurtype of soort	0
Beperkte wijziging van de hydrologie thv een beperkte oppervlakte, nadelig voor de beperkte natuurwaarde van de locatie	-
Wijziging van de standplaatscondities van een gevoelig waardevol natuurtype of soortpotentiële of actuele natuurwaarde op lokaal niveau	--
Permanente wijziging van de hydrologie van een standplaats over een relevante oppervlakte, waardoor de standplaatscondities van een (zeer) waardevol, gevoelig natuurtype of soort niet meer gehaald worden, effecten op bovenlokaal niveau	---

Daar ten gevolge de ontwikkeling van het plan een beïnvloeding van kwetsbare en beschermde gebieden of de hier voorkomende soorten niet uit te sluiten valt, zal hier extra aandacht aan besteed worden.

Zo zal de mogelijke impact op het voorkomend Natura 2000-gebied en de aangewezen soorten besproken worden. De ligging van het plangebied in Habitatrichtlijngebied zorgt er namelijk voor dat een **passende beoordeling** noodzakelijk zal zijn en binnen het plan-MER zal opgemaakt worden. Het plan zal afgewogen worden aan de beheersvoorschriften en de goedgekeurde instandhoudingsdoelstellingen van het 'NATURA 2000-gebied' en aan de bepalingen van artikel 36 van het Vlaamse Natuurdecreet. Volgende stappen worden hierbij doorlopen:

- Er zal worden gestart met een algemene beschrijving van de natuurwaarden in en in de omgeving het plangebied. Hier wordt aangehaald waar bepaalde opvallende waarden, knelpunten en potenties op vlak van vegetatie en fauna werden vastgesteld en wordt ook de historiek van het geheel in grote lijnen toegelicht. Hiervoor baseren wij ons vooral op historische kaarten, de recentste BWK, vegetatieopnames en andere bestaande gegevens.
- Nadien worden de verschillende zones aangehaald waar aangewezen soorten en natuurlijke habitats voorkomen, dewelke opgenomen zijn in de bijlagen van de verschillende richtlijnen en worden de zones besproken die effectief onder de Habitatrichtlijn vallen.

- Gezien er bij de opmaak van een Passende Beoordeling rekening dient gehouden te worden met de goedgekeurde instandhoudingsdoelstellingen en de afgebakende zoekzones voor het realiseren van habitats, zullen deze bondig besproken worden en gevisualiseerd worden.
- In een volgende fase wordt kort nagegaan of het plan rechtstreeks verband houdt met het beheer van het gebied met het oog op natuurbehoud.
- Vervolgens wordt nagegaan of het plan betekenisvolle (negatieve) gevolgen kan hebben voor de huidig voorkomende habitats en soorten binnen het beschermd gebied. In het noorden van het plangebied zijn bijvoorbeeld momenteel reeds habitats gelegen binnen SBZ waarvoor het beschermd gebied is aangewezen. Inname van deze biotopen, of wijziging van deze biotopen door onrechtstreekse effecten (vernatting/verdroging, intensieve betreding, wijziging zoet-zout evenwicht, verzuring/vermesting in kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)…) is te vermijden.
- Vervolgens worden de gevolgen van het plan voor de instandhoudingsdoelstellingen van de bij Europa aangewezen gebieden beoordeeld. Hierbij wordt weergegeven of er naast de voor Vlaanderen belangrijke vegetatie, flora en fauna, ook in het kader van de EU-richtlijnen belangrijke habitats en soorten aanwezig zijn, die een negatieve impact kunnen ondervinden van de geplande bestemmingswijzigingen. Hiertoe wordt nagegaan voor welke habitats en soorten het HRL-gebied werd aangewezen bij Europa, welke instandhoudingsdoelstellingen werden vooropgesteld en wat de impact van het plan is op deze elementen. Inname van de afgebakende zoekzones dient vermeden te worden. Er dient in deze stap aangetoond te worden dat het voorgenomen plan de vooropgestelde instandhoudingsdoelstellingen niet hypothekeert. Dit betekent dat ook indirecte effecten dienen besproken te worden (vernatting/verdroging, intensieve betreding, wijziging zoet-zout evenwicht, verzuring/vermesting in kader van de PAS,…). Mogelijks zullen milderende maatregelen voorgesteld worden om negatieve effecten te beperken.
- Op basis van de eventuele inrichtingsalternatieven en wijzigingen aan het planprogramma, zal vervolgens (al dan niet) worden geconcludeerd dat er geen significant positievere, alternatieve oplossingen mogelijk zijn.
- De resultaten van dit stappenplan zullen uiteindelijk leiden tot een algemene conclusie.

Daar het plangebied eveneens overlapt met het VEN-gebied “De Westkust” zal het MER eveneens de mogelijke impact van het planvoornemen ten aanzien van dit VEN-gebied bespreken. In deze impactbeoordeling wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteiten.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- *Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden ?*
- *Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig ?*
- *Zijn deze veranderingen vermijdbaar ?*
- *Zijn deze veranderingen herstelbaar ?*

VEN-gebieden zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen. De Vlaamse Overheid dient daarom in die gebieden een beleid te voeren dat gericht is op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu. Inname van VEN-gebied voor nieuwe functies welke niet compatibel zijn met de doelstellingen van het VEN-gebied zijn niet toegelaten. Mogelijks dient op zoek gegaan te worden naar compensatie voor de inname van deze VEN-gebieden.

Het plangebied overlapt ook met het **beschermd Duinendecreet**. In het decreet werd binnen de beschermde gebieden twee categorieën onderscheiden. In "voor het duingebied belangrijk landbouwgebied", gelegen in zones met een agrarische bestemming, kan het agrarisch gebruik mits beperkingen op de bedrijfsuitbreiding voort worden gezet. In het "beschermd duingebied", gelegen in zones met overige gewestplanbestemmingen, geldt een bouwverbod tenzij voor werkzaamheden ten

behoeve van natuurbehoud of kustverdediging. In het MER zullen mogelijke tegenstrijdigheden met dit decreet besproken worden (vb. mogelijke overlap tussen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en de zones binnen het Duinendecreet).

Indien het voorgenomen plan zou leiden tot aanzienlijk negatieve effecten, zullen milderende maatregelen / aanbevelingen opgenomen worden. Gedetailleerde (ontwerpmatige) uitwerking van deze maatregelen tot op perceelsniveau is echter niet voorzien.

1.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

1.7.1 Studiegebied

Het studiegebied omvat minimaal het plangebied en een zone van 200m daarrond. De gebieden waar landschappelijke structuren, elementen en componenten gewijzigd worden, maken deel uit van het studiegebied, evenals de gebieden waar er invloed is op de landschappelijke en/of archeologische erfgoedwaarde. De omvang van het studiegebied kan verruimd worden in functie van de visuele impact van de geplande ontwikkelingen (perceptieve kenmerken).

1.7.2 Juridische en beleidsmatige context

Sinds 1 januari 2015 is het nieuwe Onroerenderfgoeddecreet in werking. Vanaf dan geldt één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie.

Het nieuwe onroerend erfgoeddecreet vervangt drie voorgaande decreten (monumentendecreet van 1976, archeologiedecreet van 1993 en landschapsdecreet van 1996) en een wet uit 1931 op het behoud van monumenten en landschappen.

Met de definitieve goedkeuring van het nieuw decreet onroerend erfgoed door de Vlaamse regering is ook de Conventie van Malta (ook wel het Verdrag van Valetta genoemd) in Vlaamse regelgeving omgezet. Om de Conventie van Malta verder te implementeren in de Vlaamse regelgeving is een volledig nieuw archeologisch traject nodig. Daarin spelen erkende archeologen een cruciale rol. Sinds juni 2016 is hoofdstuk 5 van het archeologiedecreet van kracht.

In de nieuwe regelgeving bestaat er een zorgplicht voor erfgoedlandschappen én onroerende goederen die zijn opgenomen in een aan een openbaar onderzoek onderworpen vastgestelde inventaris. Het betreft dan:

1. De inventaris van het bouwkundig erfgoed.
2. De landschapsatlas.
3. De inventaris van de archeologische zones.
4. De inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde.
5. De inventaris van historische tuinen en parken.

In het plangebied liggen geen vastgestelde ankerplaatsen. De regelgeving rond erfgoedlandschappen is hier niet van toepassing.

Voor alle gebouwen en erfgoedelementen die op de vastgestelde Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed staan gelden specifieke rechtsgevolgen. Er liggen aanduidingen van de lijst binnen het plangebied. De regelgeving rond zorgplicht is hier dus van toepassing.

1.7.3 Referentiesituatie

1.7.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

Kaart 9: Landschap en erfgoed

Historisch landschap en historische context

Tot de Middeleeuwen was de Belgische Kust een quasi natuurlijk ecosysteem; aan landzijde was er een kustmoeras en in zee een vooroeverzone met zandbanken. Beiden waren ongeveer 10 kilometer breed en waren door de dynamiek van getijden, golfwerking en wind voortdurend in beweging. Vanaf de 12e en 13e eeuw zal aan landzijde steeds meer “terrein” gewonnen worden op zee. Door bedijking en drainage met grachten en kanalen werd het land onttrokken aan de invloed van de zee en kon het worden ingezet voor een agrarische uitbating. Voor Koksijde gebeurde deze inpoldering op initiatief van de Abdij Ter Duinen. Tot de 19e eeuw zou de duinengordel grotendeels intact blijven en zal de

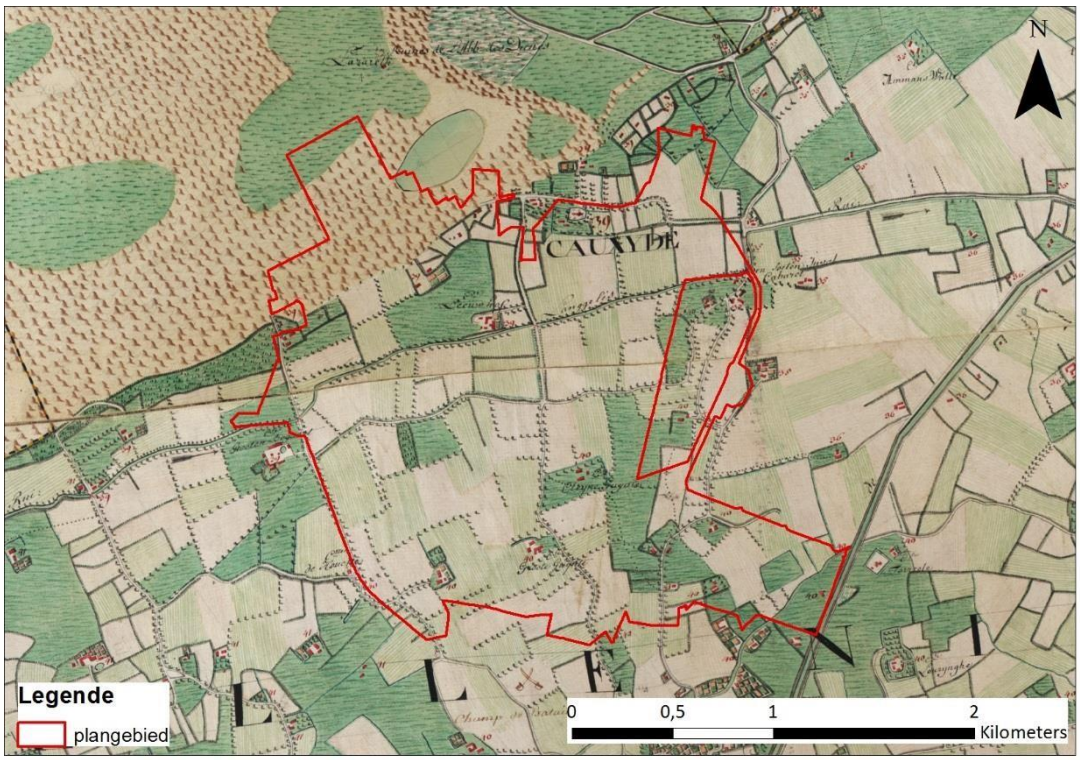
ontwikkeling van de kust beperkt blijven tot enkele nederzettingen en vestingstadjes. De kleine nederzettingen van Koksijde-Dorp en Oostduinkerke-Dorp zullen zich ontwikkelen op de overgang van de duinen met de polders.

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw zal de kuststrook – onder impuls van het opkomend kusttoerisme - langzaam voor bewoning ontwikkeld worden. De aanleg van infrastructuur, zoals de Koninklijke Baan en de kusttram zal voorheen ontoegankelijk gebieden ontsluiten. De kuststrook tussen De Panne en Nieuwpoort werd ten gevolge van deze verhoogde bereikbaarheid - als één van de laatste plaatsen aan de kust - aangesneden voor toeristische doeleinden. Het gevolg van al deze ontwikkelingen was dat de natuurlijke ruimte van de duinengordel steeds meer werd ingenomen totdat er een vrijwel continu bebouwde kustlijn ontstond. Daarentegen zullen de kustpolders doorheen de geschiedenis hun ruraal karakter behouden. Door hun eerder latente onveiligheid – gelegen onder het hoogwaterniveau- én geschiktheid voor voedselproductie zullen deze gespaard blijven van grootse ontwikkelingen.

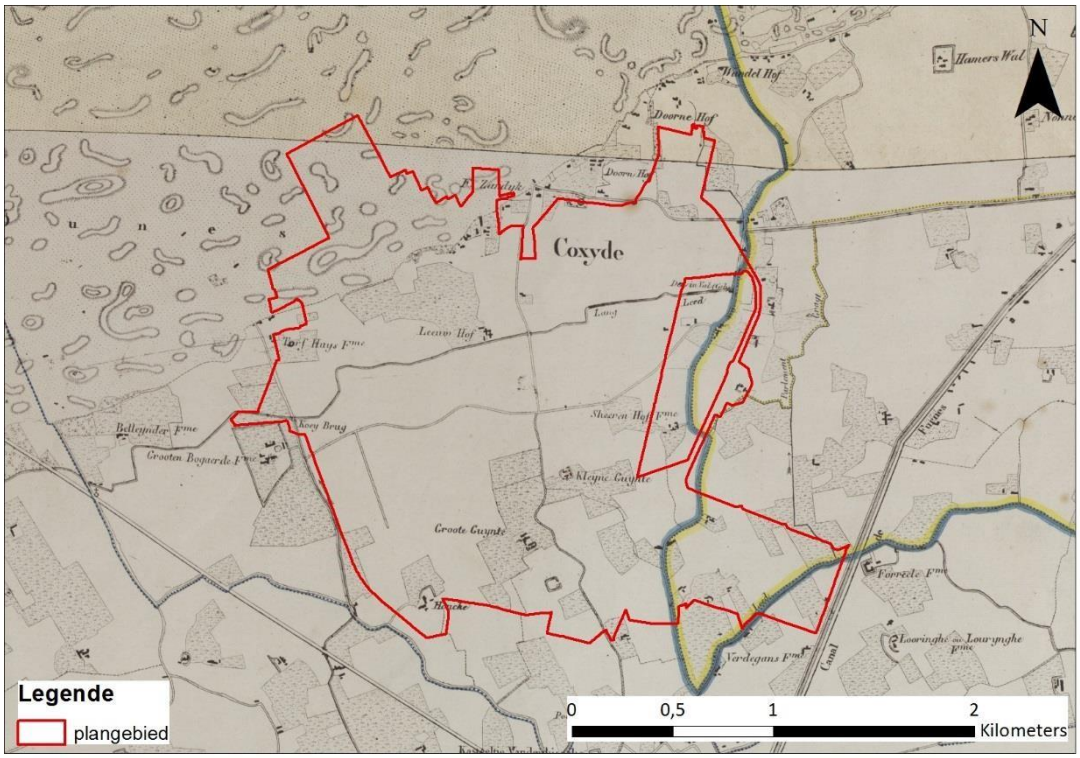
De luchtmachtbasis te Koksijde vindt haar oorsprong aan het begin van de Eerste Wereldoorlog. Met de Duitse inval op 2 augustus 1914 trok het Belgische leger zich terug achter de IJzer en werden de strijdkrachten gereorganiseerd. Met deze reorganisatie is in 1918 de luchtmachtbasis “Ten Bogaerde” opgericht in grasbanen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de basis verder uitgebouwd met een dwarse betonnen landingsbaan van 800 meter en met een groot aantal verspreide (gecamoufleerde) parkeerplaatsen. Na de vernietiging door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog werd deze echter herbouwd en stelselmatig uitgebreid met een tweede landingsbaan en een munitie- en brandstofdepot. In de loop der jaren veranderde ook de functie van de basis – van een herontplooiingsvliegveld in 1958, een NAVO luchtverdedigingsgordel aan het IJzeren Gordijn in de jaren zestig, een opleidingscentrum,… tot een evolutie de laatste jaren naar vooral helikopteractiviteiten (Search- en Rescue).

Met de aanleg van het militaire vliegveld verdwenen grotendeels de historische en landschappelijke structuren binnen de grenzen van het militaire domein. Op de topokaart Depot de la Guerre van 1887 zien we deze oorspronkelijke structuren terug, namelijk ten noordwesten een brede duinengordel, een lintvormige bebouwingskern ter hoogt van Koksijde-Dorp, de talrijke grachten en afwateringskanalen met het Langeleed en de Parlementsgracht als de meest opvallende, de veldwegels afgelijnd door grachten, een vrij vlak reliëf (4m) en enkele boerderijen waaronder het Leyhof. Het vliegveld zorgde er ook voor dat de verbindingen tussen Koksijde en Veurne, de vroegere Veurnestraat en Burgweg, werden verbroken. Om deze te herstellen zal de Ten Bogaerdenlaan aangelegd worden.

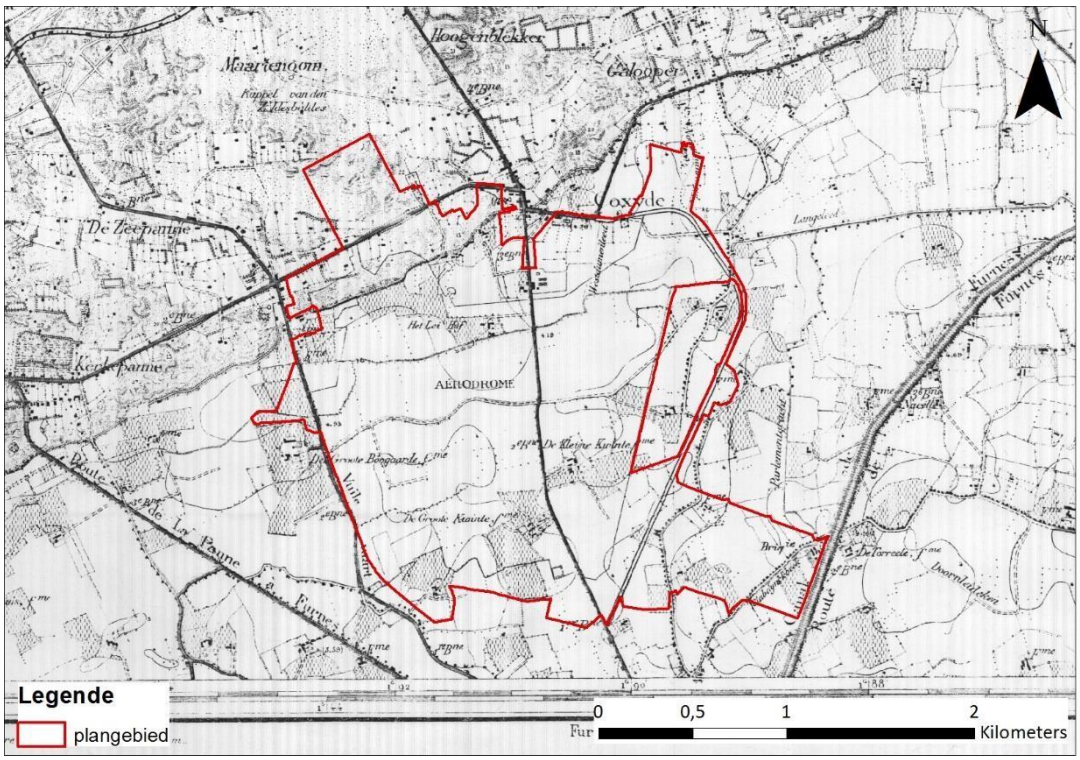
Bovenstaande historische context wordt geïllustreerd door onderstaande historische kaarten.



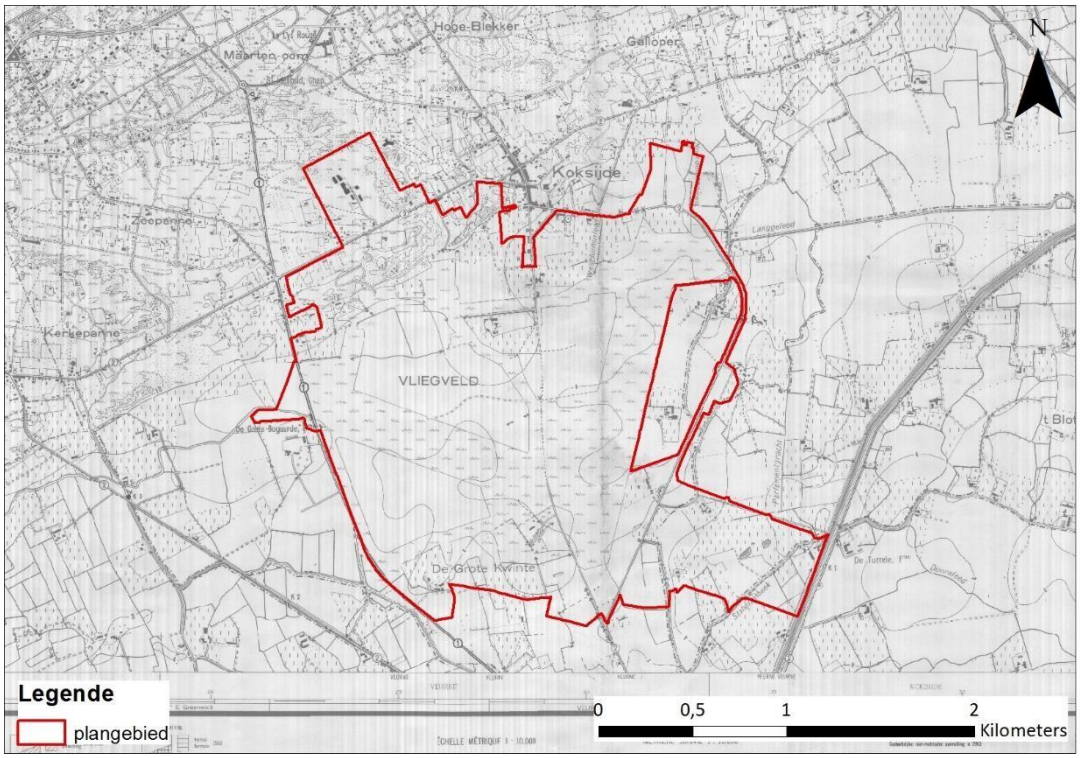
Figuur 1-29: Situering van het plangebied op de Ferrariskaart (1777)



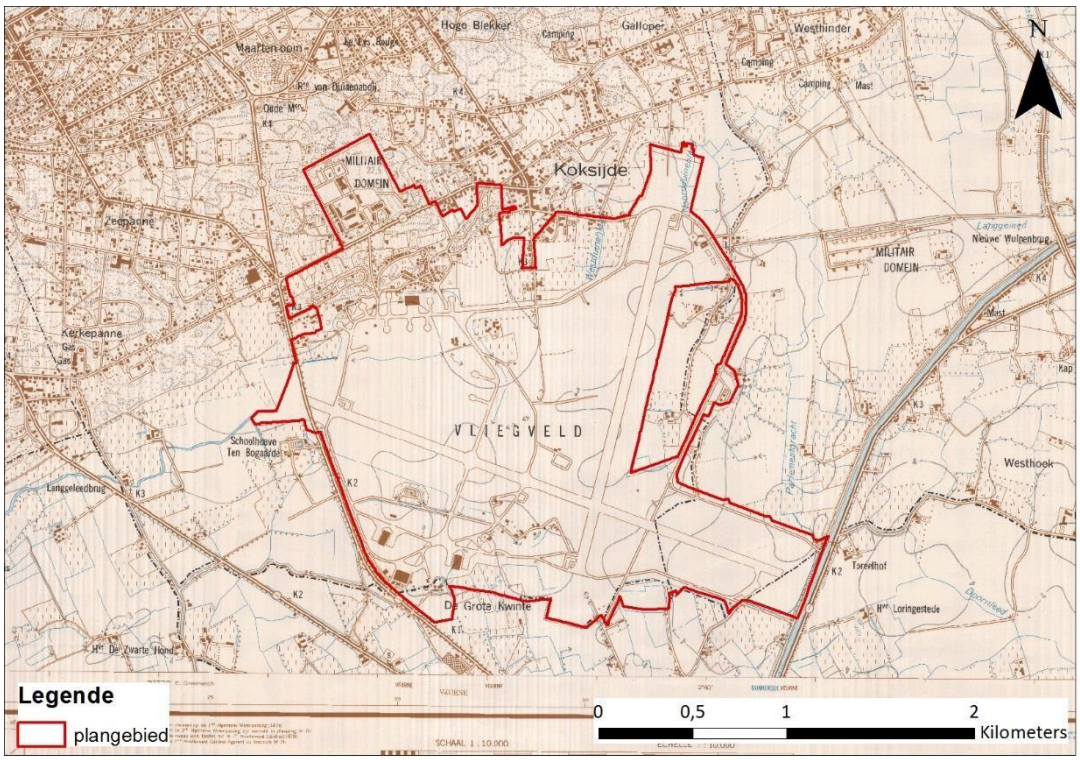
Figuur 1-30: Situering van het plangebied op de Kaart Vandermaelen (1846 - 1854)



Figuur 1-31: Situering van het plangebied op de MCI (1933)



Figuur 1-32: Situering van het plangebied op de kaart van het MGI (1965)



Figuur 1-33: Situering van het plangebied op de kaart van het MGI (1971)

Indeling in traditionele landschappen

Het noorden van het plangebied bevindt zich in het traditioneel landschap 'Westkust'. Het zuiden van het plangebied maakt deel uit van het traditioneel landschap 'Westelijke Oudland'. Volgende beleidswenselijkheden werden geformuleerd voor deze traditionele landschappen:

- **Westkust**:
    - behoud en bescherming van de resterende natuur en geomorfologische relicten; o duidelijke compartimentering in gescheiden gebruikszones met sterk verschillende dynamiek;
    - permanente monitoring van de begrenzingen en wisselwerkingen tussen de verschillende gebruikszones;
    - accentueren van de identiteit tussen de verschillende subeenheden.
- **Westelijk Oudland**: maximaal behoud van het open landelijk karakter door :
    - niet-grondgebonden landbouw te weren;
    - architectonisch (kleur, vorm, hoogte) inpassen van nieuwe constructies zodat ze de bestaande verticale blikvangers (skyline dorpen) niet domineren;
    - bebouwing te beperken tot de renovatie van de bestaande bebouwing, enkel kleinschalige ambachtelijke industrie te stimuleren aansluitend bij de kernbewoning;
    - het weren van alle lintbebouwing;
    - het behoud van grote open ruimten met weinig lineair groen, ecologische corridors vooral te associëren met sloten, dijken en wegen;
    - het accentueren van de identiteit tussen de verschillende subeenheden.

Beschermingen

Binnen de contour van het plangebied zijn het **beschermd stads- of dorpsgezicht** 'Hoeve Ten Bogaerde met omgeving' en het **beschermd landschap** 'Duin-polder overgang Ten Bogaerde' gelegen. Ook in de omgeving zijn nog verschillende beschermingen gelegen:

- Beschermd monument 'Coxyde Military Cemetery' op ca. 6 m ten noorden;
- Beschermd monument 'Archeologische site van de abdij O.L. Vrouw ter Duinen op ca. 190 m ten noorden;
- Groep van beschermde monumenten 'Hoeve Ten Bogaerde' op ca. 50 m ten westen.

Landschapsatlas

Binnen de landschapsatlas worden ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten en puntrelicten aangeduid.

Het plangebied maakt deel uit van de relictzones 'Duinen Westkust' in het noordwesten en 'Poldergebied Oostduinkerke – Adinkerke' in het westen en het noordoosten. Daarnaast zijn delen van de ankerplaatsen 'Duinakkers Koksijde' en 'Duinpolderovergang Ten Bogaerde' gelegen binnen het plangebied. Er zijn geen punt- of lijnrelicten gelegen binnen de contour van het plangebied.

In de omgeving zijn volgende aanduidingen uit de landschapsatlas relevant:

- Lijnrelict 'Langeleed, kanaal Veurne – Nieuwpoort' grenzend aan het plangebied in het oosten;
- Lijnrelict 'Langeleed Adinkerke – Koksijde', grenzend aan het plangebied in het westen; -

  Puntrelict 'Hoeve Ten Bogaerde' op ca. 120 m ten westen van het plangebied; -

  Puntrelict 'Wegkapel' op ca. 50 m ten oosten.

De dichtstbijzijnde vastgestelde ankerplaats bevindt zich ca. 800 m ten westen, en betreft 'Westhoekduinen, duinen van Cabour, De Moeren en plateau van Izenberge'.

Inventaris Onroerend erfgoed

Binnen het plangebied zijn verschillende aanduidingen uit de Inventaris bouwkundig erfgoed aanwezig. Het betreft de hoevegebouwen van het Leihof centraal in het gebied en de gemeenteschool en schoolmeesterhuis, de Parochiekerk Sint-Pieter en het Frans Militair ereperk en graf Perroquin in het noorden van het plangebied. Ook in de omgeving zijn verschillende elementen uit de inventaris onroerend erfgoed gelegen.

Inventaris tuinen en parken

Er zijn geen elementen uit de inventaris van tuinen en parken aanwezig in of in de directe omgeving van het plangebied.

Inventaris archeologische zone

De historische stadskern van Veurne, ca. 640 m ten zuiden, is aangeduid binnen de inventaris archeologische zones.

Archeologie

In het MER zal de Centrale Archeologische Inventaris worden geraadpleegd.

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden (behoort niet tot het planMER-onderzoek).

1.7.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Voor het beschrijven van de referentiesituatie baseert de deskundige zich in eerste instantie op volgende bronnen:

- Landschapsatlas, met aanduiding/afbakening van traditionele landschappen, ankerplaatsen, relictzones, lijn- en puntrelicten;
- Bodemkaart, DTM
- Geoportaal Onroerend Erfgoed (beschermd erfgoed, vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, erfgoedlandschappen,, …);
- Centrale Archeologische Inventaris (CAI);
- Landschapskenmerkenkaart;
- Historische kaarten (Ferraris, Vandermaelen, MCI, MGI)
- Bevindingen stadsarcheologische dienst

1.7.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

De ingrepen die de landschappelijke situatie veranderen bestaan in essentie uit het toevoegen van nieuwe elementen en het wijzigen of verwijderen van bestaande elementen. Het wijzigen van elementen wordt onderverdeeld in wijzigingen met betrekking tot de toestand en functie enerzijds en het voorkomen of uitzicht anderzijds.

De verschillende mogelijke effecten worden gegroepeerd volgens de verschillende invalshoeken van de discipline: **erfgoedaspecten, landschapsstructuur en perceptieve aspecten** (landschapsbeeld).

Beoordelingscriteria met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteriawaarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag.

Tabel 1-57: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Landschap (structuur- en relaties en erfgoedwaarde)	Invloed op geografische en geomorfologische structuren	Mate van impact op waterlopen, vegetatiewijzigingen, wijzigingen in gradiënten of openheid van het landschap, reliëfwijzigingen enz.	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement. Een effect is significant wanneer een waardevolle landschapsstructuur positief of negatief wordt beïnvloedt.

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Erfgoedwaarde invloed op bouwkundig erfgoed	Invloed op beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten Rechtstreekse of onrechtstreekse aantasting bouwkundig erfgoed	Rechtstreekse aantasting Voorkomen en directe beïnvloeding of afstand Beïnvloeding context: kwalitatief (inpassing erfgoed in nieuwe infrastructuur)	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement Voorstellen naar het RUP
Erfgoedwaarde Invloed op archeologie	Potentieel verlies archeologisch erfgoed t.g.v. graven Aandeel in bodemverstoring en archeologische kwetsbaarheid	Mate van kwetsbaarheid van de bodemverstoring	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement Effecten kunnen significant zijn wanneer archeologisch erfgoed verloren gaat (indien gekend). Voorzorgsprincipe: Milderende maatregelen kunnen worden geformuleerd.
Landschapsbeeld en –beleving/ Perceptieve kenmerken	Visuele impact/belevingswaarde (wijziging in landschapsbeleving) visuele barrièrevorming	toename/afname van de interne ruimtelijke kwaliteit. Beschrijvend, zonder diepgang in architecturale kwaliteit en omgevingsaanleg. Wijziging transparantiegraad en kijkafstand. Terreinfoto's, relatie met omgeving	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement Een effect is significant wanneer omwonenden, recreanten nadrukkelijke wijzigingen kunnen ondervinden wanneer waardevolle zichten veranderen in minder waardevolle zichten of wanneer niet waardevolle zichten wijzigen in waardevolle zichten.

Aan de hand van voornoemde criteria kan volgend significantiekader worden gehanteerd:

Kwetsbaarheid	Schaal	Milieueffect
Kwetsbaar	Grote of middelmatige verandering	Aanzienlijk effect (3)
Matig Kwetsbaar	Middelmatige verandering	Effect (2)
Gering of matig kwetsbaar	Geringe verandering	Beperkt effect (1)

Om duidelijk te maken wat bedoeld wordt met een grote, middelmatige en geringe verandering kunnen volgende criteria voor de graad van verandering inzake landschapsaantasting aangewend worden (naar: Richtlijnenboek landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie – augustus 2006):

Schaal van verandering	Criteria
Groot	- **Verlies** van landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen **verloren** gaat. - Opmerkelijke wijzigingen in de landschaps- en/of cultuurhistorische kenmerken of –elementen over een grote oppervlakte of zeer sterke wijzigingen over een beperkte oppervlakte. - Verstoring van archeologische vindplaatsen met noodzaak tot opgraving

Matig	- **Effecten** op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen **aangetast of ondermijnd** wordt. - Matige of lokale wijzigingen - Verstoring van archeologische vindplaatsen zonder noodzaak tot opgraving
Gering	- **Effecten** op landschaps- en/of cultuurhistorische elementen, beïnvloeding van de integriteit op het vlak van samenhang, structuur en functie op een dergelijke schaal dat het potentieel voor het behoud/onderhoud van de karakteristieke landschaps- en/of cultuurhistorische elementen **verminderd** wordt. - Quasi niet waarneembare wijzigingen - Wijzigingen binnen de opvangcapaciteit inzake "landschappelijke draagkracht"

1.8 Mens, ruimtelijke aspecten, hinder

1.8.1 Studiegebied

Inzake ruimtelijke en functionele aspecten beperkt het studiegebied zich tot het plangebied en de directe omgeving. Wat betreft hinderaspecten wordt het studiegebied uitgebreid tot de nog relevante zone waar zich effecten voor de mens kunnen voordoen (bv. door geluidshinder, significante invloed op luchtkwaliteit, visuele beïnvloeding, …). Deze uitbreiding van het studiegebied zal dus deels het gevolg zijn van de resultaten van de effectbepalingen voor de andere disciplines.

1.8.2 Juridische en beleidsmatige context

Voor de discipline Mens – ruimtelijke aspecten, hinder en gezondheid zijn als beleidsmatige context, naast de bestemmingsplannen en het RUP-voornemen zelf, tevens de structuurplannen van belang. Ook de herbevestiging van de agrarische gebieden (HAG) is binnen dit onderzoek relevant. Voor de juridische aspecten van mobiliteit, geluid en lucht wordt er verwezen naar deze disciplines,

1.8.3 Referentiesituatie

1.8.3.1 Beknopte beschrijving van de bestaande situatie

Kaart 10: Mens

Een beschrijving van de juridische situatie is opgenomen in § 3.2.

Het grootste deel van het plangebied betreft de militaire basis. Ten noorden van de N396 is de militaire kazerne gelegen. Hier bevindt zich een cluster van gebouwen (deels in gebruik als burelen en stafblok, slaapzalen en troepenkamers, feestzaal en keuken, sportzaal, wapenmagazijn). Tevens zijn hier een paradeplein en onderhoudsplatform voor wagens aanwezig. Niet alle gebouwen worden vandaag nog intensief gebruikt. Sommige worden ingeschakeld voor goedkope logies voor jeugdkampen of voedselbedeling. Momenteel is een deel van de kazerne in gebruik voor opvang van vluchtelingen. Het grootste deel van het militair domein is het vliegveld dat zich ten zuiden van de N396 bevindt. Daarbij domineren de 2 landingsbanen, de verbindingswegen en de verharde landings- en stalplaatsen voor helikopters en vliegtuigen. Het depot Korea in het oosten van het plangebied, alsook de gebouwen en verharding in het noordoosten worden momenteel niet meer gebruikt. Op de militaire basis heersen er tal van erfdienstbaarheden, m.n. ter hoogte van de bakens en zendmasten (DVOR en TACAN), aanvliegroutes en ondergrondse leidingen.

Het huidige vliegveld wordt momenteel ook reeds gebruikt voor recreatief vliegen door de West Aviation Vliegclub. Ook voor modelvliegen wordt het terrein momenteel reeds gebruikt. Verder is er een bestaande militaire camping (vakantiehuisjes) in het noorden van het plangebied.

Tussen deze verharding en bebouwing vormt de landbouw een belangrijke doch ondergeschikte functies binnen de basis. Binnen de contouren van de basis bevindt zich ook een actief landbouwbedrijf in het Leihof (pluimvee). Het plangebied overlapt deels met Herbevestigd Agrarisch Gebied.

De noordelijke rand van het plangebied bevindt zich deels buiten het militair domein. Het betreft de zone rond de kerk van Koksijde dorp. Hier is momenteel een cluster van gemeenschapsvoorzieningen aanwezig (gemeentelijke ontmoetingszaal, recyclagepark, loodsen voor technische diensten en een begraafplaats). Ook aan de zuidelijke rand van het plangebied zijn een aantal zones opgenomen buiten het militair domein (grondgebied Veurne). Deze zijn voornamelijk in landbouwgebruik.

1.8.3.2 Methodiek beschrijving referentiesituatie

Bij het opstellen van de referentiesituatie wordt o.m. aandacht besteed aan de aanwezige functies van en binnen het plangebied (vliegactiviteiten, natuur, landbouw, wonen, bedrijvigheid, recreatie), de bestaande ruimtelijke kwaliteiten en knelpunten en de functionele en visuele relaties.

De beschrijving van de bestaande toestand wordt van meet af aan gestructureerd volgens de subdisciplines zoals deze besproken zullen worden in de effectbeschrijving.

Ruimtelijke aspecten

- ruimtelijke relaties en samenhang
- Gebruikswaarde: aanwezige functionele deelsystemen (natuur, wonen, recreatie, landbouw, luchtvaartativiteiten, werken) en hun ruimtelijke samenhang; het functioneren van de activiteiten in en rond het plangebied
- Beeld- en belevingswaarde: perceptieve kenmerken van de omgeving

Leefbaarheidsaspecten / gezondheid

- Leefbaarheid en woonkwaliteit: bewoning; tewerkstelling en voorzieningen; actuele omgevingskwaliteit
- Hinderaspecten inzake geluid, lucht en licht

1.8.4 Effectvoorspelling en –beoordeling

De discipline mens-ruimtelijke aspecten omvat de effecten op de mens die niet rechtstreeks het gevolg zijn van de werking van polluenten op de gezondheid.

Het gaat over de effecten van de aanwezigheid en de werking van het plan op het wonen, het werken en de recreatie in de omgeving. Dikwijls hebben dergelijke effecten een sociaal-economisch karakter.

Beoordelingscriteria met betrekking tot de discipline mens kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteriawaarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag.

Inzake gebruikswaarde (functies) wordt de ruimtelijke samenhang t.g.v. functiewijzigingen en wijzigingen in bodemgebruik bekeken.

Enerzijds worden de aspecten wonen, werken en recreatie bekeken. Ook de functionele aspecten die betrekking hebben op de invloed van de gewijzigde infrastructuur op het ruimtelijk functioneren (incl. de installaties t.b.v. het (militair) vliegveld), op de relaties tussen de verschillende functies en mate waarin ontwikkelingsmogelijkheden gecreëerd of ontnomen worden komen aan bod.

Verder worden de gewijzigde recreatievoorzieningen in al z'n facetten (recreatieve luchtvaart, educatieve recreatie, zachte recreatie, …) en de potenties ervan op kwalitatieve manier beoordeeld.

Verder wordt de impact op de aanwezige (en geplande) landbouwzones t.g.v. het plan besproken. De resultaten uit de discipline water m.b.t. verdroging /vernatting, kwel, verzilting dienen hierbij als input. Voor de impact op de landbouwfunctie zal gebruik gemaakt worden van een Landbouwimpactstudie (LIS) opgemaakt door het Departement landbouw & Visserij.

Een tweede aspect binnen het ruimtelijk-functionele aspect bedraagt de beeld- en belevingswaarde. De belangrijkste aspecten op meso- en macroniveau zijn visuele impact en barrièrewerking. De waarde is sterk afhankelijk van de wijzigingen in het landschap.

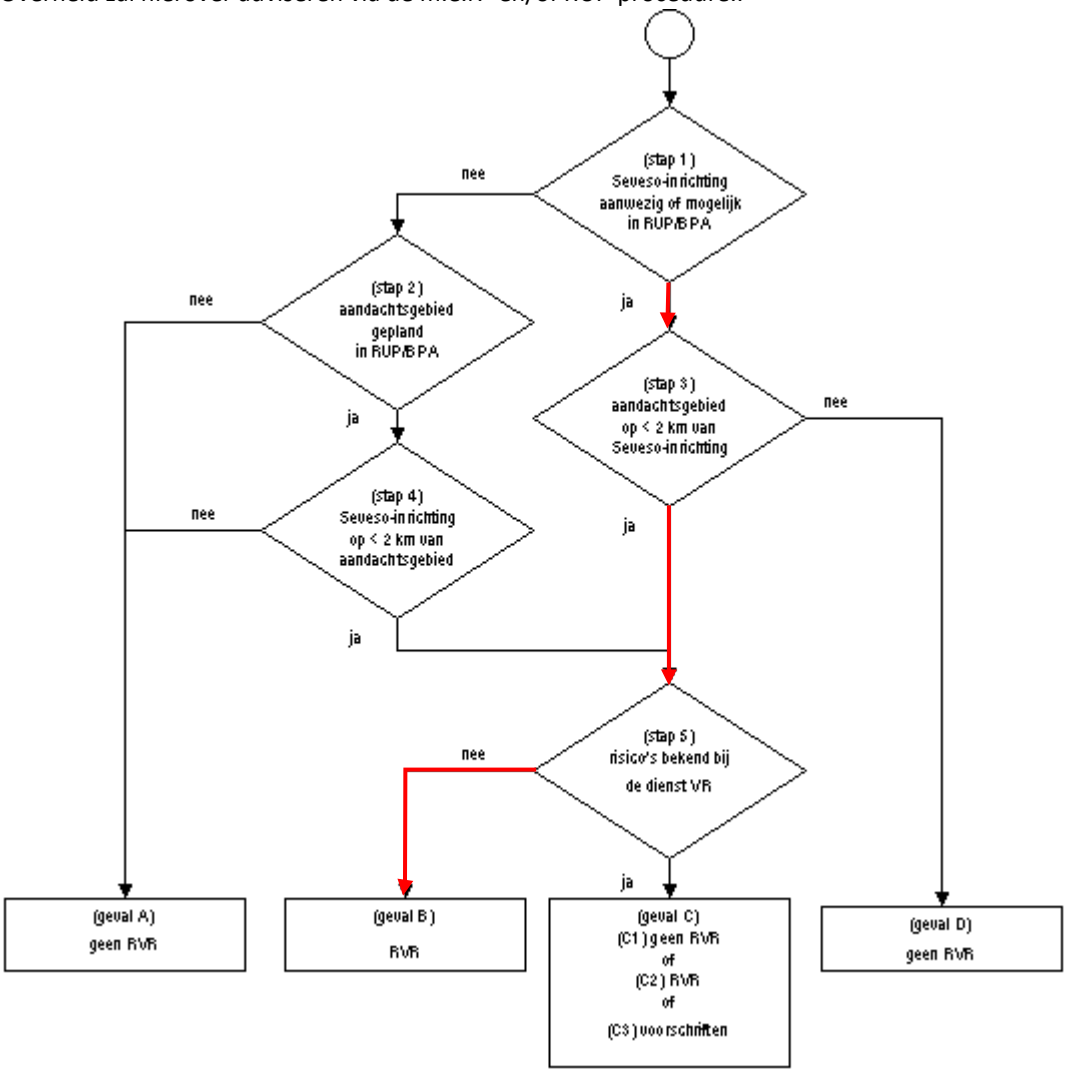
Binnen de discipline mens worden ook de hinder- en gezondheidsaspecten bekeken of de effecten die rechtstreeks het gevolg zijn van het plan op de gezondheid van de mens. Deze effecten zijn terug te brengen tot geluid, lucht en licht. Inzake geluidshinder kan de output van de resultaten uit de discipline geluid en trillingen gehanteerd worden. Voor de effecten van luchtverontreiniging worden de resultaten van de een luchtmodellering voor de verkeersemissies geraadpleegd. Inzake schaduwwerking zal een kwalitatieve bespreking gebeuren van de mogelijke impact van mogelijke hoogbouw. Hierbij ligt de focus eveneens op het formuleren van milderende maatregelen om eventuele hinder te vermijden. Inzake mogelijke lichtpollutie zullen o.b.v. een kwetsbaarheidsanalyse eveneens maatregelen geformuleerd worden om eventuele hinder te vermijden.

Inzake mens-veiligheid wordt onderstaand stroomschema doorlopen. Rekening houdend met het feit dat:

- **SEVESO-bedrijven** niet op voorhand worden uitgesloten binnen de zones voor bedrijvigheid.
- De geplande ontwikkelingen binnen het plangebied vallen onder de definitie van aandachtsgebied in de zin van het RVR-besluit (Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage) en er zijn ook bestaande aandachtsgebieden aanwezig:

  Gebieden met woonfunctie.

is het opmaken van een RVR nodig. De dienst veiligheidsrapportering (dienst VR) van de Vlaamse Overheid zal hierover adviseren via de m.e.r.- en/of RUP-procedure..



Figuur 1-34: Stroomschema aftoetsing verplichtingen inzake veiligheidsrapportering

Tabel 1-58: Beoordelingscriteria discipline mens, ruimtelijke aspecten en hinder

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met ruimtelijke context	Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor omgeving Barrière / corridorvorming	Kwalitatieve beoordeling o.b.v. het planvoornemen en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Functiewijziging en wijziging in bodemgebruik	Inschatting winst- en verlies van functies	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact/belevingswaarde Linken met de randen van het plangebied	Kwalitatieve beschrijving van de wijzigingen in de omgeving die leiden tot een visuele impact + beschrijving hoe hierdoor de belevingswaarden kunnen wijzigen	Mate waarin visuele aspecten op de omgeving zullen wijzigen
Hinderaspecten: Effecten t.g.v. gewijzigde luchtkwaliteit, geluidsklimaat en lichthinder	Wijziging omgevingscondities zoals lucht, geluid en licht	Kwalitatieve beschrijving	Bespreking van de wijzigingen ter hoogte van bewoning en kwetsbare receptoren

2 Verklarende woordenlijst en afkortingen

Alternatief	Een andere keuzemogelijkheid, beantwoordend aan de doelstelling van het plan, omvattende: realisatie-, lokatie- en uitvoeringsalternatief
Bemaling	Afpomping van water om het grondwaterniveau plaatselijk te verlagen zodat werken in droge grond kunnen uitgevoerd worden
Bodemprofiel	Verticale bodemdoorsnede waarin de opbouw en de ontwikkeling van de bodem waarneembaar is
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BS	Belgisch Staatsblad
Discipline	Milieu-aspect dat in het kader van milieu-effectrapportage onderzocht wordt, door de regelgeving vastgelegd als de disciplines 'mens', 'fauna en flora', 'bodem', 'water', 'lucht', 'licht, warmte en straling', 'geluid en trillingen', 'klimaat', 'landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
Emissie	Uitstoot van stoffen in de omgevingslucht
Geplande situatie	Toestand van het studiegebied tijdens en na de uitvoering van het plan
Grondwaterkwetsbaarheid	De grondwaterkwetsbaarheid van een gebied is een code die het risico op verontreiniging van het grondwater in de bovenste watervoerende laag aangeeft (bron: dov)
Immissie	De wijziging van de aanwezigheid van verontreinigingsfactoren in atmosfeer, bodem of water rond één of meer bronnen van verontreiniging ten gevolge van emissie uit deze bron(nen)
Ingreep-effectenschema	Schema of netwerk dat de relatie tussen de milieu
Integraal waterbeleid	Het beleid gericht op het gecoördineerd en geïntegreerd ontwikkelen, beheren en herstellen van watersystemen met het oog op het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van dit watersysteem als zodanig, en met het oog op het multifunctionele gebruik, waarbij de behoeften van de huidige en komende generaties in rekening wordt gebracht
MB	Ministerieel besluit
MER	Milieueffectrapport (het rapport): milieueffectrapport over een plan of programma: een openbaar document waarin, van een voorgenomen plan of programma en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden (bron: mer-decreet van 18/12/2002)
m.e.r.	Milieueffectrapportage (het proces): de procedure die al dan niet leidt tot het opstellen en goedkeuren van een milieueffectrapport over een voorgenomen actie en in voorkomend geval tot het gebruik ervan als hulpmiddel bij de besluitvorming omtrent deze actie (bron: mer-decreet van 18/12/2002)

MER-deskundige	Natuurlijke of rechtspersonen door de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu als deskundige voor het opstellen van een milieueffectrapport in een of meerdere disciplines 'mens', 'biodiversiteit', 'bodem', 'water', 'lucht', 'licht, warmte en straling', 'geluid en trillingen', 'klimaat' en 'landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie'
m-mv	Meter onder het maaiveld
MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
Ontwikkelingsscenario	Beschrijft de evolutie van het studiegebied in de toekomst, rekening houdend met de autonome evolutie van het gebied en met de evolutie onder invloed van plannen en beleidsopties
NOx	Stikstofoxiden
PAE/U	PersonenAutoEquivalenten per uur = eenheid voor verkeersintensiteiten waarbij PW + 2,5 x VW = aantal PAE/u, met PW = aantal personenwagens per uur en VW = aantal vrachtwagens per uur.
$PM_{2,5}$	Uiterst fijn stof met aerodynamische diameter van minder dan 2,5 µm
PM_{10}	Fijn stof met aerodynamische diameter van minder dan 10 µm
Referentiesituatie	De toestand van het studiegebied, waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectvoorspelling, omvattende: de huidige, gewijzigde en de wenselijke situatie
Relict	Een relict is een overblijfsel uit vroegere tijd dat nog getuigt van de toestand die toenmaals was. Met betrekking tot landschappen kunnen relicten zeer divers in aard zijn en getuigen in vele gevallen van een wordingsgeschiedenis. In wezen zijn dit punt-, lijn- en vlakvormige relicten
Remediërende maatregel/aanbeveling	Maatregelen/aanbevelingen die voorgesteld worden om nadelige milieueffecten van het plan te vermijden, te beperken en zoveel mogelijk te verhelpen
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
Sondering	Een sondering is een proef waarbij een reeks sondeerbuizen, onderaan voorzien van een sondeerpunt, langzaam en gelijkmatig in de grond wordt gedrukt en waarbij met bepaalde diepte- of tijdsintervallen, de conusweerstand, de plaatselijke wrijvingsweerstand en/of de totale indringingsweerstand worden gemeten. Met de elektrische conus kan ook de waterspanning in de grond rond de conus worden vastgesteld. (bron: dov)
Studiegebied	Het gebied dat bestudeerd wordt in functie van het vaststellen van de milieu-effecten en afhankelijk is van de invloedssfeer van de milieueffecten
TAW	Tweede Algemene Waterpassing (referentieniveau voor de hoogtebepaling)
Watertoets Met de "watertoets"	gaat de overheid na of een ingreep schade kan veroorzaken aan het watersysteem. Het watersysteem is het geheel van alle oppervlaktewater (gaande van water dat een helling afstroomt tot de rivieren), het grondwater en de natuur die daarbij hoort

3 Kaartenbundel

Kaart 1: Situering op topografische kaart

Kaart 2: Situering op orthofoto

Kaart 3: Situering op gewestplan

Kaart 4: Bodem

Kaart 5: Grondwater

Kaart 6: Oppervlaktewater

Kaart 7: Biodiversiteit – beschermingen

Kaart 8: Biodiversiteit – biologische waarderingskaart

Kaart 9: Landschap en erfgoed

Kaart 10: Mens

Strategisch project militair domein
Verslag opmaak SWOT
7 mei 2013

deelnemers

naam	dienst
Stephan Wydooghe	Gemeente Koksijde, sectorhoofd patrimoniumbeheer
Elie Depotter	Polder Noordwatering, dijkgraaf
Kris Vanechepoel	Militaire overheid, 5RCI
Mia Lammens	Toerisme Vlaanderen
Carlo Spillebeen	POM
Pieter Van Vlaenderen	Wonen Vlaanderen
Betrem Ann	Duurzame Landbouwontwikkeling
Demarest Leni	Agentschap Natuur en Bos
Hoverbeke Sven	De Lijn (mobiliteitsonderzoeker)
Lehouck Alexander	Gemeente Koksijde, gemeente archeoloog
Moncarey Christiane	Gemeente Koksijde, dienst toerisme
Vandromme Jan	Gemeente Koksijde, dienst milieu
Gellinck Liesbet	Vlaamse Land Maatschappij
Jan Vanderstraeten	Ruimte Vlaanderen
Marika Strobbe	Onroerend Erfgoed
Geert Hoorens	Westtoer
Peter Vandenbroucke	Defensie
Evelien Meyers	AWV
Hannelore Deblaere	MOW
Shana Debrock	Veurne
Beun Ann-Sofie	gemeente Koksijde, diensthoofd
Boonefaes Thierry	gemeente Koksijde, dienst jeugd
Dalle Julie	Ruimte Vlaanderen
Deblock Johan	West Aviation Club (WAC)
Louwye Kevin	gemeente Koksijde, dienst economie
Pylyser Hendrik	Polder Noordwatering Veurne

Organisatie en verslaggeving: Projectteam: Siska Stockelynck, Leen Declerck, Kathy Belpaeme, Dries Vanbelleghem, Wouter Billiet

1. Inleidend

De diverse deelnemers worden verwelkomd in de Kokpit van het gemeentehuis door Dries Vanbelleghem van de dienst ruimtelijke planning – provincie West-Vlaanderen. Er wordt in een notendop een overzicht aangeboden van het te voeren proces, projectaanpak en doeleinde van de workshops. Centraal hierbij staat dat er op vandaag vertrokken kan worden vanuit een 'blanco-blad' (analyse van het gebied in brede zin van het woord) en dat er samen met diverse instanties en actoren gezocht wordt naar concrete bouwstenen voor het beleid. In een tweede fase zullen deze bouwstenen dan ontleed worden naar hun eigenlijke concrete samenstelling (visie en conceptvorming).

De SWOT-dag wordt zo opgevat dat de deelnemers lukraak zijn ingedeeld in kleinere groepen. Hierdoor wordt er niet louter sectoraal nagedacht over de diverse vragen. Ook is het niet de bedoeling om enkel één thema te gaan ontleden. Daarvoor dienen de werkgroepen van 29 mei waar iedereen zich wel kan inschrijven binnen de thema('s) die men zelf wil. Betrachtiging is vanuit de SWOT analyse probleemstellingen, ideeën te weerhouden dewelke dan in detail besproken worden in de eigenlijke werkgroepen. Mogelijks dienen hierbij nog bepaalde onderzoeksstappen gezet te worden.

2. Resultaten SWOT

Vraag 1: Wat zijn volgens u de <u>zwaktes/bedreigingen</u> voor het projectgebied?

Algemeen: Integrale aanpak werd als zeer belangrijk ervaren

- de vele mogelijkheden mogen niet leiden tot een verdere versnippering van het gebied.
- Huidige militaire activiteiten brengen lawaaihinder met zich mee (seaking, transport)

Recreatie/sport

<u>Geluidsproblemen</u>

- nabijheid van woonkern voor lawaaierige activiteiten (bijv. motorcross, overdreven vliegreca). Bovendien zorgt het open landschap voor het ver dragen van geluidsgolven.
- Is een nieuwe fuifzaal verenigbaar met andere functies? Lawaaioverlast? Parking?
- HORECA brengt eenzijdige werkgelegenheid met zich mee.
- weinig ruimte voor de jeugd (ook passend bij wonen)

<u>Mobiliteitsproblemen</u>

- vrij ver gelegen van toeristisch'centrum' , is nadeel voor bepaalde activiteiten zoals mobilehomeparking

<u>functionele samenhang</u>

- vliegrecreatie: afhankelijk van de schaalgrootte en intensiteit
- recreatieve doorwaadbaarheid van het gebied bewaken.
- Nieuwe en bijkomende stedelijke infrastructuur versus toeristische troef van groen en rust.
- Verenigbaarheid van vliegwezen met wonen

Bedrijvigheid

<u>Behoud militaire basis</u>

- militaire installaties binnen het gebied die behouden moeten blijven (ook voor burgerluchtvaart)
- regelgeving militairen zorgt voor beperkte mogelijkheden in een toch wel ruim gebied

- Beperkingen door resterend deel van de militaire basis.
- Onzekerheden van toekomstplannen militaire overheid (leger veel concessies in handen; welke ruimte zullen ze in de toekomst nog nodig hebben?).
- flexibiliteit van defensie?
- Fasering herzien in functie van totale reconversie van de basis: beter alle militaire activiteit ten zuiden van de landingsbaan te bundelen zodat noordelijk deel kan afgestoten worden
- Verspreiding van de militaire activiteiten

Ondersteunende infrastructuur en relatie met bestaande bedrijvigheid

- kanaal heeft beperkte mogelijkheden (breedte, tonnage)
- weinig mogelijkheden naar bedrijvigheid wegens slechte ontsluiting
- (bijkomende) economische ontwikkelingen op grondgebied Veurne kan bijkomende druk veroorzaken.
- Als er geen goede verbinding is met Veurne, kan dit de dynamiek beperken.
- Economische crisis en huidig economische klimaat (alhoewel werd opgemerkt dat alle beschikbare bedrijventerreinen nog steeds snel worden ingevuld). Opletten voor leegstand.
- Bedenking: is er een behoefte aan bedrijventerreinen? Ruimte optimaal gebruiken.
- Nieuwe KMO zone kan een concurrentiële bedreiging zijn.

Grondbezit en grondgebruik

- versnipperd gebruik van de gronden (ook door landbouwers)
- militair domein is gelegen op goeie landbouwgrond
- weinig duurzame ontwikkeling van de aanwezige gronden
- economisch dictaat van de groei (gemakkelijkheidsoplossingen)

wetgeving

- verschillende regelgevingen zorgen ervoor dat er vaak weinig realiseerbaar is (bijv. recreatie en afstand tot bepaalde landbouwactiviteiten,…

Wonen

woondruk

- Bebouwing: beperken tot zone van eerste fase.
- Verdere verstedelijking. Verstedelijking: risico voor de evolutie naar een bebouwde omgeving (lintbebouwing?) − verlies open landschap gevoel.
- Veurne en Koksijde groeien naar elkaar toe.

Ontbrekend specifiek woonbeleid

- Groei van senioren bevolking en wegtrekken jongeren.
- Wonen voor specifieke doelgroepen.
- Hoeveel bijkomend woongebied is er nodig bij de kernen van Koksijde-Oostduinkerke?
- Betaalbaar wonen is een uitdaging in Koksijde. Risico op nieuwe dure woningen.
- Integrale aanpak (veel genoemd)
    - Gevaar voor te veel versnippering
    - Woonbeleid moet je breed kaderen.

Woon- en leefkwaliteit

nabijheid van woonkern voor lawaaierige activiteiten

- ontwikkeling van Koksijde-dorp is beknot door de gemeentelijke werkplaatsen die midden tussen wonen zijn gesitueerd maar ook door de aanwezigheid van de militaire basis
- nabijheid van luchtvaartactiviteiten: lawaai + luchterfdienstbaarheden
- weinig ruimte voor de jeugd (ook passend bij recreatie).
- Geen fuifzaal voor de jeugd.

Mobiliteit

Aansluiting op openbaar vervoer

- ontbreken van rechtstreekse verbinding met station Koksijde, ook met openbaar vervoer, beperkt voor- en natransport naar station
- Tramdoorsteek/ openbaar vervoer
    - Versnippering
    - Verdere verstedelijking van beide kernen
    - Huidig tracé via N8, aan de andere kant van het studieterrein
-

Ontsluiting voor verkeer (niet openbaar vervoer)

- aanwezigheid van de dorpskern/ontsluiting van de zone via Koksijde-dorp kan in conflict komen met bijkomend verkeer (afname leefbaarheid)
- Bezorgdheid geuit voor veilige fietsverbinding
- bijkomende functies aftoetsen aan ontsluiting: verzadiging van bestaande wegen? Vertrekken vanuit maximale mobiliteit die nog bijkomend kan worden opgevangen op het wegennet, en het programma daaraan aanpassen/beperken
- visie op mobiliteit vanuit verblijfs- en dagjestoeristen: 90% komt met de wagen tot in de toeristische kustzones: hoe aan te pakken? Randparking?
- De oude verbinding Koksijde – Veurne bestaat op vandaag niet meer, dit wordt aangevoeld als een gebrek. De landingspiste/militair domein heeft historische verbinding tussen Koksijde-dorp en Veurne doorsneden. Dit euvel wordt niet weggewerkt gezien het behoud van landingspistes (minstens op korte en middellange termijn)
- Ontsluiting van het gebied als geheel
    - wie mag er binnen?
    - Hoe kom je er binnen?

Relatie met bestaande woonomgeving

- Mogelijke overlast bij hoog dynamische ontwikkelingen
- Verhoogde mobiliteitsdruk: gebied mag niet gezien worden als kans om alle mobiliteitsproblemen op te vangen (bestuderen of bepaalde functies niet elders een plaats kunnen krijgen, bv. Bestaande militaire loodsen bij Veurne)

- Koksijde mag geen 2de Wevelgem worden

Natuur en landschap

Grondbezit en grondgebruik

- private gronden binnen de afbakening (aparte enclaves)
- natuurlijk waardevolle restzone tussen militair domein en dorp (kan ook opportuniteit zijn)
- Versnipperde eigendomsstructuur van zowel militair domein als ingesloten privé-eigendommen
- versnipperd gebied zorgt ervoor dat functies moeilijk kunnen gebundeld worden
- duinpolderovergang wordt gedeeltelijk behouden in militair gebruik: waardevolste zone van deze landschapsovergang situeert zich net daar.
- Behoud van landingspistes en van noordelijke militaire bebouwing hypothekeert landschappelijk herstel van duin-polderovergang

Toevoegingen

- Open landschap
    - Verdwijnen van de openheid van het gebied
    - Breuk door tramdoorsteek
    - Breuk door blijven van de luchthaven

- Mogelijke teloorgang van landschappelijk karakter
    - Historisch karakter
    - Archeologisch patrimonium
    - Dorpsgezicht Koksijde
- Bedreiging dat open landschap verloren gaat door nieuwe ontwikkelingen.
- Zone tussen Nieuwpoort en Franse grens moet als geheel bekeken worden. Nieuwe en bijkomende stedelijke infrastructuur versus troef van groen en rust.
- site is "ver" gelegen van toeristisch centrum waardoor grote toevoegingen en openstelling van het gebied naar functioneren toe in vraag kunnen gesteld worden.
- onderbreking/inbuizing Langeleed zorgt voor beperkte afvoermogelijkheid water, net nu hemelwater meer wordt afgekoppeld en naar ondermeer Langeleed worden afgeleid

<u>Regelgeving</u>
- Infrastructuren weghalen uit duinendecreet
- duinendecreet zorgt voor beperkingen

Vraag 2: Wat zijn <u>de sterktes</u> van het gebied die moeten benut worden?

Algemeen: groot oppervlak beschikbare ruimte met ruime mogelijkheden in uniek gebied (vlakbij zee, stadskern, …)

Recreatie/sport

<u>Mogelijkheid tot nieuwe toevoegingen</u>

- adventurepark
- evenementenzone open lucht: festivals, drive-in cinema, …
- creatie voor Zoo: met landschappelijke inkleding,
- jeugdlogies/jeugdherberg
- hotel
- jeugdhuis, fuifzaal: plaats voor jeugd om lawaai te maken
- mobilhometerrein (in lot 1)
- combinatie vliegen – golf uitwerken;
- overdekte skipiste?

<u>Omgang met natuurlijke structuur en ligging</u>

- nabijheid kanaal
- Natuur, rust, groen is een troef voor Koksijde => vrijwaren.
- Dicht bij zee => toeristisch potentieel
- Type recreatie laten aansluiten bij dat van Ten Bogaerde, geen grootschalige nieuwe recreatieve activiteiten
- Nabijheid van Engeland, Frankrijk en Nederland. Goede bereikbaarheid, maar toch Koksijde beter ontsluiten (openbaar vervoer, weg,…)

<u>Omgang met bestaande infrastructuur</u>

- Bestaande landingsbaan (ook voor bedrijvigheid)
    - Voordeel: bied kansen, maar is tegelijkertijd niet bindend
    - Veel beton voorradig
- recreatieve fietsroute rond 1914-2014 en historiek van basis en Ten Bogaerde
- Aanwezigheid van landingsbaan => benutten bv. airshow, recreatieve luchtvaart.
- Herlocalisatie WAC: mogelijkheid tot 'overnachten' van vliegtuigjes
- zweefvliegen, luchtballon, parachute (wind niet ideaal wegens te sterk aanwezig aan de kust)
- samengaan van verschillende bestemmingen (cfrKnokke put de Cloet: wonen, zwembad, watersport, jeugdinfrastructuur)

Bedrijvigheid

<u>Mogelijkheid tot nieuwe toevoegingen</u>

- zone voor groene energie (zonnepanelen, geothermische centrales)
- winkelcentrum (Koksijde-Village)

<u>Omgang met natuurlijke structuur en ligging</u>

- Open gebied geschikt voor versterking landbouw
    - Zowel ruimtelijke invulling
    - Als economische meerwaarde
- landbouwactiviteit gecombineerd met landschapsherstel rond Leyhof

<u>Omgang met bestaande infrastructuur en activiteiten</u>

- Aanwezigheid bestaande landingsbaan en bijhorende infrastructuur (ook voor recreatie)
    - Voordeel: bied kansen, maar is tegelijkertijd niet bindend

    - Veel beton voorradig
- synergie tussen militair gebruik en privatief gebruik: co-use, + mogelijkheden tot ontwikkelen van micro-economie rond vlieggebeuren
- ruimte voor bundeling van de militaire activiteiten
- herbestemming van Leyhof tot hotel of restaurant

gemeenschapsvoorzieningen
- bundeling kazerne met industrie, of herbestemming kazerne: univ, gevangenis, ziekenhuis, trekkersterrein, opvang asielzoekers, …
- gemeentelijke opslagplaatsen

Wonen

Omgang met natuurlijke structuur en ligging
- site is dicht bij dorpskern gelegen waardoor een goede aansluiting bij het bestaande weefsel kan gemaakt worden
    - Ligt nog wel een stuk duingebied en landbouw, kan echter passend ontsloten worden.
- aanwezigheid waardevolle hoeve 't Leihof

Actief woonbeleid
- Betaalbaar wonen realiseren
- mooie zone met veel potentieel: aansluiting bij dorpskern van Koksijde-dorp
- uitbreiding van wonen thv sociale woonwijk

Mobiliteit

Omgang met bestaande structuur en ligging
- fietsroutenetwerk
- mogelijkheid om mobiliteitsvraagstuk van in het begin me te nemen en zo van in het begin alle partners te betrekken: stimuleert goodwill en onderbouwd mobiliteitsbeleid
- Recreatie mogelijkheden benutten via fietspaden.

Nieuwe toevoegingen/oplossingen bestaande problemen
- kortere fietsverbinding naar Veurne voor schoolgaande jeugd
- aansluiting van woonwijken op de wegen
- logischere verbinding Koksijde-Veurne (Neptunus door militair domein daar gebruikersmarkt zich in Koksijde-dorp situeert en niet langs voorgestelde tracé): ook landschappelijk beter dan langs Ten Bogaerde
- randparking en aansluiting openbaar vervoer

Natuur en landschap

Omgang met natuurlijke structuur en ligging
- openheid van het landschap uitspelen
- Deel van een landschappelijke identiteit
    - Duin/polder overgang
    - landschapsherstel duin-polder met herkenbaar houden van duinakker-percelering (vooral ten noorden van de R. Vandammestraat)
- Gepaste omgang met het beschermd waardevol landschap 'Belvédère, de abdijsite Ten Bogaerd en mogelijkheid tot herstel van historische context/link van uithoven (Leyhof) naar Ten Bogaerde toe. Hherbestemming/behoud industrieel erfgoed (bepaalde militaire gebouwen zijn uniek in Vlaanderen)
- Natuur, rust, groen is een troef voor Koksijde => vrijwaren.

Nieuwe toevoegingen/impulsen

- Aanwezigheid langgeleed en deze as terug open te maken
- uitbreiding duingebieden
- herstel duin-polderovergang (Langgeleed is eigenlijk grens tussen duinen polder) op gedifferentieerde manier: natuur, wonen, fietsroute, herbestemming van het bouwkundig erfgoed

Vraag 3: Welke <u>kansen</u> zie je voor/in het gebied?

Algemeen

- er komt ruimte vrij, dit is een unieke kans om er iets mee te doen
- Recreatie in een breed kader zien en link met bestaande toeristische infrastructuur leggen.
- vooral lokale focus: bestaande druk in Koksijde ontlasten. Denk bijv aan verplaatsen gemeentediensten als brandweer/ technische dienst naar het studiegebied.

Recreatie/sport

<u>Vliegwezen</u>

- herlokalisatie WAC
- vakantiedomein gerelateerd aan luchtvaart (airports)
- luchtvaartgebonden recreatie, aan luchtvaart gebonden museum
- Behoud vlieghaven
- Nieuwe mobiliteitscombinaties (fietsen − vliegen)
- Invullen toeristische niche bv. via sportvliegen. Ook koppeling aan WO I en WO II gebied (vroeger was er een WO I vliegveld bij Ter Bogaerde, koppelen aan museum idee)
- bestaande loodsen voor winterkamperen van vliegtuigen?

<u>Jeugd</u>

- ruimte voor jeugdverblijven/kampen
- fuifzaal op voorwaarde dat voldoende ver van woonkern + ontsluiting
- polyvalente zaal
- jeugdverblijven
- lokatie voor kamperen jeugdgroepen (tenten)
- Herlokatie voor jeugdlokalen en jeugdhuis
-

<u>sport</u>

- grond op einde van de piste tegen kanaal goed geschikt voor motorsportterrein (dan wel bedreiging voor andere activiteiten)
- Bijkomende sportinfrastructuur bv. voetbalterreinen die vrij toegankelijk zijn. In het centrum is geen uitbreiding mogelijk.
- Lokatie voor lawaaisporten. Wel zorgen voor multifunctioneel gebruik (bv. Met BMX)
- Relatie leggen met de golf
- Bundeling sportinfrastructuur in de gemeente; daardoor ontlasting van ruimtegebruik in de gemeente, waar nieuwe kansen naar bewoning vrijkomt. Verbinding van de sportparken van Koksijde en Veurne, waardoor deze elkaar kunnen versterken/aanvullen
- hotel op voorwaarde dat in relatie met het gebied en ikv MICE

<u>Zachte recreatie in landschappelijke context</u>

- nabijheid van kanaal kan mogelijkheden bieden naar recreatie
- Langgeleed als fietsas.
- Focus zachte recreatie

<u>Andere</u>

- outdoor survivalpark
- nieuwe recreatieve functie voor het 't Leihof
- Speelbos
- Speelruimte voor iedereen.

Bedrijvigheid

Nieuwe energie

- open landschap zou goeie lokatie zijn voor windturbines (<> luchterfdienstbaarheden)
- Mogelijkheden voor groene energie (bv. Zonnecellenpark). Creëren werkgelegenheid.

Nieuwe bedrijvigheid geënt op luchtvaart

- Luchtvaartgebonden industrie. Bij voorkeur beperkt in schaal (onderhoud van kleine vliegtuigjes,..) en mogelijks in samenwerking met de militairen
- headquarterzone
- gebruik van de 2de landingspiste voor testritten, oa van landbouwmachines
- verwante activiteiten aan luchtvaart (helihaven) – wel meer lawaai

Algemeen

- bijkomende werkgelegenheid creëren zodat het interessanter wordt voor jongere mensen om hier te blijven
- uitbreiden bedrijvigheid eerder tussen militair domein en station Koksijde (grondgebied Veurne)
- Industrie zit al in Veurne, 2de terrein teveel
- Ruimte voor startersondernemningen. Bv. In zone vlak bij Veurne (ontsluiting)
- Werkgelegenheid creëren voor hoogopgeleiden, bv. Inzetten op nieuwe bedrijvenzone, kantoorruimte.
- Expohal; eventueel in bestaande militaire loodsen. Plaats voor evenementen, fuiven, congressen => polivalente ruimte.
- Plaats voor shoppingcenter.
- ontginnen zoet water onder militair domein (was ooit een vraag van de IWVA)
- militair domein is gelegen op goede landbouwgrond
- Werkgelegenheid bekijken ifv de bevolking
    - Dus breder dan zorg en horeca
- Herlokalisatie van zonevreemde bestaande bedrijven.
- Experiment kleinschalige landbouw / horeca
    - Gemeenschapsbeheer?
    - Volkstuinen?
    - CSA landbouw?
- ontwikkelen in functie van de noden van de bewoners.

Wonen

Specifieke doelgroepen

- Betaalbaar wonen; kansen voor families met kinderen. Geen tweede verblijvers.
- Unieke kans om 3 doelgroepen die in Koksijde wonen/verblijven op terrein samen te brengen en een wisselwerking te realiseren (bijv. uitwisselen van woningen)
    - Eigen bevolking
    - 2de verblijvers
    - Pensioenmigranten
- Kans om iets uit te werken rond nieuwe woonvormen, collectiviteit
- Gemengd ontwikkelen:
    - Co housing?
    - Niet louter verkavelen
    - Betaalbaar wonen
    - Woonzorg zone
        - Vergrijzing kust
    - Piloot gebied gemengd wonen?

Ondersteunende kansen bij wonen

- Uitbreiding bestaande woonkern Koksijde/ Veurne
    - In noorden sluit het aan bij Koksijde
        - Let op: geen versnippering
- Nieuwe woningen in agrarische zone naast camping (opgelet: doorbreken duin-polder overgang)
- Kinderopvang (in St. Idesbald capaciteit te klein
- Zone voor zorgmogelijkheden, zorginfrastructuur, assistentiewoningen.
- Hergebruik leegstaande kazernegebouwen
- Mogelijkheid om bestaande dorpskern te versterken bij herlokalisatie gemeentelijke werkplaatsen en containerpark

Mobiliteit

Aansluiting op openbaar vervoer

- Doortrekken tram naar gebied. Bij deze ingreep moet aandacht uitgaan naar:
    - duurzame mobiliteit
    - Woondichtheid verdichten rond tracé?
    - Relatie met de open ruimte?
    - Ontwikkelen ism (anders versnippering/dubbelingen!):
        - Ter Bogaerde
        - Herbestemming militair domein
- Verbinding met station, openbaar vervoer.

Ontsluiting voor verkeer (niet openbaar vervoer)

- Verbinding tussen Koksijde en Veurne heropenen/herstellen voor gemotoriseerd verkeer en/of voor zwakke weggebruikers (vb. voetgangerstunnel onder landingsbaan door)
- Fietsverbinding
    - Koksijde – Veurne
    - Ook woon-werk, niet enkel recreatief
    - Ontsluiting Ter Bogaerde gebied, uitbreiding naar studiegebied
- Verplaatsen van A18 naar andere kant van Veurne (kant projectgebied)
- Opvang van mobiliteitsdruk.
    - OPTIE 1: Ontsluiting van het terrein eerder via N396 en Oostduinkerke (ringweg gewestplan)
    - OPTIE 2: Ontsluiting gebied via kanaal (problematiek ontsluiting RWZI meenemen)
    - Randparking met shuttledienst voor fietsen; ook inzetbaar voor pieken tijdens seizoen & evenementen.

Nieuwe toevoegingen/oplossingen bestaande problemen

- Verkeersluw karakter in het gebied bv; voor scouts, fietsers.
- Ontsluiting biedt een kans, vanwege blanco blad
    - Duurzame mobiliteit
    - Randparkings
    - Let op hinder en geluidsoverlast
    - Lange termijn visie

Natuur en landschap

Bewaren en versterken/herstellen van landschappelijke kenmerken

- Behoud van open ruimte & open structuur
- Inzetten op groen, bv. Geboortebos
- Bewaren van de duin-polder overgang die er nog is (agrarische zone naast camping)
- Ontwikkelen ruimtelijk karakter

    - Versterken van landschappelijk karakter
    - Opwaardering van duin/polder overgang
    - Landbouw / natuur overgang (bijv duin/polder)
    - Bufferzones
- Open en groot gebied kan ervoor zorgen dat Koksijde en Veurne niet met elkaar dichtslibben

<u>Creatief omgaan met landschapscomponenten</u>
- Herstel van oude kerkwegels
- Kansen archeologie
    - Visualisatie hoevedomeinen
- Toeristisch ontwikkelen
    - via zachte fietsverbindingen
    - ikvh historisch karakter

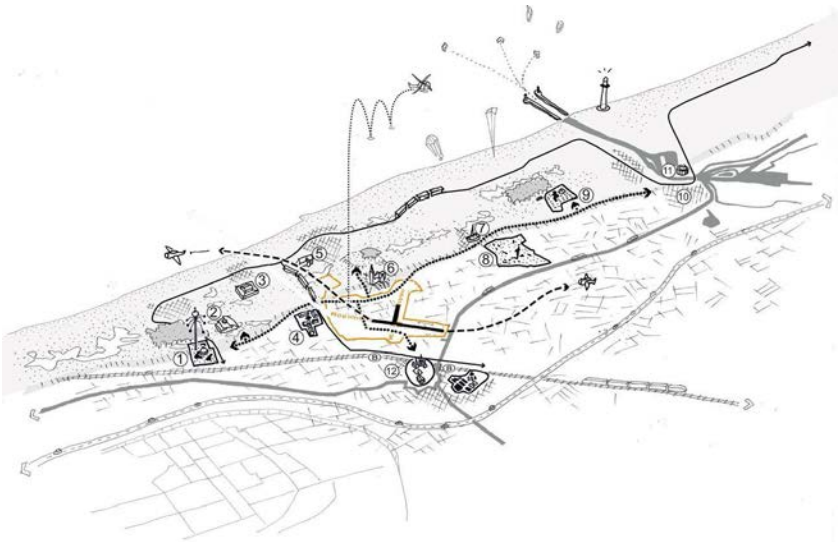
<u>overige</u>
- Duinendecreet verleggen
- HAG compensaties? (herbevestigd agrarisch gebied)

Afbakening van projectzone
- Lijninfrastructuren als grens nemen:
    - Kanaal
    - N8
    - N396
    - N330

MASTERPLAN RECONVERSIE MILITAIRE BASIS

KOKSIJDE

EINDRAPPORT JUNI 2015



DE RECREATIEVE VLIEGPOLDER

BU
UR

COLOFON

OPDRACHTGEVER

Provincie West-Vlaanderen, dienst Ruimtelijke Planning

Provinciehuis Boeverbos, Koning Leopold III-laan, 41, 8200 Sint-Andries

Contactpersoon: Wouter Billiet

E: wouter.billiet@west-vlaanderen.be.

T: 050 40 35 50

OPDRACHTHOUDER

BUUR (Bureau voor Urbanisme)

Sluisstraat 79/03.02, 3000 Leuven

Korenmarkt 14A, 9000 Gent

Projectteam: Donatas Baltrusaitis, Davy Dauwe, Jan Custers, Jonas Vanneste, Jan Hamerlinck

E: info@buur.be

T: 016 89 85 50

INHOUD

01 INLEIDING 6

02 POSITIONERING OP REGIONALE SCHAAL 12

03 RANDVOORWAARDEN VOOR DE SITE 24

04 MEERVOUDIGE AMBITIE 34

05 GROEIMODEL: GEFASEERDE ONTWIKKELING 54

06 UITBOUW RECREATIEF VLIEGGEBEUREN 64

07 MEESTERHOF VOOR BEDRIJVIGHEID EN CONTAINERPARK 78

08 CLUSTERING MILITAIRE ACTIVITEIT 90

09 KERNVERSTERKING KOKSIJDE DORP 100

10 AFWERKING NOORDRAND VEURNE 118

11 CONCLUSIE - VERVOLGTRAJECT 134



01

INLEIDING



DUIDING OPDRACHT

Het voorwerp van deze studieopdracht betreft de opmaak van het masterplan voor het militair domein te Koksijde. Hierbij wordt uitgegaan van een optimalistatie van de militaire activiteiten, waarbij om en bij 300 ha. van de 365 ha. zou vrijkomen. Zo'n groot gebied dat tot nu toe 'op slot' was, opent veel mogelijkheden voor de toekomst en roept heel wat ideeën op naar wat deze vrij te komen gebieden kunnen betekenen voor Koksijde en Veurne, voor de bredere kust en het polderlandschap.

Het project krijgt een uitgesproken strategisch karakter, en wordt daarom aangestuurd door de Provincie West-Vlaanderen. Vanuit een uitgebreide voorbereidende studieronde naar de mogelijke betekenis van het gebied kreeg het de werktitel 'De Groene Vlucht'.

SITUERING MILITAIRE BASIS KOKSIJDE



De militaire basis bevindt zich aan de Westkust tussen de kernen Koksijde en Veurne, met de N8 (Ieper-Veurne-Kust) in het westen en het kanaal Veurne-Nieuwpoort in het oosten. Het zuidelijk deel met het uitgestrekt vliegveld ligt binnen het open poldergebied. Het noordelijk deel van de luchtmachtbasis doorsnijdt de duinengordel.

De militaire basis van Koksijde is uniek door de schaal van het gebied, de betekenis van de plek en de ligging in het duin-polderlandschap. De kansen die door de reconversie bestaan voor recreatie, wonen, werken, landschap en natuur zijn meer dan bijzonder. Het strategisch project ‘De Groene Vlucht’ is een ambitieus project dat een nieuwe betekenis wil geven aan de open ruimte tussen Koksijde en Veurne als open polderlandschap, recreatief vliegveld en een breed toegankelijk recreatief open ruimte-park. Via recreatieve verbindingen worden de kernen Koksijde en Veurne terug met elkaar verbonden. Aan de bebouwingsranden kunnen ontwikkelingen van harde functies zoals wonen, werken, voorzieningen, openbare functies… de kernen ‘afwerken’ en versterken met respect voor het landschap en de aanwezige natuurwaarden.

Het plangebied van de reconversie beperkt zich daarbij dus niet tot de contouren van de militaire basis maar neemt de ruimere randen en omgeving mee binnen een globale ruimtelijke visie op het gebied.

De maatschappelijke betekenis van het strategisch project ‘De Groene Vlucht’ is groot. Het kan voor de kust zorgen voor een toegevoegde waarde op toeristisch-recreatief vlak door de uitbouw van een recreatief vliegveld binnen een open ruimte-park en kan tegelijkertijd beantwoorden aan actuele behoeften van de kernen Koksijde en Veurne in wonen, werken en voorzieningen allerhande. In het projectproces ‘De Groene Vlucht’ is een ruimtelijke totaalvisie voor het gehele gebied cruciaal.













PROCES

Het project komt niet zomaar uit de lucht vallen. Sinds 2012 is een projectteam aangesteld dat instaat voor de praktische voortgang van de visievorming van het project, en een beleidsgroep die de validatie op de beslissingsmomenten verzekert. De Provincie West-Vlaanderen werkt binnen deze projectstructuur nauw samen met Defensie, de gemeente Koksijde en de stad Veurne.

De volgende stappen zijn gezet. In een eerste fase is vooral bottom-up gewerkt onder de vorm van een participatietraject (voorjaar 2013) met verschillende sectoren en belangengroepen. Hierbij is een intensief voorbereidend onderzoek gebeurd om het gewenste programma van eisen bij alle actoren af te toetsen. Begin 2014 vond een tweedaags verkennend ontwerpatelier plaats met als doel de ruimtelijke randvoorwaarden van het gebied te onderzoeken en tegelijk concepten voor de ontwikkeling van de site te exploreren.

De opdracht voor de opmaak van het masterplan werd eind 2014, na een besloten offertevraag, toegewezen aan het stedenbouwkundig ontwerpbureau BUUR. Al vrij vroeg na de aanvang van deze opdracht werd opnieuw een ontwerpatelier georganiseerd (26-30 januari 2015), waar samen met externe experts de krijtlijnen voor de ontwikkeling van de site zijn uitgetekend. Naast het projectteam waren hierbij de volgende experts aanwezig: Lieven Achtergael (Architecten Achtergael), Philip Moyerson (MOP Urban Design), Dirk Criel (Driekwart Groen), David Verhoestraete (Cluster Landschap + Stedenbouw), Tomas Vanderplaetsen (Destination expert). Het ontwerp is tijdens de verdere uitwerking verschillende malen afgetoetst bij de beleidsgroep. Op die manier komen we tot een weldoordacht ontwerp-masterplan.













02

POSITIONERING OP REGIONALE SCHAAL



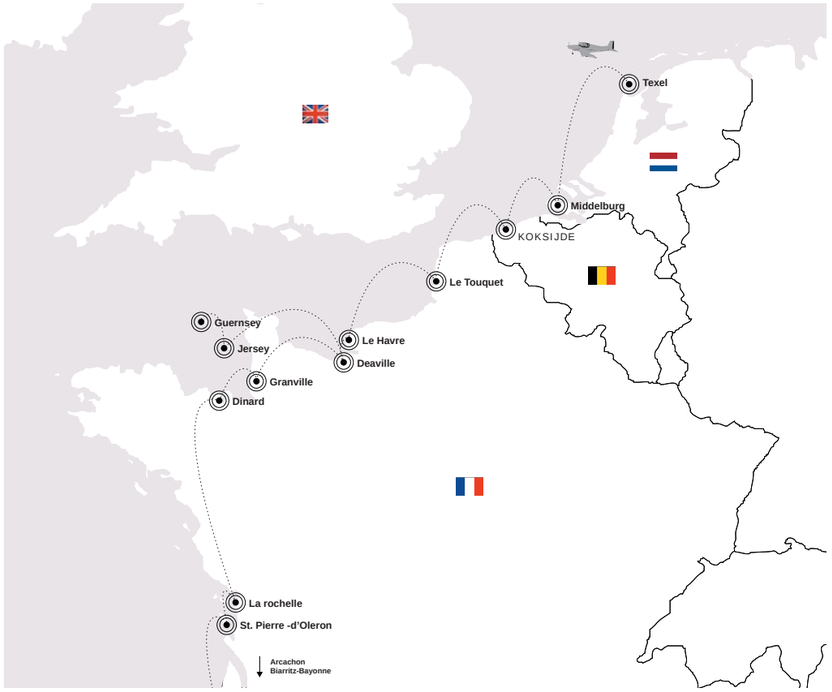
SCOPE

Vooraleer onze ambitie te kunnen bepalen voor de ontwikkeling van de militaire basis brengen we de context in kaart. Deze regionale lezing gebeurt op (historisch) landschappelijk, functioneel en mobiliteitsvlak en legt de potenties van de site en de regio als geheel bloot.

VLIEGRECREATIE

POSITIONERING - GROEIPOTENTIES

De site is en blijft uiteraard in eerste instantie een luchthaven. Naast de Search & Rescue activiteit van Defensie wordt in de toekomst ook de recreatieve luchtvaart op de basis alle kansen geboden. Hier is nogal wat potentie voor groei. Als we vergelijken met Frankrijk, waar nagenoeg elke 100 km langs de kust een toeristische luchthaven is te vinden (Le Havre, Dinard, Deauville, Cannes, Nice, Le Touquet, Grandville,…), blijven we in België onderbedeeld. Tussen Le Touquet (F.) en Texel (Nl.) is het aanbod erg beperkt (de grasbaan in Middelburg en de weinig compatibele commerciële luchtvaart in Oostende te na gesproken). De luchthaven van Koksijde ligt geografisch bovendien op een erg interessante locatie omwille van het toeristisch potentieel van de omgeving.



SCHAALVERGELIJK / BENCHMARK



Koksijde



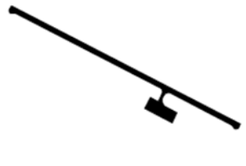
Le Touqet



Le Havre



Dinard



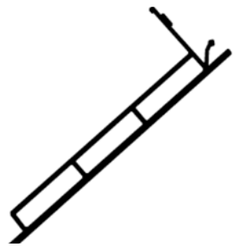
Deauville



Maubeuge



Lelystad



Kiewit

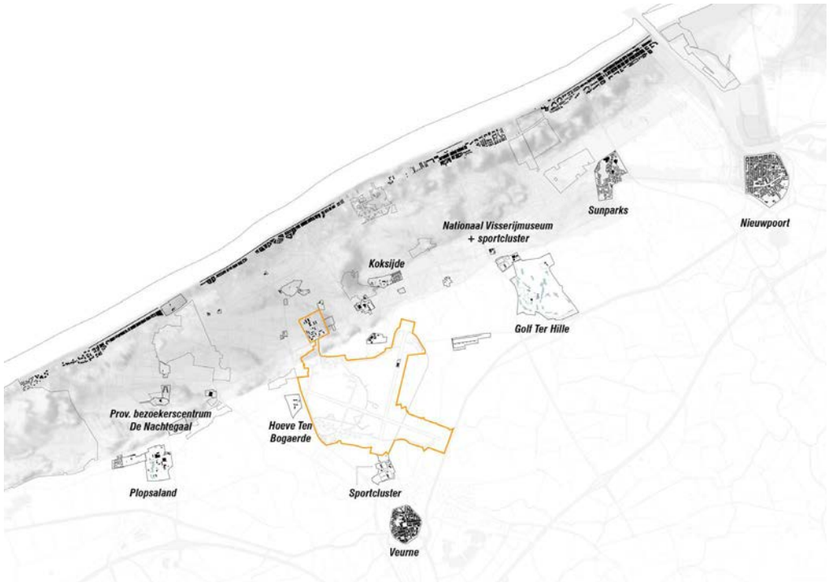


Wevelgem



Deurne

De luchthaven van Koksijde beschikt vanuit haar militaire achtergrond over een goed uitgebouwde infrastructuur. In vergelijking met andere recreatieve luchthavens vormt de dubbele landingsbaan (oostwest en noordzuid) een belangrijke troef. Anderzijds is het totale ruimtebeslag wel erg groot, in het bijzonder door de inplanting van de taxibanen. Een optimalisatie van het ruimtegebruik is – vooral vanuit de wens de publieke toegankelijkheid van de site te verhogen – dan ook aangewezen.

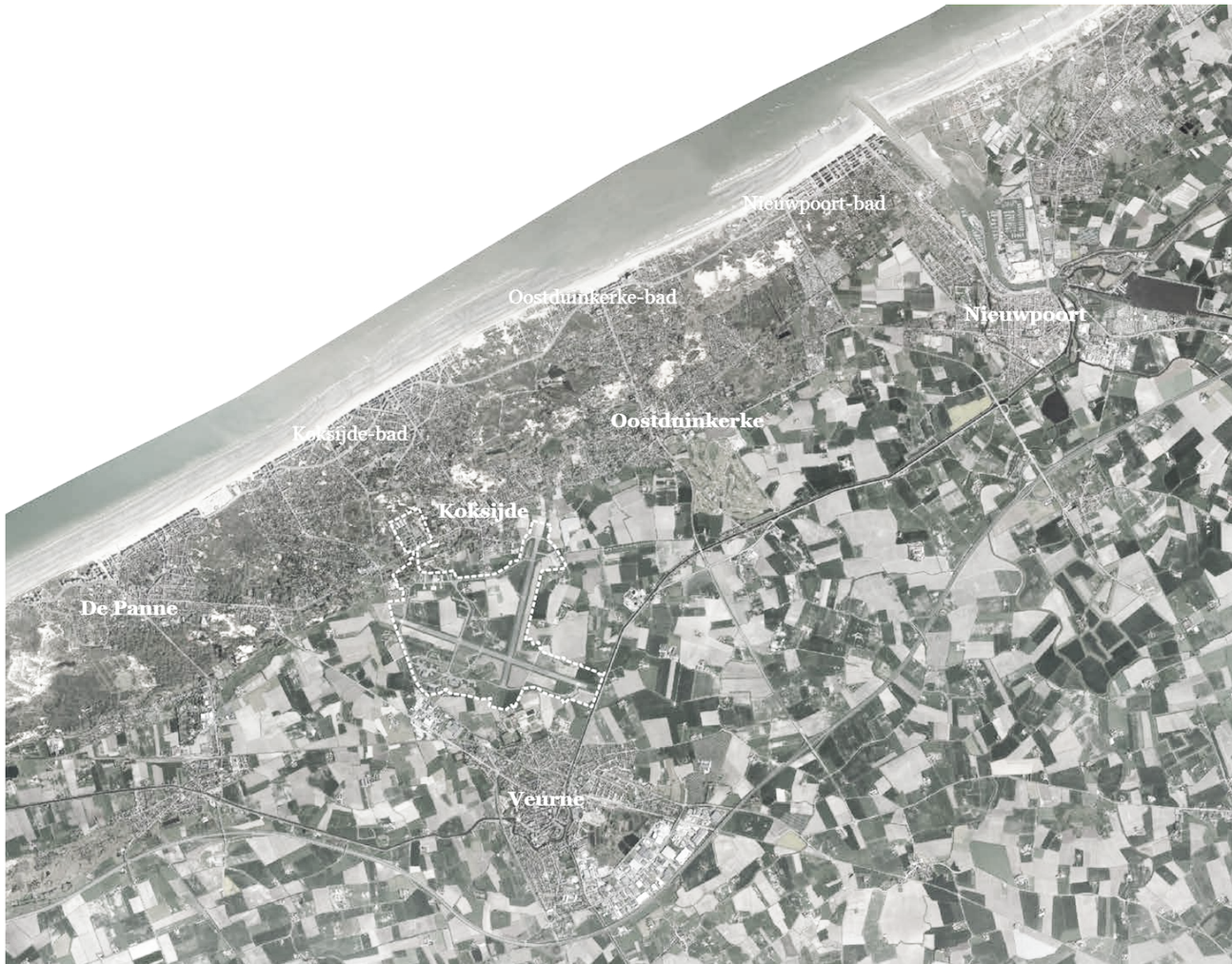


GELAAGD LANDSCHAP

De kustzone in België kent een geijkte, gelaagde opbouw: zee, strand, dijk, duinen en polders. De polders vormen als ‘gewonnen’ gebieden op de zee tot vandaag voornamelijk landbouwzones. De bebouwing van de kuststeden en –dorpen is steeds gelegen in (vroegere) duinzones, terwijl het zicht op de zee maximaal wordt geconsumeerd door de ‘atlantic wall’ van appartementsgebouwen langs de kustlijn.
In de meeste gevallen zijn de historische kernen van de badsteden gelegen op de grens tussen de duinen en de polder. Zo ook in Koksijde. Veurne vormt een historische vestingsstad (Vauban) dieper landinwaarts.

ATTRACTOREN IN TWEEDE ORDE

Het gros van de toeristische activiteit situeert zich evident in de directe nabijheid van de kustlijn. Toch zijn er ook functies gelegen in tweede orde. Zo liggen de campings, vakantieparken en enkele musea al iets dieper in de duinen, terwijl de echt grootschalige toeristische trekkers (zoals Plopsaland en Golf ter Hille) in de achterliggende polder een plek hebben gevonden. Ook de militaire basis heeft potenties als publiekstrekker in tweede orde.



NATUURLIJK / HISTORISCH-LANDSCHAPPELIJK SYSTEEM

De resterende duincomplexen van de Westkust genieten een hoge graad van bescherming als natuurreservaat of op basis van het duinendecreet. Voor enkele specifieke zones zijn natuurinrichtingsprojecten opgestart om de natuurwaarde en beleefbaarheid verder te versterken.

Naast de duincomplexen valt ook op hoe de overgangszone tussen de duinen en de polders als een nagenoeg continu lint wordt beschermd. Deze zgn. binnenduinrand of zuiderzoom vormt een waardevol ecologische systeem op zich met hoge natuurwaarde.

De historisch-landschappelijke zones vallen in grote mate samen met die van het natuurlijk systeem. Vooral de nabijheid van (het historisch waardevol landschap rond) Hoeve ten Bogaerde biedt nog een belangrijke meerwaarde voor de site, die in de uitbouw van een toeristisch recreatief verhaal kan meegenomen worden.

Op historische foto's zien we dat het landschap t.h.v. het vliegveld ook vroeger vrij open was (behalve in de randzone – zie verder), conform het 'natuurlijk' beeld van de kreekruggen binnen de polders. Langs de grachten waren wel continue bomenrijen te zien.













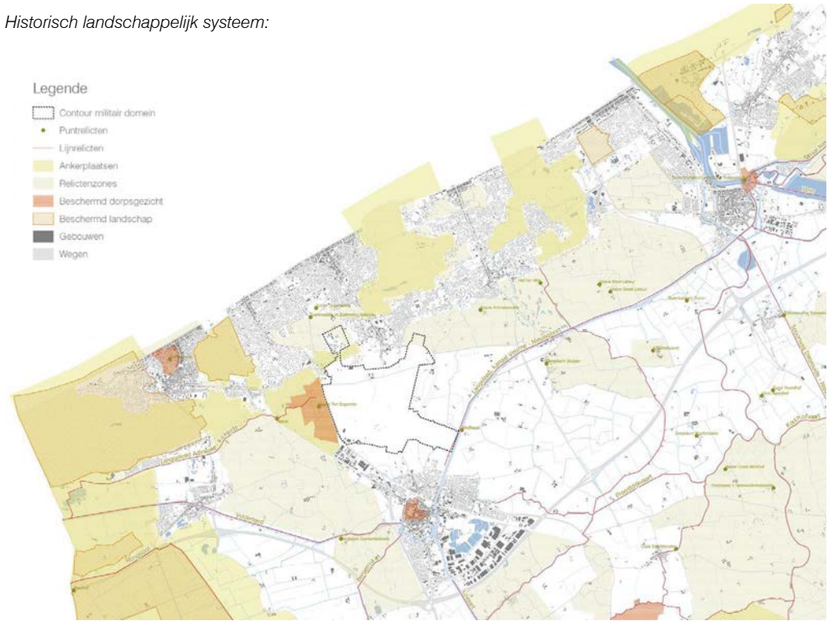
Open, leeg landschap

Open, leeg landschap

Natuurlijk systeem:



Historisch landschappelijk systeem:







GEMOTORISEERD VERKEER / KAMSTRUCTUUR

In de Westkust zien we een eenvoudige ontsluitingsstructuur vanaf het hoger wegennet. Vanaf de E40 wordt de kustzone via een heldere kamstructuur bediend. De militaire basis wordt rechtstreeks bediend via de N8 (Ten Bogaerdelaan). In de zomermaanden is hier congestie mogelijk.

(POTENTIES VOOR) MULTIMODALE ONTSLUITING

Als we de andere vervoersmodi bekijken zien we een interessant netwerk.
Vooreerst heeft de treinverbinding Brussel-Gent-De Panne haltes in Veurne en Koksijde. Het station Koksijde ligt op loopafstand van de militaire basis, in vogelvlucht om en bij 500 meter.
De kusttram heeft zijn westelijke eindhalte bij Plopsaland in Adinkerke. De mogelijkheden voor een aftakking vanaf Koksijde-bad / Sint-Idesbald tot Veurne worden momenteel onderzocht (studie lopende / MER-procedure). Deze lijn zou langs de N8 de rand van de site passeren, en een directe halte ‘voor de deur’ mogelijk maken.
Het bestaande fietsroutenetwerk verbindt een aantal plekken in het duinengebied met elkaar, de kustzone en het achterland. De leesbaarheid van dit netwerk is niet ideaal; nogal wat delen van het netwerk zijn gemengd met gemotoriseerd verkeer. In aanvulling op het bestaande fietsnetwerk pleiten we daarom voor een fietsas in de rug van de duinen - langs de binnenduinrand - die op een eenduidige manier de grootschalige recreatieve clusters in tweede orde ontsluit.
Tenslotte passeert ook het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke de militaire basis. Hierbij zien we potenties om - tussen de geplande jachthaven in Wulpen en die in Veurne - ook de militaire basis bereikbaar te maken voor watertransport.
De site beschikt hiermee (potentieel) over een indrukwekkend pallet aan ontsluitingsmogelijkheden.



03

RANDVOORWAARDEN VOOR DE SITE



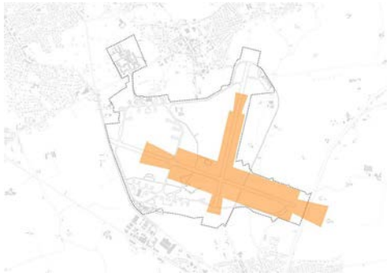
RANDVOORWAARDEN BEPALEN DE ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN VAN DE SITE

De ontwikkeling van de site gebeurt niet vrijblijvend. Er zijn heel wat zaken waar we rekening moeten mee houden, en die de ontwikkelingsmogelijkheden op de site mee bepalen.

Vooreerst zijn er nogal wat claims op het vlak van het landschap en de natuur: bepalingen m.b.t. natuurinrichtingsprojecten, habitatgebieden, het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk), het IVON (Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk), de ankerplaatsen, de natuurreservaten, het Duinendecreet en het voorkooprecht. Daarnaast zijn er ook een aantal randvoorwaarden m.b.t. de organisatie van het vlieggebeuren: veiligheidszones en -kegels t.o.v. de landingsbanen en afstandsregels t.a.v. de DVOR en TACAN installaties. Tenslotte is ook de eigendomsstructuur van belang.

De bovenvernoemde randvoorwaarden zijn bij de opmaak van het masterplan in rekening gebracht.

RANDVOORWAARDEN APART



Restricties landingsbanen



DVOR



TACAN



Private eigendommen



Natuurinrichtingsprojecten



Habitatgebieden



Vlaams Ecologisch Netwerk



IVON



Ankerplaatsen



Natuurreservaten



Duinendecreet



Voorkooprecht

SUPERPOSITIE RANDVOORWAARDEN

De bijgevoegde kaart brengt alle randvoorwaarden samen. De donkere kleur illustreert dat met name in de duinen en langs de binnenduinrand het meeste claims en randvoorwaarden bestaan. De beperkingen op de rest van het terrein (in het polderlandschap) zijn telkens gerelateerd aan het vliegprogramma.

De gemeente Koksijde wenst in de noordelijke kwartierzone enkele stedelijke functies onder te brengen, oa. de technische diensten, het politiekantoor, het erfgoeddepot, jeugdaccommodatie,... Hiervoor loopt momenteel los van het masterplanproces een MER-procedure.



04

MEERVOUDIGE AMBITIE



In dit hoofdstuk tekenen we op basis van de voorafgaande lezing de ambitie van het project uit. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten. Vooreerst wordt het vliegprogramma voluit ondersteund, conform eerdere beleidskeuzes. Tegelijk wordt de site publiek toegankelijk gemaakt. We gaan voor een ambitieus project, dat attractief is voor een breed publiek. De site wordt hiermee uitgebouwd als een nieuwe recreatieve cluster voor de Westkust.

De site heeft met haar 365 ha een enorm schaal-potentieel. Alleen al daarom pleiten we ervoor de site niet te gaan ‘verkavelen’. De site moet meer zijn dan een open, leeg landschap met enkele publieke paden! Een identiteit vooropstellen die de site een regionale betekenis geeft lijkt dus niet zo vreemd. In het bijzonder als we de strategische ligging binnen de Westhoek bekijken, op het knooppunt van infrastructuren.

Nieuwpoort-Bad
Oostduinkerke-Bad
Koksijde-Bad
De Panne
Sunparks
Nieuwpoort
Nationaal visserijmuseum
Hoge Blekker
Abdijmuseum Ter Duinen
Golf Ter Hille
Koksijde
Prov. Bezoekerscentrum
De Nachtegaal
Vliegrecreatie
Hoeve Ten Bogaerde
Plopsaland
Veurne

NIEUWE RECREATIEVE CLUSTER VOOR DE WESTKUST

INPASSING SITE IN REGIONALE SCHAAL

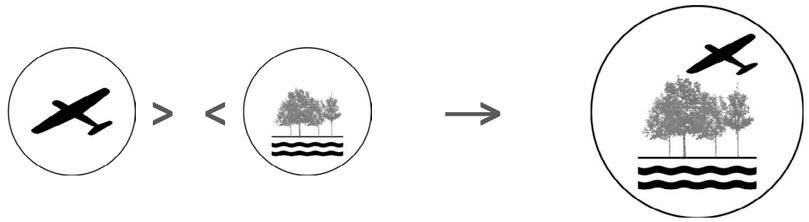
Daar waar de militaire basis altijd een ‘grote blinde vlek’ op de kaart was, krijgt die nu betekenis als centraal gelegen recreatieve trekker voor de regio. De nabijheid van andere toeristische trekpleisters zoals de kust zelf uiteraard, maar ook Golf ter Hille, Sunparks, Plopsaland, de historische kern van Veurne en vele landschappelijke troeven in de omgeving zoals het natuurreservaat Houtsaegerduinen, de Hoge Blekker, Calmeynbos,… versterken de positie van de recreatieve luchtvaart op de site. Omgekeerd vormt de site ook een nieuw puzzelstuk in de toeristische kaart van de Westkust, waardoor de draagkracht van het geheel verder wordt versterkt.

ZUIDERZOOMROUTE

De zuiderzoomroute - een oostwest as voor langzaam verkeer zoals hiervoor gesuggereerd - bepaalt een nieuwe recreatieve ruggegraat voor de regio. De site wordt zo toegankelijk met de fiets, te voet, te paard, met een golfkarretje,...

BASISCONCEPT / DE VLIEGPOLDER

Het vliegen wordt centraal gesteld. Maar ook de beleving ervan is cruciaal. Tegelijk wordt ingezet op de uitbouw van het polderlandschap en haar beleving. I.p.v. de verschillende programma-elementen voorzichtig naast elkaar te schikken opdat ze elkaar zo weinig mogelijk hinderen, vertrekken we van één sterk concept voor de ganse site dat het vliegen en het landschap samenbrengt. We noemen het de Vliegpolder.



FOCUS 1 / UITBOUW VLIEGPROGRAMMA

VERDERE UITBOUW PROGRAMMA VLIEGGEBEUREN

Hoe sterker de ‘trekker’ in dit verhaal wordt, hoe groter het bereik van de site. Het vliegthema kan zo breed gezien worden als de mogelijkheden (en fantasie) toelaten. Niet alleen wordt het militair domein Koksijde de uitgelezen plek om de Sea Kings en de opvolger NH90 te bewonderen. We zien ook een belangrijke complementariteit met de uitbouw van de niche amateurluchtvaart (1-2 motoren, oldtimers). Ook een recreatieve helihaven wordt voorzien. En een plek voor de modelluchtvaart. Bij de recreatieve luchtvaart wordt een clubhuis voorzien, een bezoekerscentrum en verblijfsaccommodatie.

Tegelijk wordt de Vliegpolder omwille van haar uitgestrekte karakter een plek waar evenementen worden georganiseerd, zoals nu al gebeurt met de Fly In en de Cyclocross. Ook kunnen bijkomende toeristische trekkers hier een plek krijgen, die bij voorkeur passen in het vliegthema: bv. een vliegmuseum, Captain Jack, maar ook een overdekte speeltuin, een skatehall, fuifzaal, carting,...
Op die manier kunnen op de ‘Vliegpolder’ verschillende types bezoekers aangetrokken worden. Enerzijds de gegoede vliegenier, voor wie Koksijde met de Golf ter Hille een interessante bestemming wordt. Anderzijds uiteraard ook de verblijfs- en dagtoeristen die een uitstapje doen naar de ‘Vliegpolder’ om de helikopters en vliegtuigen te bekijken en er misschien zelfs eens mee te vliegen in een kort rondvluchtje.



Recreatieve luchtvaart 1-2 motoren



Modelluchtvaart



Fly In Koksijde



Vliegmuseum Soesterberg Nl.



Verblijfsaccommodatie Airpark Verchocq



Vliegpretpark

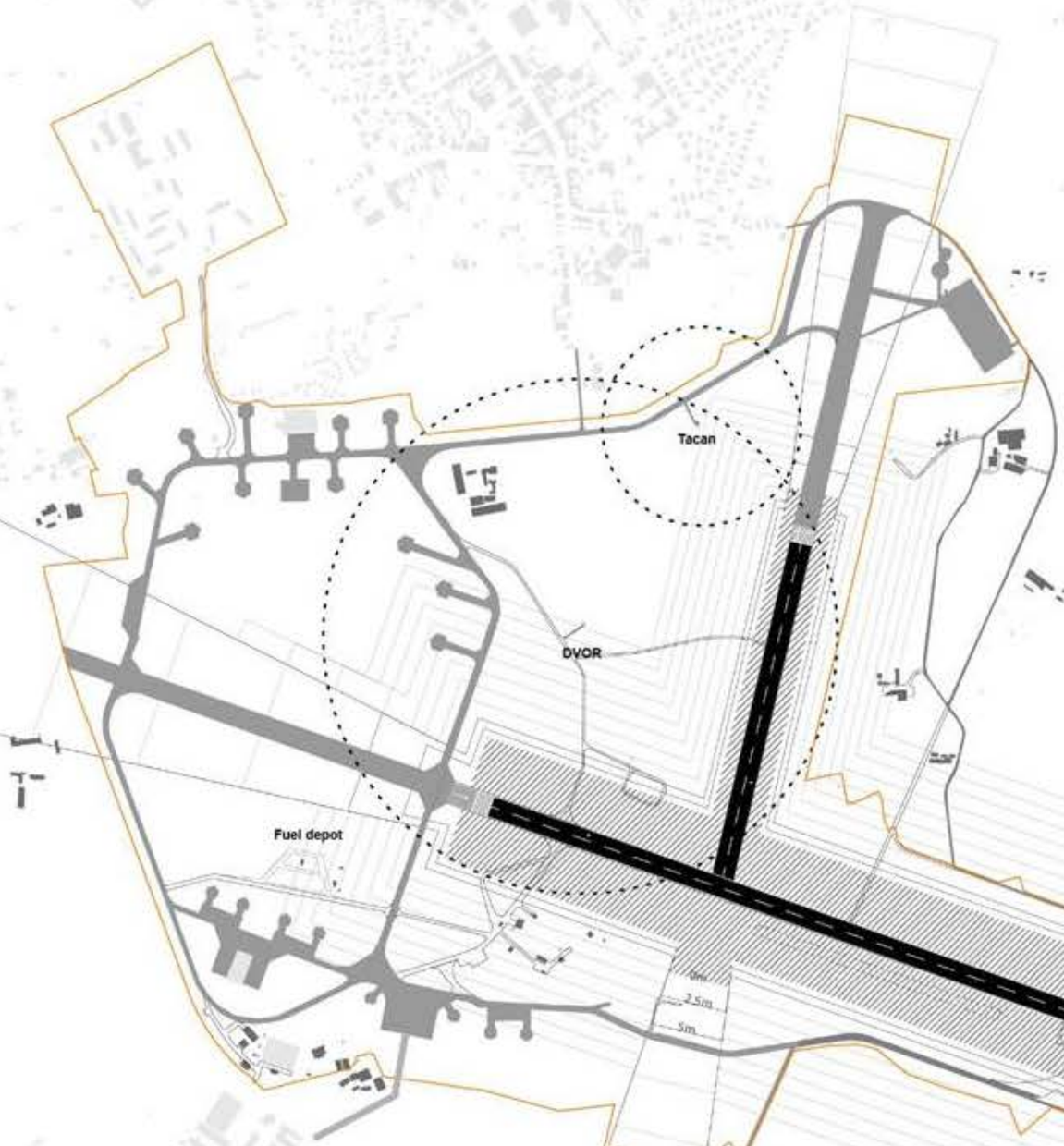
ORGANISATIE VLIEGGEBEUREN

Op vraag van Defensie wordt de oostwest landingsbaan voorzien op 1500 meter lengte (cfr. ANNEX 14). Het begin van de landingsbaan blijft behouden op de huidige locatie, aan de kant van het kanaal. Zo hoeft ook de signalisatie niet verplaatst te worden. Voor de noordzuid landingsbaan wordt een baanlengte voorzien van 800 meter (cfr. GDF-04), te beginnen vanaf de oostwest landingsbaan.

Vanuit de opgebouwde ervaring gaan we met deze configuratie uit van goed nabuurschap: de overlast naar de omgevende bebouwing blijft beperkt.

Op het bijgevoegde plan zijn alle aanvliegkegels en verplichte veiligheidszones uitgezet. In grijs is de minimale zone aangeduid die strikt verboden is voor derden. Tegelijk zien we dat - in zoverre het taxiën compact langs de landingsbanen wordt georganiseerd - delen van de bestaande verharding wel toegankelijk kunnen gemaakt worden voor publiek, zonder het vliegprogramma te hinderen. Hoe dan ook wordt vanuit een duurzame insteek en om strategische overwegingen de bestaande verharding nergens afgebroken.

Rond de Tacan bestaat een bouwvrije met straal van 230 meter.



FOCUS 2 /
LANDSCHAPSONTWIKKELING VLIEGPOLDER



Historische foto “gebied tussen Veurne en Koksijde”

UITBOUW BINNENDUINRAND

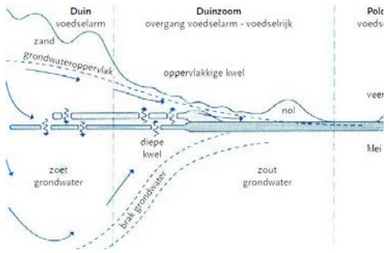
De binnenduinrand (of ‘zuiderzoom’) vormt een ecologisch erg waardevol gebied. Vandaag is het visueel intact richting Duinkerke, maar nauwelijks voelbaar richting Nieuwpoort. Vanuit het fysisch systeem blijft een overgangszone merkbaar in de bodemkaart, terwijl de overgangszone ook gekenmerkt wordt door kwel.

Op de militaire site ontstaan in het bijzonder in de westelijke zone mogelijkheden om de binnenduinrand te versterken door het verschralen van de bodem, zodat de natuurlijke vegetatie mosduinen en duingraslanden worden. Hierbij stellen we een afwisseling van open en gesloten vegetatiestructuren voor met afwisseling van polderbos, perceelsbegroeiing, graslanden, duinvalleien, polderveenlandschappen,...



Uitbouw binnenduinrand naar analogie met zone ten westen van de site





Fysisch systeem: kwel t.h.v. binnenduinrand



Natuurontwikkeling binnenduinrand t.h.v. Hoeve Ten Bogaerde

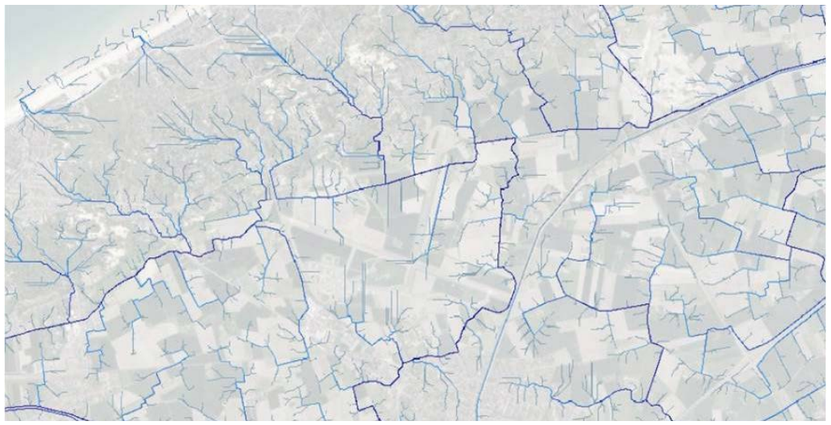




Landschappelijke elementen: poelen en

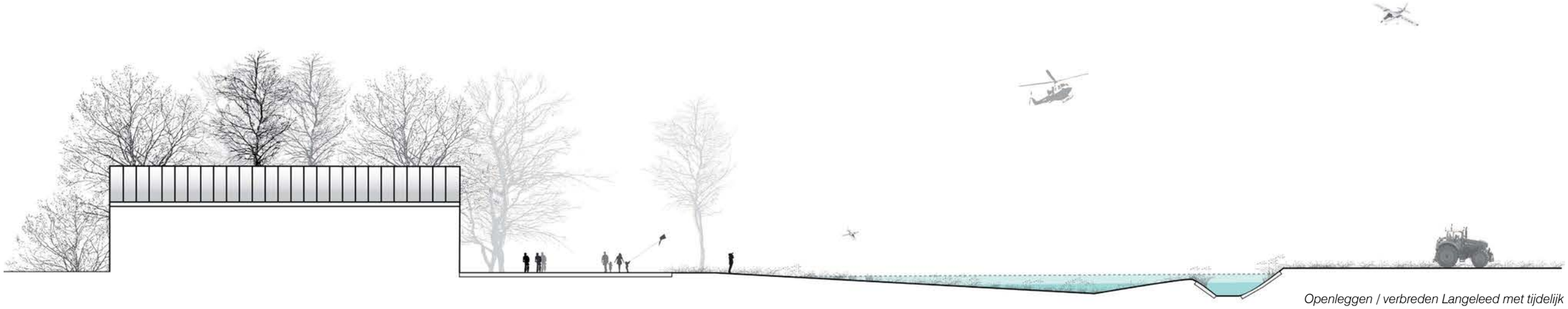
OPENLEGGEN LANGELEED

Het Langeleed was oorspronkelijk een duinenrivier, maar heeft vandaag een belangrijke ontwateringsfunctie van de polders en de duinen richting Nieuwpoort. T.h.v. de militaire basis is de beek vandaag ingebuisd.
We stellen voor het Langeleed ook hier open te leggen, om verschillende redenen. Vooreerst wordt de natuurlijke structuur op de site zichtbaar, als belangrijk landschappelijk element voor de ontwikkeling van de Vliegpolder. Tegelijk wordt door een verbreding de capaciteit van de beek verhoogd. Een tijdelijk functionerende overstromingszone maakt bijkomende buffering mogelijk, zonder de afwatering af te remmen. Tenslotte wordt Langeleed ingezet als scheidend element op de site, tussen het publieke deel van de Vliegpolder en de afgesloten zone rond de landingsbanen.



Waterstructuren / Langeleed als oostwest watergang

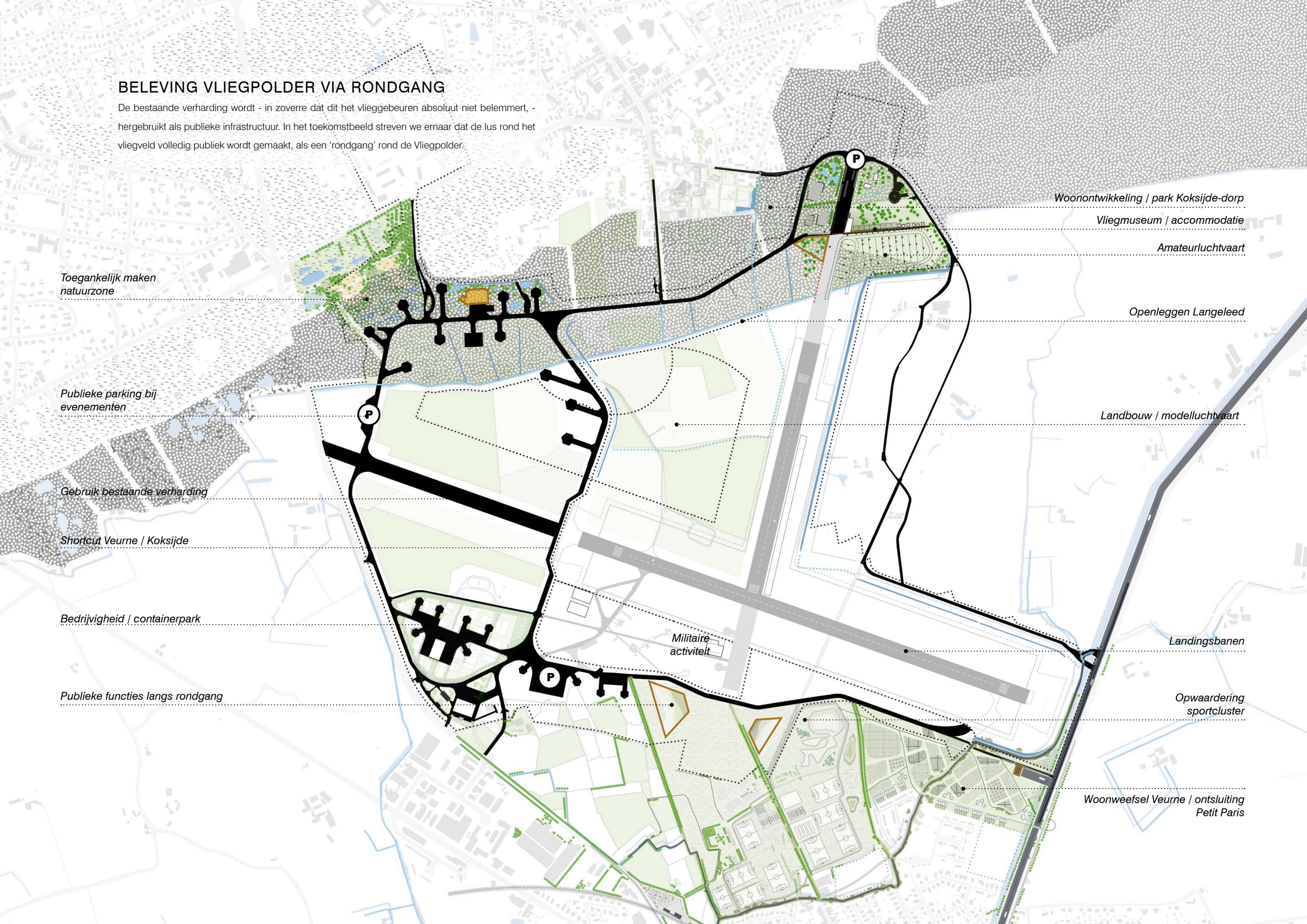
De vraag stelt zich of een waterrijke landschappelijke inrichting compatibel is met het vlieggebeuren. De kans op een aanvaring tussen een vogel en een vliegtuig is allereerst afhankelijk van de dichtheid aan vogels op een vliegveld, maar evenzeer van de soort, de grootte en het soortspecifiek gedrag. Kolonievormende of in (grote) groepen pleisterende soorten zoals meeuwen en sternen stellen daardoor eerder een probleem dan soorten die dit gedrag niet of minder dan wel tijdelijk vertonen zoals veel weidevogels en eenden.
In dit geval wordt met de verbreding van de watergang en de inrichting van een aansluitend en tijdelijk functionerend overstromingsgebied in de rand van het vliegveld een andere habitatontwikkeling geambieerd dan met een vlakdekkende vernatting van het vliegveld in zijn geheel. Soorten die van dit (nieuwe) habitat gebruik kunnen maken, kennen veeleer een solitair gedrag en komen minder geconcentreerd voor dan voormelde groepen. Een geconcentreerd voorkomen van vogelsoorten zou zich wel bij een langdurigere inundatie en in bepaalde perioden (bv. rui- of trekperiode) kunnen voordoen. Dergelijke plek zal onder gewone omstandigheden veeleer aantallen weghouden van het eigenlijke vliegveld dan aantrekken. Enige aansturing is mogelijk middels een aangepast (maai) beheer. Door een gerichte aansturing van het graslandbeheer (grashoogte en –structuur) kunnen terreinen bijvoorbeeld voor weidevogels aantrekkelijk worden gemaakt en andere afschrikken en het gebiedsgebruik aansturen. Ook het al dan niet toelaten van kleinschalige terreinstructuren zoals struikgroepen of struwelen kan soorten aantrekken dan wel afstoten. Om dezelfde reden wordt in dit geval ook een meer natuurlijke oeverinrichting langsheen de noordzijde voorgesteld. Ligging, landschappelijke configuratie, inrichting en beheer zijn m.a.w. sturende factoren voor het terreingebruik door vogels en kunnen ongemakken voorkomen. In deze biedt het huidig open terreinbeheer geen grotere zekerheid dan deze nieuwe ontwikkeling.



Openleggen / verbreden Langeleed met tijdelijk functionerende overstromingszone

BELEVING VLIEGPOLDER VIA RONDGANG

De bestaande verharding wordt - in zoverre dat dit het vlieggebeuren absoluut niet belemmert, - hergebruikt als publieke infrastructuur. In het toekomstbeeld streven we ernaar dat de lus rond het vliegveld volledig publiek wordt gemaakt, als een ‘rondgang’ rond de Vliegpolder.



REFERENTIES RECREATIEF GEBRUIK BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

De bestaande infrastructuur rond de landingsbanen vormt een stille getuige van de geschiedenis van de plek en is bovendien vanuit de militaire achtergrond erg solide opgebouwd. Behoud en hergebruik wordt dus evident. De verharding is indrukwekkend door haar overmaats karakter. Hierdoor ontstaat een atypische ruimte voor bezoekers, waar niets moet, maar heel veel kan.
Gemotoriseerd verkeer is hier niet toegelaten, zodat de beleving van de Vliegpolder optimaal wordt voor langzaam verkeer (breed gedefinieerd: fietsers, voetgangers, lopers, skeelers, windzeilers,...).



Tempelhof Berlijn













EEN PLAATS VOOR EVENEMENTEN (BV. FLY IN)

De overmaatse verharding vormt samen met de loodsen langs de rondgang een unieke locatie om evenementen te organiseren, zoals de Fly In, maar evengoed festivals of sportwedstrijden.

DIFFERENTIEEL GEBRUIK

Doorheen het jaar krijgt de rondgang een heel verscheiden gebruik en beleving: voor de vliegtuig- en helicopterspotter, voor de functionele fietser, de sporter, de toerist, de natuurliefhebber, voor de klas,...







05

GROEIMODEL: GEFASEERDE ONTWIKKELING



STAPSGEWIJS TOEGANKELIJK MAKEN SITE

GEFASEERD VERHAAL

Hoewel we een duidelijk kader voor ogen hebben, is het evident dat de ontwikkeling van de militaire basis een werk van lange adem wordt. De investeringen zijn soweiso afhankelijk van verschillende partners, waarvan er enkele moeten groeien in de tijd, en andere pas in een latere fase kunnen aangetrokken worden. Daarom is een stapsgewijze aanpak aangewezen.

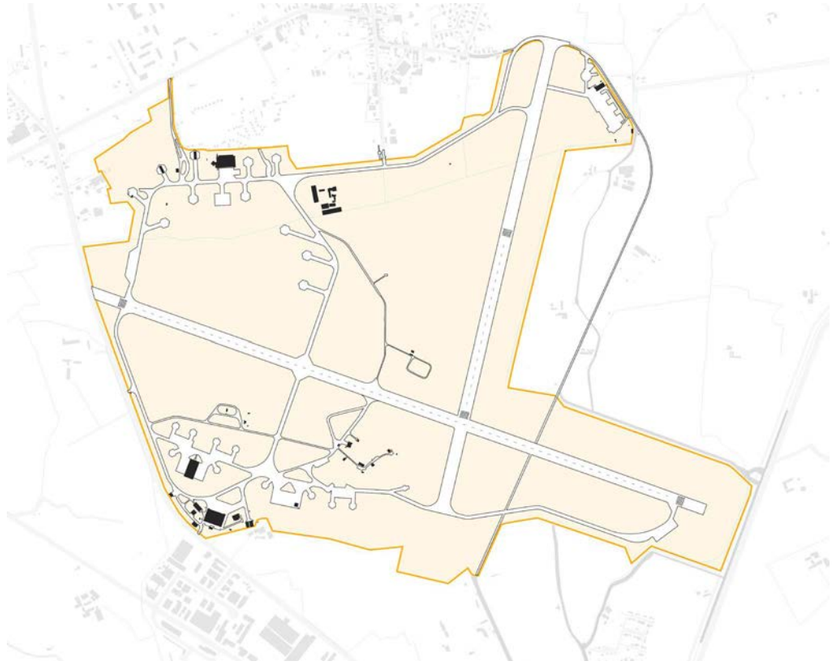
In de beginfase vormt de bestaande infrastructuur (verharding, gebouwen, vlieginfrastructuur) het uitgangspunt, en wordt gekeken hoe met minimale kosten een aanzet kan gegeven worden voor de uitbouw van de gewenste programma's, met het vlieggebeuren en de landschapsbeleving als belangrijkste peilers.

AFSLUITBAARHEID VLIEGGEBEUREN

De afsluitbaarheid van het vlieggebeuren vormt vanuit veiligheidsoverwegingen een absolute randvoorwaarde in elke fase van de ontwikkeling.

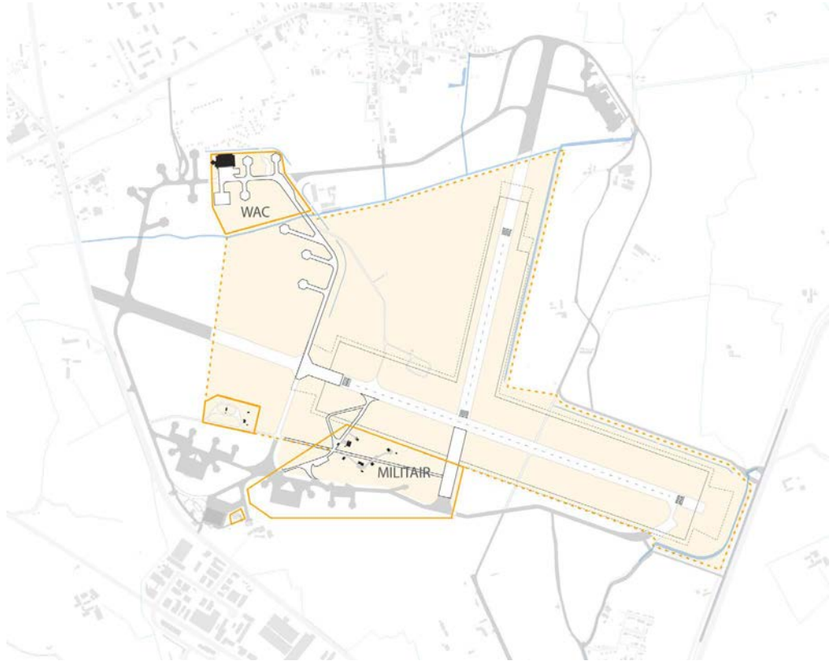
BESTAANDE SITUATIE

De militaire functie van de basis noopt vandaag tot een strikt afgesloten karakter van de site als geheel. De noden van particuliere partners worden tot vandaag ondergeschikt gemaakt hieraan. Met name voor de recreatieve luchtvaart, de kippenboer en de landbouwactiviteit op de site is dit niet evident.



TIJDELIJKE FASE / HERGEBRUIK BESTAANDE LOODSEN DOOR WAC EN MILITAIREN

In een eerste fase krijgt de recreatieve luchtvaart (West Aviation Club) een plek rond de bestaande loods 40ste Smaldeel (zie hoofdstuk 06 Uitbouw recreatieve luchtvaart). De militaire activiteit voor Search & Rescue wordt teruggeplooid in een kleinere zone ten zuiden van de hoofdlandingsbaan (zie hoofdstuk 08 Clustering militaire activiteit). Het strikt afgesloten gedeelte rond de landingsbanen wordt ingeperkt, zodat een deel van de site een publiek karakter krijgt. Voor alle private partners vereenvoudigt de situatie.



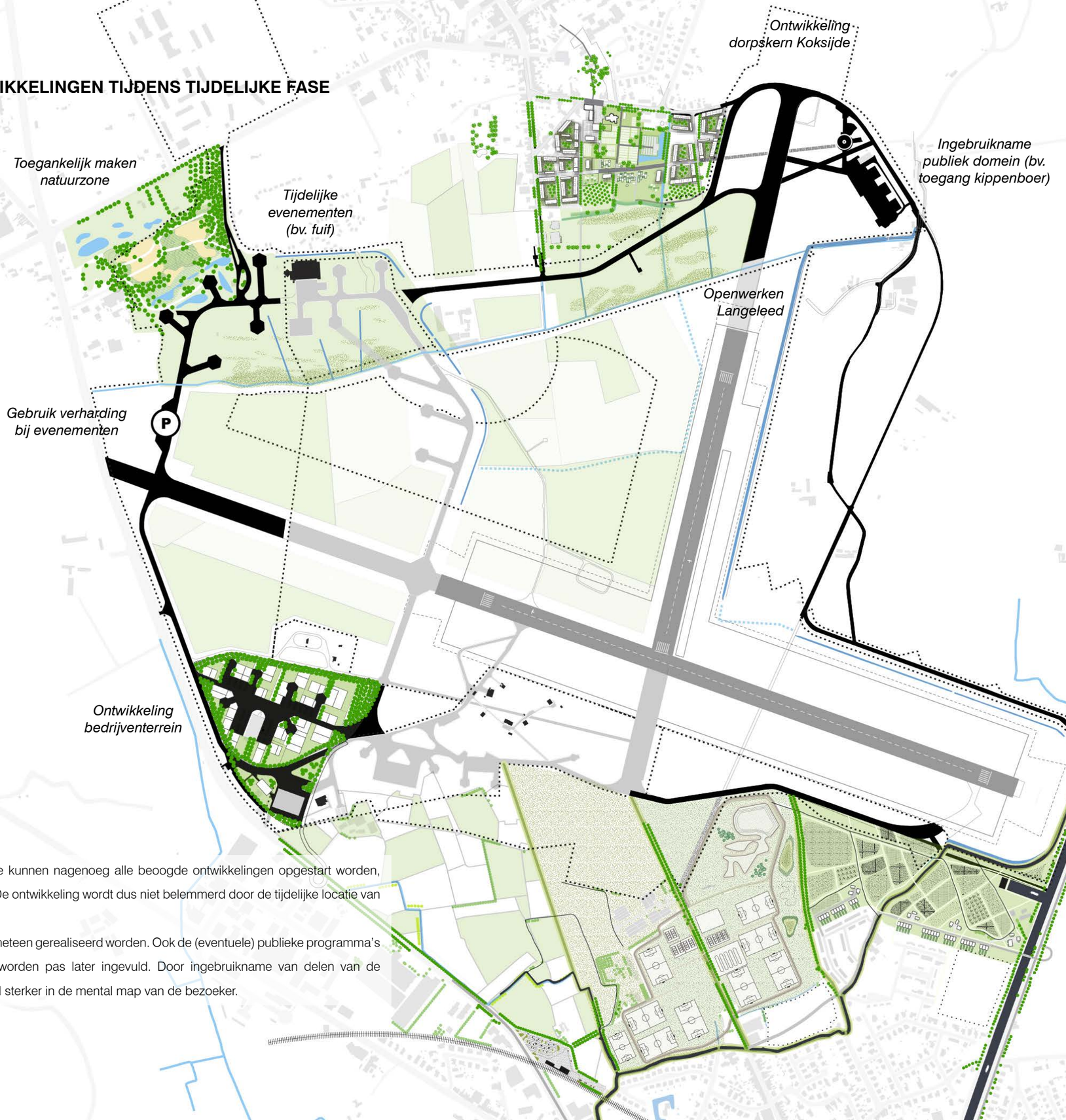








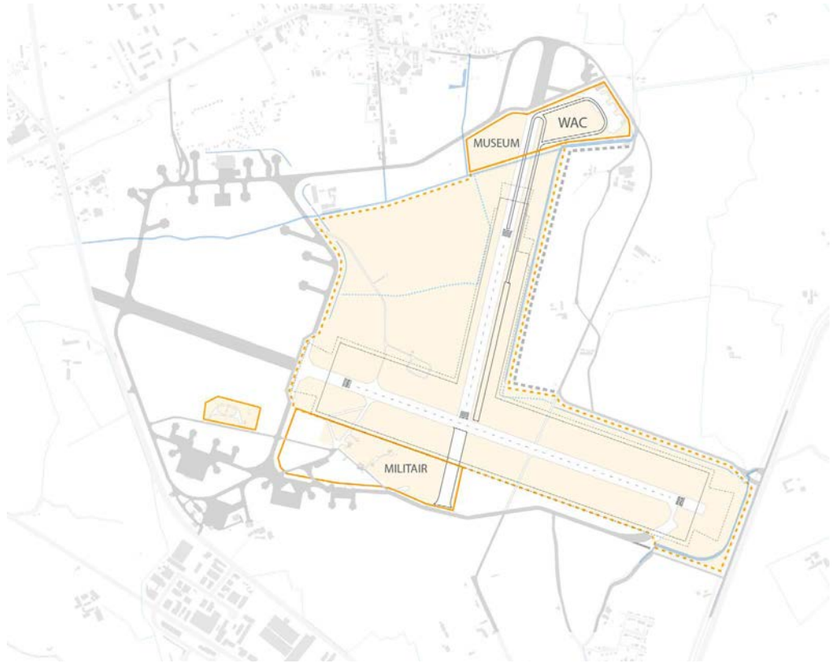
MOGELIJKE ONTWIKKELINGEN TIJDENS TIJDELIJKE FASE



Ook in deze tijdelijke situatie kunnen nagenoeg alle beoogde ontwikkelingen opgestart worden, zoals aangegeven op plan. De ontwikkeling wordt dus niet belemmerd door de tijdelijke locatie van de WAC.

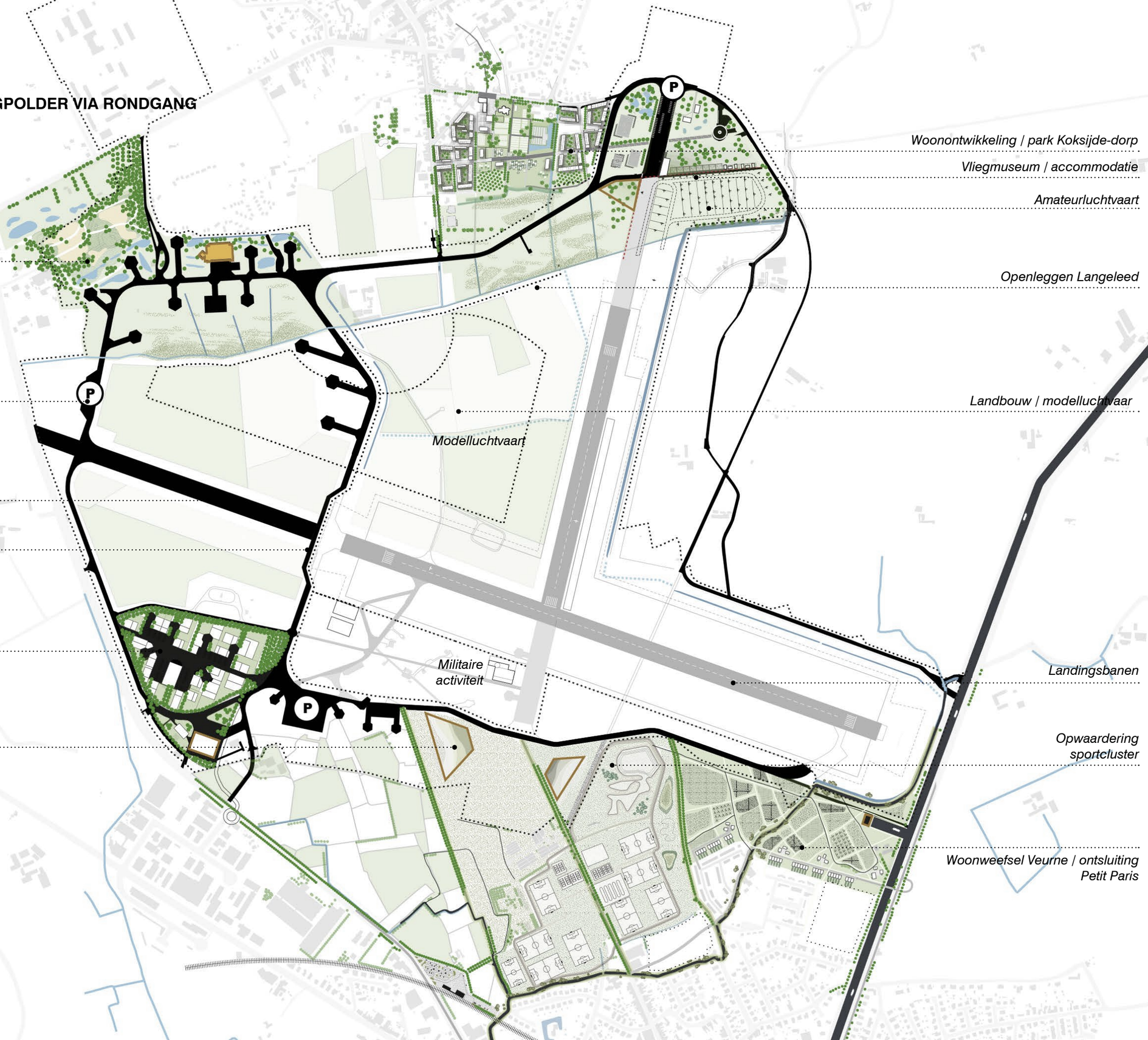
Enkel de rondgang kan niet meteen gerealiseerd worden. Ook de (eventuele) publieke programma's langs deze publieke route worden pas later ingevuld. Door ingebruikname van delen van de rondgang komt de site wel al sterker in de mental map van de bezoeker.

LATERE FASE:
DEFINITIEVE LOCATIE WAC EN MILITAIREN



In een latere fase verhuist de recreatieve luchtvaart naar de kop van de noordzuid landingsbaan. Ook wordt gesuggereerd om de militaire activiteit te organiseren los van de bestaande zuidelijke infrastructuur. Vanaf dan kan de rondgang als lus vervolledigd worden en wordt de aansluiting tussen Veurne en Koksijde geoptimaliseerd.

MOGELIJK EINDBEELD
PUBLIEKE BELEVING VLIEGPOLDER VIA RONDGANG



Toegankelijk maken natuurzone

Publieke parking bij evenementen

Gebruik bestaande verharding

Shortcut Veurne / Koksijde

Bedrijvigheid / containerpark

Publieke functies langs rondgang

Woonontwikkeling / park Koksijde-dorp

Vliegmuseum / accommodatie

Amateurluchtvaart

Openleggen Langeleed

Landbouw / modelluchtvaar

Landingsbanen

Opwaardering sportcluster

Woonweefsel Veurne / ontsluiting Petit Paris



06

UITBOUW RECREATIEF VLIEGGEBEUREN



VLIEGGEBEUREN ALS ATTRACTOR VOOR DE SITE

MEER DAN VLIEGEN ALLEEN

Het vliegrecreatief verhaal wordt een belangrijke identiteitsbepalende peiler voor de ontwikkeling van de site en krijgt daarom alle kansen. Hierbij wordt in de eerste plaats de infrastructuur geoptimaliseerd voor het vliegen zelf. Alle vliegfuncties en nevenactiviteiten worden dan ook zo goed mogelijk gefaciliteerd. Tegelijk wordt een betere zichtbaarheid en beleving van dit vlieggebeuren mogelijk gemaakt voor een ruim publiek. Het contact tussen de vliegactiviteit en de toeschouwer staat centraal. Dit kan bv. (niet-limitatief) door de uitbouw van “plane watching” (bv. verhoogde zichtplek met soundscape), het organiseren van luchtdopen en pleziervluchten, het voorzien van een flight simulator, een vliegmuseum, de uitbouw van verblijfsaccommodatie, een speeltuin binnen de vliegthematiek, de organisatie van drone toerisme, gegidste tours (bv. Windkracht 10 belevingstour),...

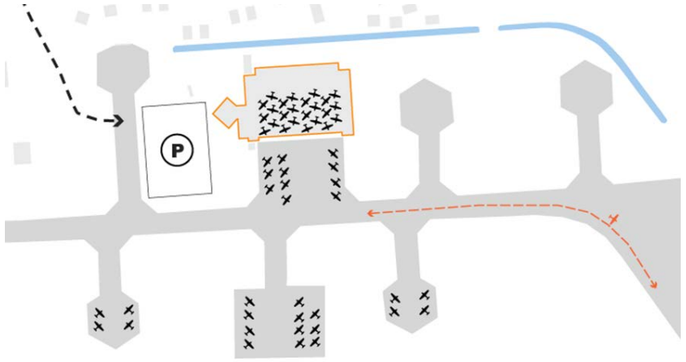
GEFASEERD VERHAAL

Het vliegverhaal kan dan ook heel breed uitgebouwd worden, niet enkel m.b.t. de ‘modi’, maar ook qua nevenactiviteiten. Maar dit wensbeeld is er uiteraard niet van vandaag op morgen. We gaan hoe dan ook uit van een gefaseerde ontwikkeling, waarbij we in de directe toekomst vooral terugvallen op wat er vandaag is. Een geleidelijke groei van de vliegactiviteit biedt in een latere fase de kans om structureler in te grijpen en te investeren in de uitbouw van een definitieve setting. In wat volgt lichten we dan ook deze stapsgewijze ontwikkeling toe.

KORTE TERMIJN / HERGEBRUIK BESTAANDE LOODS EN INFRASTRUCTUUR

40STE SMALDEEL

De bestaande noordelijke loods, het zgn. 40ste Smaldeel, dat vandaag gebruikt wordt door de Search & Rescue, komt vrij door reorganisatie van de militaire activiteit. De loods is in goede staat en kan meteen ingezet worden voor de uitbouw van de recreatieve luchtvaart. De verharding voor het gebouw biedt ruimte voor de stalling van vliegtuigjes, terwijl de bestaande parking voor auto's rechtstreeks bediend wordt vanaf de Robert Vandammestraat. De amateurluchtvaart kan op deze plek functioneren zonder interferentie met de militaire activiteit en krijgt dus een opener karakter voor bezoekers.



Schaalonderzoek / mogelijke organisatie recreatieve luchtvaart korte termijn



Bestaande situatie 40ste Smaldeel

DUBBEL GEBRUIK LOODS / TIJDELIJKE INVULLING

De loods is ruim genoeg om een zekere groei van de amateurluchtvaart op te nemen. In tussentijd blijft er plaats beschikbaar om ook een aantal nevenactiviteiten of tijdelijke evenementen te organiseren. De loods kan dienst doen als fuifzaal, ze kan ruimte bieden aan skaters,...



Mogelijke tijdelijke invulling van de loods als fuifzaal



Skatepark

BELEVING VLIEGGEBEUREN / PUBLIEK KARAKTER

Ook tijdens deze eerste fase wordt de beleving van het vlieggebeuren belangrijk. De vroegere militaire infrastructuur die ook voor het vlieggebeuren niet van belang is, wordt daarom opengesteld voor publiek. Het openleggen van de Langelede bepaalt de zuidelijke grens van het nieuwe polderpark. Hiermee wordt een eerste deel van de beoogde 'rondgang' van de Vliegpolder toegankelijk voor lopers, fietsers, rollerskaters,... De verharding kan ook ingezet worden voor allerhande tijdelijke evenementen.

Vanaf dan krijgen we de kans de dorpskern van Koksijde aan te sluiten op de Vliegpolder.

Ook de kippenboer - die vandaag zit ingesloten in het militair domein - sluit vanaf dit moment aan op een publieke infrastructuur.

Woonontwikkeling Koksijde-dorp (zie verder)

Boerderij (suggestie toekomstige invulling: kinderboerderij)

Loods 44ste Smaldeel

Kippenboer (uitbouw toeristische functie mogelijk)

Openleggen Langelede

Tacan laan (bestaande verharding)

Platform modelvliegtuigen

Publiek toegankelijk / deel rondgang (bestaande verharding)

Eindpunt noordzuid landingsbaan

Tacan

DVOR

LANGERE TERMIJN /
UITBOUW KOP NOORDZUID BAAN

MOGELIJKE UITBREIDING VLIEGPROGRAMMA

De bedoeling is om op termijn het vliegrecreatief programma verder uit te bouwen. Zo wordt gedacht aan de uitbouw van een vliegmuseum, aangepaste verblijfsaccommodatie (bv. een “airpark”), een publiekstoegankelijk clubhuis, ruimere parkeermogelijkheden voor bezoekende vliegtuigen,... Voor deze ontwikkelingen op langere termijn wordt de kop van de noordzuid baan gereserveerd.



Bestaande situatie: kop noordzuid baan



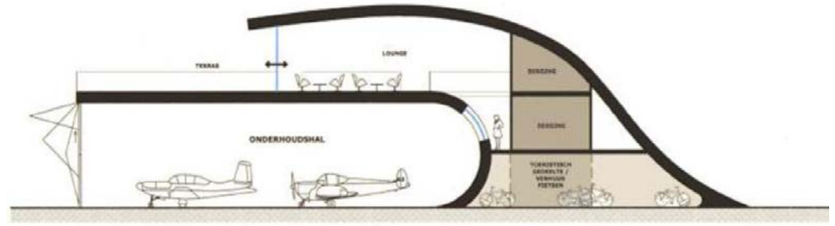
Verblijfsaccommodatie airpark



Referentie: Museumfunctie (vliegend / statisch)

LANDSCHAPPELIJKE INTEGRATIE

De WAC (West Aviation Club) heeft zelf al een ontwerp uitgewerkt voor een nieuw clubhuis, dat een aantal waardevolle elementen bevat: zo herbergt het een publieke cafetaria met zichtterras en kan zelfs het dak betreden worden als uitkijkplek naar het vlieggebeuren, er is verhuur van fietsen voorzien,... We werken graag verder op deze insteek. Bij de inplanting van de vliegvoorzieningen wordt de beleefbaarheid en de landschappelijke integratie van het vlieggebeuren centraal gesteld.





Ontwerp nieuw clubhuis West Aviation Club



Referentie: Mecanoo library

INVULLING VLIEGRECREATIEF PROGRAMMA

Daarom worden op de kop van de noordzuid landingsbaan twee gebouwentiteiten uitgewerkt als hellende vlakken.

Onder het westelijk hellingsvlak krijgt de museumfunctie een plek. Een zgn. ‘vliegend museum’ is hier mogelijk, met oldtimers en andere vliegtuigen die nog enkele keren per jaar een effectieve vlucht ondernemen. Het museum geeft dan ook rechtstreeks uit op de landingsbaan.

Onder het oostelijke hellend vlak worden alle functies geclusterd die gerelateerd zijn aan de recreatieve luchtvaart: het clubhuis van de West Aviation Club, horecagelegenheid voor een breed publiek, de loodsen waarin vliegtuigjes worden gestald, de verblijfsaccommodaties voor bezoekers, de fiets- en golfkarretjesverhuur, de conciërgewoning,... Afgesloten van het publiek wordt in de directe nabijheid ook een vliegtuigparking voorzien.

Landschapsstructuur woonontwikkeling Koksijde-dorp (zie verder)

Vliegend museum onder bermenlandschap

Rondgang Vliegpolder (bestaande verharding)

Noordzuid landingsbaan

Openleggen Langeleed / natuurlijke barrière publiek vs. afgesloten deel

P

Voorplein / parking (bestaande verharding)

Publieke parkruimte

Pluktuinen

Loodsen en verblijfsaccommodatie

Parking vliegtuigen

Taxiweg / grasbaan

GROENRUIMTE BIJ KOKSIJDE-DORP

De beide hellende vlakken vormen grote uitkijkplateaus van waarop het vlieggebeuren optimaal kan beleefd worden. Ze worden deel van de publieke groenruimte die aansluit op de kern van Koksijde-dorp. Het uiteinde van de landingsbaan krijgt hier betekenis als voorplein bij het museum en de vliegclub en autoparking.







07

MEESTERHOF VOOR BEDRIJVIGHEID EN CONTAINERPARK



EEN BIJZONDER BEDRIJVENTERREIN

BEDRIJVENTERREIN EN INTERGEMEENTELIJK CONTAINERPARK

De gemeente Koksijde wenst een bedrijventerrein uit te bouwen om te voldoen aan lokale behoeften. Daarnaast willen Koksijde en Veurne samenwerken om een gemeenschappelijk containerpark uit te bouwen.

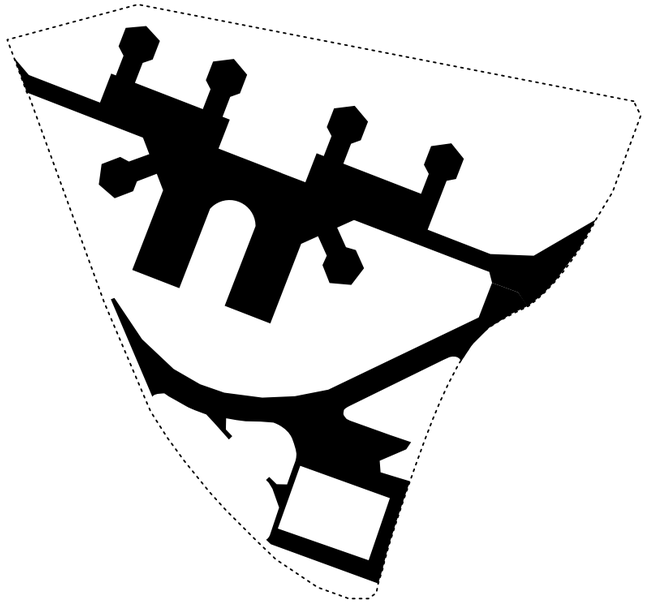
HERGEBRUIK BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

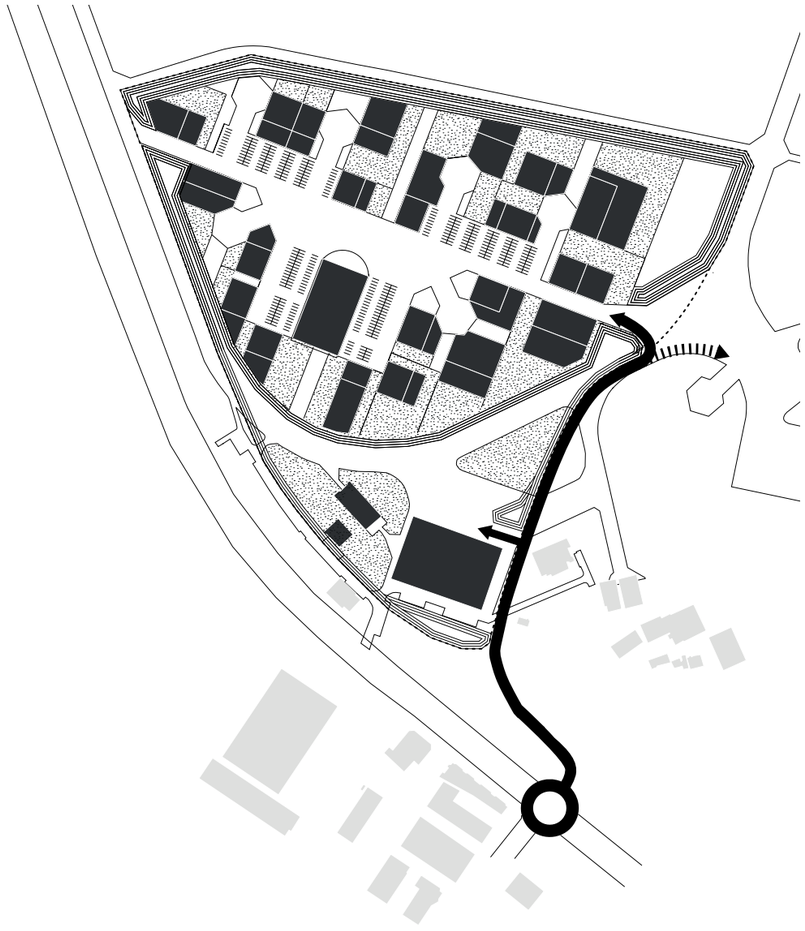
Voor het bedrijventerrein wordt een zone geselecteerd rond de zgn. loods D31 in het zuidwesten van de site, aansluitend op de N8. Het uitgangspunt hierbij is dat de bestaande verharding zoveel mogelijk wordt benut, en zelfs sturend wordt voor de ontwikkeling. Op die manier krijgt de ontwikkeling een duurzame insteek (er wordt geen maagdelijke “greenfield” aangesneden), en creëren we geen anonieme plek, maar wel een bedrijventerrein met karakter: de overmaatse betoninfrastructuur blijft als historische onderlegger zichtbaar.

CLUSTERING BEDRIJVIGHEID EN CONTAINERPARK

Met deze nieuwe ontwikkeling wordt heel bewust niet aangesloten op het bestaande bedrijventerrein ten westen van de N8. Hoewel dit reflexmatig wellicht evidenter lijkt, menen we dat hiermee de openheid van het beeld langs de steenweg volledig wordt teniet gedaan. Bovendien zijn er in dit scenario geen grensstellende elementen, waardoor toekomstige uitbreidingen moeilijker zijn in te perken, en dus de deur als het ware open staat voor verdere dichtslibbing van de open ruimte.
In het voorstel clusteren we het bedrijventerrein en het containerpark in een duidelijk afgelijnde figuur, waarbij de bestaande wegenis rond de site absolute grenzen bepalen. Met een coherente groenbuffer rondom het bedrijventerrein verwijzen we tegelijk naar de typologie van het meesterhof in het polderlandschap.

DENSE BEBOUWING ROND OPEN VERHARDING

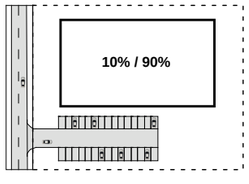




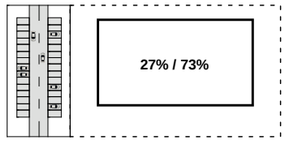
AANGEPASTE KENCIJFERS

Bij een traditioneel bedrijventerrein wordt in de regel uitgegaan van een verhouding van 10 à 15 % voor wegenis en 85 à 90 % verkavelbare gronden. Aangezien de bestaande verharding het vertrekpunt is voor de ontwikkeling werken we hier met andere verhoudingen. Nagenoeg 25 % van de site is vandaag al verhard. Hiermee krijgen we de kans het bedrijventerrein fundamenteel anders te organiseren.

Het parkeren en laden en lossen wordt niet voorzien op de private kavels, maar wel vanop de bestaande (publieke) verharding. Hierdoor kan de perceelsgrootte verkleind worden t.o.v. het traditioneel model, en wordt een grotere dichtheid op de kavels bekomen. Rond de grote open verharding voorzien we dus een densere bebouwing.



infrastructuur 10 % vs. perceel 90 %
perceel: 5000 m²
*gebouw: min 40% opp * 1,5 verdieping = 3000 m²*
parkeren: 1/100 m² BVO = 30 PP (13%)



infrastructuur 27 % vs. perceel 73 %
perceel: 4000 m²
*gebouw: min 50% opp * 1,5 verdieping = 3000 m²*

COMPACTE GEBOUWEN

De bedrijfsgebouwen sluiten telkens direct aan op de bestaande verharding. We voorzien één bouwlaag en een ‘kop’, een tweede bouwlaag waarin stapelbare functies (kantoor, opslag) een plek krijgt.

Het model telt een footprint van 29.000 m², en een totale bruto vloeroppervlakte van 42.000 m².

ONTSLUITING VIA N8

Het bedrijventerrein en intergemeentelijk containerpark worden rechtstreeks ontsloten via het bestaande kruispunt Sint-Idesbaldusstraat / Koksijdestraat. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer (incl. eventuele vertramming) op de N8 minimaal gehinderd.

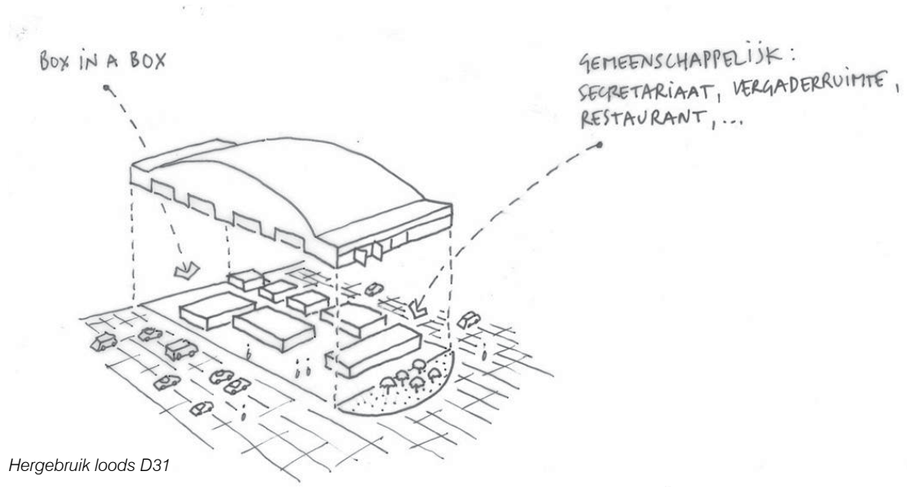
LOODSEN ALS GEZICHT VOOR HET BEDRIJVENTERREIN EN CONTAINERPARK

De bestaande loodsen D31 en D25 worden behouden en krijgen een prominente plek in de nieuwe ontwikkeling. In de loods D31 worden enkele kleinere volumes voorzien (box in a box) die ruimte bieden aan startende bedrijfjes. Ook de gemeenschappelijke functies worden hier geclusterd: het secretariaat voor de start-ups, een gemeenschappelijke vergaderruimte, een restaurant,... De loods wordt zo het ‘gezicht’ van het bedrijventerrein. De loods D25 krijgt betekenis als overdekte shelter bij het containerpark.

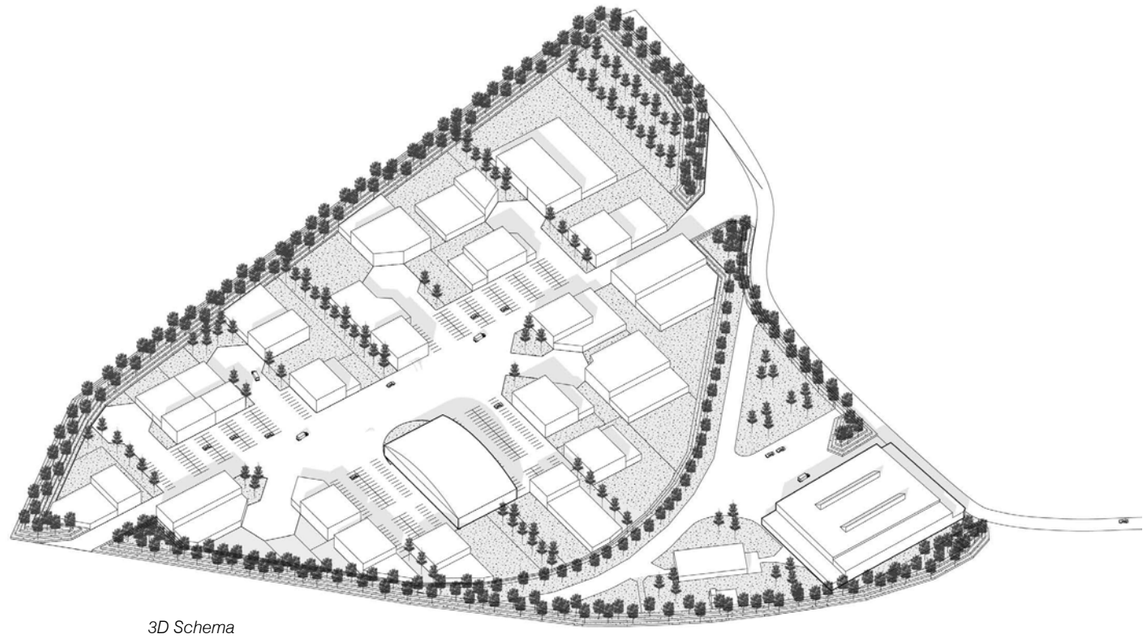








Hergebruik loods D31



3D Schema

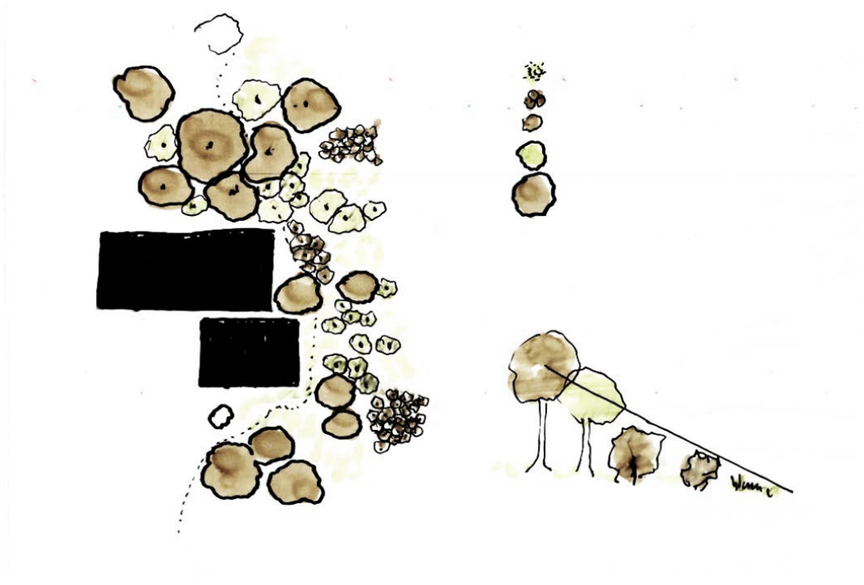
UNIFORME ARCHITECTUUR

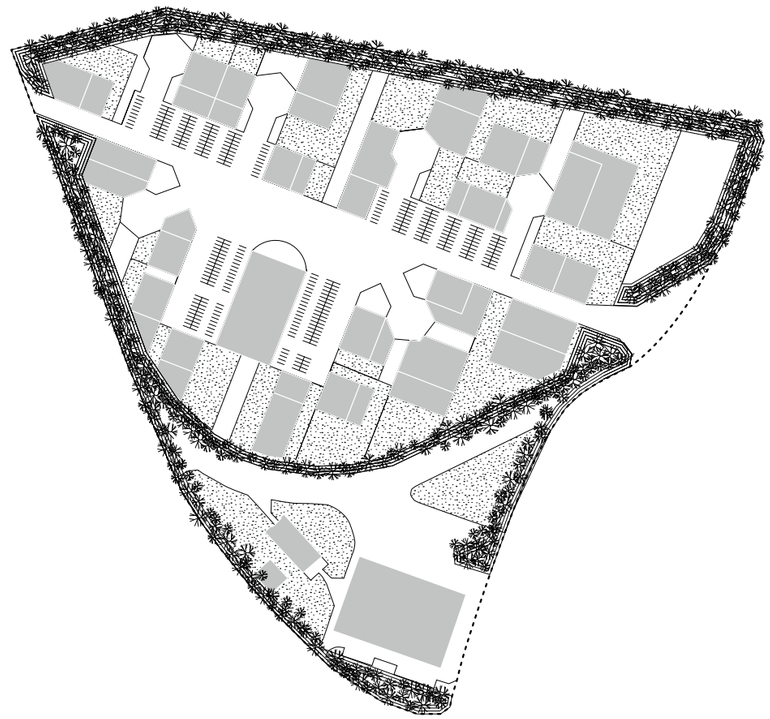
We streven naar een zekere eenheid op het vlak van materilisatie en kleurbepaling van de gebouwen, zodat een coherent beeld ontstaat. De beeldkwaliteit, de uniformiteit en de duurzaamheid van de gekozen materialen primeren op de kostprijs; de uitvoering hoeft m.a.w. niet duur te zijn, zolang de beoogde eenheid wordt versterkt.
De bestaande loods krijgt door haar eigenzinnig karakter extra aandacht als centrale ontmoetingsplek.

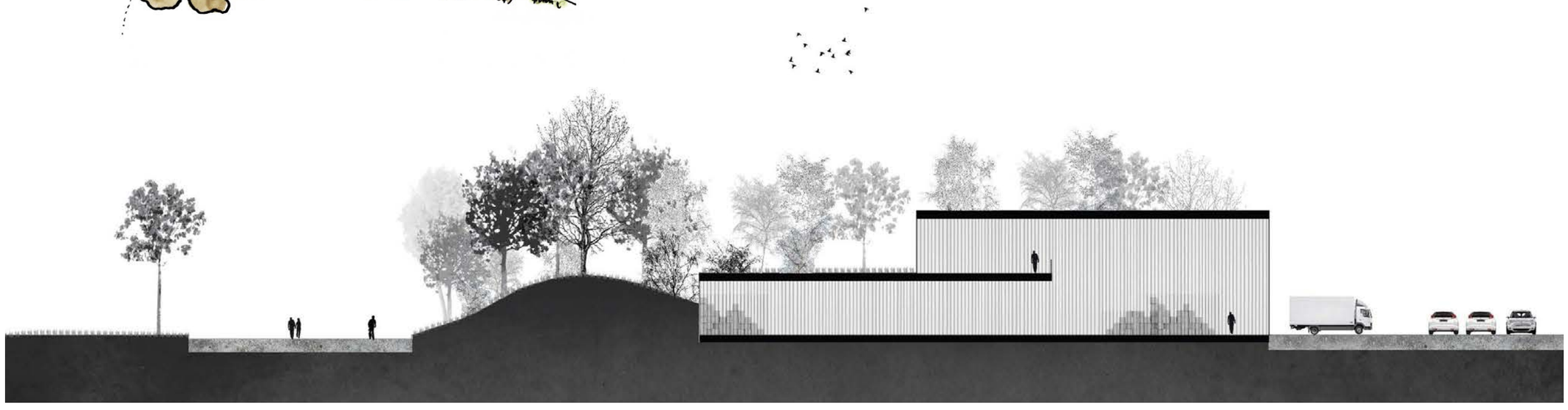


GROENE AFBOORDING

De aankleding van de ‘buitenkant’ van het bedrijventerrein / containerpark is minstens zo belangrijk als het ‘binnenzicht’, vanaf de centrale verharding. Aangezien de site zich als een overmaats meesterhof positioneert in het open polderlandschap, voorzien we een coherente groenbuffer. Het grondverzet op de site wordt ingezet voor de uitbouw van een aaneengesloten bermomwalling. Hierop worden kruiden, heesters, laag- en hoogstammen geplaatst zodat het beeld van een gesloten erfbeplanting ontstaat. Het bedrijventerrein wordt samen met het containerpark leesbaar als samenhangende entiteit in het landschap









08

CLUSTERING MILITAIRE ACTIVITEIT



FOCUS OP SEARCH & RESCUE ACTIVITEIT

STRATEGISCHE KEUZE

De laatste jaren is er binnen Defensie stevig ingezet op een rationalisatie en optimalisatie van de militaire infrastructuur. De ontwikkeling van het onderhavig masterplan is hiervan een rechtstreeks gevolg.

Momenteel werkt defensieminister Vandeput een strategisch plan uit dat de prioriteiten voor Defensie zal bepalen. In afwachting van dit plan vormt het meest recente herstructureringsplan van Defensie het uitgangspunt, waarbij voor de basis van Koksijde wordt uitgegaan van een moderne compactere basis ten zuidwesten van de hoofdlandingsbaan, toegespitst op Search- en Rescue (helikopter)-activiteiten. De concrete behoeften voor deze kernactiviteit worden bepaald door de zgn. ‘white paper’, een overeenkomst tussen de militairen en de gemeente Koksijde.

VEREISTE PROGRAMMA-ELEMENTEN

De volgende elementen zijn vereist om de Search & Rescue activiteiten uit te bouwen op de nieuwe locatie:

- loodsen voor onderhoud en stalling van de N90 helikopters
- helikopter- en onderhoudsplatformen
- een loods voor voertuigen en machines
- werkplaatsen voor onderhoud van voertuigen en technische installaties (behoud D51)
- een fuel depot (behoud bestaande) en een stelplaats voor brandstof voertuigen;
- TACAN (behoud bestaande)
- burelen en magazijnen
- meteo, brandweer, luchtverkeerstoren
- logement met 25 kamers (eventueel gezamenlijk te voorzien met de logementsplaatsen in de kwartierzone)

MILITAIRE SITE TEN ZUIDEN VAN DE LANDINGSBAAN

WENSLOCATIE DEFENSIE

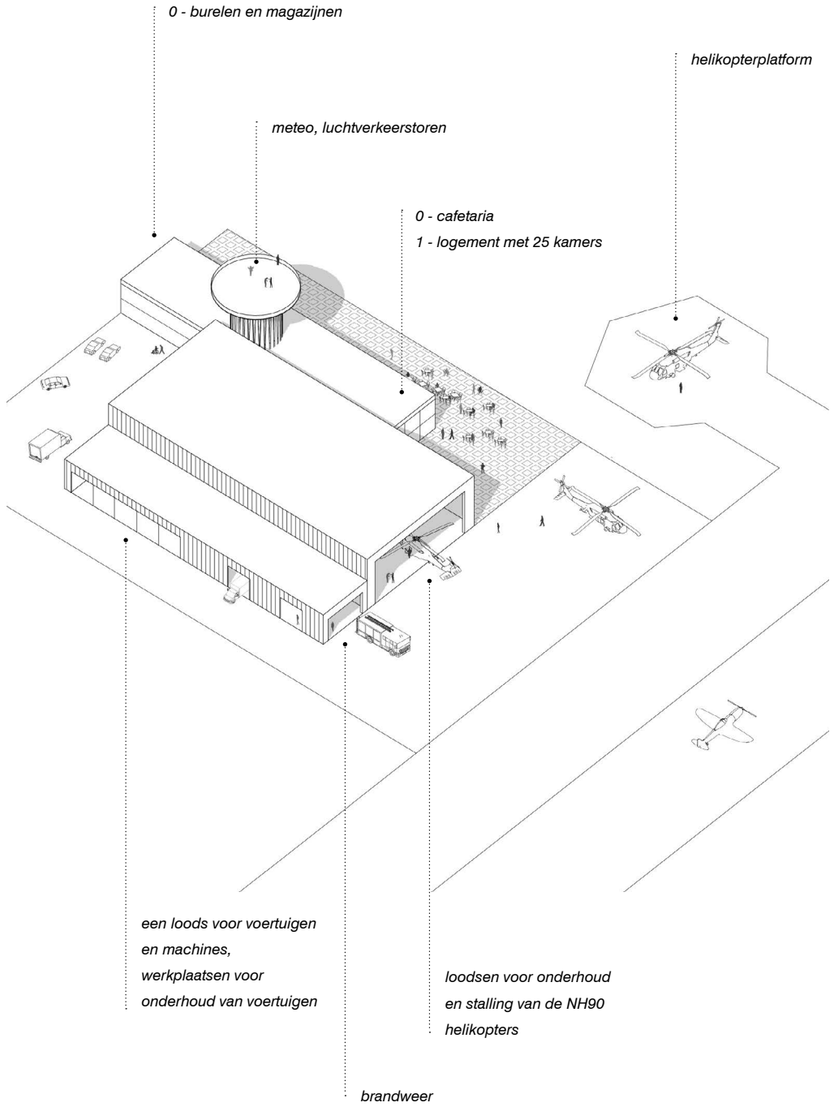
De site die door Defensie naar voor geschoven wordt, sluit onmiddellijk aan op (de veiligheidszone rond) de oostwest landingsbaan. Hierbij wordt maximaal uitgegaan van hergebruik van de bestaande infrastructuur, zoals de wegenis, taxiways en helicopterplatforms.

Binnen deze perimeter wordt voorzien in een nieuwe hangar voor onderhoud en stalling van de NH90 helicopters, in horeca- en logementfaciliteiten en in een nieuwbouwcomplex met Commando, ATC (Air Traffic Control), de meteo en de brandweer. Het gebouw D51 behoudt haar functie (wassen en drogen van duikpakken), maar ligt - net als het (bestaande) fuel-depot en de TACAN - buiten de gesloten perimeter van de militaire basis.

CLUSTERING NIEUWE INFRASTRUCTUUR IN COMPACT GEBOUW

Om de footprint in het open polderlandschap zo klein mogelijk te houden, stellen we voor het gevraagde nieuwbouwprogramma samen te brengen in een enkel volume.





POTENTIES VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

EEN COMPACTERE MILITAIRE SITE?

Op basis van het schaalonderzoek naar het gevraagde programma kan de perimeter van de militaire basis (op termijn) nog iets aangescherpt worden. Een voorwaarde hiervoor is dat een nieuwe betonverharding wordt voorzien voor de helicopterplatforms.
De keuze voor de bijgestelde perimeter biedt een aantal opportuniteiten voor de toekomstige ontwikkeling van de Vliegpolder.

BEDRIJVIGHEID GERELATEERD AAN HET VLIEGGEBEUREN

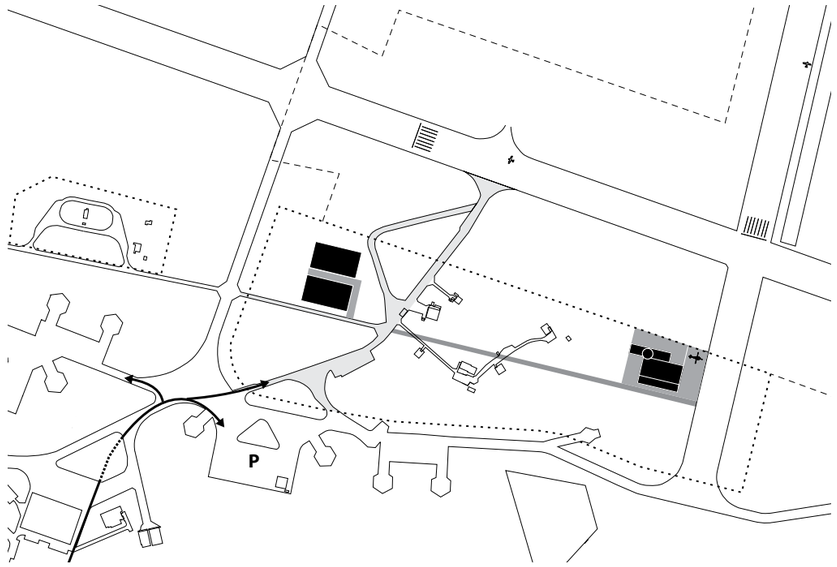
Aansluitend op de landingsbaan kan ook luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid een plek krijgen. We denken bv. aan herstel of restauratie van (oldtimer)vliegtuigjes.

VERVOLLEDIGEN RONDGANG

In het geval de footprint van de militaire site wordt verkleind (of uitgerokken langs de landingsbaan) kan de bestaande verharding ook hier toegankelijk worden voor fietsers, skaters, voetgangers, lopers, landzeilers,... als deel van de publieke route van de Vliegpolder. Het functionele en recreatieve nut van de rondgang verhoogt drastisch naarmate de ‘cirkel wordt gesloten’.

NIEUW PUBLIEK PROGRAMMA

Om het draagvlak van de Vliegpolder als recreatieve cluster in de Westhoek verder te versterken verwelkomen we extra publiekstrekkers. Bij wijze van voorbeeld wordt het conceptidee van ‘Captain Jack’ aangehaald: een indoorpark rond het thema luchthaven en vliegtuigen (cfr. themapark Mol). Het nieuwe gebouw zou een plek krijgen langs de publieke rondgang van de Vliegpolder. Parkeren (tot 500 wagens) wordt mogelijk op de bestaande verharding langs de lus, rechtstreeks bediend via de toegangsweg naar het bedrijventerrein.
Captain Jack gaat uit van 400.000 bezoekers op jaarbasis.





09

KERNVERSTERKING KOKSIJDE DORP



AFWERKEN WOONWEEFSEL

ACHTERKANT WORDT POORT NAAR DE VLIEGPOLDER

Het historisch centrum van Koksijde is bijzonder. De Sint-Petruskerk en de begraafplaats hebben geen centrale plek in het woonweefsel, maar bepalen de rand ervan. De relatie met het polderlandschap, en het open zicht naar Veurne blijven tot vandaag intact. Tegelijk voelt de kerkomgeving echter aan als het einde van de wereld, als een achterkant. De positie van het huidige containerpark en de technische diensten is in die context illustratief.

Nu de Vliegpolder publiek toegankelijk wordt, verandert de situatie fundamenteel. De achterkant van het dorp wordt dan ook een nieuwe voorkant. Door herlocalisatie van de technische diensten, het containerpark en de jeugdvoorzieningen komt ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen. De opportuniteiten zijn niet min: we krijgen de mogelijkheid om het dorp aan te hechten aan het open polderlandschap en de recreatieve cluster. Tegelijk wordt kernversterking en -verdichting mogelijk, waarmee de draagkracht van het centrum vergroot.

KERNVERSTERKING MET BEHOUD VAN DE EIGENHEID

De woonverdichting vormt geen doel op zich: het is niet zozeer de kwantiteit, dan wel de kwaliteit die telt. De relatie van de kerkomgeving met het open landschap wordt dan ook sturend. De waardevolle historische onderlaag blijft gerespecteerd.

AANSLUITING OP OMGEVING

NOORDZUID ROUTE

De nieuwe woonontwikkeling wordt deel van een ruimer verhaal. Hierbij wordt de uitbouw van een noordzuid route voorgesteld, parallel met de Zeelaan / Noordstraat. Zo ontstaat een as voor langzaam verkeer die de volgende sites aan elkaar linkt: de Hoge Blekker, het sportpark, de Hotelschool Ter Duinen, de kerkomgeving Sint-Petrus en de Vliegpolder.

De haalbaarheid van het toegankelijk / doorwaadbaar maken van de Hotelschool als private site dient hierbij verder onderzocht te worden. Een vrije passage langs de rand van de site of binnen een bepaald tijdsvenster behoort tot de mogelijkheden.

Hoge Blekker

Sportcluster

Zeelaan

Politiekantoor

Hotelschool Ter Duinen

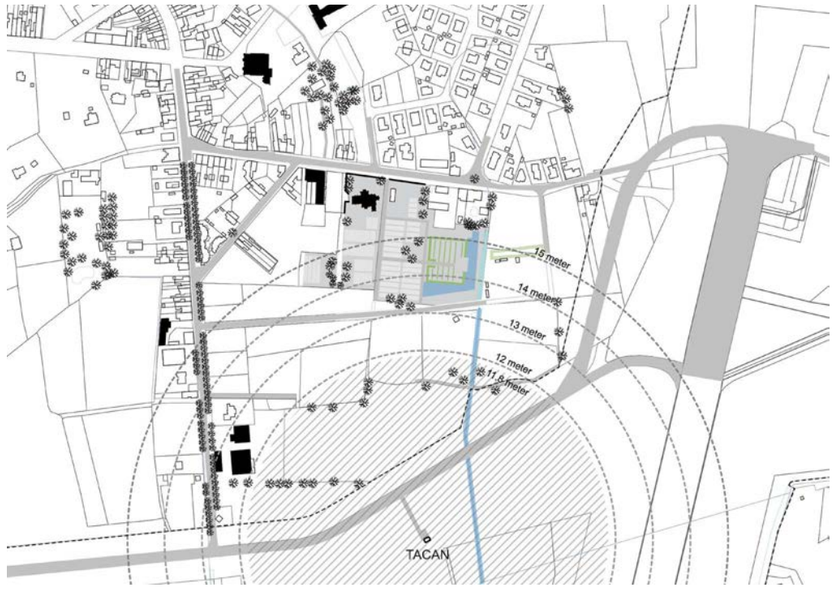
Omgeving Sint-Petruskerk en dienstencentrum

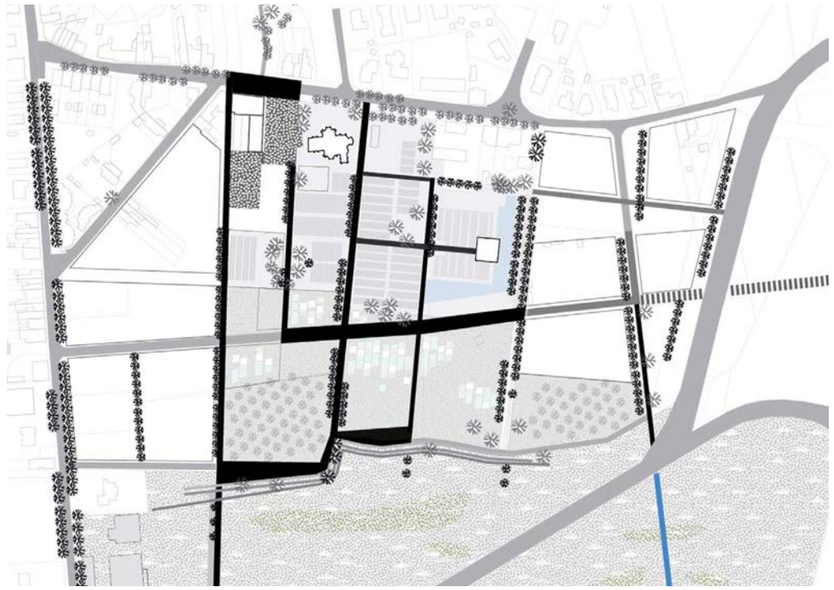
Omgeving Sint-Petruskerk en dienstencentrum

Begraafplaats

Vliegpolder

PLANOPBOUW





BESTAANDE ELEMENTEN

De huidige ligging van het containerpark is erg ongelukkig: de afscheidsruimte van de begraafplaats geeft er letterlijk op uit. Daarom wordt een nieuwe locatie gezocht, in gedeeld gebruik met de stad Veurne (zie hoofdstuk 7). Daarnaast krijgen ook de werkplaatsen een nieuwe plek; de druk op het lokale wegennet wordt te groot, en clustering van alle technische diensten zou de efficiëntie beslist verhogen.

Toch vertrekken we niet van een leeg blad. Zo blijft de zichtrelatie tussen (de uitbreiding van) de begraafplaats en het open landschap behouden, conform het concept. Daarnaast kan de infrastructuur naar het containerpark ook geïntegreerd worden in het plan. Zo wordt de bestaande wegenis dwars op de Veurnestraat en de Kerkstraat bij voorkeur hergebruikt als ontsluitingsassen voor de nieuwe woonontwikkeling. Ook waardevolle groenelementen blijven behouden.

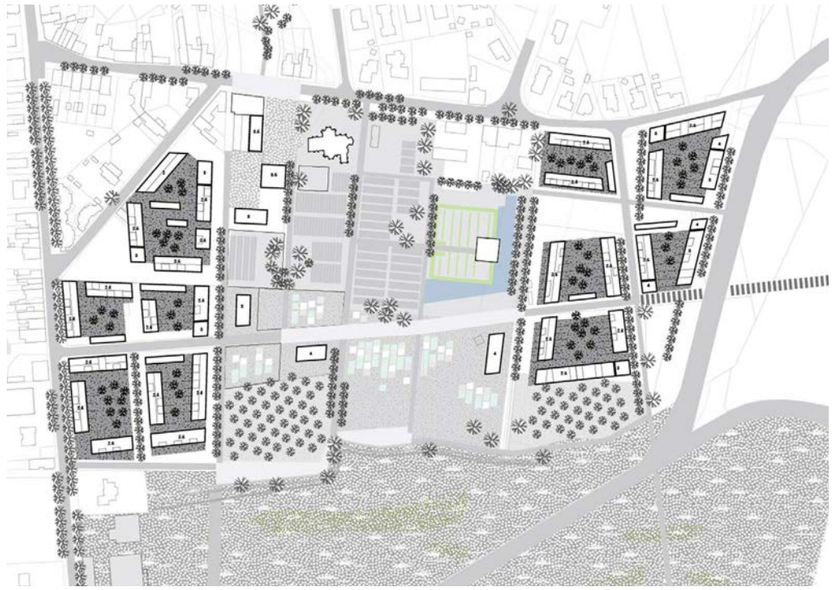
Tenslotte wordt de afstand t.o.v. de Tacan bepalend voor de uiterste grens van de dorpskern en de maximale bouwhoogtes.

FIJNMAZIG NETWERK / DWARSE BOMENRIJEN

In aanvulling op de wegenis voor gemotoriseerd verkeer voorzien we een fijnmazige padenstructuur., zodat het gebied maximaal doorwaadbaar wordt. Het linken van de Vliegpolder en het lokaal woonweefsel wordt cruciaal, niet alleen fysiek maar ook mentaal. Daarom worden de noordzuid bewegingen begeleid door bomenrijen, in analogie met de Veurnestraat. Hiermee blijft een open zicht op de polder bewaard, terwijl de beoogde relaties worden versterkt.

Langs de noordzuid paden zien we een opeenvolging van publieke ruimtes. De overgangen tussen de verschillende zones worden gemarkeerd door ‘galettes’: rustpunten of oversteekplaatsen.





GELAAGD LANDSCHAP

Het publiek domein krijgt een gedifferentieerd voorkomen. De bedoeling is om stapsgewijs de overgang te maken tussen meer stedelijke ruimtes naar het open landschap. Concreet wordt in de omgeving van het kerkpleintje het stedelijk (plein)karakter verder uitgebouwd. De begraafplaats die hier op aansluit vormt een soort groene kamer, met welonderhouden tuinbeplanting. Zuidelijker wordt een zone voorzien met boomgaarden en pluktuinen om te eindigen in het open polderlandschap, waar de waterbuffering van de wijk een plek krijgt.
Op die manier gaan we van een kleinschalig en stedelijk (de ‘culturele component’) naar een grootschalig en natuurlijk landschap (de ‘natuurlijke component’).

GEDIFFERENTIEERD WOONAANBOD

Het publiek netwerk bepaalt de bouwvelden voor de woonontwikkeling. Aan de beide randen worden grondgebonden woningen voorzien, met geclusterd parkeren. In de middenzone, waar het open zicht van belang is, worden enkele gestapelde woningen voorzien. De footprint blijft hier beperkt, terwijl het parkeren ondergronds gebeurt. Het gelijkvloers kan een publiekere functie opnemen (horeca, winkel,...). De appartementen vormen het eindpunt van een ontsluitingsas; doorgaand verkeer wordt in centrale groene zone vermeden.
In totaal wordt zo een duurzame woonontwikkeling mogelijk tot 245 woningen.

PLUKTUINEN ALS OVERGANG TUSSEN KERN EN POLDER

De open ruimte die voorhanden is wordt nuttig gebruikt, bv. met stadslandbouw. Potentieel worden de pluktuinen, boomgaarden, volkstuintjes niet alleen door de lokale bewoners, maar ook door de Hotelschool Ter Duinen gebruikt (de huidige pluktuinen zijn gelegen in Oostende). Door lokale productie wordt het duurzame karakter versterkt.

KINDERBOERDERIJ IN HET POLDERLANDSCHAP

De bestaande boerderij langs de Veurnestraat kan (op termijn) een kinderboerderij worden, als extra attractor geënt op Koksijde-dorp en de publieke rondgang van de Vliegpolder.









TYPOLOGIEËN



Geschakelde grondgebonden woningen (Cluster)



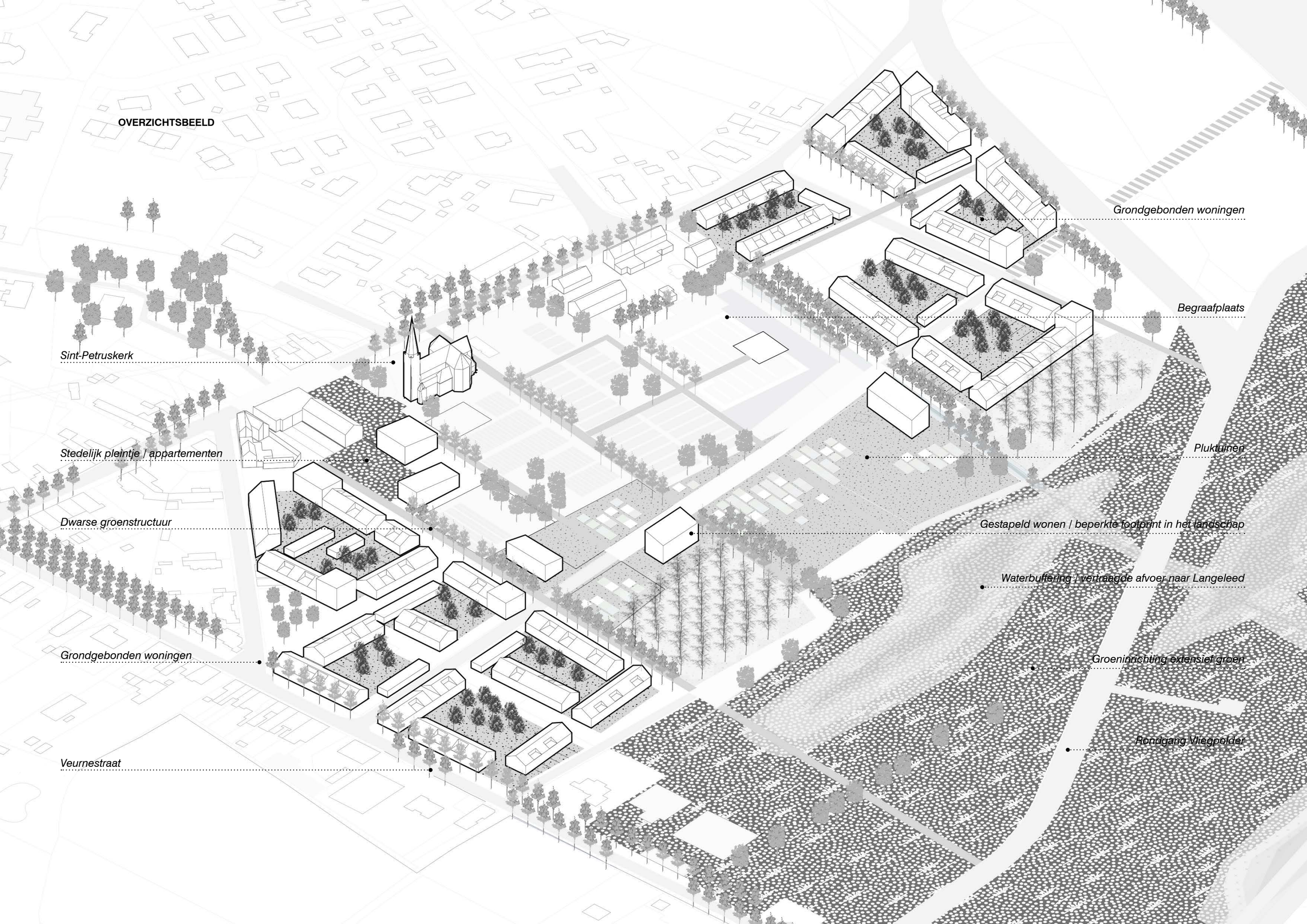
Losse appartementenvolumes in het landschap

GEFASEERD VERHAAL



Volgens de berekening van de woonprogrammatie door de Provincie kunnen een 58-tal nieuwe woningen worden voorzien in de planperiode 2012-2017, eventueel aangevuld met een aandeel betaalbaar wonen (op basis van het reservepakket). Ook vanuit de huidige juridische context is slechts een deel van de woonontwikkeling al realiseerbaar. We gaan dan ook uit van een gefaseerd verhaal, waarbij de kernversterking wordt voorzien over een langere periode.

OVERZICHTSBEELD



SFEERBEELD / ZICHT VANAF VLIEGPOLDER NAAR KERK

Op de voorgrond zien we het extensief groen met waterbuffer voor de wijk. Achterliggend bevinden zich de pluktuinen en boomgaarden. De zichtrelatie tussen de kerkomgeving en het open landschap blijft bewaard. De woonontwikkeling wordt geconcentreerd aan de randen.



10

AFWERKING NOORDRAND VEURNE



MEERVOUDIGE UITDAGING

STRATEGISCHE WOONRESERVE

In tegenstelling tot de andere bouwopgaves is er voor de noordelijke rand van Veurne geen dwingend programma. Met de ontwikkeling van de Suikerfabriek beschikt de stad Veurne nog over een ruime buffer om de toekomstige woonvraag op te vangen. De oefening die hieronder wordt uitgewerkt moet op het vlak van woonontwikkeling dan ook gelezen worden als een lange termijn visie. Een duidelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen aan de noordrand van Veurne blijft evenwel noodzakelijk, vanuit de volgende insteken.

AANHECHTING AAN VLIEGPOLDER

De noordrand van Veurne richt zich t.g.v. het gesloten karakter van de site momenteel nog met de rug naar het militair domein. Net zoals bij Koksijde-dorp kunnen we hier spreken van een zelfkant van het woonweefsel. Met de introductie van het concept van de publieke Vliegpolder kan Veurne zich d.m.v. nieuwe doorsteken en een landschappelijke inkadering vasthechten aan het open landschap. Bij de landschappelijke inrichting gaat bijzondere aandacht uit naar de waterhuishouding.

BETERE FIETSVERBINDINGEN

Er is nood aan betere fietsverbindingen, enerzijds tussen het station Koksijde en de wijk Petit Paris, en anderzijds tussen de kernen van Veurne en Koksijde.

ALTERNATIEVE ONTSLUITING PETIT PARIS

Belangrijk aandachtspunt hierbij is voor de stad Veurne dat de wijk Petit Paris beter wordt ontsloten. De wijk zit geprangd tussen het kanaal en het spoor. De aansluiting op het centrumweefsel is hierdoor niet gegarandeerd. De stad stuurt aan op een alternatieve ontsluiting naar de Nieuwpoortkeiweg, aan de overkant van het kanaal.

PLANOPBOUW





BESTAANDE ELEMENTEN

De bestaande elementen vormen het vertrekpunt voor nieuwe ontwikkelingen. Enerzijds zien we een clustering van publieke functies met een fors uitgebouwde sportcluster, de jeugdlokalen en de begraafplaats. Het omgevende woonweefsel van Petit Paris wordt naast enkele oudere straten (Noordstraat, Hanssenslaan,...) gevormd door recentere woonverkavelingen zonder echte structuur. Ook het Sappenleed en de Parlementsgracht zijn als waterlopen niet overal leesbaar in het woonweefsel. Het pad erlangs is niet continu.

RADIALE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Daar de beken met een capaciteitsprobleem kampen stellen we lokale verbredingen langs het Sappenleed en de Parlementsgracht voor, zodat de buffercapaciteit vergroot (met vooroeververdediging zodat de doorvoer blijft verzekerd). De vervollediging van het pad langs de beek expliciteert de natuurlijke structuur en definieert een eerste intern systeem voor langzaam verkeer binnen de wijk, terwijl tegelijk de fietsverbinding naar het station wordt versterkt. Een opwaardering van de groenstructuur langs de beek vergroot tenslotte de beleving.

Daarnaast trekken we de bestaande wegen door tot (de rondgang van) de Vliegpolder. Ook vanaf het station Koksijde wordt een pad voorzien dat aansluit op de rondgang. De verschillende doorsteken krijgen een uniforme landschappelijke aankleding door bomenrijen, als referentie naar de historische landschapstypologie van de polder. De nieuwe padenstructuur wordt goed leesbaar in het open landschap.





KADER VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

De landschappelijke structuur definieert een aantal “kamers”, waarvoor telkens een duidelijk toekomstbeeld wordt uitgetekend, uitgaande van de bestaande kwaliteiten.
Vooreerst blijft de landschapskamer die aansluit op de N8 gevrijwaard van nieuwe ontwikkelingen. Hier staat het behoud van het open karakter voorop. De landbouw wordt er als behoeder van de open ruimte bestendigd.
De beide centrale landschapskamers worden gereserveerd voor de uitbouw van publiek programma, aansluitend op, of complementair met het sportprogramma. De centrale as in het verlengde van de BLABLAWEG vormt de backbone van deze cluster.
In de oostelijke landschapskamer wordt een afwerking van het woonweefsel voorzien. De huidige achterkantsituatie wordt met aangepaste woontypologieën teniet gedaan, zodat een aansluiting op de open Vliegpolder is verzekerd.

ONTSLUITING PETIT PARIS

De nieuwe ontsluitingsas voor de woonontwikkeling aan de Vliegpolder kan op lange(re) termijn doorgetrokken worden over het kanaal. Hiermee wordt een verbeterde en continu gegarandeerde ontsluiting van de wijk Petit Paris gerealiseerd. Deze ontsluiting krijgt een strikt lokale functie.
Aan de hand van een mobiliteitsstudie dient de wenselijkheid van deze nieuwe ontsluiting verder onderzocht te worden.

Uitbouw sportfaciliteiten bv. BMX-parcours

Groeninrichting extensief onderhoud

Locatie plezierhaven (lange termijn)

Afwerking woonweefsel gericht naar Vliegpolder

Begraafplaats

Link tussen station en rondgang Vliegpolder

Ontsluiting Petit Paris over kanaal

Behoud open landschap

Interne looplus sportpark

Vacante site / mogelijke inbreiding

Vacante site / mogelijke aanvulling sportprogramma?

Station Koksijde

?

?

BEOOGDE SFEER

RECREATIEF GEBRUIK EXTENSIEF GROEN

Tussen de nieuwe woonrand van Veurne en de Vliegpolder komt in analogie met Koksijde-dorp ook hier een mediërend landschap. Er wordt een landschapsinrichting voorzien met extensief onderhoud en integratie van de waterbuffering van het woonweefsel.













OPLADEN SPORTPARK

Het bestaande aanbod van sportfaciliteiten kan hier verder uitgebreid worden. De activiteiten kunnen aangevuld worden met sport- en speelplekken zoals een BMX-parcours, klimplekken, een avonturenpark, taludtribunes,… Een Finse piste begeleidt een rondgang langs de verschillende sportfaciliteiten. Een landschappelijke inkadering zorgt voor een coherent beeld voor het sportpark.









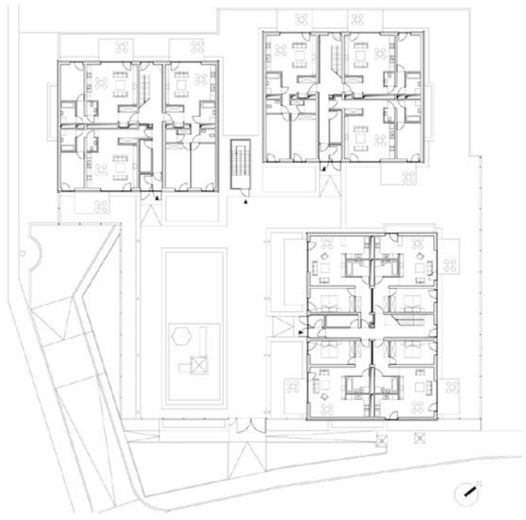




WONINGTYPOLOGIEËN

RIJWONINGEN EN GESCHAKELDE TYPES

De bestaande woningen van de noordrand van Petit Paris worden rug aan rug afgebouwd met nieuwe rijwoningen met zuidgerichte tuinen (38-tal). Aan de noodkant van de ontsluitingsas wordt een aangepaste typologie voorzien van geclusterde woningen in hoeveformatie. Ze lezen als losse elementen in het open landschap. Het parkeren gebeurt hier ondergronds. De open ruimte rond deze gebouwen krijgt een publiek karakter als extensieve groenruimte.













11

CONCLUSIE - VERVOLGTRAJECT



HOE KUNNEN WE LANDEN ?

Het voorliggend masterplan toont de enorme potenties van de site die ontstaan bij optimalisatie van de militaire activiteit. De ontwikkeling van de militaire basis genereert dan ook een meerwaarde vanuit verschillende invalshoeken: de recreatieve luchtvaart wordt duurzame groeikansen geboden, de ‘Vliegpolder’ krijgt identiteit en betekenis als recreatieve trekker voor een breed publiek, landschapsontwikkeling wordt mogelijk, het woonweefsel van Koksijde-dorp en Veurne krijgt een volwaardige afwerking, een aantal lokale programma’s krijgt er een plek,...

Vandaag zijn er echter nog een aantal onzekerheden. In het bijzonder de keuzes die in het strategisch plan voor Defensie zullen worden gemaakt, kunnen het verdere planproces beïnvloeden. Ook de resultaten van de MER-procedure m.b.t. de kazernezone worden bepalend.

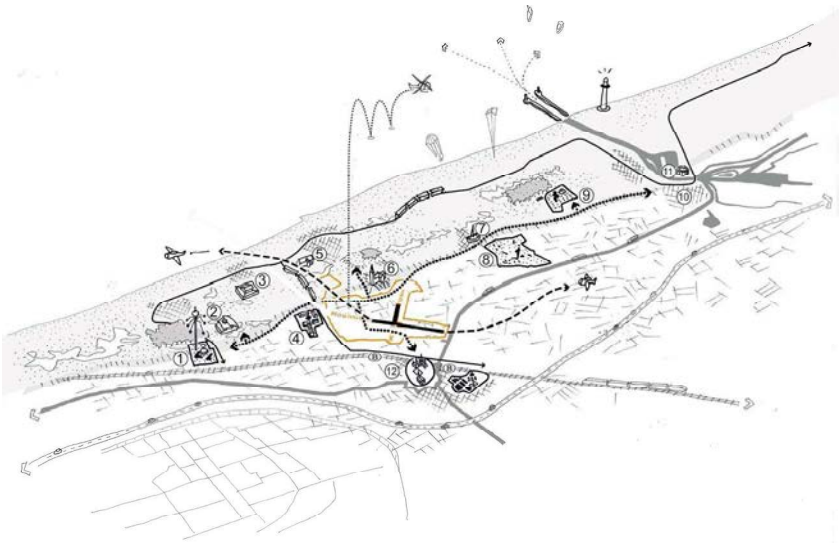
Met de rapportage van het masterplan zijn we dus nog niet aan de eindstreep. De Provincie West-Vlaanderen voorziet als trekker van het strategisch project de volgende stappen:


BU
UR

MASTERPLAN RECONVERSIE MILITAIRE BASIS

KOKSIJDE

ADDENDUM DECEMBER 2017



DE RECREATIEVE VLIEGPOLDER

BUUR

ADDENDUM DECEMBER 2017

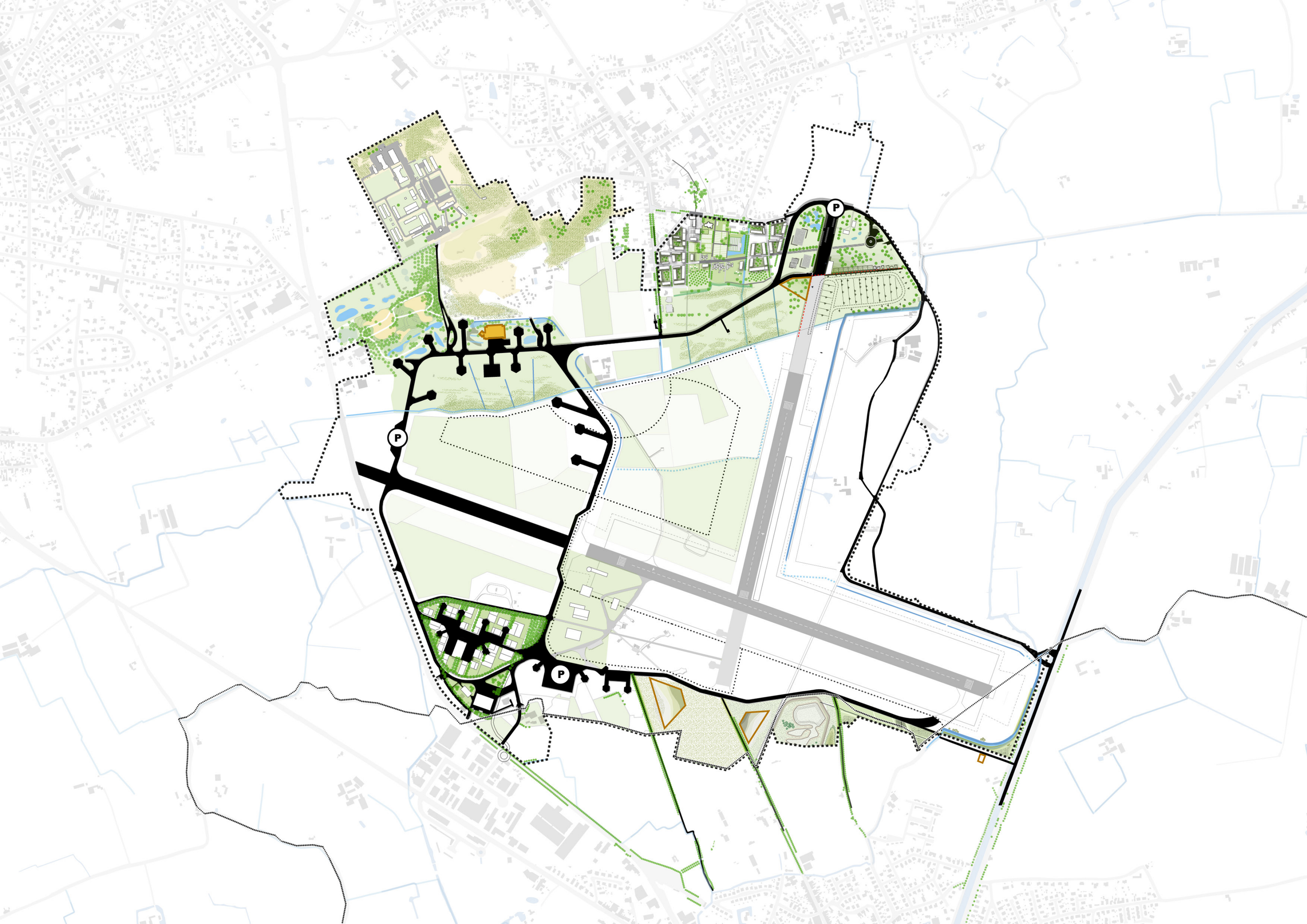
In dit addendum wordt een actualisatie van het masterplan weergegeven.

De contour van het plangebied werd immers nog wat verfijnd in het kader van de opmaak van de startnota van het **Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) Strategisch Projectgebied Reconversie Militaire Basis Koksijde** (2017).

De twee belangrijkste wijzigingen bevinden zich zowel in het noorden als in het zuiden van het plangebied.

In het noorden wordt de kazernezone mee opgenomen in het plangebied. De militaire infrastructuur die gelegen is langs de R. Vandammestraat vormt één geheel met de rest van de militaire basis en zal dan ook samen worden herbestemd in het PRUP.

In het zuiden wordt de noordrand van Veurne niet opgenomen in het plangebied van het PRUP. Bij een herziening van de afbakening van het kleinstedelijk gebied zal deze zone meegenomen worden en zal dit masterplan als basis gelden voor verder ontwerpend onderzoek.


P
P
P

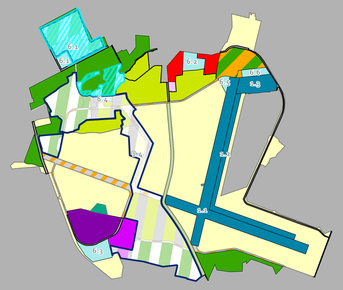

BU
UR

BESTEMMINGSPLAN

west-vlaanderen
de provincie aan de zee

Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde
Koksijde – Veurne

algplanid: RUP_30000_213_00122_00001 oktober 2023



Procedure

beslissing opmaak:	30/03/2012
goedkeuring startnota:	14/12/2017
raadpleging:	20/12/2017 - 17/02/2018
goedkeuring voorontwerp	7/10/2021
draft ontwerp:	oktober 2022

gezien en goedgekeurd in de deputatie van West-Vlaanderen in zitting van 26/10/2023

de provinciegriffier, **voorzitter deputatie,**

Colofon

dienst ruimtelijke planning
Koning Leopold III laan 41 - BE 8000 Brugge
tel +32 50 40 35 33
ruimtelijkeplanning@west-vlaanderen.be

diensthoofd,
Stephaan Barbery

Projectbegeleider,
Ruimtelijk planner,
Wouter Billiet

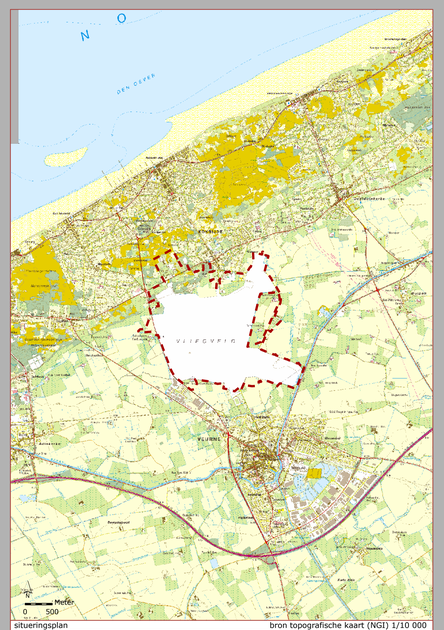
- grens van het RUP
- art.1 - vliegveldinfrastructuur
  - overdruk: vliegtuigparking
  - overdruk: graspiste
- art.2 - militair domein met nabestemming vliegveldinfrastructuur
- art.3 – wetenschapspark
- art. - militair domein met nabestemming wetenschapspark
- art.4 - lokale bedrijvigheid
- art.5 – waterbuffer
- art.6 - gemeenschapsvoorzieningen
- art. - militair domein met nabestemming gemeenschapsvoorziening
- art.7 – vliegrecreatie
- art.8 - recreatief park
  - overdruk: parking
- art.9 - woongebied
  - overdruk: woonvelden
- art.10 - woongebied met specifieke voorwaarden
- art.11 - openbare wegenis
- art.12 - bestaande verharding ifv trage verbinding en recreatie
- art. - militair domein met nabestemming bestaande verharding ifv trage verbinding en recreatie
  - overdruk: taxiway
- art.14 – fietssnelweg en groene as
- art.15 – natuurgebied
  - zichtas
  - overdruk waardevol patrimonium
- art.16 - militair domein met nabestemming natuurgebied
- art.17 - gemengd openruimtegebied
- art. - militair domein met nabestemming gemengd openruimtegebied
- art.18 - bouwvrij agrarisch gebied
- art. - militair domein met nabestemming bouwvrij agrarisch gebied
- art.19 – overdruk: waterloop
- art. – naam???
- art.20 – overdruk: luchtruim drones en testzone
- art.21 – overdruk: groenscherm
- art.22 – overdruk: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer
- art.23 – overdruk: ontsluiting voor traag verkeer
- art.24 – overdruk: technische installaties
- art.25 – overdruk: kringwinkel

Ondergrond: GRB (november 2023)

- Gebouwen
- Percelen

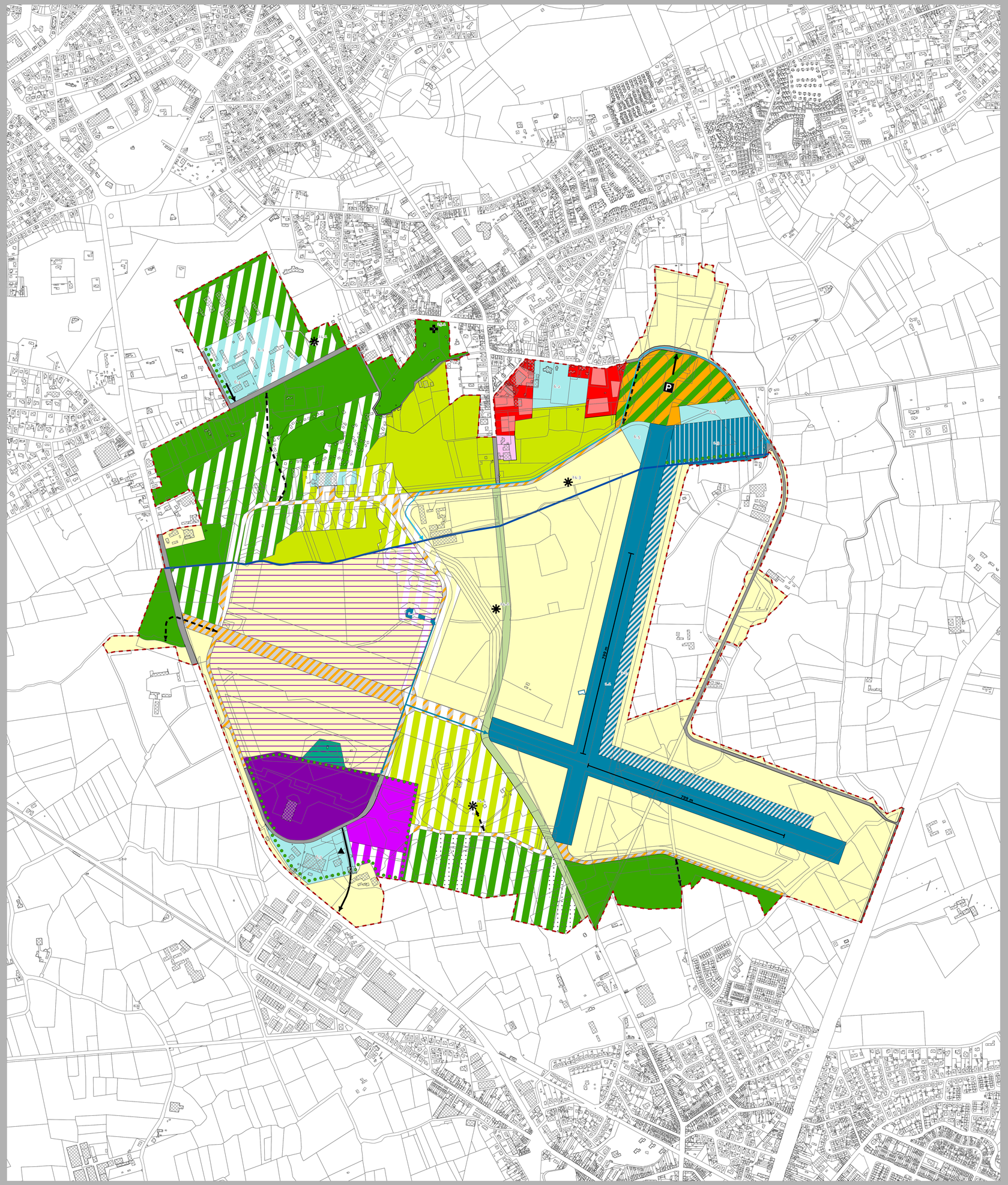
1:5.000
0 250 Meter

Legende



0 500 Meter

situeringsplan bron topografische kaart (NGI) 1/10 000



WONEN TUSSEN KERK EN POLDER

ONTWERPWEEK OMGEVING SINT-PIETERSKERK
29.11.2019

BUUR
denc studio!
studio BASTA
west-vlaanderen
de gedreven provincie

INLEIDING


sportpark
Sint-Pieterskerk
2 ONTWERPWEKEN
2 PLANGEBIEDEN

AANLEIDING:

reconversie Militaire basis Koksijde

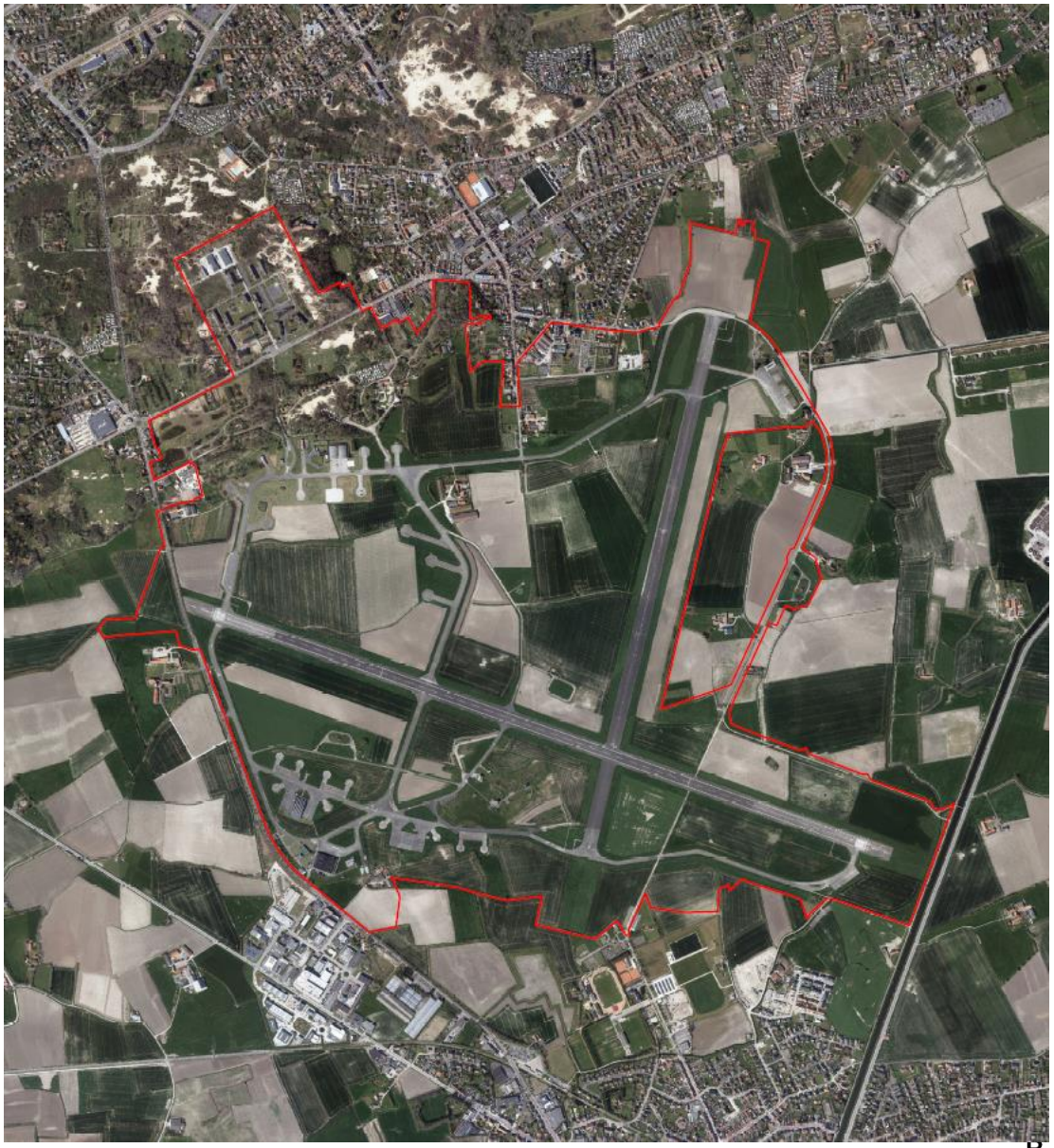
verdere uitwerking van de woonontwikkeling





HISTORIEK PROJECT

RECONVERSIE MILITAIRE BASIS KOKSIJDE

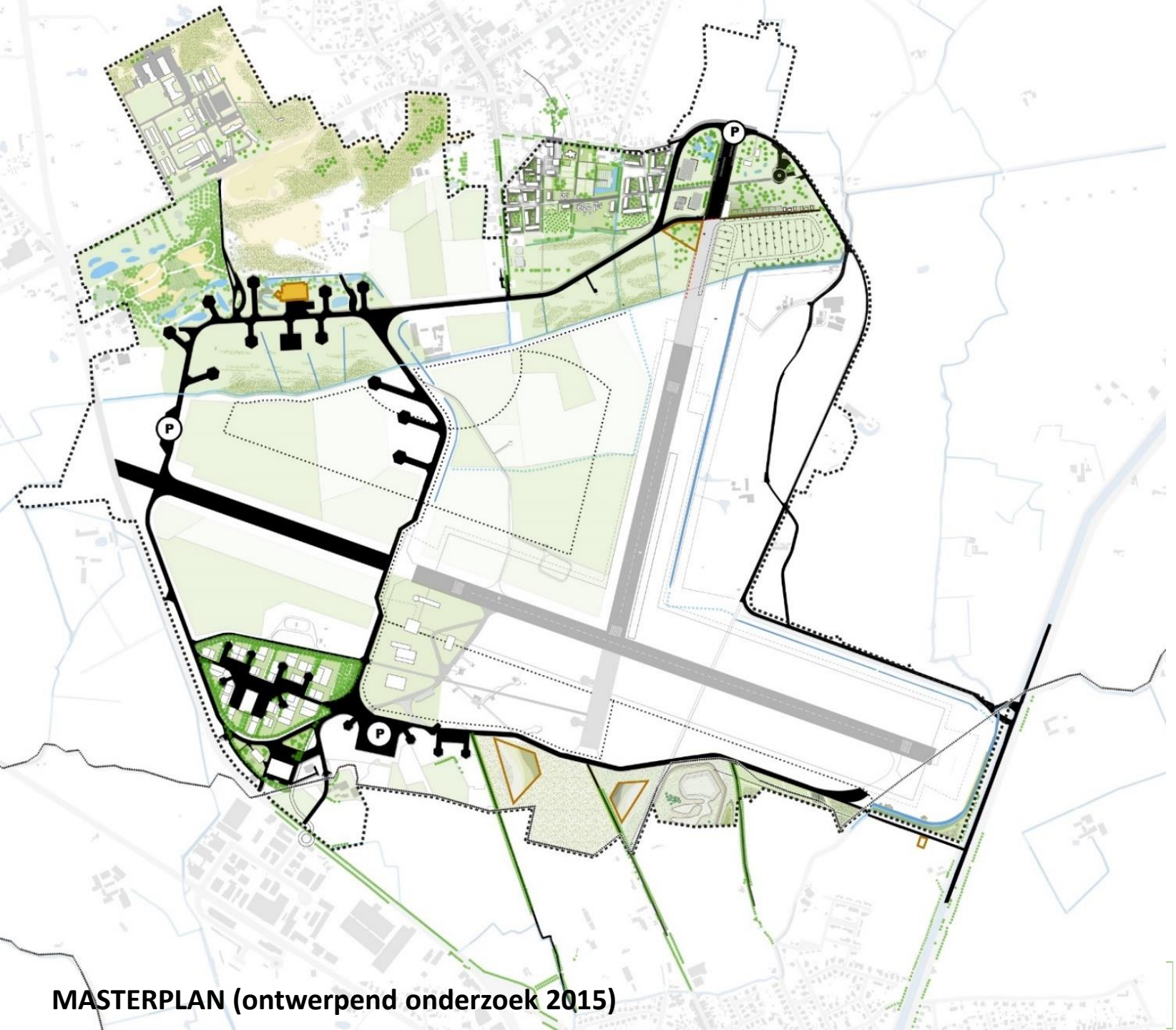


totaalvisie voor volledig plangebied:

- 1e **ontwerpend onderzoek** (SWOT-analyse, ontwerpweek,…) in periode 2013 -2015
- **MASTERPLAN** (ontwerpbureau BUUR, 2015)
- nu: VERFIJNING voor **woonontwikkeling rond de Sint-Pieterskerk**



BUUR



MASTERPLAN (ontwerpend onderzoek 2015)

west-vlaanderen
de gedreven provincie



MASTERPLAN (ontwerpend onderzoek 2015)

BUUR dencstudio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

AANDACHTSPUNTEN BEVRAGING

INPUT GESPREKSTAFELS 3 OKTOBER 2019
OMGEVING SINT-PIETERSKERK







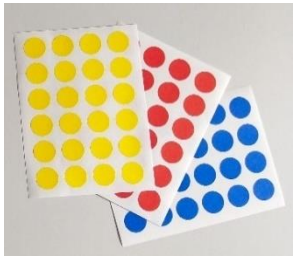






BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie







TAFELNUMMER:

Leefbaar Koksijde Dorp: INVULBLAD – VERSLAGGEVERS

1. Wat vind je aantrekkelijk aan Koksijde dorp? Wat zijn de **kwaliteiten** van Koksijde dorp? Wat wens je zeker te behouden? En waarom?

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

- kwaliteiten
- verbeterpunten
- toekomstig dorp

GESPREKSTAFELS

BUUR · denc studio · studio BASTA · west-vlaanderen de gedreven provincie


Speelweefsel
Fietsverbindingen
Park
Groen
Wonen
Mobiliteit
Betaalbaarheid
Kleinschaligheid
Identiteit
Parkeren
Landschap
Recreatie
Rust
Publiekefuncties
Eenheid

TROEVEN


UITGEZONDERD
CEREMONIEWAGEN












1:2 000
Meter
0
25
50
100
west-vlaanderen






30c

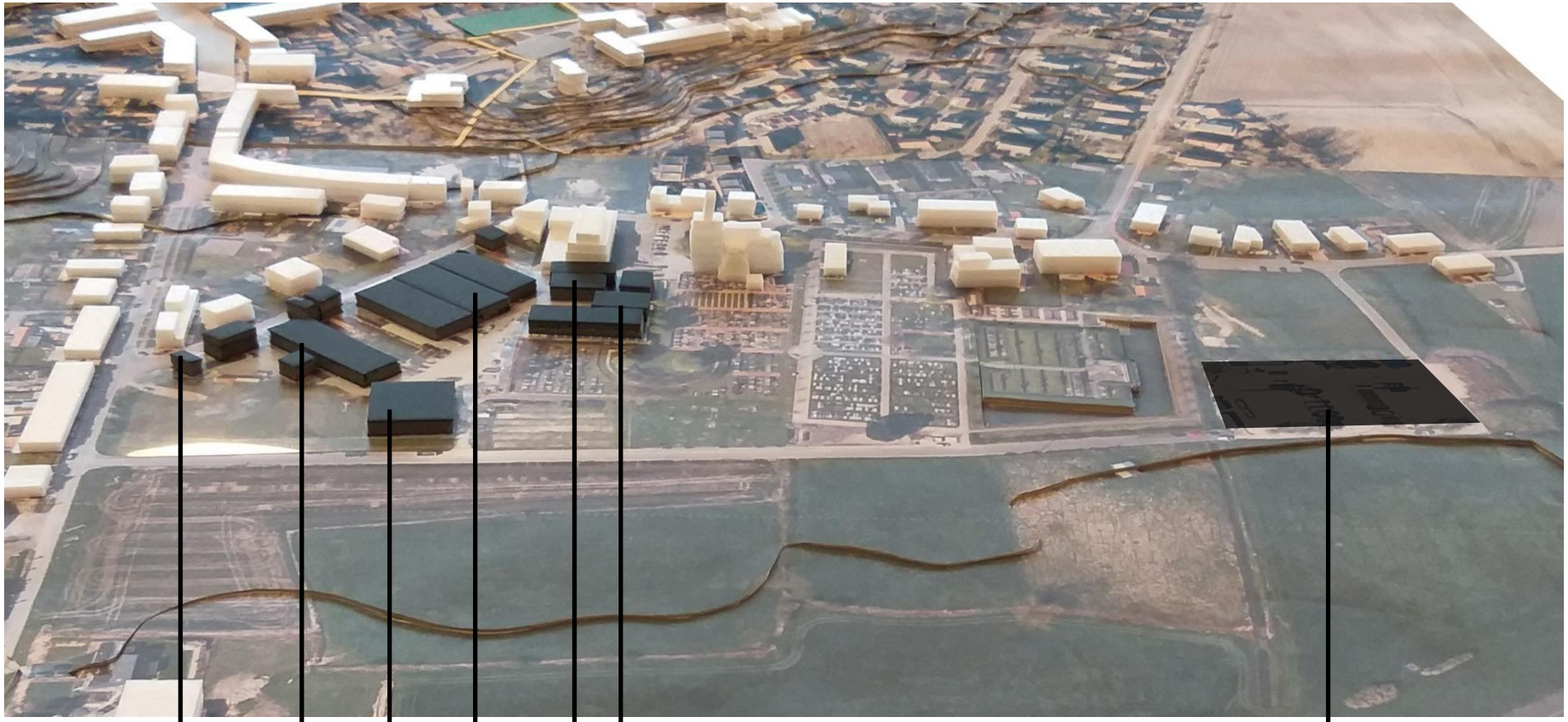









DE WELKOM



gemeentelijke werkplaatsen en groendienst

containerpark

droogtoren brandweer



BUUR dencstudio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

AMBITIES



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

OP ZOEK NAAR IDENTITEIT ?

PLEIN – PARK – POLDERLANDSCHAP

PLEIN

BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie






OOSTNIE





PARK

BUUR

dencstudio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

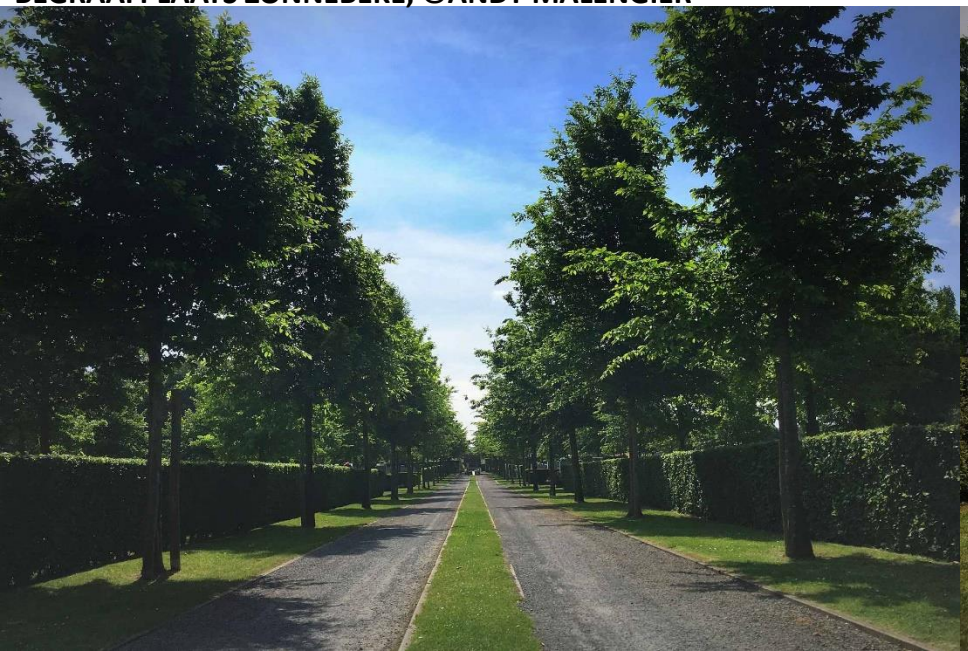


BEGRAAFPLAATS WERVIK, ©ANDY MALENGIER



BEGRAAFPLAATS ZONNEBEKE, ©ANDY MALENGIER

BEGRAAFPLAATS ZONNEBEKE, ©ANDY MALENGIER





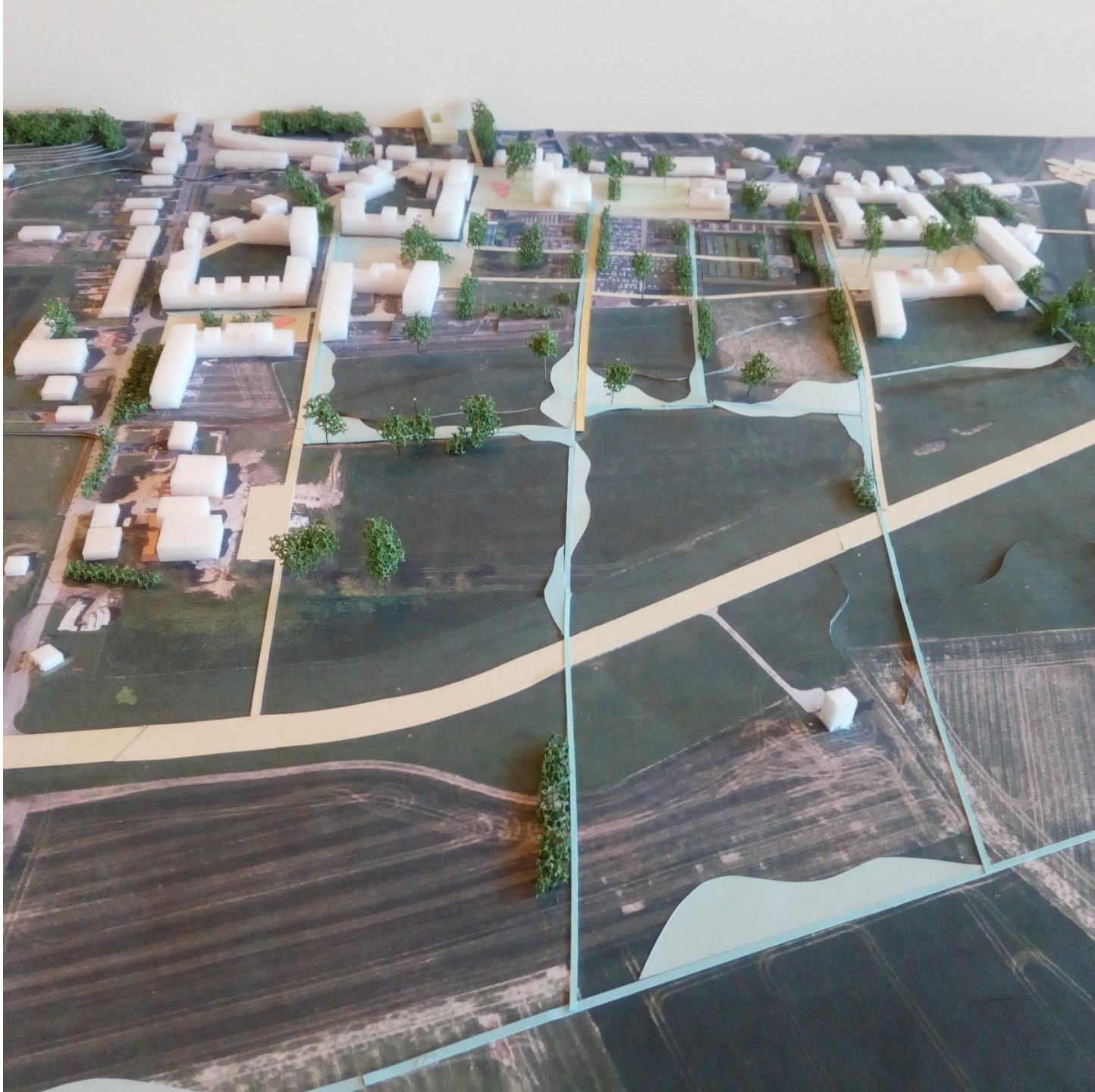
BEGRAAFPLAATS ZONNEBEKE, ©ANDY MALENGIER








AIRE DE LA BAIE D





POLDERLANDSCHAP

BUUR dencstudio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

PLEIN + PARK + POLDERLANDSCHAP

=

IDENTITEIT

RAAMWERK



MASTERPLAN WERVE HOEF, WIJNEGEM, ©DENC!-STUDIO





MASTERPLAN WERVE HOEF, WIJNEGEM, ©DENC!-STUDIO

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



MASTERPLAN WERVE HOEF, WIJNEGEM, ©DENC!-STUDIO

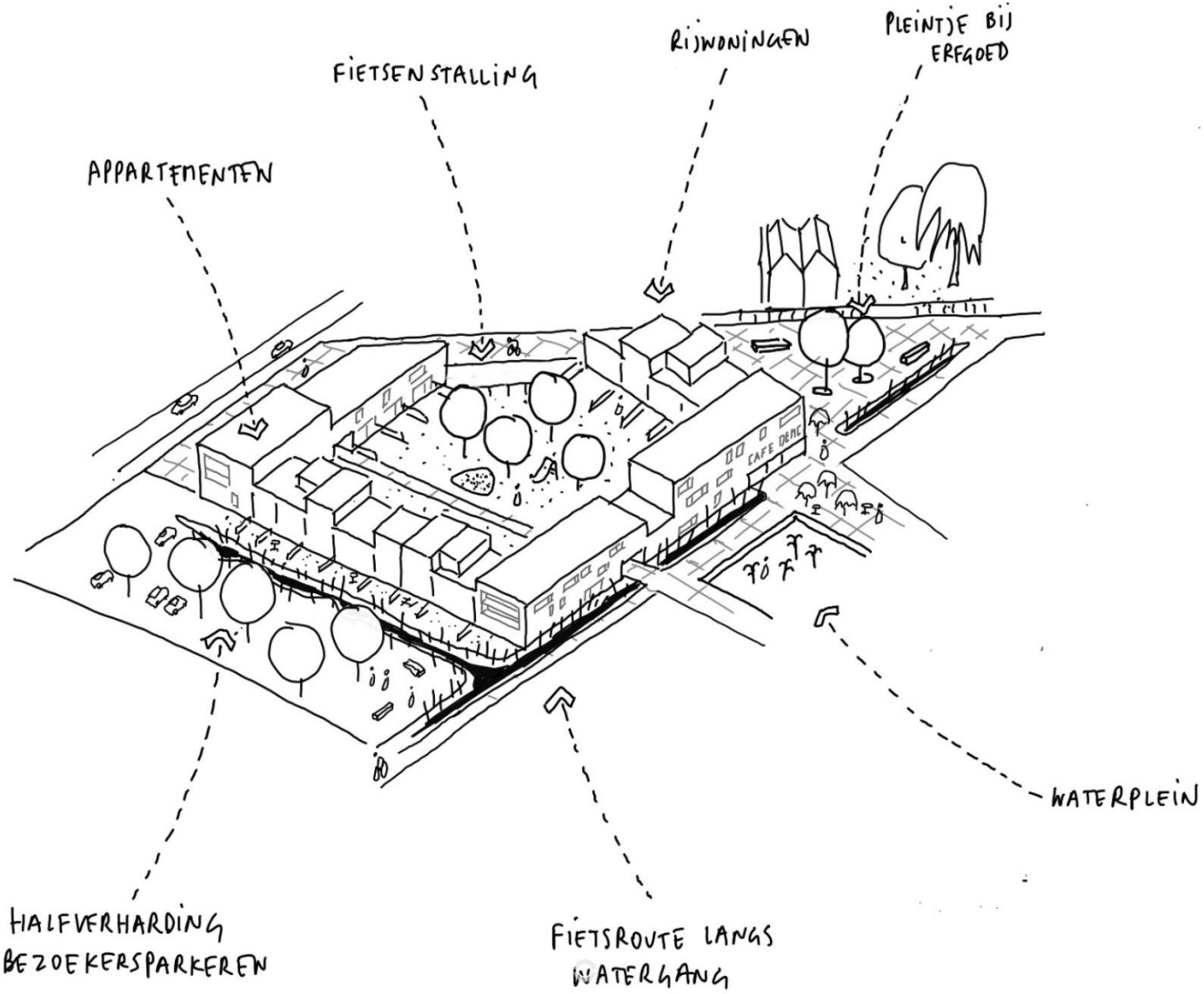
BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

WONEN IN DE DORPSKERN

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR

denc studio!

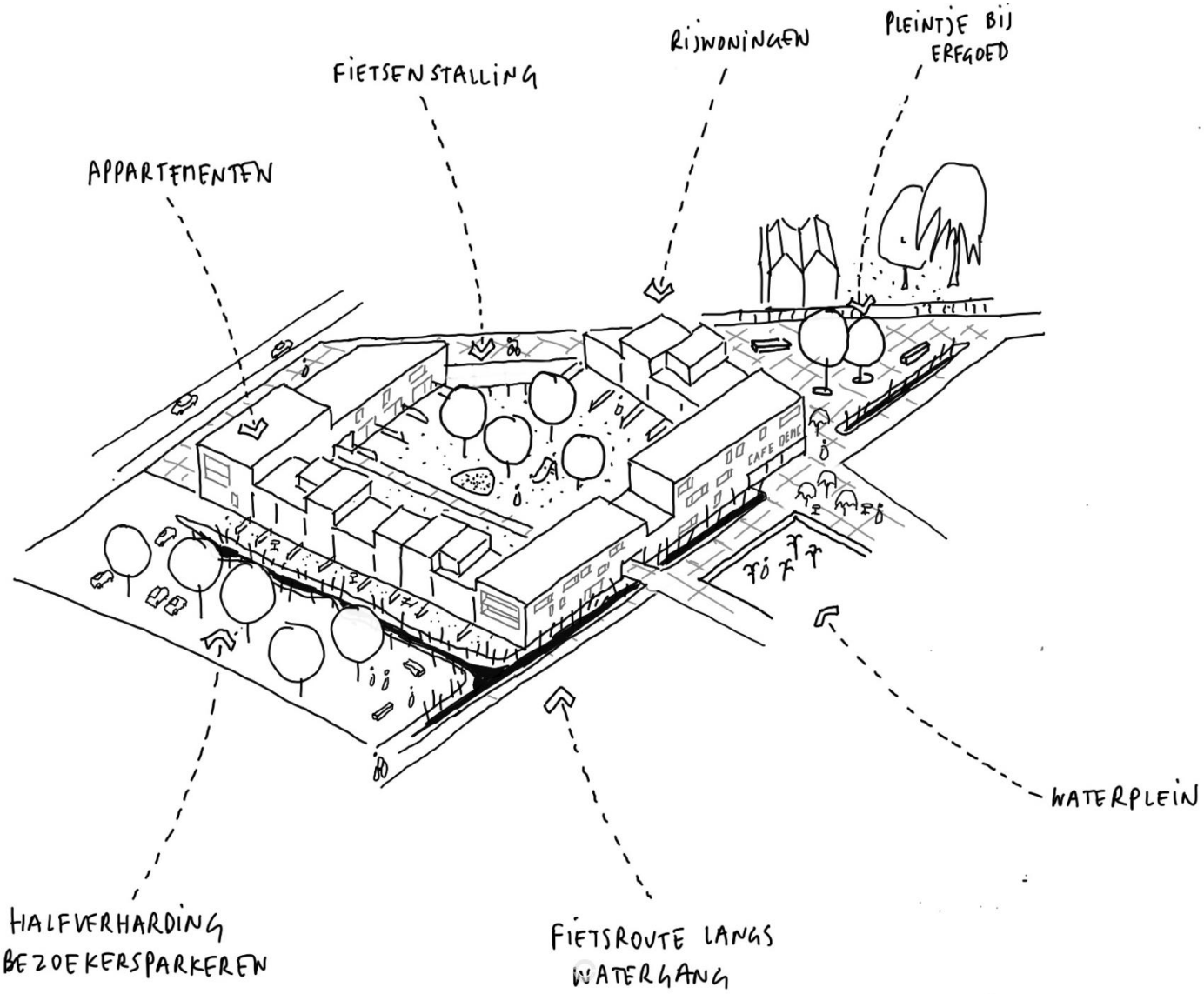
studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



CLEMENTWIJK VELD 18, SINT-NIKLAAS, ©DENC!-STUDIO

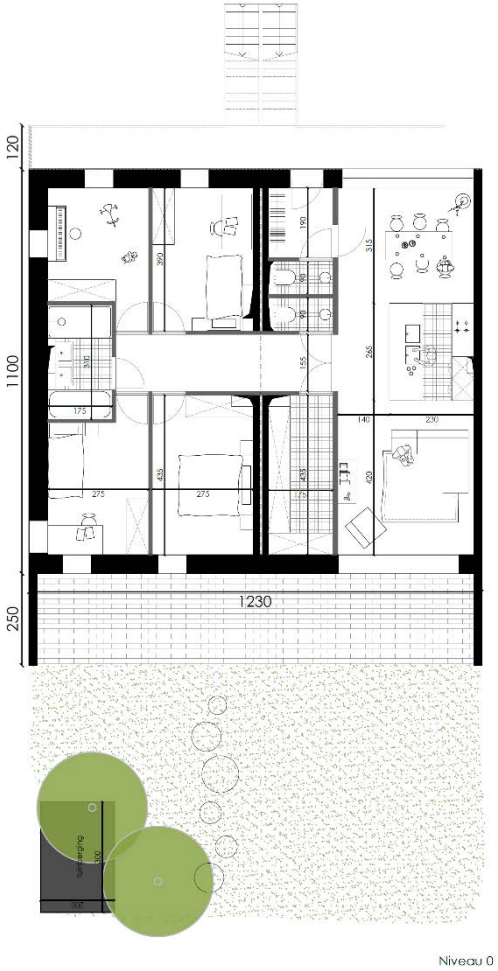
BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie


APPARTEMENTEN
FIETSENSTALLING
RIJWONINGEN
PLEINTJE BIJ ERFGOED
CAFE DENC
WATERPLEIN
HALFVERHARDING BEZOEKERSPARKEREN
FIETSROUTE LANGS WATERGANG

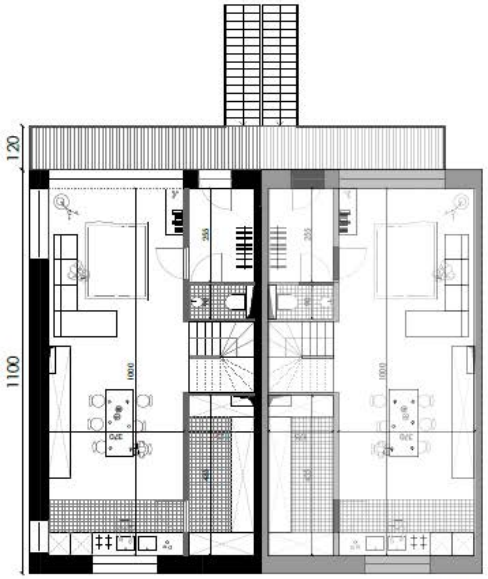


MASTERPLAN SAFFROU, OUDENAARDE, ©DENC!-STUDIO

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



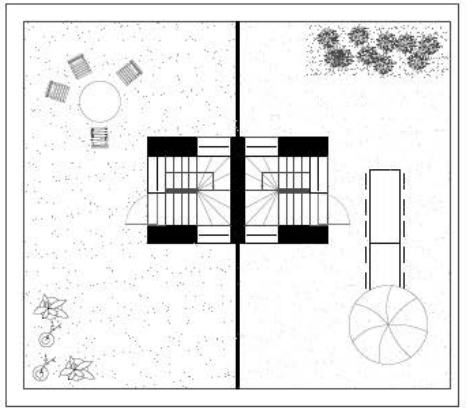
Niveau 0



Niveau +1



Niveau +2



MEIBOOM, ARSENAAL, ©DENC!-STUDIO, ©DENC!-STUDIO



MEIBOOM, ARSENAAL, ©DENC!-STUDIO, ©DENC!-STUDIO



MEIBOOM, ARSENAAL, ©DENC!-STUDIO, ©DENC!-STUDIO

WONEN AAN DE POLDER

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

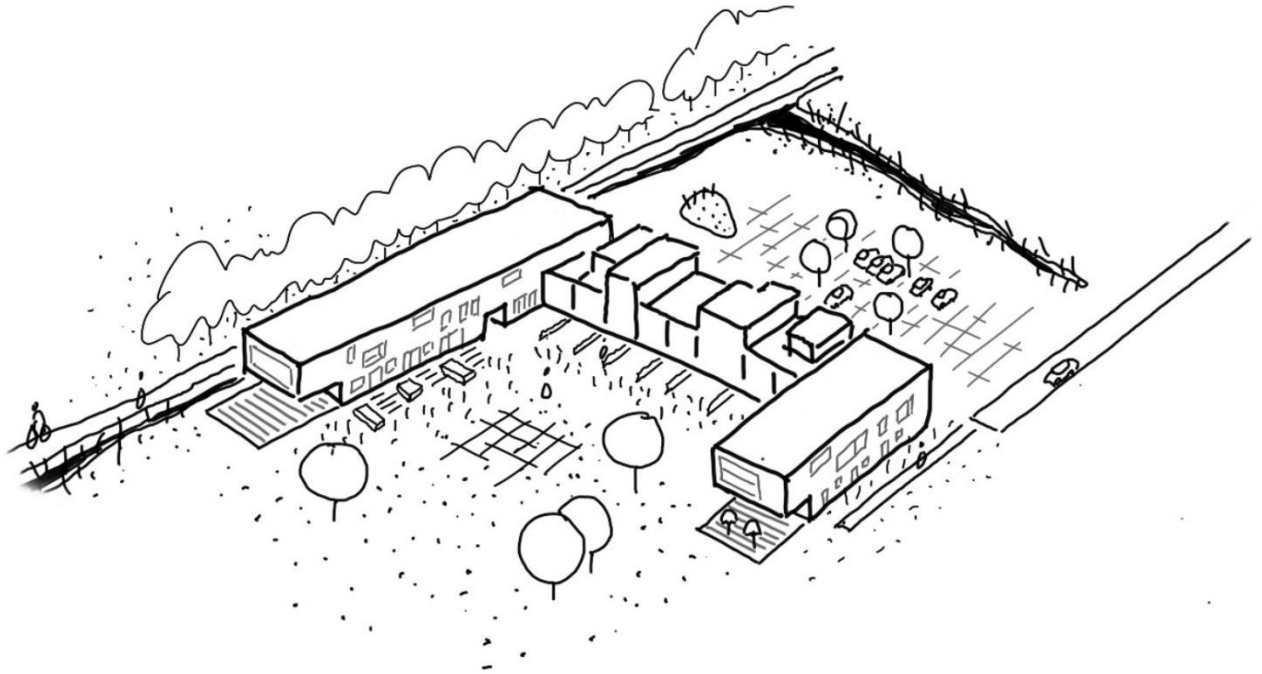


BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



BUUR

dencstudio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



COHOUSING PROJECT GECCO (GENTBRUGGE COHOUSING), GENTBRUGGE, ©DENC!-STUDIO

B U
U R

denc studio !

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



COHOUSING WAASLAND, SINT-NIKLAAS, ©DENC!-STUDIO

B U
U R

denc studio !

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



COHOUSING WAASLAND, SINT-NIKLAAS, ©DENC!-STUDIO

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie





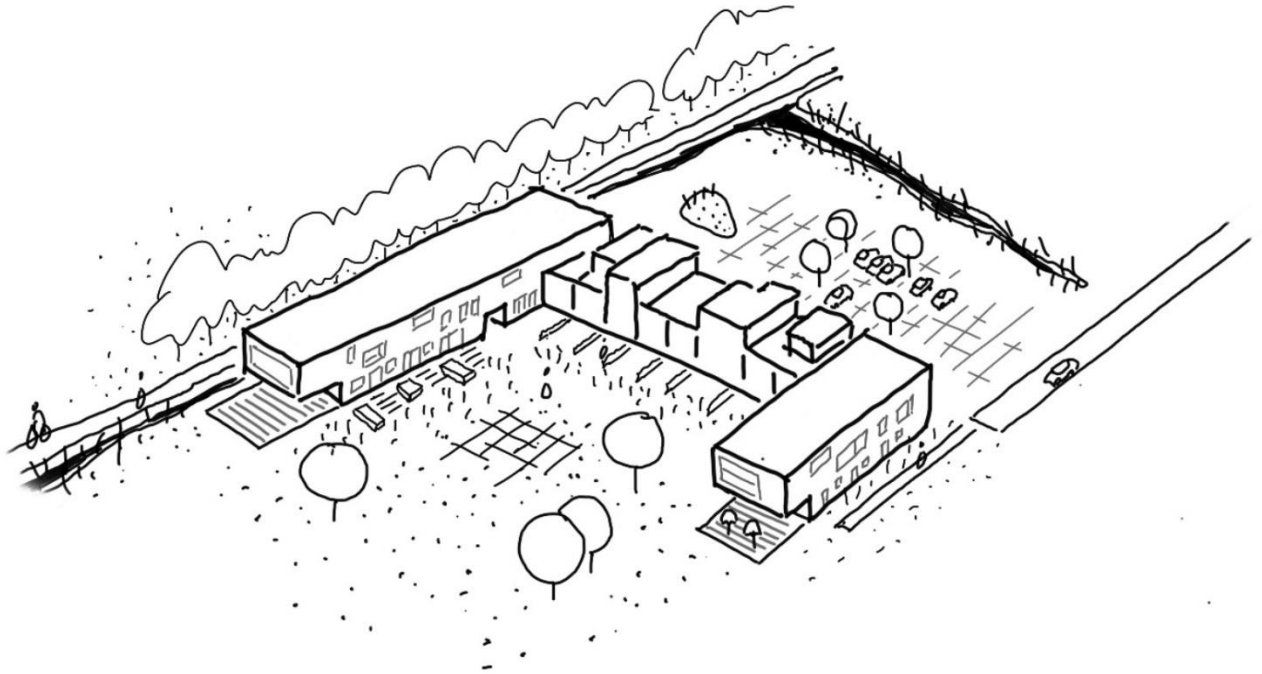


BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



BUUR

dencstudio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



COHOUSING PROJECT GECCO (GENTBRUGGE COHOUSING), GENTBRUGGE, ©DENC!-STUDIO

B U
U R

denc studio !

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

BUURTONDERSTEUNENDE FUNCTIES




EXIT
Wassalon








Recepti

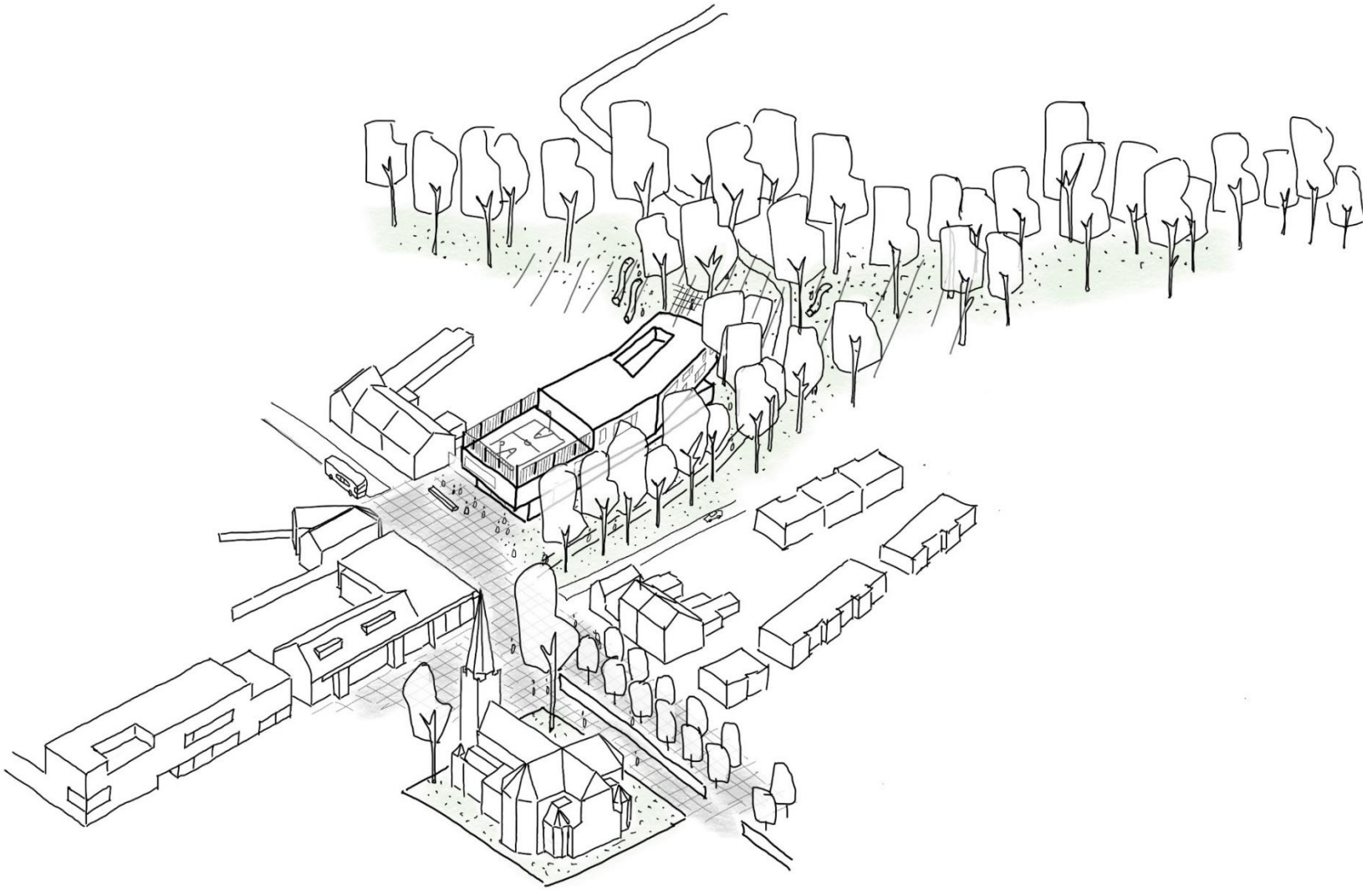



INSPIRATION only
catches you when
you're working
Bring Me


Elektrische
Fietsen
SNACKS



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUR

denc studio !

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie









BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie





BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

BEHOUD

B U
U R
denc studio!
studio BASTA
west-vlaanderen
de gedreven provincie



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

SCHAAL



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



MASTERPLAN CATHARINA, STABROEK, ©DENC!-STUDIO





ACACIAPARK, GENT

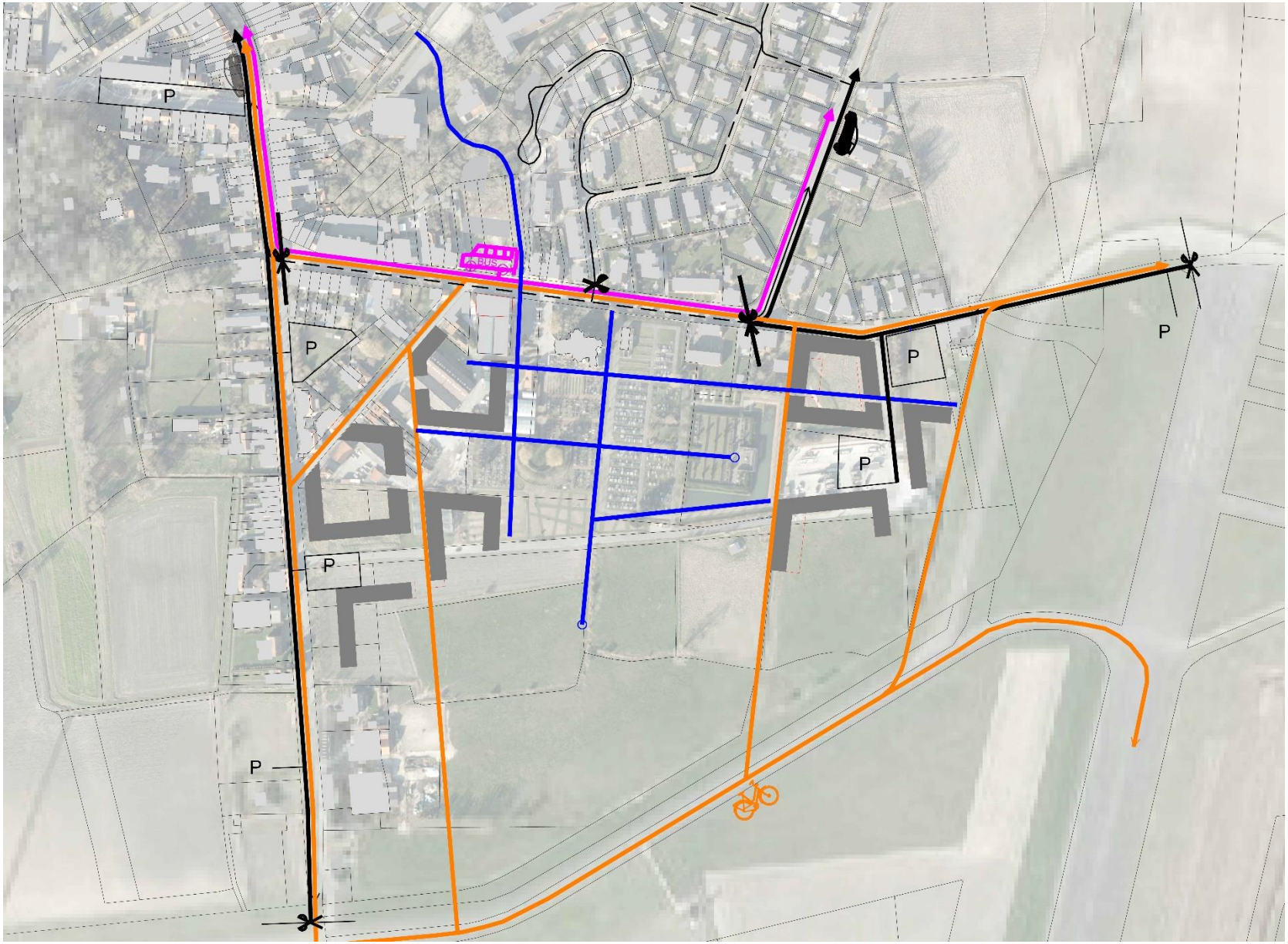




BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



MOBILITEIT


P
P
P
P
P
P
P
BUS







BUUR

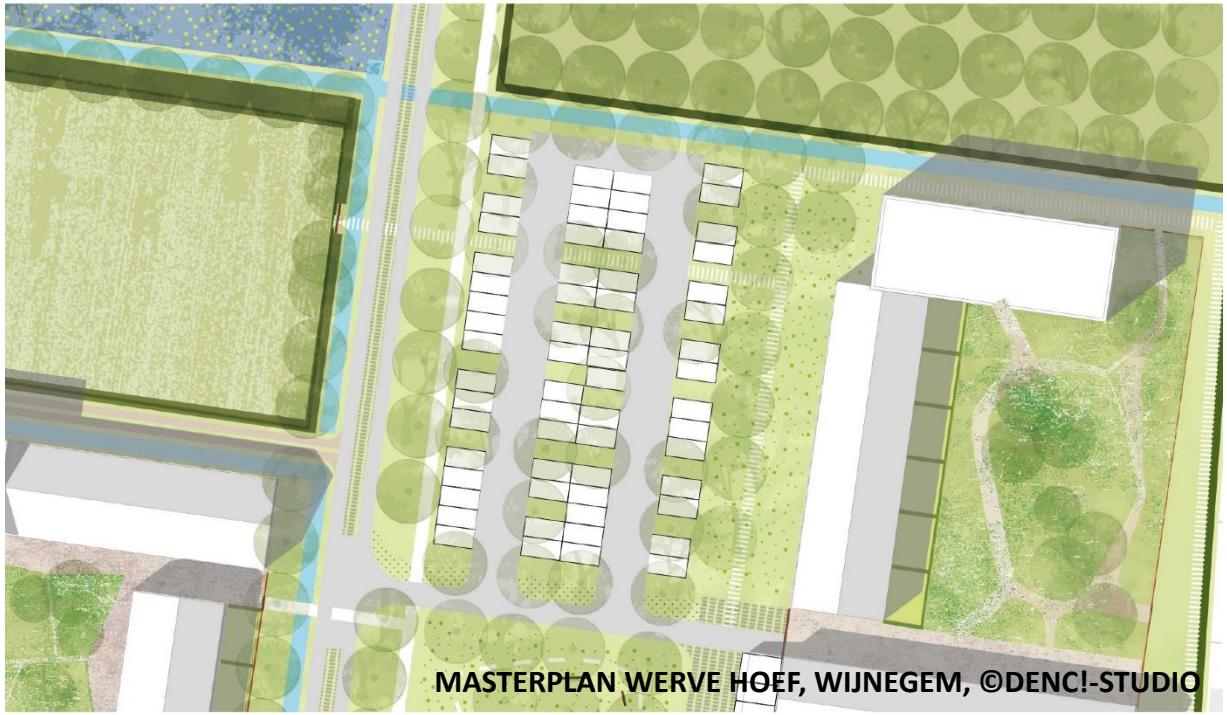
denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



Profiel boomgaardparking

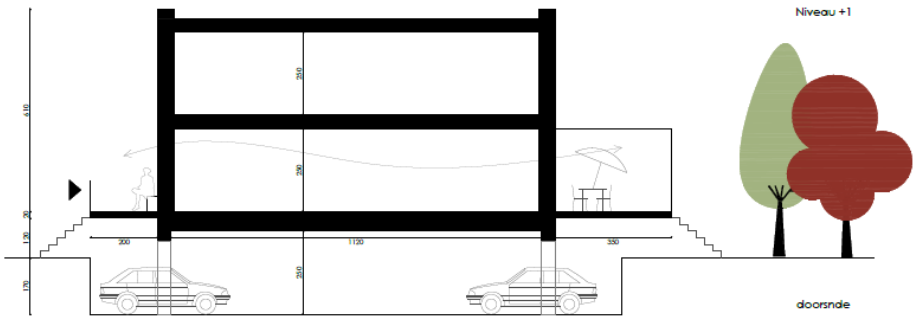


MASTERPLAN WERVE HOEF, WIJNEGEM, ©DENC!-STUDIO

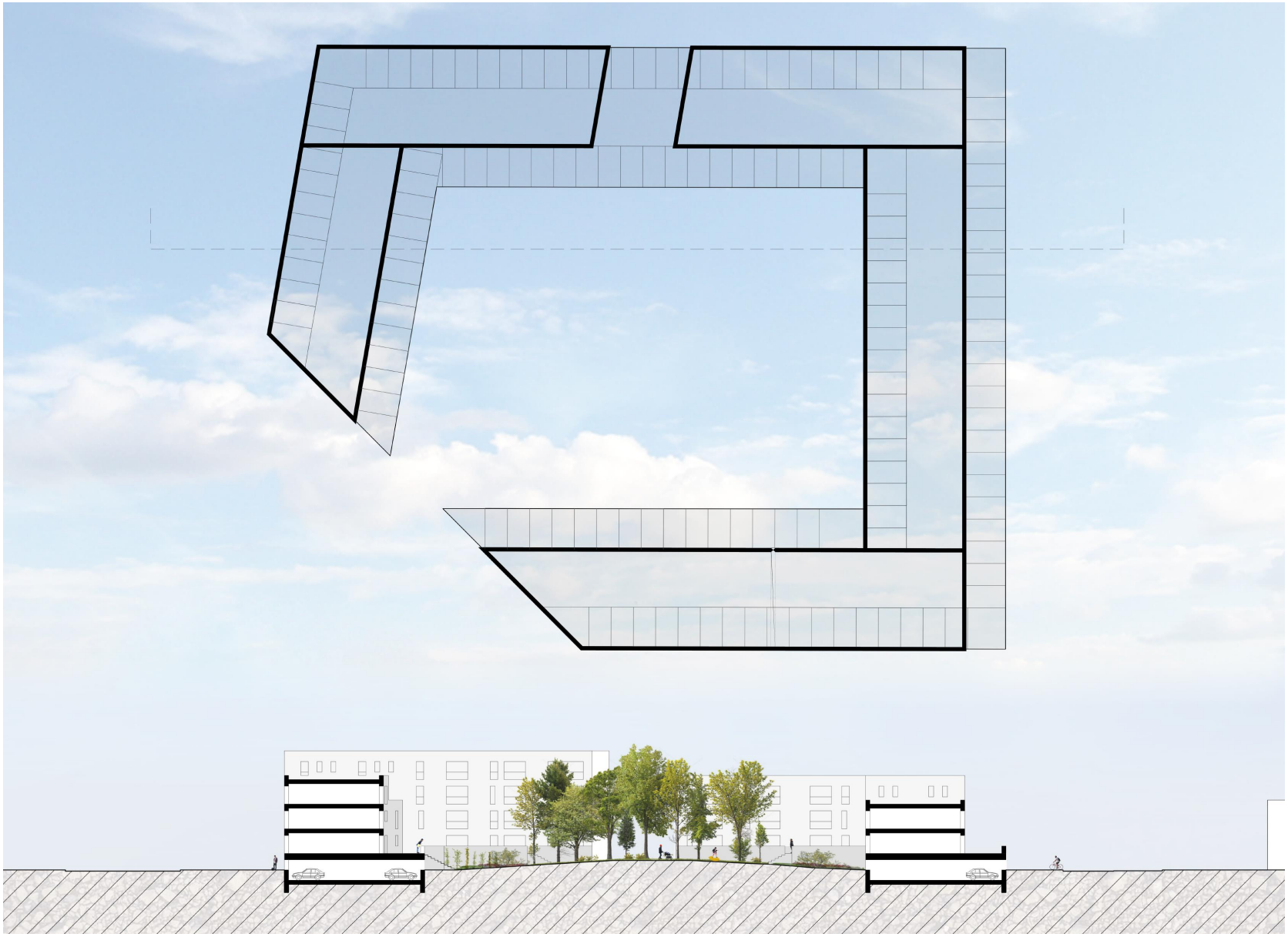
BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



MEIBOOM, ARSENAAL, ©DENC!-STUDIO, ©DENC!-STUDIO



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

FASERING


~5500 m2 BVO
~40 woningen
~5300 m2 BVO
~40 woningen
~2750 m2 BVO
~20 woningen
~6500 m2 BVO
~44 woningen
~5250 m2 BVO
~40 woningen
~4500 m2 BVO
~35 woningen
~3400 m2 BVO
~26 woningen

FASE I 2019

Aanleg werfweg
Aanleg buurtweg
Grondwerken park



FASE II 2019

Aanleg velden
Schuur?



FASE III 2020

Planten Bomen
Aanleg park
Voorlopige invulling



FASE IV 2020 - 2022

Woonstempel 1
Gracht en vijver
Centrumplek



FASE V 2022 - 2024

Woonstempel 2
Woonstempel 3
Parking



FASE VI 2024 - 2026

Woonstempel 4
Gracht en vijver



FASE VII 2026 - 2028

Woonstempel 5
Woonstempel 6
Weg
Vijver
Noordelijke parking



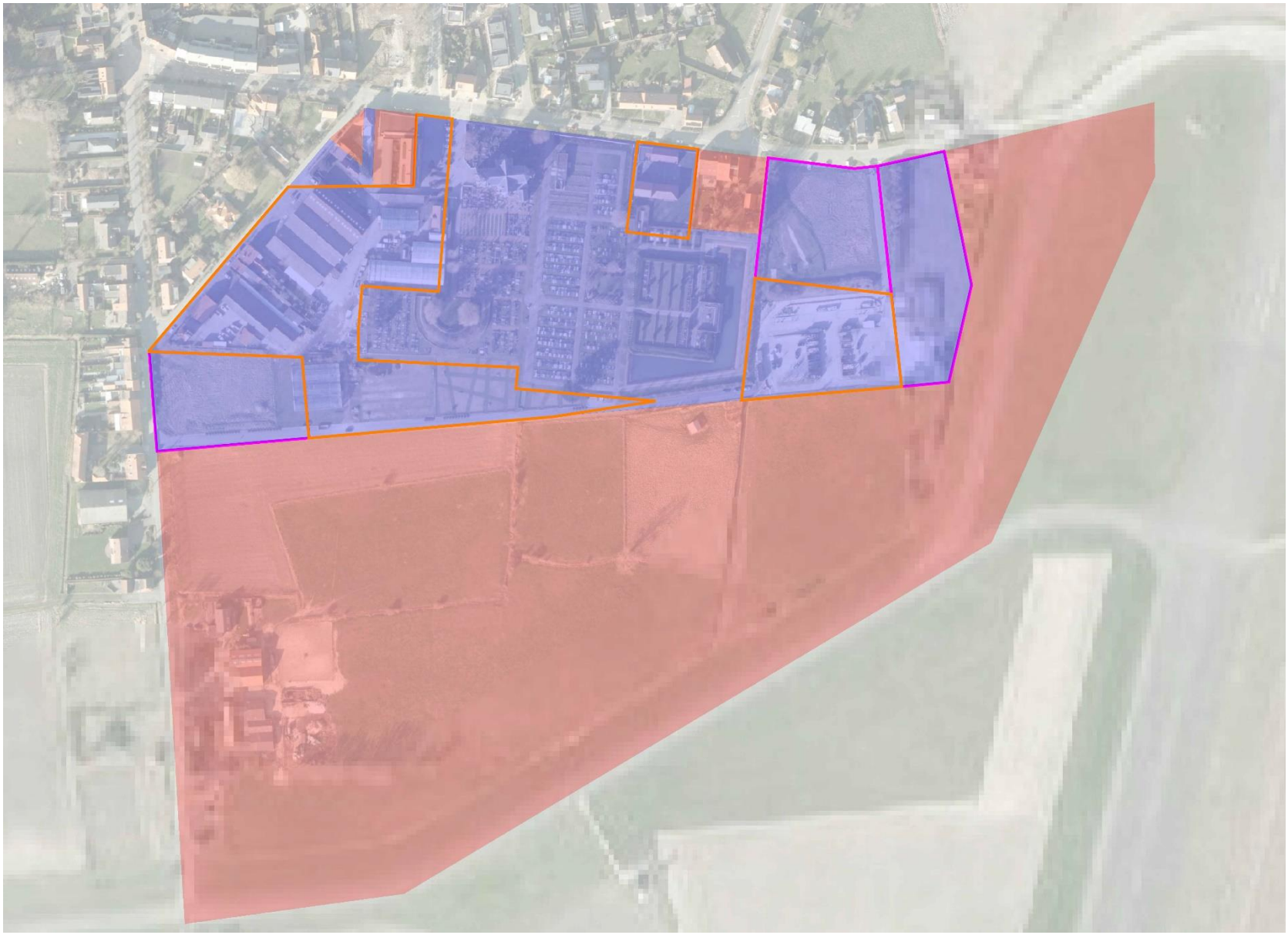
FASE VIII 2030

Woonstempel 7
Boomgaard



FASERING MASTERPLAN WERVE HOEF, WIJNEGEM, ©DENC!-STUDIO

BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

IDENTITEIT



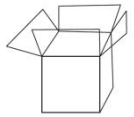


BUR

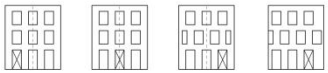
denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie



opbouw



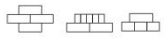
repetitie symmetrie ingang asym. | repetitie symmetrie ingang sym. | verspringing symmetrie ingang asym. | verspringing verschuiving ingang asym.

materiaal



geelgrijze baksteen | lichtgrijze baksteen | lichtbruine baksteen | licht aardegrijs baksteen

metselverbanden



halfsteens verband | kop-strek verband | kruis verband

articulatie & reliëf



ver. & hor. stroken | ver. stroken | hor. stroken | twee richtingen metselwerk | glad

tweedelijns gevel



glasgevel

vorm ingang



onderscheidend in vorm en schaal | gelijk andere openingen | luifel | onderscheidend in schaal

gevelbeëindiging



gekarteld | betonnen kroonlijst | borstwering baksteen | verdieping kroon

materiaal teruggesprongen verdieping



zoals rest | antraciet

materiaal plint



zoals rest

plinthoogte



over een laag | over twee lagen

gebouwschijdende wanden



ritmiek opgeningen blind doorgezet | dichte gevel baksteen

gevelopeningen



rechth. vert. | rechth. hor. | boog | verdiepings hoog | kamer vullend | over twee lagen

positie in gevel



in lijn gevelvlak | verdiept

raam accenten



linteel | dorpel | geen

raamopdelingen



enkel | bovenlicht | onderlicht | hor. opdeling breed vast | dubbel | kruis | met onderverdeling | deels blind | met paneel | blind raam

kleur raamkaders & borstweringen



lichtbrons geanod. | goud geanod. | midden brons geanod. | donker brons geanod.

borstweringen



glas | spijlen vert. | spijlen gekruist | geperf. staalplaat | halfopen | baksteen

buitenruimtes



uitpandig open | uitpandig zijborst. | uitpandig halfopen | inpandig open | inpandig halfopen | wintertuin | tuintje

dakbehandeling



sedumgroen | zichtgroen | groen met terras | moestuin | PV-cellen | dakterras | gemeensch. dakterras | terras met bomen

doorsteek



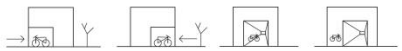
breed taps | enkelhoog | dubbelhoog

buitentrappen



stalen trap

fietsenbergingen



inpandig vanaf straat | inpandig vanaf binnen | aan doorsteek | inpandig aan doorsteek

BUUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen de gedreven provincie



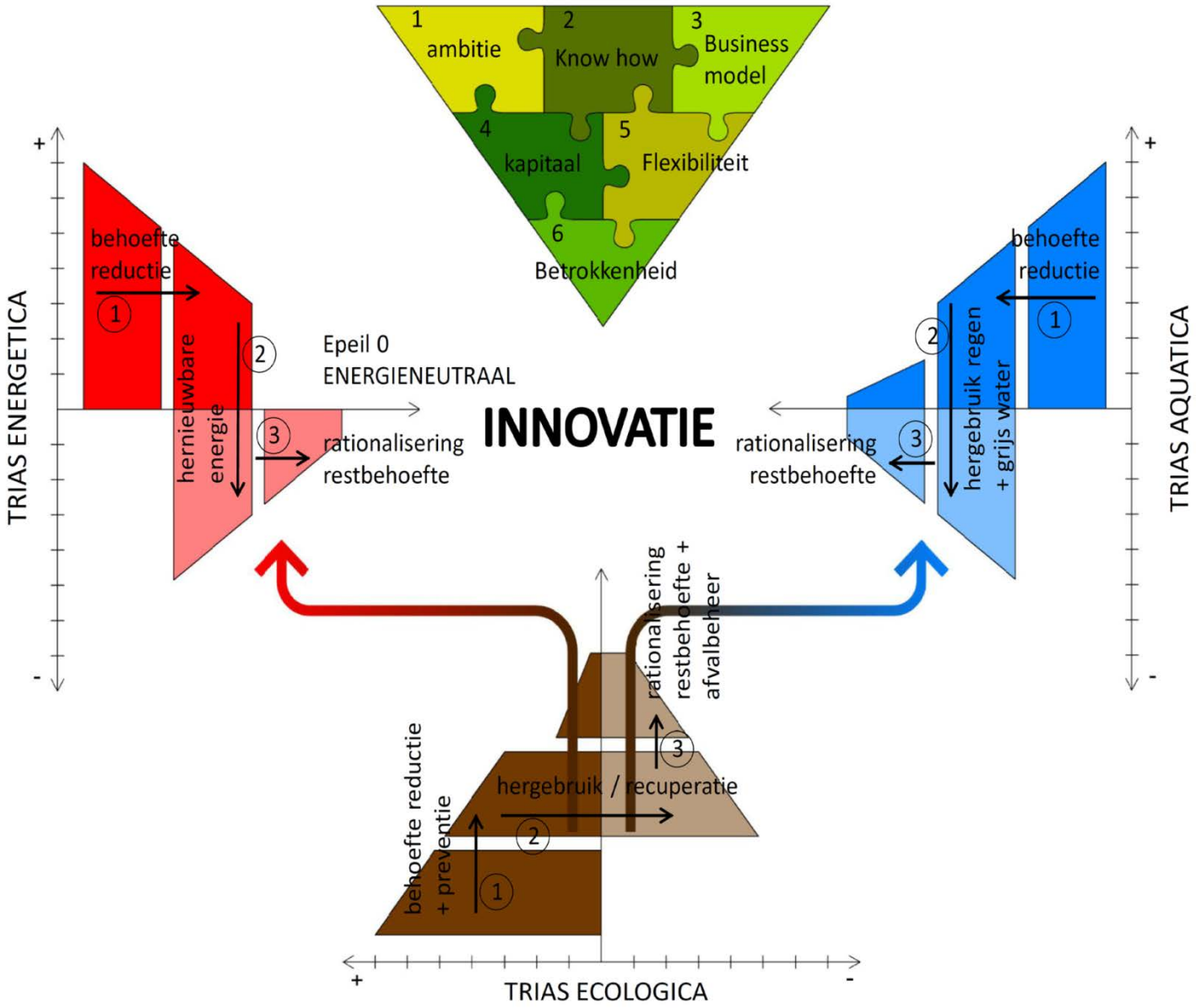
BUR

denc studio!

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

DUURZAAMHEID


1
ambitie
2
Know how
3
Business model
4
kapitaal
5
Flexibiliteit
6
Betrokkenheid
TRIAS ENERGETICA
behoefte reductie
1
hernieuwbare energie
2
3
rationalisering restbehoefte
Epeil 0
ENERGIENEUTRAAL
INNOVATIE
rationalisering restbehoefte
3
hergebruik regen + grijs water
2
behoefte reductie
1
TRIAS AQUATICA
rationalisering restbehoefte + afvalbeheer
3
hergebruik / recuperatie
2
behoefte reductie + preventie
1
TRIAS ECOLOGICA



1 TOTAALCONCEPT



NIEUWE WOONVORMEN



GEMEENSCHAPSFUNCTIES



LOKALE ECONOMIE



SPORTVERLEDEN



CO2-NEUTRAAL



ENERGIEEFFICIËNTE ARCHITECTUUR



AUTOVRIJ



OVERSTROMINGSVEILIG



WATER-NEUTRAAL

B U U R

dena studio !

studio BASTA

west-vlaanderen
de gedreven provincie

materialen en afval :
- "less is more";
- circulariteit (10 R's);
- behoud van gewaardeerde buurtondersteunende functies (horeca, polyvalente ruimte, boerderij, ...;
  herbestemming containerpark (parking, speelveldje, ...);
- maximaal hergebruik van aanwezige bouwmaterialen (recyclage puinafval als grondkoffer paden, ...);
- maximaal lokaal geproduceerde materialen;
- bewaking van ontwerp tot uitvoering: oa voorschrijven keurmerken : (BLNOR, FSC, NIBL, C2C,...);
  evaluatie duurzaamheid a.d.h.v. LCA methodiek;
- aandacht bij ontwerp voor toegankelijkheid en mogelijkheid voor/nood aan onderhoud van toegepaste materialen en technieken (voorkeur voor low tech oplossingen):
- ruimte voor collectieve afvalinzameling met respect voor maximale loopafstanden.

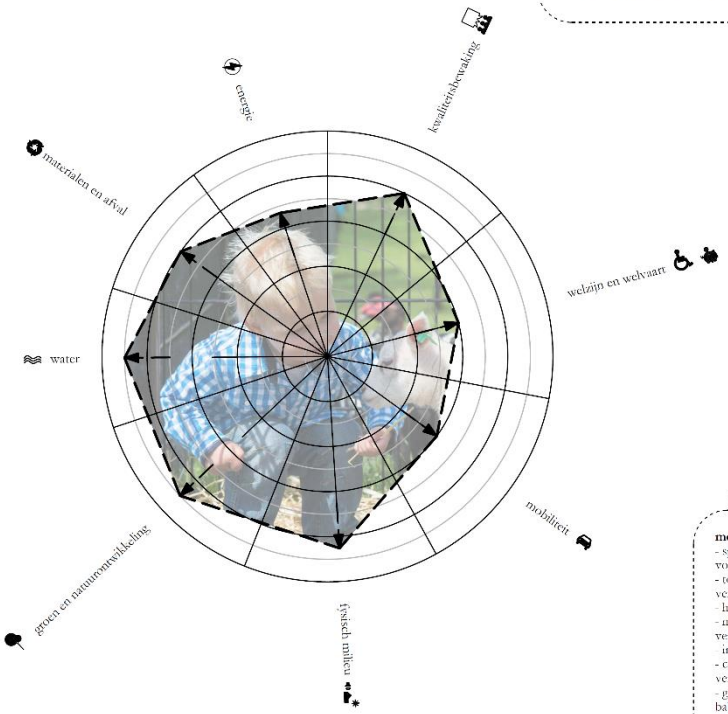
water :
- herstel van bestaande waterlopen en toevoeging van nieuwe blauwe structuur;
- natuurlijke afvoer van hemelwater via open grachten;
  maximaal gebruik van natuurvriendelijke oevers;
- reductie van het waterverbruik door combinatie van maatregelen op gebouwniveau (zuinige toestellen) en optimaal hergebruik van regenwater;
- zuivering van grijs water met rietvelden ontlast bestaande afvoervoorzieningen;
  gezuiverd grijs water biedt mogelijkheid voor hergebruik door boerderij (kuisen materiaal);
- natuurlijke buffervoorzieningen (rijver, wadi, grachten, ...) worden overgedimensioneerd als anticipatie op klimaatverandering en schaalvergroting en als extra buffer voor bevloeiing boerderij.

groen en natuurontwikkeling :
- toevoeging van diverse invulling van de groenruimte;
- maximaal behoud/herstel van de streekeigen natuurelementen;
- uitbreiding van het collectief groen voor de nieuwe wijk;
- mogelijke herbestemming boerderij in het projectgebied als CSA of kinderboerderij;
- organiseren van voldoende (natuurlijke) infiltratie- en buffercapaciteit binnen de wijk, mede ter ondersteuning van de landbouwactiviteiten;
- groenbeheersplan op te maken.

energie :
- reductie netto energiebehoefte door maximaal in te zetten op passieve technieken;
- compacte clustering van gebouwen;
- doordachte inplanting clusters biedt kansen voor energiezuinige woningen (passiefhuizen, zonne-energie, ...);
  tweezijdige oriëntatie voor alle wooneenheden maakt optimaal gebruik van passieve zonnewinsten mogelijk;
- gemeenschappelijke stookplaats per cluster biedt mogelijkheid voor latere koppeling met een warmtenet.

fysisch milieu :
- beperking hitte-eiland effect door gebruik van materialen met voldoende hoge SRI en toevoeging van een blauw-groen netwerk;
  maximaliseren van daglicht en zonnewinsten door een doordachte positionering van bouwvolumes;
  minimalisering van lichtvervuiling;
- groen wordt identiteitsdrager en aantrekkingspool.

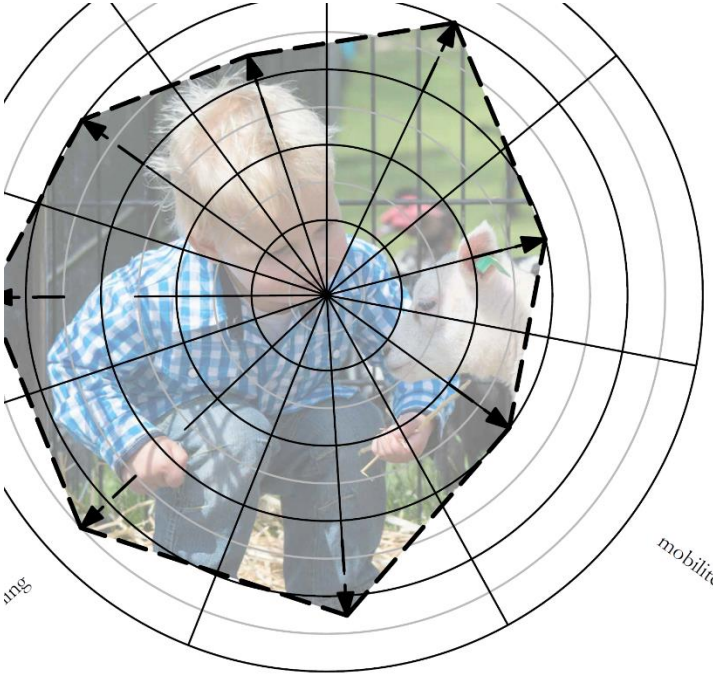
kwaliteitsbewaking :
- coördinatie, communicatie en participatie;
- pro-actieve participatie om lokale inzichten van alle betrokken actoren te verzamelen en te integreren in de verfijning van het masterplan;
  coherent beeldkwaliteitsplan op basis van input verschillende stakeholders
- complementair en multidisciplinair team; garant voor integraal ontwerpproces;
- strategie duidelijk in een vroeg stadium;
- educatie toekomstige bewoners ivm duurzaam wonen.



welzijn & welvaart :
  divers woningaanbod;
- levensbestendig wonen gecombineerd met toegankelijk publiek domein;
- opportuniteiten voor alternatieve woonvormen: kangoeroe, zorgwonen, atelierwoningen, ...;
- flexibiliteit;
  ruimte voor buurtondersteunende functies (buurwinkel, horeca, polyvalente ruimte, kinderboerderij, schoolrje, ...);
- collectieve voorzieningen;
- kansen voor economische activiteiten;
- kindvriendelijkheid;
- speelvoorzieningen voor diverse leeftijdsgroepen;
- kansen voor betaalbaar wonen (erfpacht, CLT, ESCO, ...).

mobiliteit :
- speelt in op bestaande toestand door inventarisatie van bestaande voorzieningen;
- toepassing van STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé gemotoriseerd vervoer);
  liefdere circulatie aangevuld met bewegwijzering en kaarten;
- netwerk van wandelpaden nodigt uit om zich te voet te verplaatsen;
  interne fietsroutes linken woonwijk aan fiets o strade;
- conflicten tussen verkeersstromen worden zoveel mogelijk vermeden;
- generenze fietsenstalling per woonblok/strempel met ruimte voor bakfietsen, (oplaadpunten voor) elektrische fietsen, ... ;
- kansen voor openbaar vervoer;
- clusterparkings aan de rand;
- mobipunt;
- afleverpunten;
  kansen voor thuiswerk, telewerken, ...;
- kansen voor deelwagens, deelfietsen.

BUUR
denc studio!
studio BASTA
west-vlaanderen de gedreven provincie



- ruimte voor buurtondersteunende functies (buurtwinkel, horeca, polyvalente ruimte, kinderboerderij, schooltje, ...);
- collectieve voorzieningen;
- kansen voor economische activiteiten;
- kindvriendelijkheid;
- speelvoorzieningen voor diverse leeftijdsgroepen;
- kansen voor betaalbaar wonen (erfpacht, CLT, ESCO, ...).

mobiliteit :
- speelt in op bestaande toestand door inventarisatie van bestaande voorzieningen;
- toepassing van STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé gemotoriseerd vervoer);
- heldere circulatie aangevuld met bewegwijzering en kaarten;
- netwerk van wandelpaden nodigt uit om zich te voet te verplaatsen;
- interne fietsroutes linken woonwijk aan fiets-o-strade;
- conflicten tussen verkeersstromen worden zoveel mogelijk vermeden;
- genereuze fietsenstalling per woonblok/stempel met ruimte voor bakfietsen, (oplaadpunten voor) elektrische fietsen, ... ;
- kansen voor openbaar vervoer;
- clusterparkings aan de rand;
- mobipunt;
- afleverpunten;
- kansen voor thuiswerk, telewerken, ...;
- kansen voor deelwagens, deelfietsen.

fysisch milieu :
- beperking hitte-eiland effect door gebruik van materialen met voldoende hoge SRI en toevoeging van een blauw-groen netwerk;
- maximaliseren van daglicht en zonnewinsten door een doordachte positionering van bouwvolumes;
- minimalisering van lichtvervuiling;
- groen wordt identiteitsdrager en aantrekkingspool.



BUUR denc studio! studio BASTA west-vlaanderen de gedreven provincie

INSPIRATIEBOEKJE

OPEN RUIMTE

- 26 | 06 | 2023 -

DE NIEUWE BASIS



Contactpunt

Heeft U nog vragen of opmerkingen bij dit inspiratieboekje,

dan kan U hiervoor terecht bij:

Koen Vanneste

Projectcoordinator 'De Nieuwe Basis – Koksijde'

Provincie West-Vlaanderen

Dienst Ruimtelijke Planning

Koning Leopold III-laan 41

8200 SINT-ANDRIES

T 050 40 35 35

M 0498 02 76 64

koen.vanneste@west-vlaanderen.be

info@denieuwebasis.be

www.denieuwebasis.be



INHOUDSTAFEL

A. INLEIDING

A1 | DOEL VAN HET INSPIRATIEBOEKJE

A2 | MASTERPLAN EN CONCEPTUELE UITGANGSPUNTEN

Duiding Masterplan

Conceptuele uitgangspunten en ontbrekend concept

A3 | LANDSCHAPSHISTORISCHE- EN ECOLOGISCHE LEZING

Geomorfologie

Eigenschappen / landschapskarakteristieken

B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

B1 | DUINEN

B2 | DUINPOLDEROVERGANG

B3 | POLDER

B4 | STADSRAND(BOS)

C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C1 | RECREATIEVE LUS

C2 | HERKENBARE ENTREES

C3 | HERSTEL DUINENGORDEL

C4 | STADSRANDBOS ALS MOZAÏEKLANDSCHAP

C5 | GRENS TUSSEN OPEN EN GESLOTEN POLDER

D. CASES

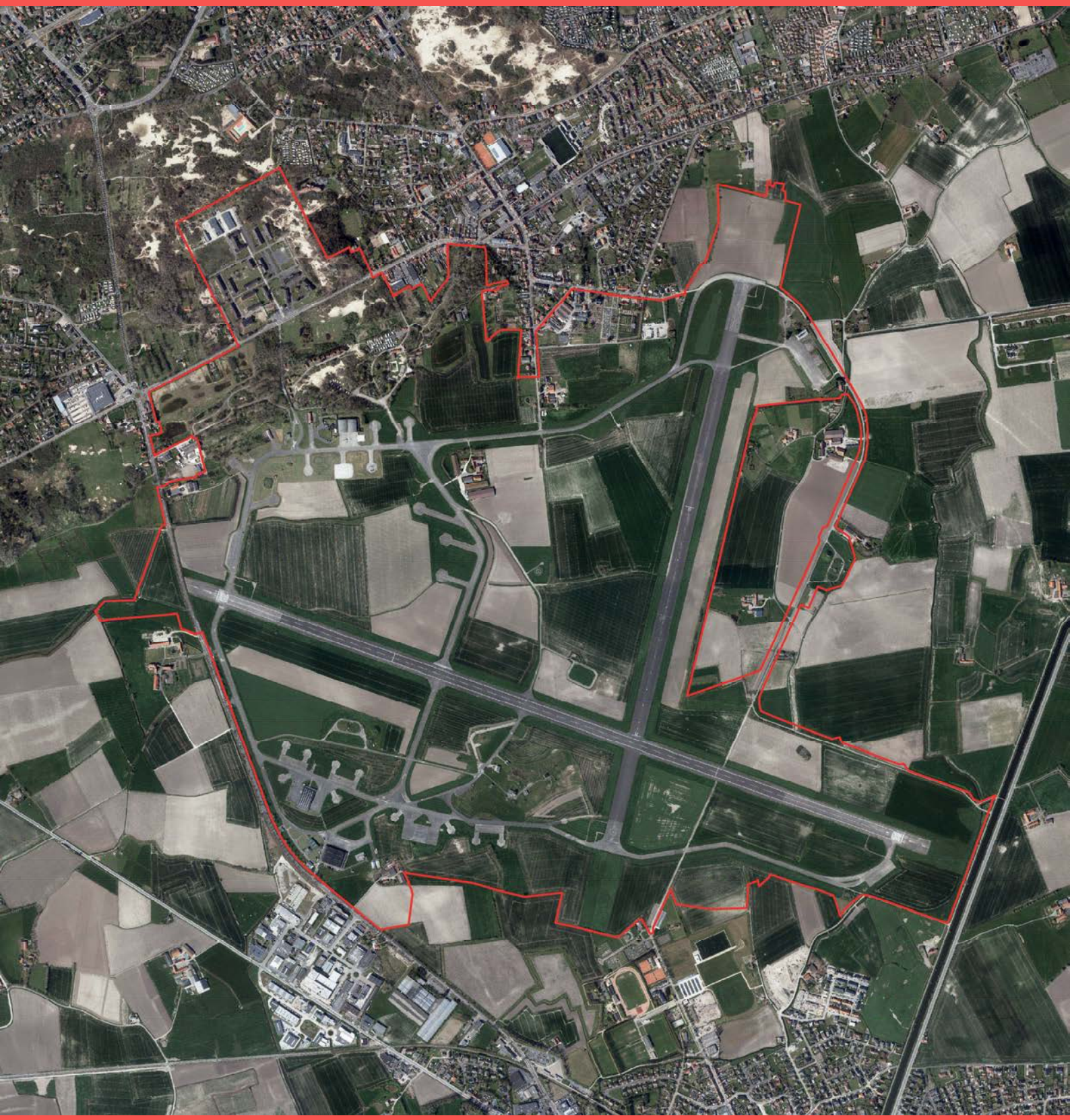
D1 | RECREATIEVE KOP

D2 | ONTHARDE TIJDEN

D3 | VERNATUURLIJKING LANGELEED

D4 | BELEVINGSAS KOKSIJDE - VEURNE

Luchtfoto (2016) met aanduiding van de RUP contour - RUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde



A. INLEIDING

A1. DOEL VAN HET INSPIRATIEBOEKJE

Het doel van dit inspiratieboekje is om de resultaten van de ontwerpweek (12-16 december 2022) voor de Nieuwe Basis te Koksijde in een overzichtelijk document te gieten. Tijdens de ontwerpweek werd een ruimtelijk sterk inhoudelijk verhaal geschetst. Met dit inspiratieboekje wordt een onderbouwing gegeven van het waarom, wat en waar door middel van tekstuele en beeldende verduidelijking. Dit inspiratieboekje wil verbeelden hoe aan de slag zou kunnen gegaan worden met de open ruimte en de randen van de Nieuwe Basis. Dit mag evenwel niet gelezen worden als een concreet uitgewerkt inrichtingsplan op projectniveau.

Het inspiratieboekje is vooral een communicatiemiddel om publieke en private actoren te inspireren. Door hen te inspireren hopen we hen ook warm te kunnen maken om zich te engageren om samen zaken te realiseren.

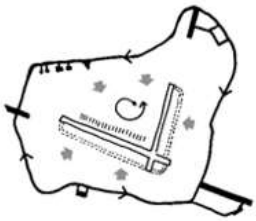
We hopen dan ook dat dit mooi naslagwerk van de ontwerpoefening open ruimte u inspireert om samen met ons verder aan de slag te gaan om van de Nieuwe Basis iets prachtig te maken voor de toekomst (toekomstige generaties).

Collage belevingsas en zicht op Veurne - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022



CONCEPTEN VOOR DE SITE

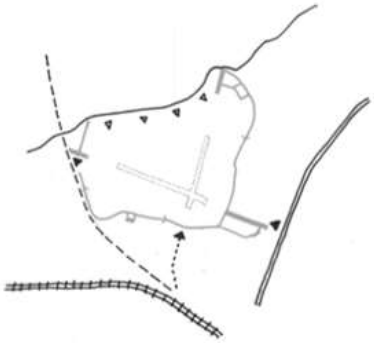
1 *Compact vlieggebeuren / Publieke rondgang als kapstok voor landschapspark*



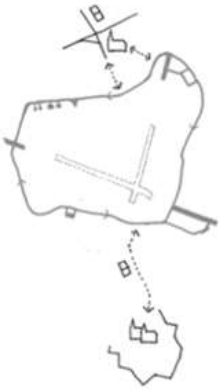
2 *Zuiderzoomroute: drager recreatieve functies*



3 *Multimodale ontsluiting: alzijdige bediening*



4 *Aansluiting op lokaal weefsel*



5 *Landschappelijke onderlegger bepaalt ontwikkeling*



Conceptschema's - masterplan De Nieuwe Basis dd.10.06.2015

A. INLEIDING

A2. MASTERPLAN EN CONCEPTUELE UITGANGSPUNTEN

DUIDING MASTERPLAN

In maart 2012 werd de provincie West-Vlaanderen aangesteld door de Vlaamse Regering voor de opmaak van een strategisch plan voor de militaire basis in Koksijde.

Ondertussen heeft de provincie samen met de gemeente Koksijde, in nauw overleg met Defensie, de stad Veurne, verschillende stakeholders er reeds een lang traject op zitten. Een traject met veel overleg, participatiemomenten, onderzoek, visievorming en ontwerpoefeningen. Het belangrijkste resultaat was het masterplan dat in 2015 werd opgeleverd. Dit masterplan is nog steeds het absolute fundament voor de reconversie van de militaire basis Koksijde. In het masterplan werd een ruimtelijk verantwoord project uitgewerkt waarbinnen gezocht is naar een plaats voor de verschillende maatschappelijke behoeften.

CONCEPTEN VOOR DE TOEKOMST

Concept 1 omvat het behoud van het vlieggebeuren maar met een compacte footprint en met een recreatieve lus als kapstok voor een toegankelijk ‘landschapspark’.

Concept 2 plaatst de basis in een bovenlokaal netwerk van recreatieve functies. Een ligging niet vlak aan de kust maar in de duin-polderovergang. Een gebied met heel veel potenties en uitdagingen voor natuur, biodiversiteit, waterhuishouding, enz.

Concept 3 stelt een multimodale ontsluiting van het gebied voorop met eveneens grote aandacht voor trage verbindingen doorheen en rondom het gebied.

Concept 4 besteedt bijzondere aandacht aan de aansluiting ervan op het lokaal weefsel. Het gaat hierbij niet louter om de verbindingen naar Koksijde-dorp en Veurne, maar evenzeer om de kwalitatieve ruimtelijke overgang/aansluiting tussen de basis en het bestaand weefsel. Dit werd reeds verder uitgewerkt in een ontwerpoefening rond Koksijde-dorp en wordt voor het zuidelijk deel binnenkort verder uitgewerkt in een ontwerpoefening voor de noordrand van Veurne.

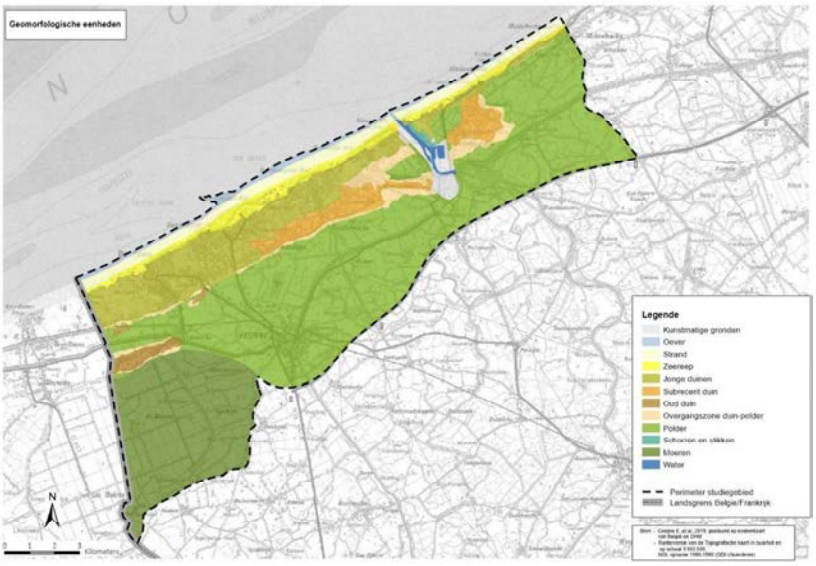
Concept 5 gaat ervan uit dat de landschappelijke onderlegger de toekomstige ontwikkelingen (mee) bepaalt. Dit concept werd in de ontwerpoefening “open ruimte” verder uitgewerkt. Dit was nodig gezien het belang van deze open ruimte en omdat dit onderdeel in het initiële masterplan niet tot in detail kon worden uitgewerkt. Met deze extra ontwerpoefening zijn we tot weldoordachte wervende ideeën gekomen die opgenomen zijn in dit inspiratieboekje.



Foto workshopweek De Nieuwe Basis - december 2022



Uitsnede Ferrariskaart 1778 - kaart 2 / Nieuport



Kaart geomorfologische eenheden - kaart uit rapport VEDETTE Landschapsstudie Vlaamse Duinen, 2019, VLM.

A. INLEIDING

A3. LANDSCHAPSHISTORISCHE- EN ECOLOGISCHE LEZING

GEOMORFOLOGIE

Ons kustlandschap is in de loop der tijden grondig veranderd door toedoen van de mens. Eerdere invloeden van natuurprocessen die het landschap vorm gaven, zijn enkel nog fragmentair aanwezig. Dat geldt in het bijzondere voor dynamische krachten als erosie en sedimentatie die vanuit de zee landinwaarts werkten. Natuurkrachten creëerden langs de kust banken, stranden, slikken en schorren; verderop gingen die over in een brede waaier aan duinen - van fossiele duinen tot duinen van recente oorsprong - om vervolgens via overgangsgronden de polder in te trekken.

Overal hebben wind en water hun sporen achtergelaten en een grillig en erg verscheiden reliëf achtergelaten. Het kustlandschap van weleer verkreeg daardoor talrijke overgangen en wisselende gedaanten. Die zitten thans gevangen in een strak korset dat de mens voor zijn eigen veiligheid en gemak errond heeft aangebracht. De wil van het landschap is gebroken. Bebouwing en infrastructuur hebben de eenheid en aaneensluiting doorbroken; tal van gebiedsvreemde grondfuncties en -gebruiken hebben zich ingenesteld. Het landschap is naar de hand van de mens gezet.

De invloed van de mens is in het plangebied erg goed merkbaar: een militair gebruik resulteerde in een veelheid aan verhardingen, infrastructuren en grondgebruiken - variërend tussen vakantiedomein en vliegveld en tussen bebost duin en open polder.

EIGENSCHAPPEN / LANDSCHAPSKARAKTERISTIEKEN

Het huidige landschap is te bekijken vanuit de hiervoor beschreven landschapsontwikkeling. Grondbestemmingen en -functies zijn vastgelegd en goed en kwaad is geschied. Gezien de talrijke landschapsingrepen kunnen we enkel maar refereren naar de oorspronkelijke karakteristieken. Dat sluit niet uit dat gewijzigde omstandigheden nieuwe kansen bieden. Kansen voor nieuwe landschapsvormen en -functies die middels landschaps- en natuurherstel groeien uit of vergroeien met de bestaande - deels natuurlijke en deels kunstmatige - structuren. Er worden m.a.w. kansen geboden om landschapshistorische elementen te verweven met achterhaalde en overbodig geworden landschapstoepassingen en deze af te stemmen op actuele noden en inzichten.

De kustgebonden landschapskarakteristieken van weleer blijven als rode draden in het geheel verweven zitten en worden in ere hersteld dan wel versterkt. Ze gaan tegelijk de confrontatie aan met nieuwe landschapsstructuren en -elementen die andere functionaliteiten dienen en het landschap een nieuw elan geven.



B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

LANDSCHAPPELIJKE COEXISTENTIE

Bij een herstel of herinrichting van een landschap is het de kunst om geen afbreuk te doen aan het oorspronkelijke, zeg maar historische landschapskarakter en tegelijk op gepaste wijze aan de nieuwe functionaliteiten tegemoet te komen. Voor de Nieuwe Basis vertrekt men van drie grote landschappelijke entiteiten: duinen, polder en duin-polderovergang. Hun historische landschapskenmerken worden - waar mogelijk - in ere hersteld. De landschappelijke karakteristieken en de onderlinge wisselwerking ertussen zijn daarbij sturend en komen het sterkst in de overgangszones tot uiting. Door allerlei ruimtelijke ingrepen raakten deze entiteiten strak gescheiden van elkaar. Het herstel van de abiotische situatie alsook de samenhang, verbinding en verweving van deze entiteiten vormt een hele uitdaging. Geleidelijke en brede overgangen maar ook structurerende landschapselementen - al dan niet gecreëerd en/ of beïnvloedt door de mens - nemen daarin een sleutelpositie in. Niet alleen de ruimtelijke structuur maar ook het landgebruik wordt herzien en op de gewenste ontwikkeling afgestemd. Dat alles resulteert, als weleer, in een samenhangend en doorzichtig geheel.

Conceptschets karakterlandschappen - ontwerpweek De Nieuwe Basis december 2022.

De vier karakterlandschappen worden gedefinieerd als:

(I) duinen,

(II) duinpolderovergang,

(III) polders

(IV) stadsrandbos.



VIERDE LANDSCHAPSENTITEIT

Thans wordt hieraan een vierde entiteit toegevoegd: het stadsrandbos. De laatste is een geheel nieuwe landschapsontwikkeling die danig wordt uitgevoerd dat het lijkt alsof ze deel uitmaakt van het historische landschapsbeeld. Dat kan door ook hier een geleidelijke overgang te creëren; in dit geval tussen de polder en de verstedelijkte rand. Tot die “stadsrand” behoren zowel bedrijventerreinen als woongebieden. Tussenin ligt een veelheid aan kleinere infrastructuren voor recreatie, ontspanning en dienstverlening alsook een uitwaaierend en veelzijdig wegennet. Het resultaat is een mozaïek van kleine en grotere boseenheden afgewisseld met kleinschalige, open structuren en aaneengeschakeld door houtige landschapselementen van allerlei aard. In de overgang naar de open polder krijgt de openheid geleidelijk aan de overhand terwijl het verstedelijkte gebied door groene vingers wordt ingepalmd.

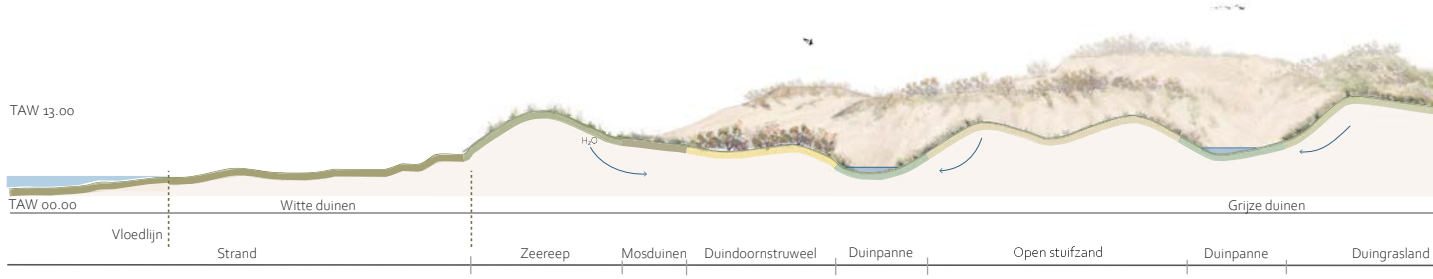
Binnen de landschappelijke entiteit van de polder verdicht – op een ander, kleinschaliger niveau – ook de polderstructuur van west naar oost. De reden hiervoor is het voorkomen van aanvaringen tussen sportvliegtuigen en polderbewonende vogels. Daarvoor wordt gestreefd naar een aandeel hoger opgaande vegetaties zoals rietland, ruigte en struweel, waarin dieren bij mogelijk gevaar eerder wegduiken dan opvliegen. Ze worden in zuidelijke richting verbonden met het stadsrandbos. Daarmee is de cirkel halfrond.



Afbakening bestaande duingebieden - kaart uit Vlaamse duinen visie 2040. Naar een grensoverschrijdend landschapspark. VLM, 2022



Schetsplan duingebied - ontwerpweek De Nieuwe Basis december 2022



B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

B1. DUINEN

OUDE EN JONGE DUINEN

Aansluitend op het strand vormen duinen een brede zoom waarin diverse morfologische terreinstructuren elkander opvolgen en afwisselen. De fossiele duinen vormen het meest bijzondere deel van dit geologisch patrimonium, maar ontbreken in het plangebied. Ze zijn zo'n 5.000 jaar geleden gevormd en hadden een belangrijke impact op de verdere landschapsontwikkeling. Daartegenover staan de jonge duinen van recentere oorsprong. Ze omvatten het leeuwenaandeel van de duinengordel en zijn nog in volle ontwikkeling. Ze verlopen voortdurend en waaieren – letterlijk en figuurlijk – middels een in breedte wisselende overgangsstrook uit in het achterliggende polderlandschap. Tussen beide in vinden we de middeloude duinen waarvan de oorsprong onduidelijk is.

EEN PRECAIRE ZOOM DIE SNEL VERBOST

Binnen de contour van het duinenlandschap komen verschillende biotopen tot ontwikkeling. Deze krijgen het soms hard te verduren en verkeren in een precaire evenwichtssituatie omwille van de aanhoudende dynamiek. Dat geldt in het bijzonder voor de mosduinen en droge (pionier) duingraslanden. Buiten de droge duinen zijn – op kleinere landschapsschaal – ook vochtige biotooptypes aanwezig, zoals duinpannen, waar de successie doorgaans veel sneller verloopt.



Successie resulteert veelal in de ontwikkeling van bos of struweel. Voorheen werd dit proces onderdrukt door begrazing en kap, maar sedert de Tweede Wereldoorlog zijn deze ingrepen op de meeste plekken gestopt. De successie leidt eveneens tot vestiging van nieuwe boom- en struiksoorten. Momenteel is het grootste deel van de duinen verbost.

TOEKOMSTIGE LANDSCHAPSONTWIKKELING

De Noordduinen is een natuurreservaat dat de kazerne omringt en door de N396/Robert Vandammestraat afgesneden wordt van de onderliggende duinstrook. De toekomstige ontwikkeling voorziet enerzijds in een sterkere verweving van het duinenlandschap met de toekomstige infrastructuur van de huidige militaire kazerne. Dat gebeurt door de duindynamiek in de verstedelijkte zone te laten doorwerken en de duinenstructuur erin en ermee te verweven. Anderzijds wordt de wegbarrière gemilderd door de natuur- en landschapswaarden langs weerszijden van de weg zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen en danig te versterken dat ze als natuurverbinding fungeert. Binnen dezelfde context wordt ook de inrichting en het beheer van de zuidelijke duinengordel herzien en worden activiteiten afgestemd op de toekomstige gebiedsontwikkeling.



Foto jonge duinen - auteur Dirk Criel



Afbakening bestaande duinpolderovergangen - kaart uit Vlaamse duinen visie 2040. Naar een grensoverschrijdend landschapspark. VLM, 2022



Schetsplan duinpolderovergang - ontwerpweek De Nieuwe Basis december 2022

B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

B2. DUINPOLDEROVERGANG

VAN DUINZAND NAAR POLDERKLEI

De overgang tussen duin en polder tekent zich onder natuurlijke omstandigheden breed maar vaag af en is erg wisselend van aard. Door talrijke pogingen om de stuivende duinen te fixeren en landbouwgronden af te schermen, hebben ze door toedoen van de mens aan ruimte ingeboet. Er zijn slechts schamele en sterk gedegradeerde restanten overgebleven. Ze tekenen zich als licht hellende en vlakke zones af langsheen de landinwaartse duinrand. Geografisch vormen ze de overgang tussen het zandige duin en de kleiige poldergrond. Onder natuurlijke omstandigheden vormt zich binnen deze bodemgradiënt, langsheen de binnenduinrand, een langgerekte kwelzone. In de polder wordt dit kwelwater gedraineerd en afgevoerd. In het plangebied is het Langeleed, dat tegen de duinen aanschurkt, verantwoordelijk voor de ontwatering.

TOEKOMSTIGE LANDSCHAPSONTWIKKELING

Duinpolderovergangen zijn zeldzaam en vaak matig ontwikkeld. Nochtans bieden de uitzonderlijke hydrologische omstandigheden en verscheidenheid aan bodemgradiënten, bijzondere natuurontwikkelingspotenties. Een herinrichting van de binnenduinrand met verstuivingsmogelijkheden in de tussenliggende zone naar het Langeleed, kan de natuurlijke bodem- en watersituatie herstellen op voorwaarde dat de zone gebufferd wordt t.o.v. het onderliggende landbouwgebied. Dat gebeurt door de aanleg van een natuurlijke oeverstructuur aan de noordzijde van het Langeleed. Natuurherstel gaat gepaard met een reductie van het aandeel bos, struweel en ruigtevegetatie met de bedoeling dynamische processen opnieuw kansen te geven.





Foto's duinpolderovergang Belvédère - Dirk Criel



Afbakening bestaande poldergebieden - kaart uit Vlaamse duinen visie 2040.
Naar een grensoverschrijdend landschapspark. VLM, 2022



Schetsplan polders en Langeleed - ontwerpweek De Nieuwe Basis december 2022

B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

B3. POLDER

VERANDERD POLDERLANDSCHAP

De poldergronden hebben hoofdzakelijk een landbouwgebruik. Voorheen resulteerde dat in een afwisseling van kleine akkers en graslanden. Om de terreinen af te schermen van de duinverstuivingen en de invloed van wind en weer te temperen, werden ze door houtkanten en bomenrijen afgeschermd. In de loop van de tijd zijn de landbouwgronden steeds groter geworden en werden graslanden meer en meer in akkerlanden omgezet. Daardoor verdwenen ook de kleinschalige landschapselementen en overhoekjes. Om de bodemomstandigheden te verbeteren worden de gronden via sloten gedraineerd.

TOEKOMSTIGE LANDSCHAPSONTWIKKELING

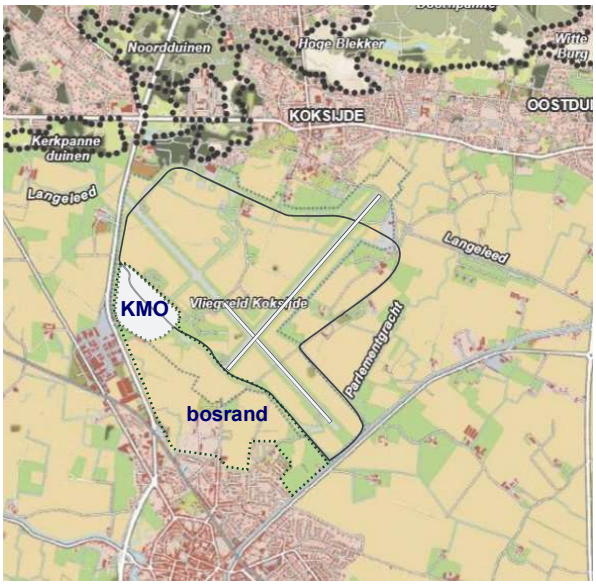
Gezien het vlieggebeuren een plaats behoudt in de toekomstige gebiedsfunctie maar liefst niet of beperkt interfereert met de poldernatuur, volgt de toekomstige landschapsontwikkeling een dubbel spoor. Dat dient langs de ene (oostelijke) kant een meer gesloten polderlandschap tot stand te brengen waarin diersoorten bij verstoring door luchtverkeer zich kunnen terugtrekken. Aan de andere (westelijke) kant wordt een open polderlandschap in stand gehouden waarin pleisterende soorten die een weids en open zicht prefereren zich kunnen handhaven zonder verstoring door het luchtverkeer.



Open polderlandschap - foto's Jonas Vanneste



Eenduidig landschap, maar gedifferentieerd door subtiele verschillen in vegetatie en reliëf - foto Pieter Foré



Situering KMO zone en bosrand Veurne op kaart uit Vlaamse duinen visie 2040



Schetsplan stadsrandbos - ontwerpweek De Nieuwe Basis december 2022

B. KARAKTERLANDSCHAPPEN

B4. STADSRAND(BOS)

STADSRAND ONDER DRUK

De verstedelijking heeft zich langzamerhand zowel in de duinen als rondom de verschillende polderdorpen en -gehuchten doorgezet. Met de aanleg van een militaire luchtbasis werd aan het landschap een extra infrastructurele dimensie meegegeven die resulteerde in een uitgestrekte oppervlakte aan verharding onder de vorm van een ruim bemeten netwerk aan start- en landingsbanen, pendelpistes, parkeerzones en tal van gebouwen en (rand)infrastructuren voor zowel vliegtuigen als helikopters. Naast de woningbehoefte werden in de periferie van de luchthaven ook economische en maatschappelijke noden ingevuld die zich vertaalden in het gebruik van delen voor bedrijvigheid, recreatie, sport en ontspanning.

TUSSEN STAD EN PLATTELAND

Polderdorpen werden vroeger, en nu soms nog, omzoomd door een veelheid aan lommerrijke (moes) tuinen, boomgaarden, bomenrijen, erfbeplantingen, kleine bosjes en andere groenstructuren. Het waren functionele ruimtes die de bebouwing en zijn bewoners beschermden tegen de windwerking vanuit de open polders. Het stadsrandbos is een hedendaagse vertaling van dit concept, waarbij het bos enerzijds een luwtebuffer vormt en anderzijds zorgt voor een afwerking en verfraaiing van de verstedelijkte noordrand van Veurne.

Het stadsbos komt ook tegemoet aan de behoefte van de inwoners van Veurne om in hun nabijheid in een bos- en bomenrijke omgeving te kunnen recreëren. Wandelen, fietsen en vertoeven in een bos biedt doorheen de seizoenen een heel andere ervaring dan een park of open landbouwlandschap.

TOEKOMSTIGE LANDSCHAPSONTWIKKELING

In de verstedelijkte rand van Veurne wordt een nieuwe bedrijvenzone, een containerpark en een wetenschapspark met droneport aangelegd. Deze worden visueel-landschappelijk geïntegreerd door de aanleg van in breedte wisselende houtkanten en kleine bosjes. Die komen in het verlengde te liggen van een nieuw te ontwikkelen stadsrandbos dat wordt opgebouwd uit een verscheidenheid aan grote en kleine percelen die gefaseerd worden bebost en afgewisseld met open ruimten van diverse omvang en inrichting. Het geheel resulteert in een mozaïekvormige bosstructuur die verweven wordt met de aangrenzende tuinen en door- en vergezichten biedt naar het achterliggende (halfopen) polderlandschap



Stadsrand Veurne - foto Jonas Vanneste

De rand van polderdorpen en - steden zijn historisch gekenmerkt door een dichte structuur aan bomen en struiken gevormd door de tuinen, moestuinen, boomgaarden en windschermen. De recente overgang van Veurne naar Koksijde is echter brusk. Als voorbeeld staat de woonontwikkeling aan de noordrand van Veurne 'vaak naakt' in het landschap. In de toekomstige stadsrand van Veurne wordt de groene inkleding opnieuw beeldbepalend. Enkel hoogopgaande gebouwen, zoals de kerktoren of in dit geval ook de IJzertoren, prijken boven de beplanting uit. Net dit contrast zorgt er extra voor dat gebouwen als kerktorens extra geaccentueerd worden als landmarks in het landschap.



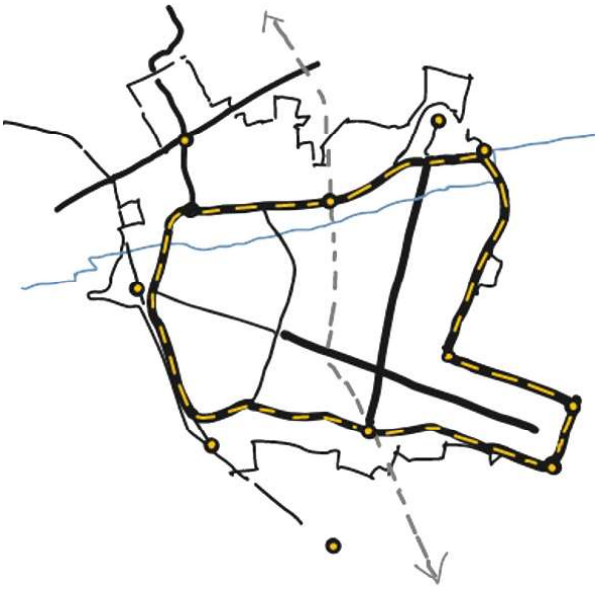
C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

TUSSEN HEDEN EN TOEKOMST

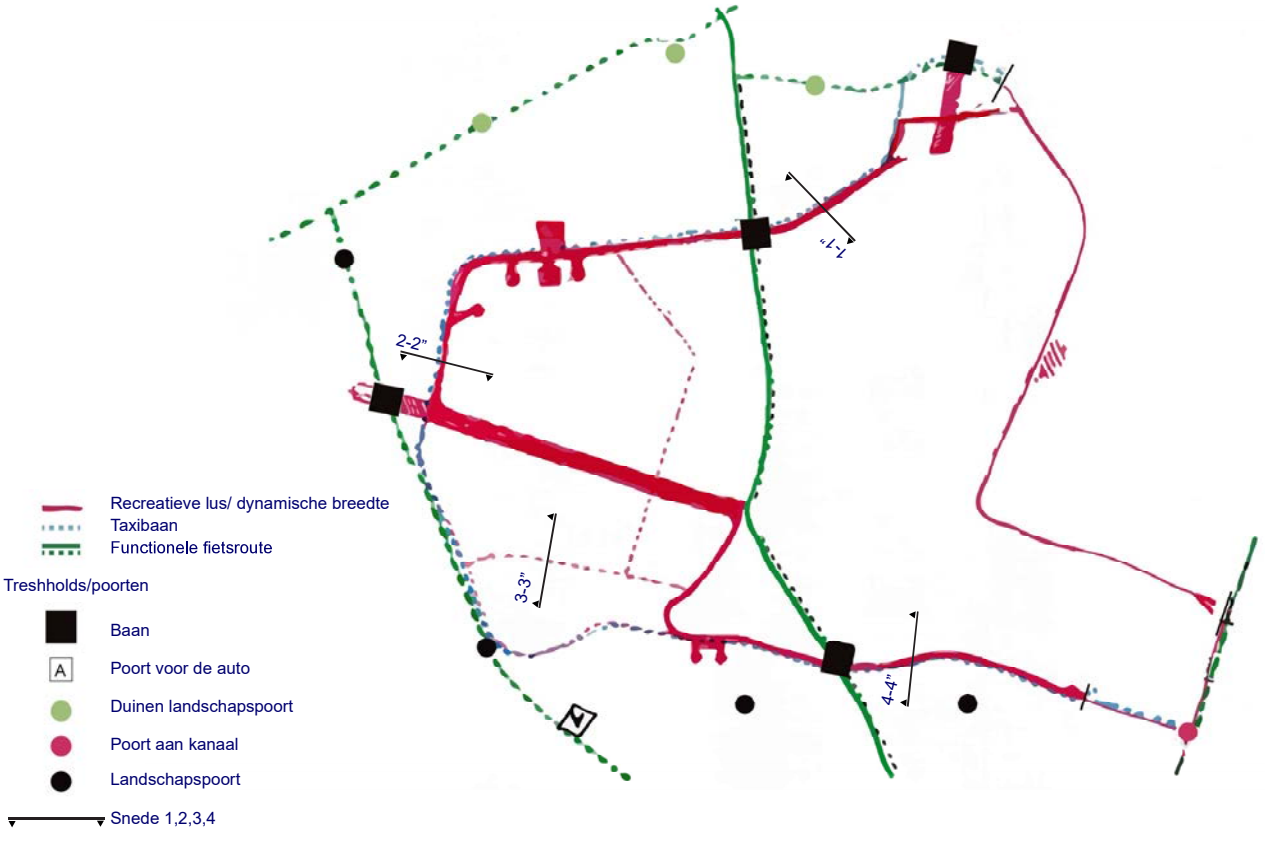
Binnen het geheel van het “nieuwe” dan wel “toekomstige” landschap krijgen heel wat deelthematieken een plaats. Dat komt door de veelheid aan functies en de noodzaak om deze op elkaar af te stemmen en landschappelijk te integreren. Enkele van deze thematische uitwerkingen worden hierna voorgesteld. Ze hebben grotendeels te maken met het recreatieve gebruik van de site, maar er zijn er evenzeer die andere ontwikkelingen ondersteunen zoals gebiedsbuffering en natuur- en bosontwikkeling. Heel vaak worden meerdere functies tegelijk ingevuld.

De (her)inrichting beperkt zich niet tot het aanbieden van belevingsvolle ontspanningsmogelijkheden. Het wil ook de toegankelijkheid, de doorstroming en de geleiding van gebiedsbezoekers verbeteren. Al deze gebruiksgerichte concepten moeten elkander aanvullen en versterken en naadloos in elkaar passen. Dat kan door het verwijderen dan wel inpassen of verweven van bestaande harde én zachte infrastructuren maar evenzeer door heroriëntatie of herbestemming van elementen die op eender welke manier een meerwaarde bieden zoals de verkeerstoren. Een centrale, in breedte wisselende strook die de polder dwarst, legt een nieuwe natuurverbinding tussen noord en zuid.

HIËRARCHIE



Conceptschets hiërarchie recreatieve piste - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022



Conceptschets de rondgang - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022

C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C1. RECREATIEVE LUS

DE RONDGANG

Niettegenstaande ontharding een belangrijke hedendaagse uitdaging is, is de bestaande verharding een leidraad voor de recreatieve ontwikkeling en de leesbaarheid van de site. Via de taxibanen en de landingsbaan ontwikkelen we een ontsluitingsroute doorheen de site.

De recreatieve lus vormt de hoofdroute en verbindt alle recreatieve elementen en zones van de site. Langsheen deze route bevinden zich diverse treshholds of poorten. Elke treshhold wordt ontwikkeld en ingericht op basis van zijn context. Zo spreken we van de treshholds “Baan”, “Duinen landschapspoort”, “Landschapspoort”, “Poort aan het kanaal” en “Poort voor de auto”.

HERKENBAARHEID EN COHESIE

De recreatieve lus zelf wordt gekenmerkt door het doorlopende betonpad, waarbij de context varieert volgens de breedte. Aan de randen van de betonnen piste wordt - naargelang de beschikbare breedte van het beton - telkens een deel “teruggegeven” aan de natuur. Dit kan door het beton te frezen, op te breken of te verwijderen, zodat ruimte ontstaat voor vegetatie-ontwikkelingen. Dit proces ontstaat reeds vanzelf wanneer het onderhoud achterwege blijft en de randen vanzelf vernatuurlijken. Het betonpad en de flankerende vegetatie zullen een herkenbaar en samenhangend beeld vormen dat de beleving aanzienlijk versterkt. Het samenspel tussen open en meer gesloten delen kan de weidsheid van de poldervlakte extra in de verf zetten.

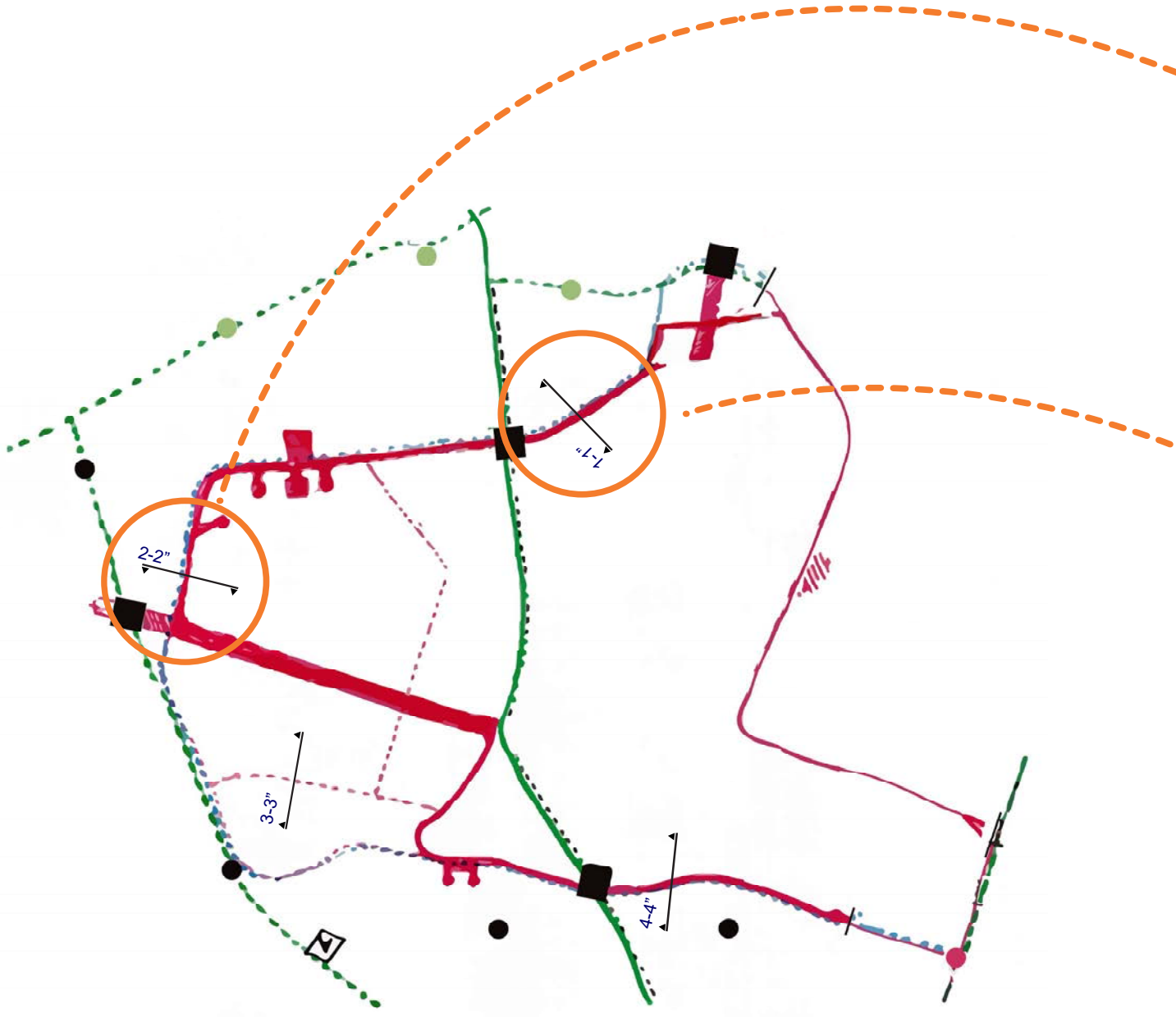
De blauwe lampjes volgen de lijn van de Taxibaan en duiden de ruimste grens van het militair vlieggebeuren.



Kenmerkende elementen luchtlmachtbasis - foto Jonas Vanneste



Kenmerkend lijnenspel luchtlmachtbasis - foto Jonas Vanneste

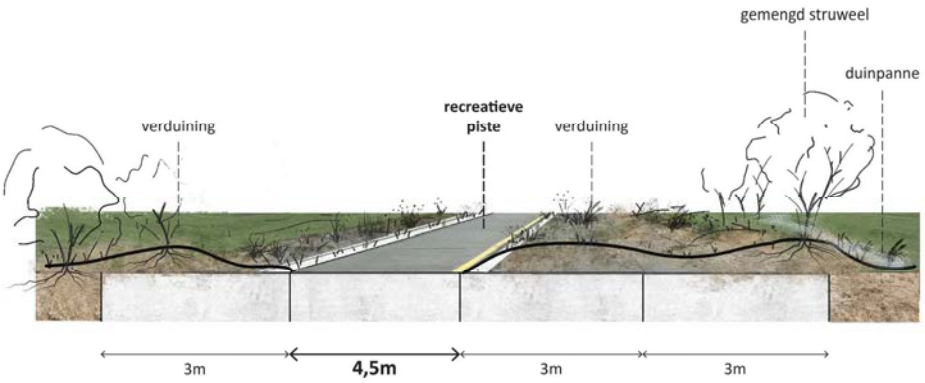


Conceptschets de rondgang - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022

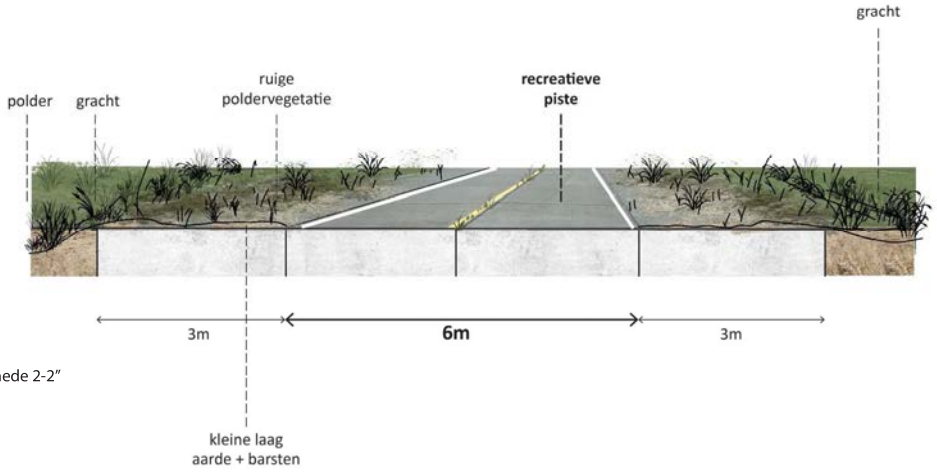
Recreatieve lus/ dynamische breedte
Taxibaan
Functionele fietsroute

Treshholds/poorten

Baan
Poort voor de auto
Duinen landschapspoort
Poort aan kanaal
Landschapspoort
Snede 1,2,3,4



Duinpolderlandschap Snede 1-1"



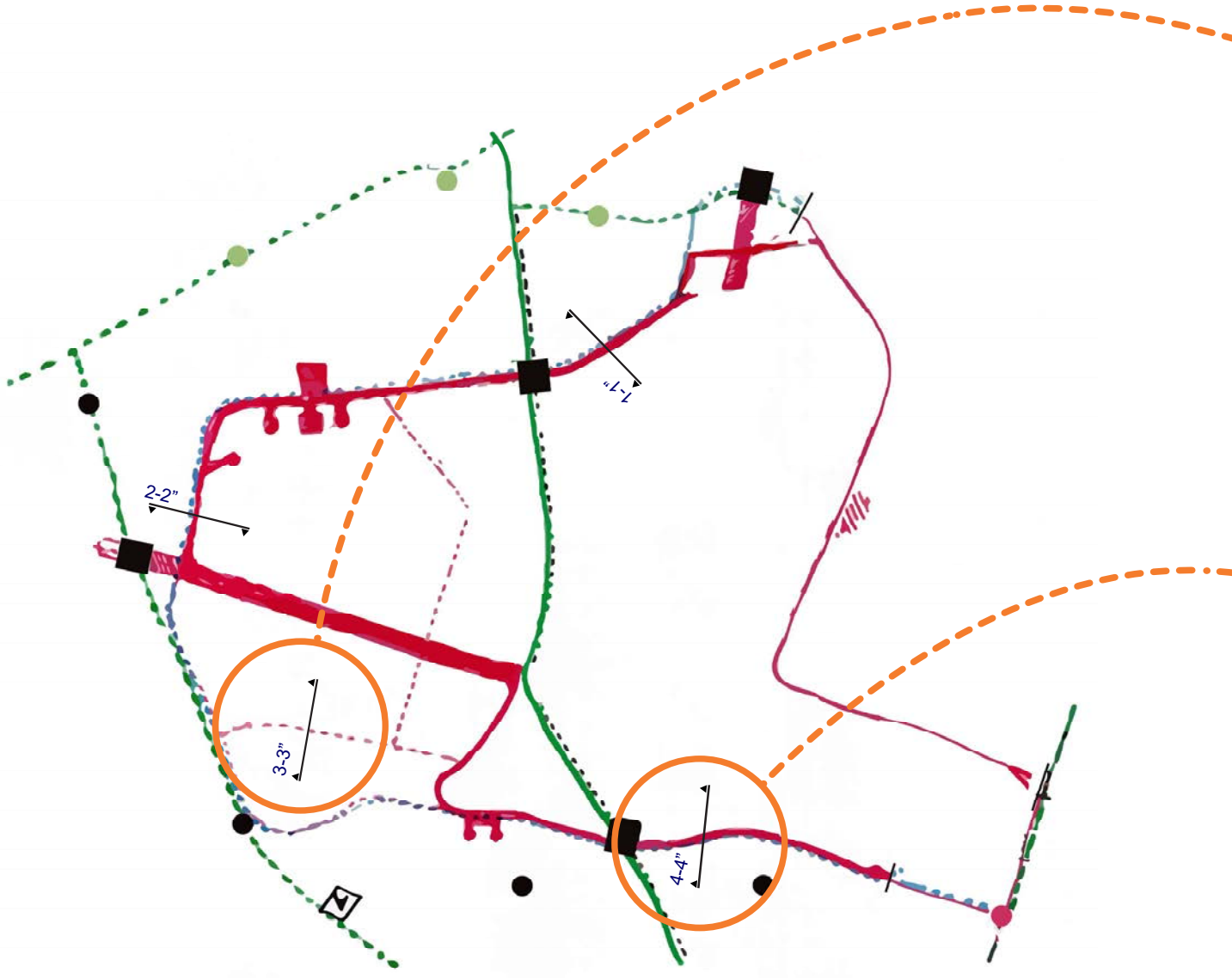
Polderlandschap Snede 2-2"

DEELLANDSCHAPPEN

De recreatieve lus doorkruist vier deellandschappen die elk hun eigen sfeerbeleving en natuurwaarde hebben.

De brede receatieve piste kan dienen als verblijfsfunctie in het park, doorsteek voor fiets- en wandeltrajecten, maar eveneens als plek voor grotere evenementen. De invulling van de piste door de vier deellandschappen ziet er als volgt uit:

- Duinenlandschap: De piste krijgt een breedte van 4,50m, waarvan de rechter rand door aanvoer van stuifzand deels overgenomen wordt en na verloop van tijd de overgang naar ruigtevegetatie vormt. Aan de linkerzijde ontwikkeld de poldervegetatie zich spontaan verder.
- Polderlandschap: De piste krijgt een breedte van 6,00m. Aan beide zijden van de route ontwikkeld zich poldervegetatie met grassen, struikgewassen en op sommige plekken een iets hoger struweel.
- Stadsrandbos: De piste krijgt een breedte van 6,00m. Door middel van “niets doen”-beheer ontstaat door natuurlijke successieprocessen een bosrand-vegetatie. De randen krijgen een afwisseling van open en gesloten loofgangen. De open structuren zorgen voor zitmogelijkheden en luwte-plekken.
- Bedrijvigheid (onderdeel van het Stadsrandbos): De piste krijgt hier een breedte van 3,00m waardoor je een eerder smalle loofgang krijgt. Langs de randen wordt de betonverharding gedeeltelijk verwijderd en ontstaat spontane verbossing.

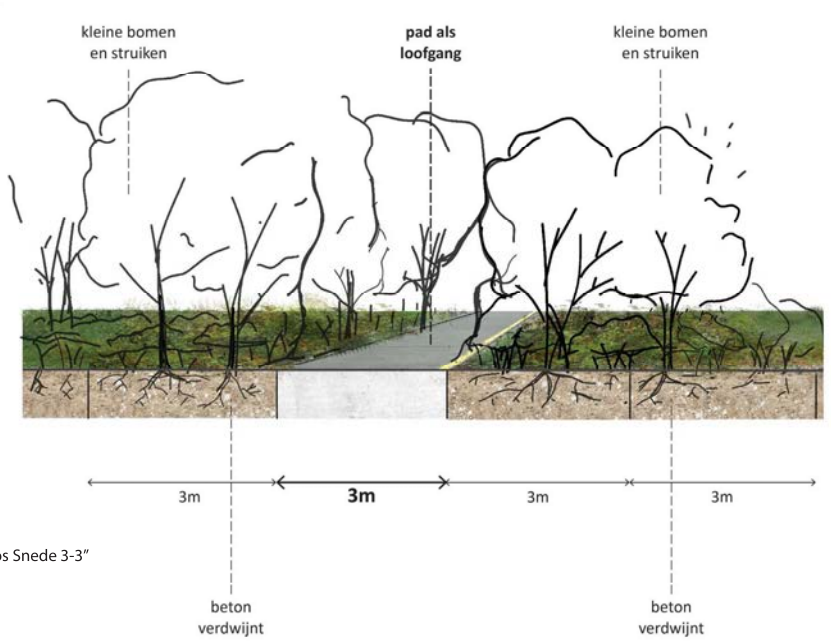


Conceptschets de rondgang - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022

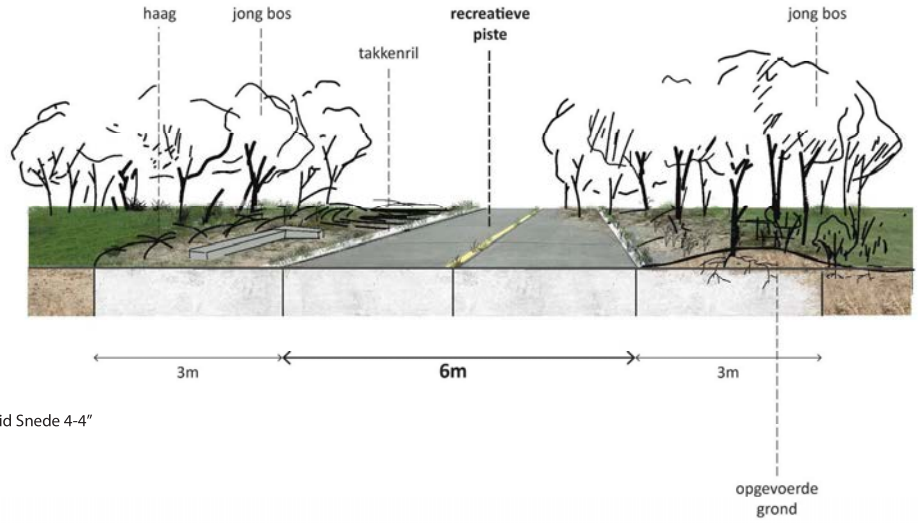
Recreatieve lus/ dynamische breedte
Taxibaan
Functionele fietsroute

Treshholds/poorten

Baan
A Poort voor de auto
Duinen landschapspoort
Poort aan kanaal
Landschapspoort
Snede 1,2,3,4



Stadsrandbos Snede 3-3"



Bedrijvigheid Snede 4-4"

- De grenzen van elk landschap wordt duidelijk door twee strookjes uit te frezen op de piste. Hierop blijft water en zand liggen.



Blandan Lyon ,BASE



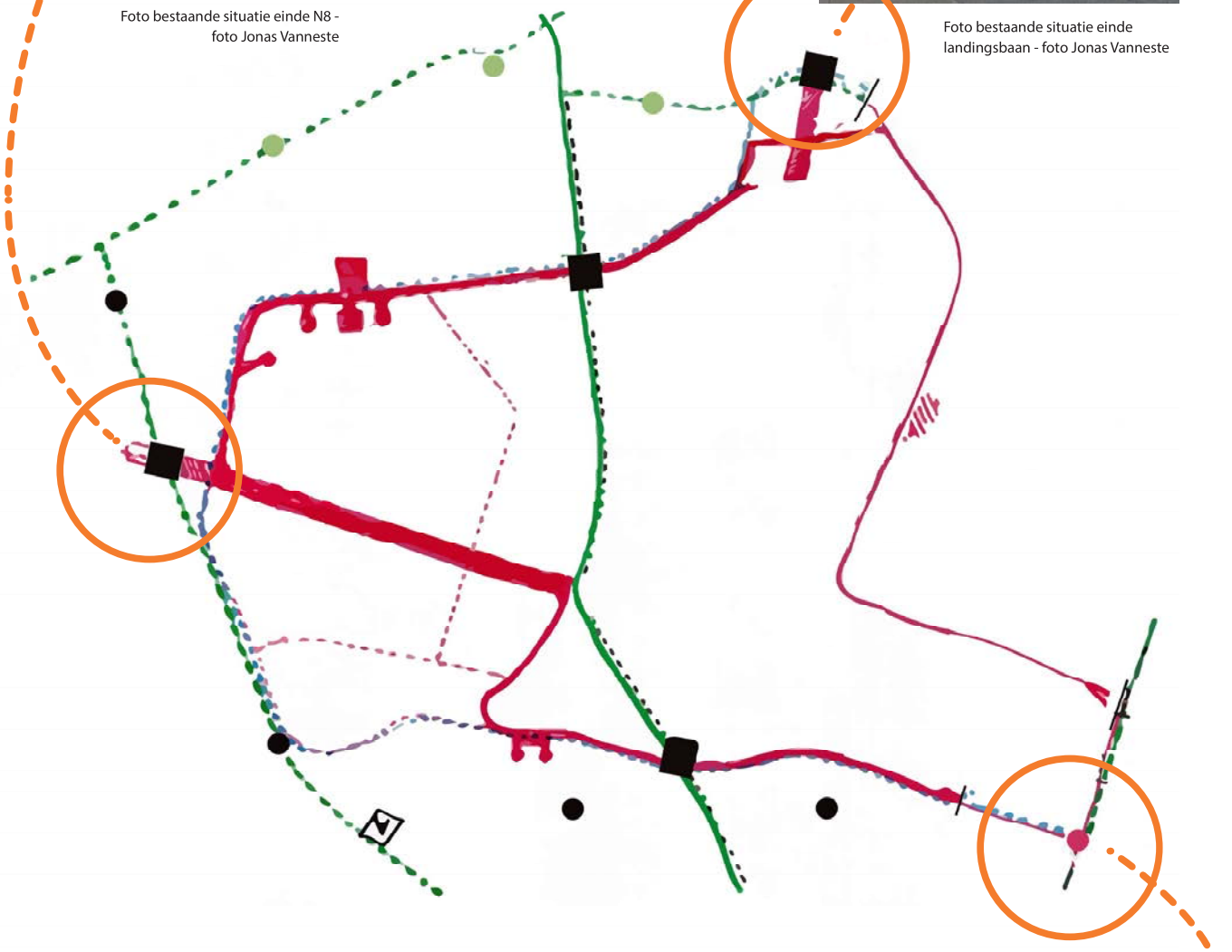
Blandan Lyon, BASE



Foto bestaande situatie einde N8 - foto Jonas Vanneste



Foto bestaande situatie einde landingsbaan - foto Jonas Vanneste



Conceptschets herkenbare entrees - ontwerpweek De Nieuwe Basis december - 2022

Recreatieve lus/ dynamische breedte
Taxibaan
Functionele fietsroute

Treshholds/poorten

Baan
Poort voor de auto
Duinen landschapspoort
Poort aan kanaal
Landschapspoort



Foto bestaande situatie hekwerk kanaal - foto Ann Meirlaen

C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C2. HERKENBARE ENTREES

PRIMAIRE EN SECUNDAIRE TOEGANGEN

Om het recreatieve gebied te verankeren in de omgeving, worden primaire en secundaire toegangen gemaakt op zorgvuldig uitgekozen plaatsen. De primaire en secundaire toegangen krijgen een eigen(tijdse) beeldtaal, zodat het herkenbaar wordt waar je 'De Nieuwe Basis' zal binnenkomen.

De primaire toegangen zijn gekoppeld aan de verbinding met het woonweefsel van Koksijde en Veurne of grenzen aan een belangrijke verkeersas, zoals de N8 of de nieuwe fietsverbindingsas dwars doorheen de site. De secundaire entrees zijn kleinere toegangen die ofwel reeds bestaan of gekoppeld zijn aan belangrijke recreatieve dragers (Duinen, Kanaal of Landschappen - zie schema de rondgang).

HERKENBARE BEELDTAAL

Omdat de toegangen heel erg verschillend zijn van context (zie schema en foto's hiernaast), zal het toevoegen van herkenbare elementen of ingrepen nodig zijn. Het ontwerp voor een entree zal dus niet enkel moeten inspelen op de locatie specifieke elementen, maar ook elementen moeten toevoegen in functie van herkenbaarheid.

De herkenbare, coherente beeldtaal voor de verschillende toegangen wordt telkens opgebouwd rond drie thema's: **oriëntatie, rust en beleving**, en speelt in op drie onderscheidende gebiedskwaliteiten van 'De Nieuwe Basis':

- het vlakke, open landschap en de randen (zichten, horizon, ...)

- oude militaire infrastructuur (typerende bebouwing, hekwerk, verhardingen, ...)

- beleving van schaal en/of historiek (grootsheid van het gebied, ...)

Oriëntatie - subtiel en tactiel

De entrees geven toegang tot een enorm groot gebied. Oriëntatie zal voor de bezoeker dus belangrijk zijn. De toegangen krijgen een oriëntatietafel die subtiel wordt ingepast en bovenal ook de tactiele ervaring versterkt. Dit kan een losstaand element zijn, maar kan ook worden ingepast op aanwezige, bouwkundige elementen of zelfs worden geïntegreerd in de verharding.



Referentiebeeld oriëntatietafel - Escales découvertes, Montreal Canada - ontwerp civiliti

Rust - uitnodigen tot pauzeren / ontmoeten

De toegangen gelden vaak als rustpunt. Bezoekers willen er even rusten om zich te kunnen oriënteren, vooraleer ze 'De Nieuwe Basis' verkennen. De entrees worden daarom opgeladen met een zitgelegenheid die uniek, maar ook richtinggevend kan zijn (voor het zicht, om uit de wind te zitten, enz...). Op plaatsen waar bouwkundige elementen zoals baksteenmassieven aanwezig zijn, kan het volstaan een muurzitbankje te integreren. De zitgelegenheid stimuleert tegelijk ook korte ontmoetingen.



Referentiebeeld zitgelegenheid - Umfassungweg Twickel, Ambt Delden (NL) - Michael Van Gessel

Schaalbeleving - ludieke ervaring van schaal en/of verleden

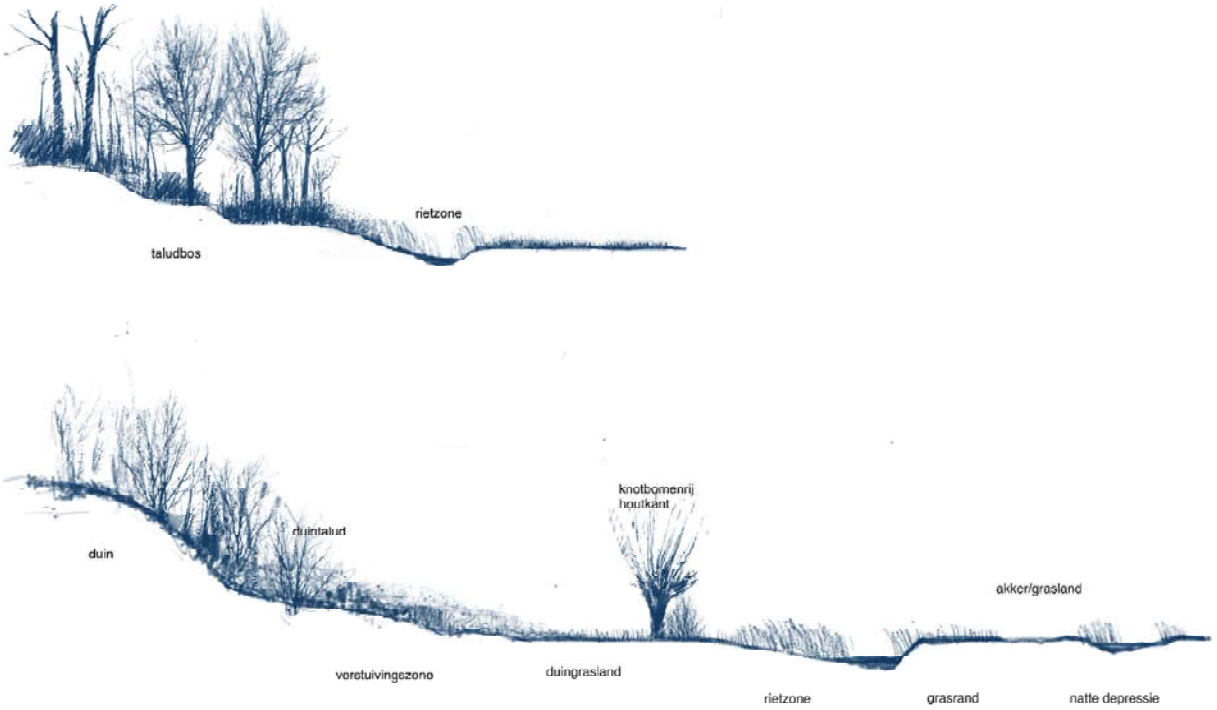
Om de enorme grootte van het gebied ten volle te kunnen beleven, worden bij de toegangen ludieke 'schaal-belevingspunten' ingebracht. Dit zijn punten waar men zich net boven het maaiveld kan begeven om op die manier de ervaring te versterken. Door het aantal zitplekken te beperken tot 1 à 2, wordt het reflectiemoment tegelijkertijd versterkt. Mogelijkerwijs wordt voor dit schaal-belevinsgpunt ook met een knippog verwezen naar de kenmerkende strandstoel van de redders aan zee.



Rereferentiebeeld 'schaal-belevingspunt' - Hoge stoel, Stad Gent - ontwerper Lien Van Deuren



Collage entree met oriëntatietafel, historische baksteenmassieven en een 'schaalbelevingspunt' - De Nieuwe Basis - juni 2023



Twee varianten op duinpolderovergang



Van nature een langzame overgang - Foto Duinpolderovergang - auteur Dirk Criel

C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C3. HERSTEL DUINENGORDEL

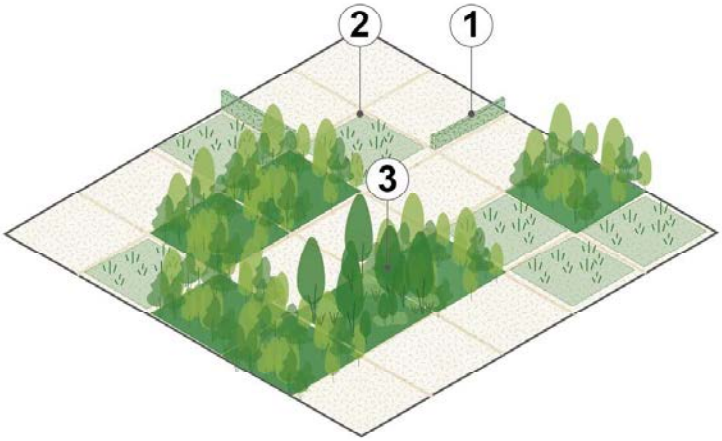
HERSTEL DUINENGORDEL

De Noordduinen maken deel uit van een brede duinengordel die zich tussen Nieuwpoort en De Panne – tot over de Franse grens – uitstrekt. Binnen dit geheel van duinen vormt het een belangrijke maar enigszins ingesloten stapsteen tussen enerzijds de Oosthoek- en Houtsaegerduinen en anderzijds de Doornpanne en Schipgatduinen. Middels een herstel van de binnenduinrand op de polderovergang kan opnieuw een landschappelijke verbinding tot stand komen. Tegelijk biedt het de mogelijkheid om één van de weinige nog aanwezige duinpolderovergangen in het verlengde van de Kerkpanneduinen/Belvédère te herstellen.

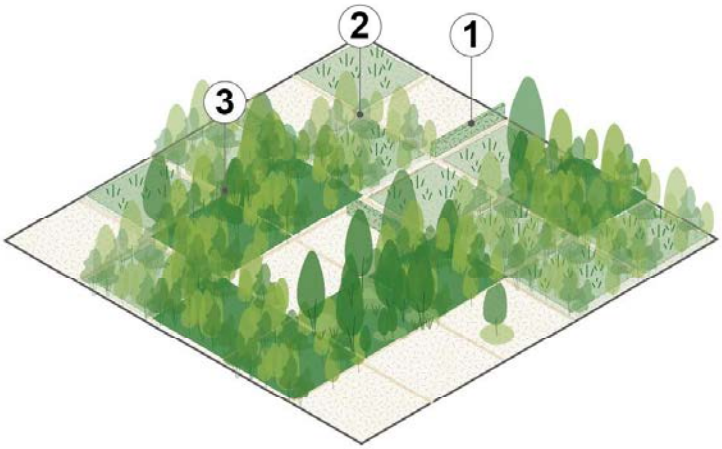
Om de natuur- en landschapsverbinding op te waarderen en de abiotische omstandigheden te verbeteren moet zowel structureel, milieutechnisch als beheermatig worden ingegrepen. Overeenkomstig enkele ecologische randvoorwaarden ondergaat het een grondige verandering die de gebiedsdynamiek moet terugbrengen. Dat maakt dat de huidige functionaliteiten moeten worden bijgestuurd, geïntegreerd en op de nieuwe inrichtingsvoorstellen afgestemd zodat ze elkander versterken en niet tegenwerken. Dat geldt o.m. voor het sportieve gebeuren, de wegenstructuur en verkeersveiligheid, de recreatieve beleving en geleiding, de landbouwactiviteit en de verscheidenheid aan andere werk-, gebruik- en verblijfsfuncties. Het Langeleed vormt voortaan de nieuwe, maar zachte grens tussen polder en duin



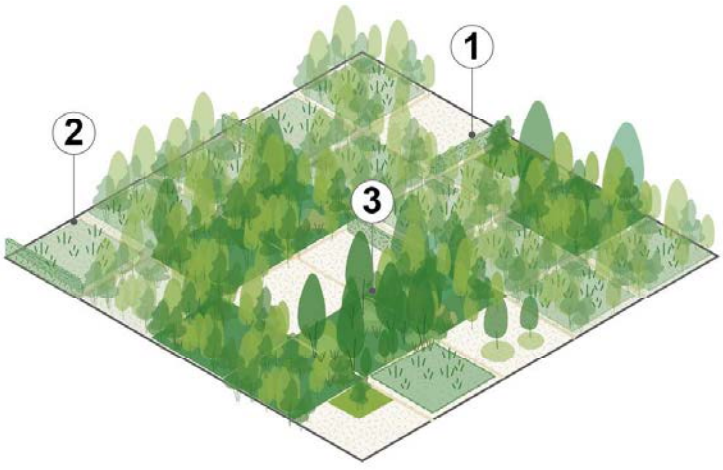
Van nature een langzame overgang - Foto Duinpolderovergang - auteur onbekend



eerste bebossingsfase



tweede bebossingsfase



derde bebossingsfase

LEGENDE

bestaand bos

bebossing

houtig punt

houtige groep

houtig lijnelement

wastine

1. Houtkanten: typisch polderstruweel
2. Open wastine landschap
3. Gesloten bos perceel

C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C4. STADSRANDBOS ALS MOZAÏEKLANDSCHAP

STADSRANDBOS ALS MOZAÏEKLANDSCHAP

Een bos is meer dan alleen bomen. Een kwalitatief bos herbergt talrijke boom- en struiksoorten, kent een structuurrijke opbouw en bezit veelzijdige overgangen. Open en gesloten terreinen wisselen elkander af en zorgen voor geborgenheid en variatie. Zo'n bos nodigt uit tot ontdekking en beleving. Het verrast telkens weer. Het creëert een geleidelijke overgang naar het open polderlandschap, waaiert uit in het belende stadslandschap, omkapseld minder fraaie kantjes of beklemtoond zichten en landschappelijke verrassingselementen. Kleinschalige houtige elementen waaronder heggen, houtklanten, struwelen, bomengroepen, solitaire bomen en veldbosjes vervoegen en verbinden het geheel.

In het gebied rond het vliegveld wordt een mozaïeklandschap uitgebouwd. Vermits niet alle gronden direct beschikbaar zijn, is een ontwikkelingsstrategie uitgetekend die gefaseerd kan worden uitgevoerd. Het doel is het gebied stapsgewijs, gedeeltelijk te bebossen volgens een groeimodel op lange termijn.

De mozaïekstructuur laat een gefaseerde ontwikkeling van de bosbestanden toe en vereenvoudigd de inpassing ervan in de stadsrand. Het bos ontstaat en groeit naarmate geschikte percelen voor bebossing vrijkomen en elke bosontwikkeling houdt rekening met de bijzondere omstandigheden die het perceel en zijn omgeving biedt. De vele kleinschalige bosontwikkelingen resulteren vanzelf in een gevarieerde structuur die geleidelijk aan de stedelijke rand inpakt. Het laat toe om kort op de bal te spelen en gespreid in tijd en ruimte, maar op korte tot middellange termijn, een volwaardig stadsbos te creëren dat verweven wordt met de woon- en werkomgeving en een recreatieve meerwaarde krijgt. Hierin kan ook een kleinschalige landbouw en gebiedseigen bedrijvigheid die geënt is op de stad een plaats krijgen.





Referentievoorbeeld kleinschalig mozaïekboslandschap met logica van fasering en zonering, Vierkavenbos, Moorslede.

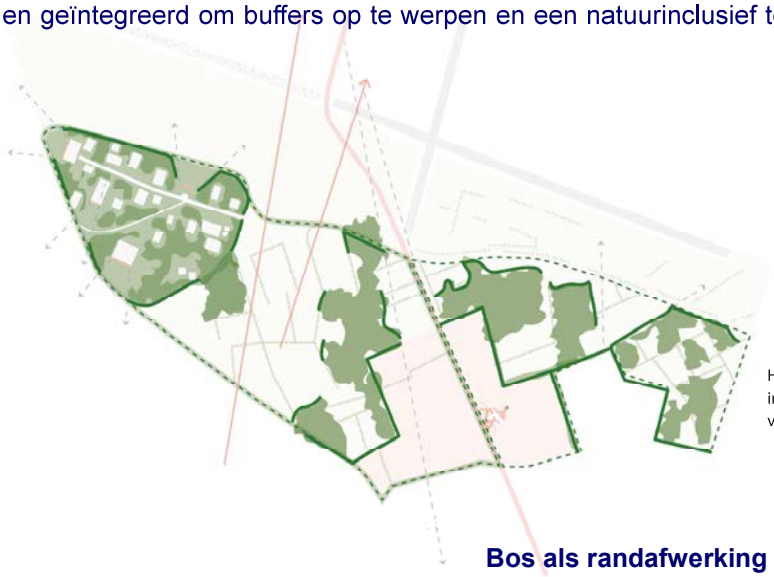
Zonering in dynamiek en programma

Het stadsrandbos vormt een brede groengordel - van de N8 in het westen tot aan het kanaal in het oosten. Programmatisch worden er vier zones naar voor geschoven. Die verschillen naargelang de functionaliteiten van het stadsrandbos. Het betreft:



1. een zone voor bedrijvigheid op de plek van de huidige militaire infrastructuur (loodsen/verharding);
2. een actieve boszone;
3. de zone van het sportpark;
4. en het luwte-bos.

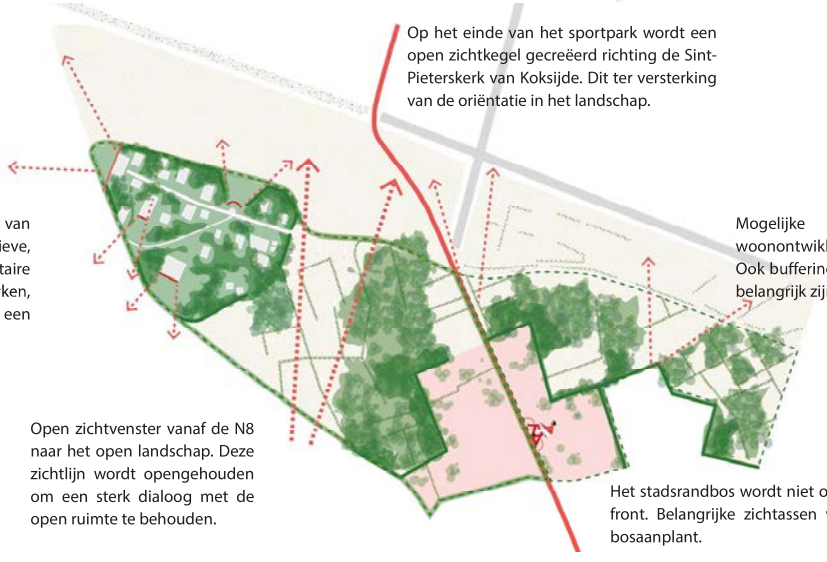
De actieve boszone en het sportpark worden “opgeladen” met sport- en spelactiviteiten, waaronder een speelbos en een mountainbikeparcours. Het luwte-bos daarentegen wordt een plek waar wandelen, verpozen en natuurbeleving centraal staan. In de bedrijvenzone en tussen en rond de gebruikszones wordt het groen in wisselende mate verweven en geïntegreerd om buffers op te werpen en een natuurinclusief terreingebruik te introduceren.



Het stadsrandbos wordt ingezet om de stadsrand van Veurne af te werken.

Door het openhouden van deze hoek wordt de typerende openheid van het polderlandschap en het zicht op de abdij van Ten Bogaerde sneller ervaren voor passanten langs de N8.

Bos als randafwerking



Op het einde van het sportpark wordt een open zichtkegel gecreëerd richting de Sint-Pieterskerk van Koksijde. Dit ter versterking van de oriëntatie in het landschap.

Bedrijfsgebouwen aan de rand van het terrein krijgen een kwalitatieve, architecturale gevel richting N8. Solitaire bomen mogen filterend werken, maar hier wordt niet gewerkt met een gesloten bosgordel.

Mogelijke zichtkegel vanuit de woonontwikkeling naar het landschap. Ook buffering naar de landingsbaan zal belangrijk zijn.

Open zichtvenster vanaf de N8 naar het open landschap. Deze zichtlijn wordt opengehouden om een sterk dialoog met de open ruimte te behouden.

Het stadsrandbos wordt niet ontwikkeld als een gesloten front. Belangrijke zichtassen worden versterkt door de bosaanplant.

Zichten en doorzichten naar het landschap

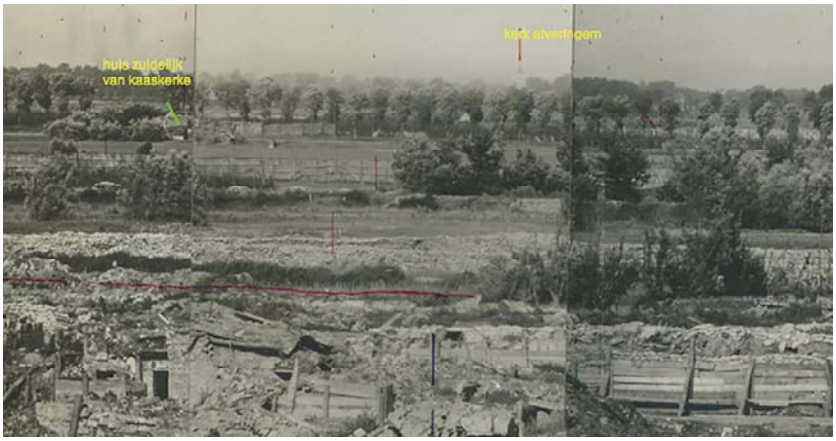
Van harde rand naar stadrandbos

Het stadrandbos vormt een mozaïek boslandschap van open en gesloten percelen. Het landschap wordt gekarakteriseerd door structuurijke plukjes bos en een aaneengesloten patchwork van bomenclumbs, boomgaarden akkers en graasweides. De percelen worden met hagen en heggen omrand en ingevuld met bos of akkerland.

Het bestaande open polderlandschap wordt omgevormd via de aanplant van bomen en struiken maar ook door spontane bosontwikkeling. Door specifiek bosbeheer ontstaat een lappendeken aan leefplekken en een hogere natuurwaarde. Hierdoor kunnen recreanten in de toekomst genieten van een gevarieerd bos.

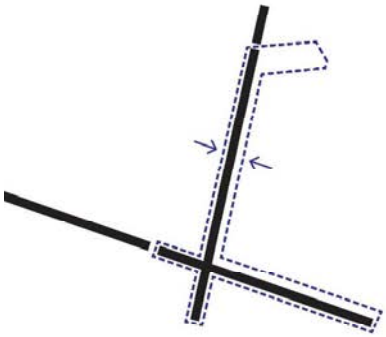
Open en geslotenheid: Door de afwisseling van open en gesloten percelen (akkers, graasweides, bos...) ontstaan er verschillende zichtvensters. Een uitkijkpunt zorgt voor extra beleving.

Harde vs. zachte recreatie: Het stadsrandbos wordt verdeeld in twee types: het “actieve” bos fungeert als buffer voor de bedrijvigheid en wordt opgeladen met een actief speellint en speelbos. Het bos wordt doorsneden door de recreatieve ader die naar het sportpark leidt. Daarnaast introduceren we een “luwtebos” voor zachte recreatie en natuurbeleving.

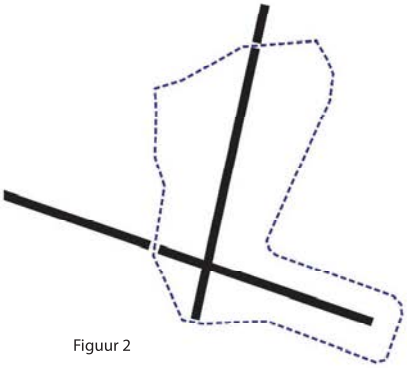




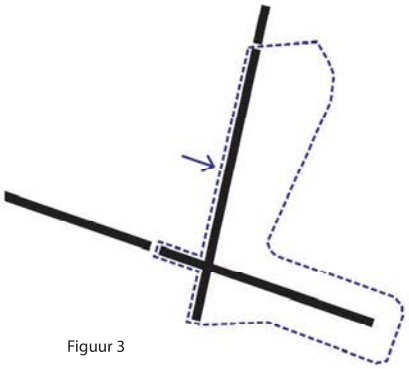
"Rundbild der feindlichen Stellungen vor Dixmuide, 5 Juli 1917. Op de panoramische foto is er opvallend veel beplanting aanwezig in de Polders. Deze zeer groene polderstadsranden wordt terug ontwikkeld via het stadsrandbos (foto’s en referentie: De Polders Mee-maken, Van Damme & Foré)"



Figuur 1



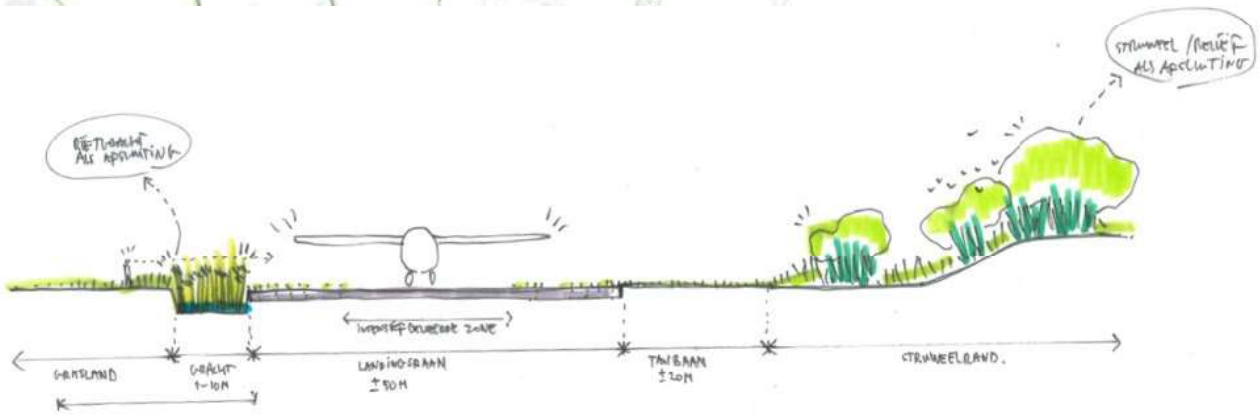
Figuur 2



Figuur 3



Figuren 4 (grondplan) en 5 (typedoorsnede) - ontwerpweek De Nieuwe Basis december - 2022



C. THEMATISCHE UITWERKINGEN

C5. GRENS TUSSEN OPEN EN GESLOTEN POLDER

Duiding figuren

Het te behouden vliegveld dient blijvend afgegrensd te worden. Deze begrenzing dient niet meer op dezelfde wijze te gebeuren zoals bij de huidige militaire basis. Een landschappelijke begrenzing - via een brede (watervoerende) gracht - is reeds voldoende.

Figuren 1, 2 en 3:

De schema's duiden in drie concepten hoe de grens zich in het landschap kan positioneren.

In elk van deze schema's gaan we uit van een diepe gracht als grens. In het linkerschema (figuur 1) wordt de werkelijke grens van het vliegveld gebruikt. Rietvegetatie zal de grens van het vliegveld visueel leesbaar maken in het landschap. In het middelste schema (figuur 2) worden de de buitengrenzen opgezocht en plaatsen we de grens langsheen bestaande en nieuwe wegen of fietspaden. Er ontstaat een moeilijk, ontoegankelijk eiland in de polders. Wat vliegveld is gaat meer op in het landschap. Het rechter schema (figuur 3) is een variant waarin we langsheen het nieuwe verbindende fietspad de rand van het vliegveld opzoeken en zo deze lijnen ook extra accentueren in het landschap. Aan de buitenzijde van de Basis volgen we de bestaande weginfrastructuur en is de grens tussen vliegveld en polderlandschap vervaagd.

Figuren 4 (grondplan) en 5 (typedoorsnede):

Het grondplan en de bijhorende schema's tonen het finale voorstel waarbij de linkergrens van het vliegveld door de gracht met rietkraag benadrukt wordt en de rechtergrens bepaald wordt door het versterken van de reeds aanwezige struweelranden in het landschap.

GRENS TUSSEN OPEN EN GESLOTEN

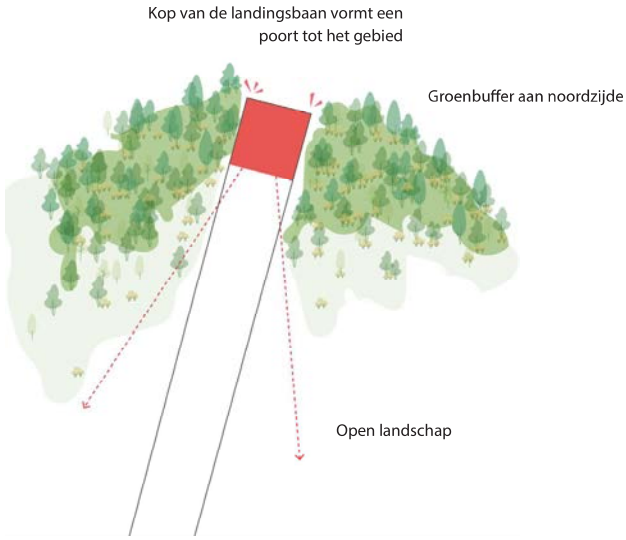
Het landschapsherstel in de polder refereert naar historische landschapsstructuren, maar de toekomstige landschapsontwikkeling noopt eveneens tot nieuwe concepten. Het militair verleden wordt immers niet uitgewist maar krijgt een nieuwe, hedendaagse invulling. Om de dieren die het polderlandschap bevolken zo min mogelijk te verstoren wordt het noordelijke polderdeel dusdanig ingericht dat de aanwezige soorten niet kunnen interfereren met het luchtverkeer op de resterende landschapsbanen. Het landschap krijgt er daarom een meer begroeid maar toch open karakter door de aanleg van natte plekken die de ontwikkeling van riet- en natte ruigtevegetaties en struwelen toelaten. Deze veelzijdige vegetaties krijgen een plek in de perceelsranden, op overhoeken en langsheen een brede natuurontwikkelingsstrook. Deze natuurontwikkelingsstrook sluit enerzijds aan op de duinpolderovergang en anderzijds op het stadsrandbos. Beide waaieren geleidelijk aan uit in de polder. De strook wisselt in breedte en zodanig ook in structuuropbouw. Temidden loopt een fietspad van waaruit de omgeving kan worden beleefd.

Het vormt tegelijk de overgang naar het westelijk gelegen open polderlandschap dat min of meer aansluit op het huidige landschapsbeeld. Binnen deze zone blijft de verstoring door luchtverkeer beperkt waardoor de aanwezige dieren geen vluchtgedrag vertonen en niet kunnen interfereren. Dat laat toe om open veldstructuren te behouden waarbinnen grote(re) (akker)vogelgroepen kunnen pleisteren en soorten die open zichten verkiezen, zoals hazen, kunnen gedijen.



D. CASES

Enkele cases tonen het resultaat van een beknopt onderzoek naar de mogelijke invulling van specifieke en uitzonderlijke plekken in het gebied. Ook de overgangszones waar verschillende landschapseenheden samenkomen of verknopen worden ingevuld met specifieke thematische elementen die elders in dit inspiratieboekje aan bod komen. Essentieel hierbij is de eigenheid van de site als voormalige “vlieg(tuig)basis” te bewaren binnen een nieuwe recreatiegerichte context van een “vlieg(tuin)basis”.



Figuur: schets krijtlijnen recreatieve kop



Rereferentiebeeld: beplanting als grens tussen sporters - Nord-bahnhof Berlijn - foto Fris in het landschap



Referentiebeeld: aandacht voor de openheid van het landschap als voornaamste troef in de recreatieve kop - Sportpark Zwevezele, Paul Deroose



Referentiebeeld sport en spel in een open landschap - Coal Depot Sporting Facility_A24 Landschaft_Landau_Skatepark



Referentiebeeld klein maar sterk geaccidenteerd terrein levert een boeiend landschap op - Drapers Field, KLA_London

D. CASES

D1. RECREATIEVE KOP

De recreatieve kop wordt ingezet als zone voor evenementen en sportactiviteiten. Om dit programma ruimtelijk te faciliteren voorzien we een landschappelijk kader die inspeelt op het accentueren van het kenmerkende beeld van de landingsbaan, het vrijwaren van de openheid van het polderlandschap en het tegelijkertijd creëren van een klimatologische beschutting in de polder. Dit laatste is essentieel om een aangenaam publiek park te maken in het gebied waar de wind zeer overheersend kan zijn.

Deze drie ambities wordt verwezenlijkt door het aanleggen van een brede groenbuffer aan de noordzijde van de recreatieve kop. Deze buffer bestaat uit hoofdzakelijk een zeer brede en dichte struikengordel, aangevuld met bomen. De buffer wordt onderbroken door de landingspiste. Deze locatie is één van de onthaalpoorten tot het domein en faciliteert dan ook de aankomende gebruiker van de recreatieve kop. De combinatie van openheid van de onthaalpoort en de gesloten groenbuffer benadrukt de zichtas langsheen de landingsbaan. Bij grotere evenementen kan dit onthaalplein ook gebruikt worden als parking.

Naar voorzieningen toe in de recreatieve kop wordt gewerkt met lichte constructies of elementen die ingebed zijn in het landschap. Openheid en grasland-vegetatie staan centraal. Een kavelstructuur met afgesloten sportvelden zoals bij een standaard sportpark is uit den boze. De landingsbaan wordt hier maximaal behouden als verharde ruimte om evenementen en sport te faciliteren.

ONDERDELEN

Groenbuffer

De groenbuffer vormt een (aaneen)gesloten massief van struiken die wordt aangevuld met verspreide solitaire bomen en boomgroepen. Ze sluiten de noordzijde af van het recreatief park en waaieren geleidelijk en beperkt uit in het recreatief park.

Recreatief park

In het parkdeel ligt de nadruk op de openheid van het landschap, los van enkele bomen en struiken die vanuit de aangrenzende groenbuffer uitwaaieren in het park. Er worden geen hoge hekwerken of constructies voorzien. Ook alle sport- en spelfaciliteiten worden laag gehouden (maximum 1 m) tenzij niet anders mogelijk zoals doelpalen. De tussenliggende open ruimte wordt gebruikt om de verschillende voorzieningen van elkander te scheiden, wat maakt dat er een grote tussenafstand blijft tussen elke ingerichte sport- en spelruimte

Landingsbaan

De kop van de landingsbaan vormt de poort tot dit gebiedsdeel. Hier is niets vast geprogrammeerd. Het is een open verharde onthaalzone waar via schrifturen op de verharding informatie kan gebruikt worden. De kop wordt bij evenementen ingezet als parking. Het resterende deel van de verharde landingsbaan wordt eveneens gebruikt voor sport- of spelactiviteiten. Lage afgrenzingen moeten robuust en verplaatsbaar zijn, naar het voorbeeld van Legioblocken of Jerseys. Waar mogelijk zal een deel van de verharding opgebroken worden om vegetatieontwikkeling toe te laten ofwel door aftakeling spontaan vergroenen.



Referentiefoto's: laten verkruiden en ontstaan van struiken gericht toestaan

Waldpark Potsdam, B+B landschapsarchitecten

Kruising van Langeleed en helikopterplatform: kan voor het creëren van een bijzondere ervaring



D. CASES

D2. ONTHARDE TIJDEN

De voormalige luchtmachtbasis bezit een uitgebreide infrastructuur waardoor grote oppervlakken zijn verhard - vaak tot op grote diepte. De vele verhardingen hadden oorspronkelijk diverse functionaliteiten. Een deel daarvan krijgt voortaan een nieuwe toepassing.

Al deze verhardingen uitbreken is een haast onmogelijke taak en niet noodzakelijk. Ze maken deel uit van de landschapsidentiteit, die verwijst naar het voormalig gebruik als luchtmachtbasis. Grote delen ervan kunnen invulling geven aan nieuwe functionaliteiten terwijl andere delen - geheel of gedeeltelijk - aan de “natuur” worden teruggegeven.

Het stopzetten dan wel aanhouden van het onderhoud bepaalt welke functie de verhardingen krijgen. De verhardingen waarvan het onderhoud wordt stopgezet, worden ofwel gewoon aan hun lot overgelaten ofwel danig “beschadigd” dat er planten op, in of tussen kunnen groeien. In enkele gevallen worden delen uit- of opgebroken om semi-natuurlijke overgangen te creëren of lokaal accenten te leggen. Gebroken en opgebroken verhardingsmaterialen vormen een nieuwe groeibodem voor vegetaties, en een habitat voor planten en dieren. Naarmate de tijd verstrijkt zal een nieuw ecosysteem ontstaan dat geleidelijk aan evolueert en in wisselwerking treedt met de aangrenzende duin- en polderhabitats.



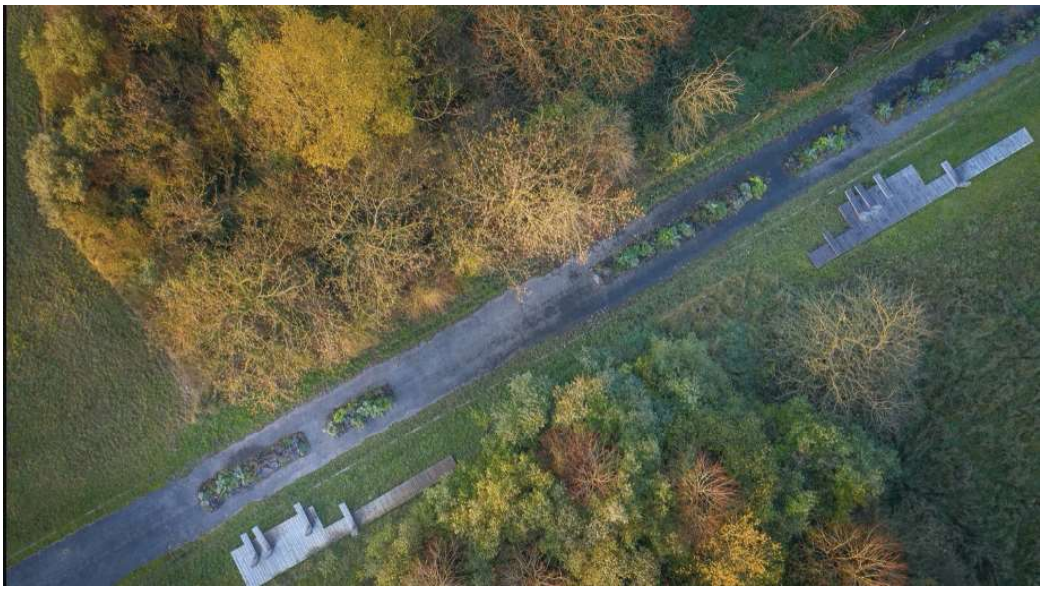


Kenmerkende verharding luchtlmachtbasis - foto’s Jonas Vanneste



Gericht laten verkruiden: referentiebeeld Londerzeel @Stramien cv

Spontaan laten verkruiden in middenzones, referentiebeeld AIRPORT-CALONNE-RICOUART@ Wagon-Landscaping



D. CASES

PLATFORMEN

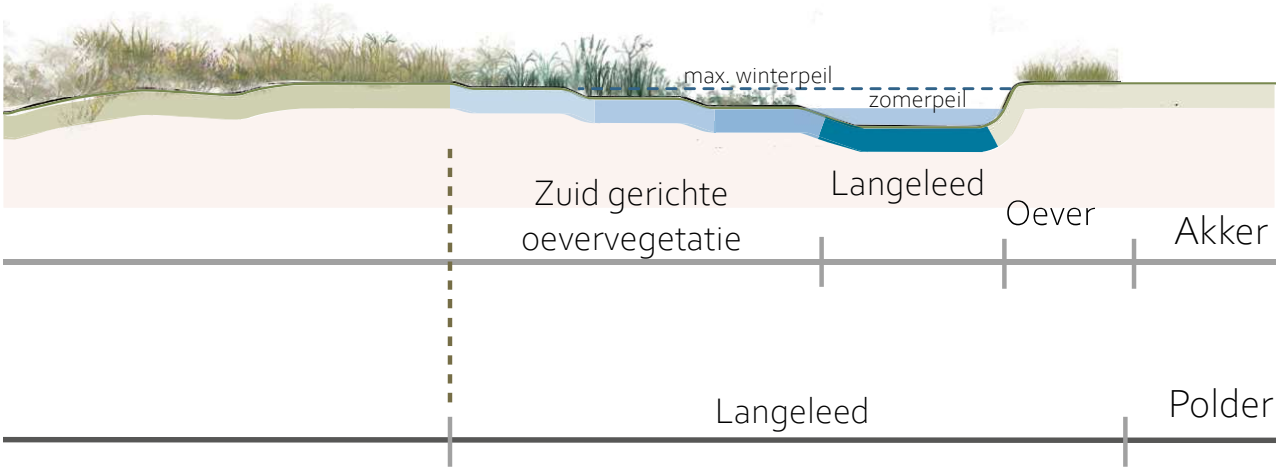
De onthardingszones liggen hoofdzakelijk in de overgangszone van de polder naar de duinpolder-overgang en kunnen dienen om enkele bijzondere plekken te creëren. Als voorbeeld dienen enkele helikopter-platformen die elk binnen een eigen context tot een belevingsplek worden omgevormd. De strakke, symmetrische, zeshoekige vorm van het platform blijft een sterk herkenbaar element in het landschap, maar krijgt een nieuw gebruik waarbij ook vernatuurlijking hoort. Door de verharding gedeeltelijk te vernatuurlijken en een klein deel beperkt te blijven beheren ontstaat een contrast tussen de strakke vorm en de omgeving. Het creëert een bijzondere beleving temidden van een grootschalig polderlandschap.

Gelijkaardige ontwikkelingen ondergaan ook andere plekken. De verharding dient er als groeibodem, deels voortgestuwd door aftakelings- en verruigingsprocessen; deels versneld door gewilde en ongewilde beschadigingen of omvormingen. Er wordt naar gestreefd om zo veel mogelijk materiaal te recupereren en te hergebruiken binnen deze nieuwe context, o.m. door een (gedeeltelijk) gebruik als zitplek, geleiding, spelstructuur of belevingselement.

Spontaan laten verkruiden: beeld Koksijde







Principedoorsnede afgeschuinde oever



Huidige situatie Langeleed - foto Jonas Vanneste



Afgeschuinde oever - foto Belvédère - Dirk Criel

D3. VERNATUURLIJKING LANGELEED

EENZIJDIGE OEVERONTWIKKELING

Het Langeleed wordt over zijn gehele lengte opnieuw opengelegd door de ingebuisde stukken uit te breken.

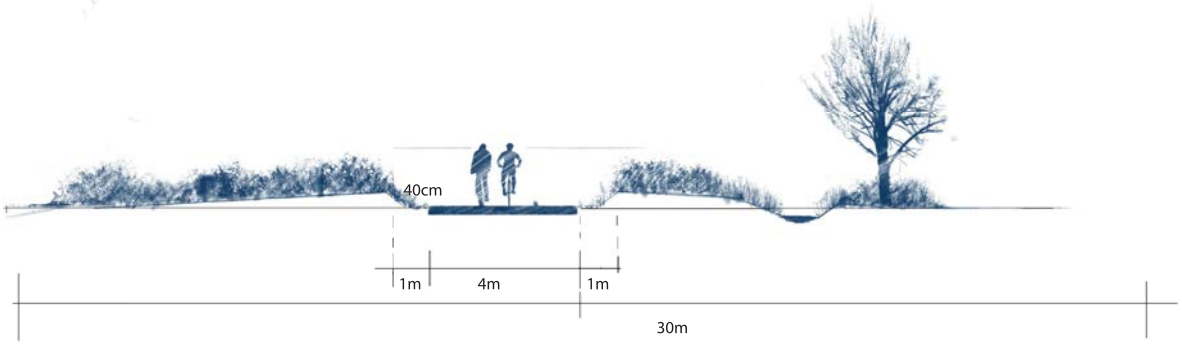
De noordoever van het Langeleed krijgt in het verlengde van de duin-polderovergang een natuurlijke vormgeving door een verbreding en afschuining van de oever over wisselende breedten en diepten. Een natuurlijk oeverprofiel moet een veelzijdige en soortenrijke oevervegetatie initiëren en bestendigen en gediversifieerd habitat voor meerdere watergebonden diersoorten creëren.

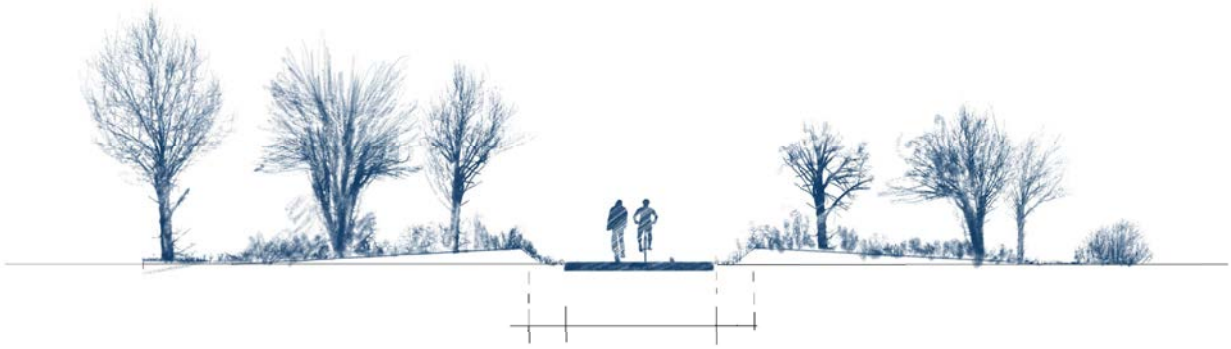
Door te kiezen voor een eenzijdige oeverontwikkeling wordt een uitgesproken lijn tussen de meer natuurlijke duin-polderovergang en de agrarisch benutte polder getrokken. Een lijn die evenwel langsheen de waterloop door een open en kruidenrijke bufferstrook wordt omzoomd.

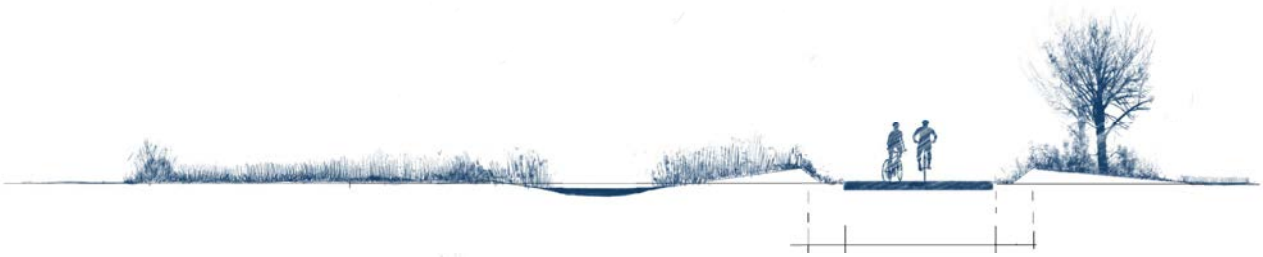
In de noordrand van het Langeleed is er ruimte voor aanvullende watergerelateerde elementen zoals poelen en natte depressies. Die maken deel uit van een hydrologisch herstel van de duin-polderovergang dat erop gericht is de huidige versnelde waterafvoer teniet te doen en een meer natuurlijke afwateringsstructuur te creëren in de brede zone tussen duinvoet en waterloop.



Uitgegraven poel - foto Belvédère - Dirk Criel









Het fietspad wordt ingebed als een gedifferentieerde strook. De 30m bufferzone wisselt langsheen het fietspad als een strook die afwisselend links, rechts tot gelijk verdeeld is t.o.v het fietspad. De 30m strook ent zich op de perceelsstructuur van het onderliggend agrarisch landschap.

D. CASES

D4. BELEVINGSAS KOKSIJDE - VEURNE

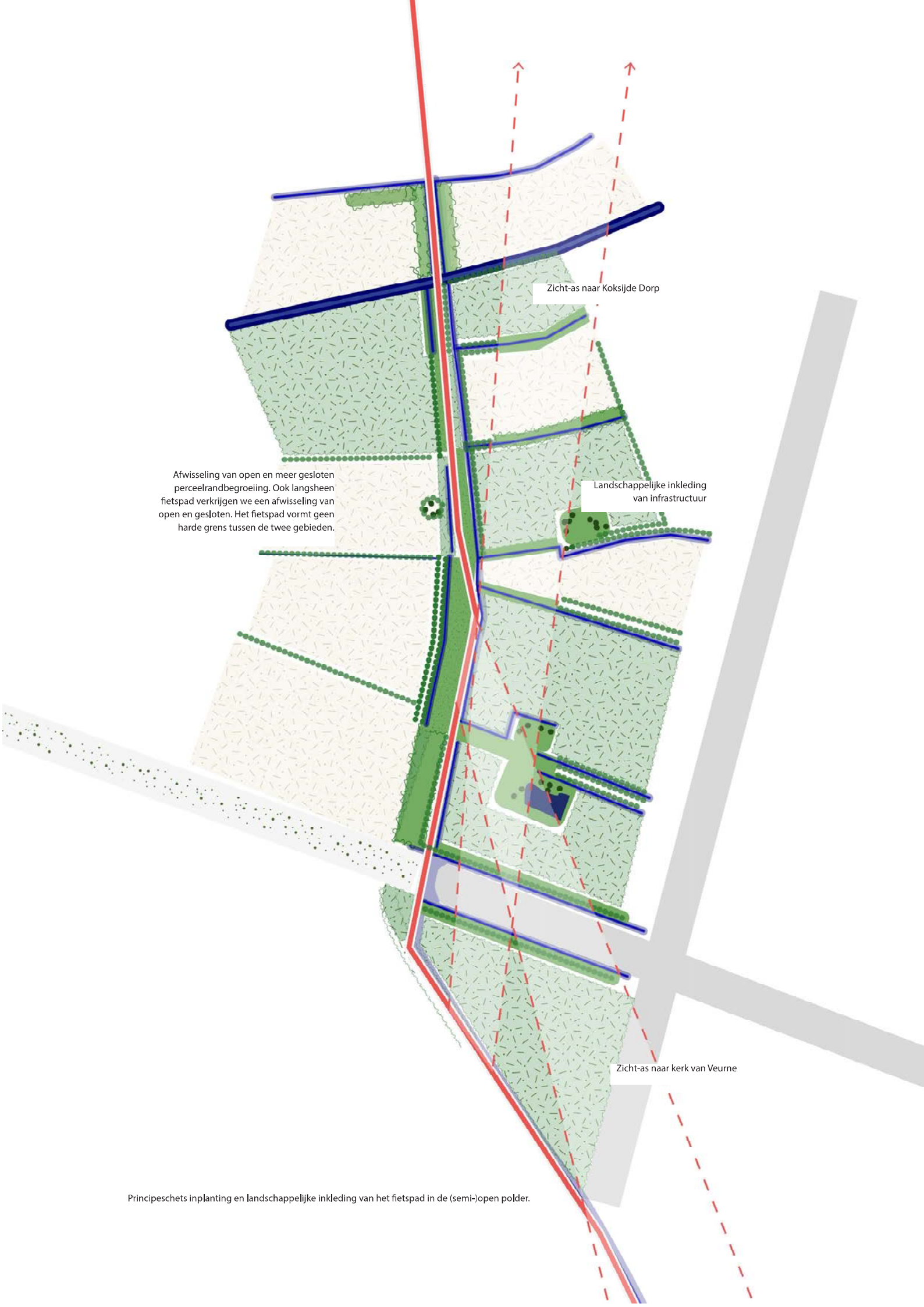
LANDSCHAPS- EN BELEVINGSROUTE

Het is de bedoeling om tussen Koksijde-dorp en Veurne - van noord naar zuid - een in breedte wisselende fiets- en wandelverbinding aan te leggen. Het wordt niet zomaar een trage wegverbinding maar een landschapsbelevingsroute die de gebruiker laat genieten van de grote verscheidenheid van het polderlandschap. Onderweg nodigen diverse landschapstops uit tot een kort verblijf of een kleine afleiding.

Door driedimensionaal te spelen met het wegprofiel is een afwisseling gegarandeerd, raakt de wegstructuur verweven met de omgeving en wordt het geheel van landschapstypen doorlopen. Het resulteert in een maximale beleving van het landschap waarin weidse zichten afwisselen met intieme hoekjes. De voormalige landingsbaan blijft daarin de sturende factor maar transformeert van een grijze naar een groene corridor.



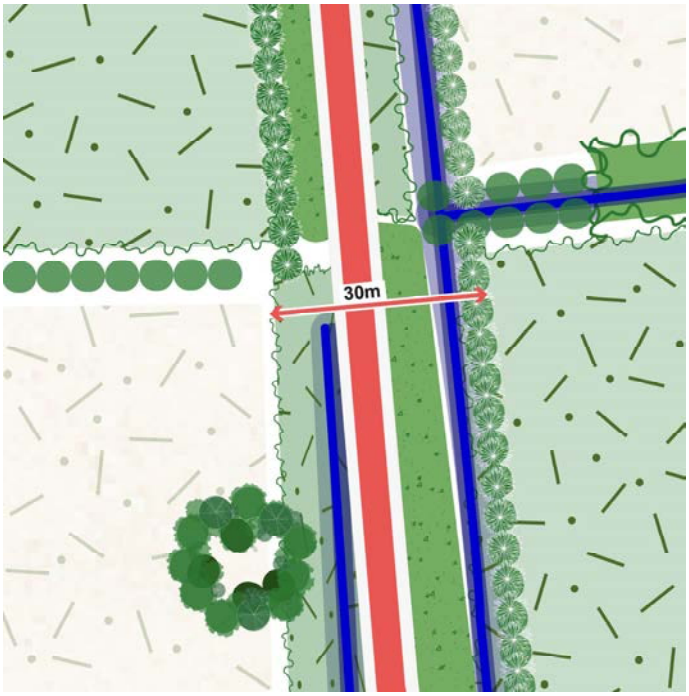
Collage belevingsas en zicht op Veurne - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022



Principeschets inplanting en landschappelijke inkleding van het fietspad in de (semi-)open polder.



Uitzichten op kerken vrijwaren vanuit open zones - Foto Jonas Vanneste



Conceptfiguur 30m zone





Schetsplan - ontwerpweek De Nieuwe Basis - december 2022


FOLLOW-ME

MEER WETEN ?

Wie meer wil weten over de gebiedsontwikkeling binnen een ruimer kader van kustontwikkeling en -herstel, vindt zijn gading in de publicatie “Landschapsstudie Vlaamse Duinen: Analyse van het duinenlandschap en aangrenzende poldergebieden van De Panne tot Middelkerke” (2019) van de Vlaamse Landmaatschappij dat in het kader van een Interreg-project tot stand kwam.

> https://www.vedetteinterreg.com/fileadmin/Vedette/Atelier_3_fichiers/VEDETTE_gebundeld-gecomprimeerd.pdf

De achtergrond voor de huidige gebiedsontwikkeling wordt uiteengezet in het “Masterplan reconversie militaire basis Koksijde” (2015) en daarop volgende “Start- en scopingnota provinciaal RUP SPG reconversie militaire basis Koksijde” (2017 en 2021).

> www.west-vlaanderen.be/militairebasiskoksijde

COLOFON

Dit inspiratieboekje is opgemaakt door Pieter Foré, Ann Meirlaen, Dirk Criel en Jonas Vanneste in opdracht van de Provincie West-Vlaanderen. Bij de opmaak en redactie werden zij begeleid door Wouter Billiet, Koen Vanneste en Siska Stockelynck.

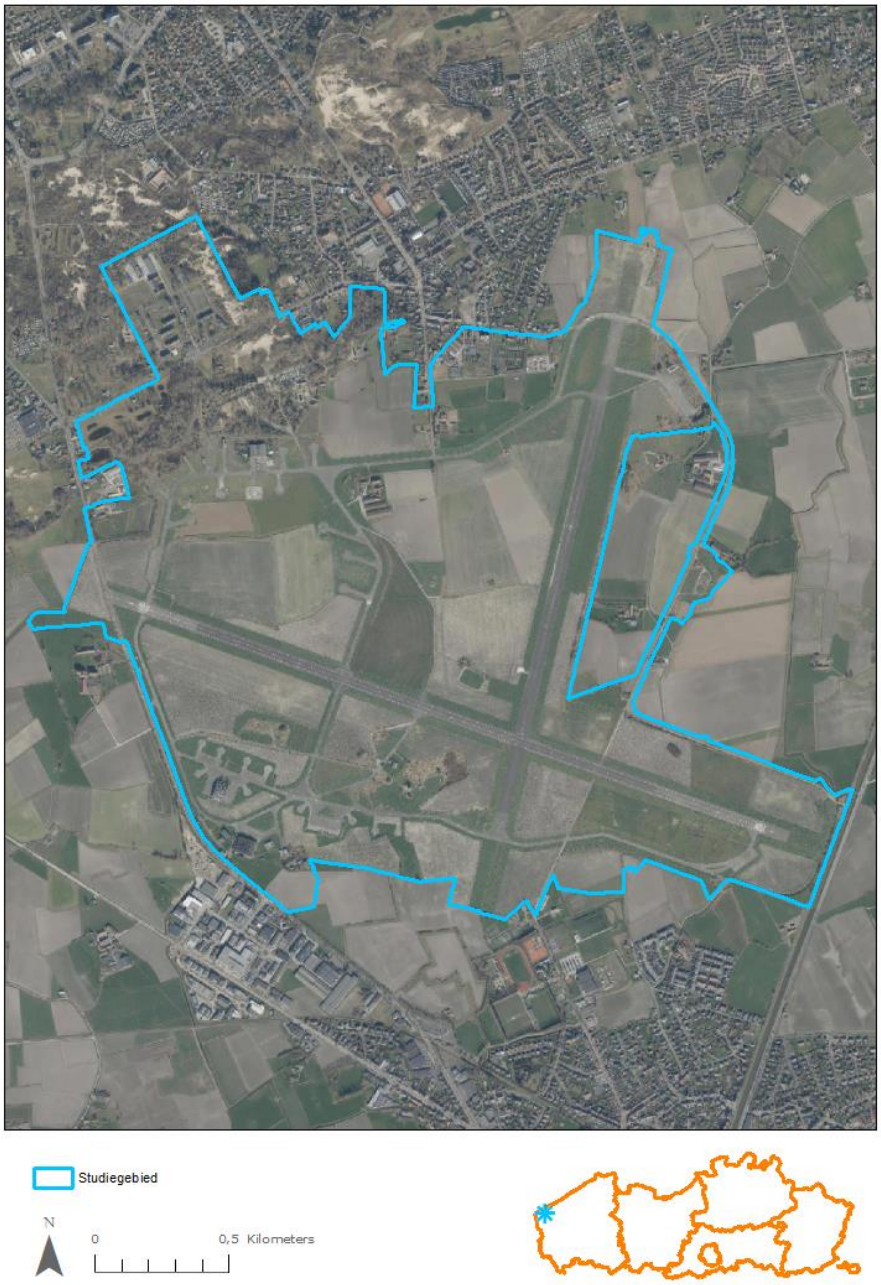

DE
NIEUWE
BASIS

PRUP Reconversie Militaire Basis Koksijde

De landbouwimpactstudie is een geautomatiseerde gebiedsanalyse op basis van beschikbare gegevens. De studie geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de gekende landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.

Deze landbouwimpactstudie beschrijft het studiegebied uit Figuur 1.

Figuur 1. Studiegebied



1 HET RESULTAAT VAN DE LANDBOUWIMPACTSTUDIE

De berekening van de landbouwimpact gebeurt op basis van het studiegebied en het geeft de betrokkenheid van de landbouw met het gebied weer. Als het studiegebied geen geplande project is, dan is de landbouwimpactstudie een informatieve studie. Ook dan is het een goed afwegingskader.

De resultaten van de landbouwimpactstudie worden weergegeven in de volgende tabel:

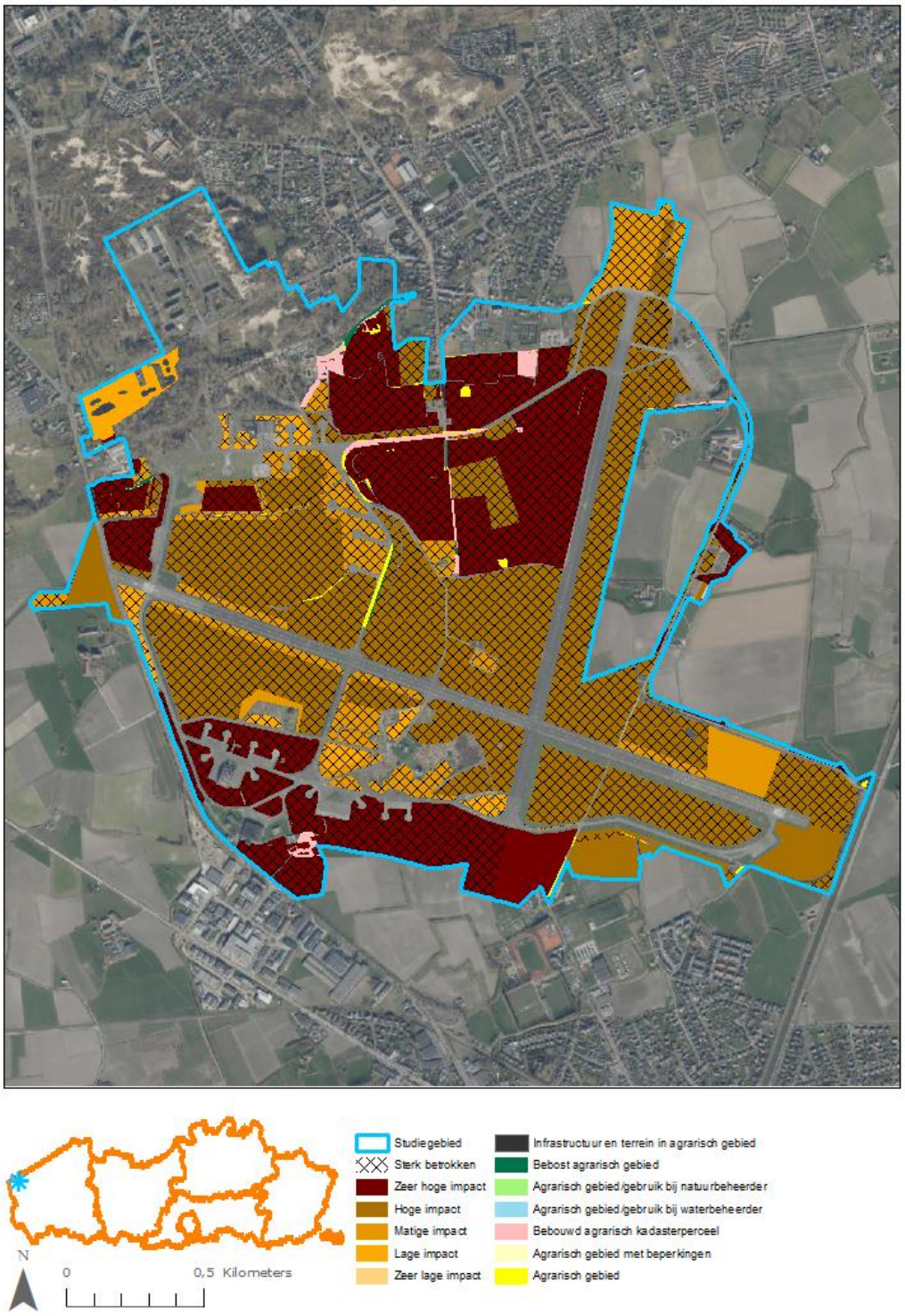
Landbouwimpact indeling voor het project	Totaal	Bij sterk betrokken landbouwers	Bij andere landbouwers
Landbouwoppervlakte met mogelijks zeer hoge perceelsimpact (ha)	97,04	90,27	11,69
Landbouwoppervlakte met mogelijks hoge perceelsimpact (ha)	162,64	150,09	16,99
Landbouwoppervlakte met mogelijks matige perceelsimpact (ha)	32,83	27,08	5,75
Landbouwoppervlakte met mogelijks lage perceelsimpact (ha)	11,12	7,13	3,99
Landbouwoppervlakte met mogelijks zeer lage perceelsimpact (ha)	0,00	0,00	0,00
Totale landbouwoppervlakte (ha)	297,79	268,73	33,98
Aantal betrokken landbouwers	33	13	20
Aantal landbouwers met bedrijfszetel	8	5	3
Aantal bedrijfszetels of bedrijfsgebouwen	9	6	3
Aantal bedrijfszetels in de omgeving (tot 300 m)	10	-	-
Oppervlakte infrastructuur in agrarisch gebied (Grb en Rbh)(ha)	2,37	-	-
Oppervlakte bebost agrarisch gebied (Bwk, Vaststellingen en Rbh) (ha)	0,83	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij natuurbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,10	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied/gebruik bij waterbeheerder geregistreerd (Registraties en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte bebouwd kadaster perceel in agrarisch gebied (Grb, Vaststellingen en Rbh)(ha)	3,58	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied met beperkingen (Beleidskaarten en Rbh)(ha)	0,00	-	-
Oppervlakte agrarisch gebied (Rbh)(ha)	2,17	-	-
Oppervlakte andere gebiedsbestemmingen (Rbh)(ha)	148,24	-	-
Totale oppervlakte (ha)	455,08	-	-

Kostenraming voor de wijziging van het landbouwgebruik in het studiegebied zijn in de volgende tabel weergegeven:

Geschatte kosten voor het landbouwgebruik bij	Totaal berekend bedrag (Euro)	Bij sterk betrokken landbouwers (Euro)	Bij andere landbouwers (Euro)	Oppervlakte berekende percelen (ha)	Oppervlakte waarop van toepassing (ha)
Onmiddellijke gebruiksbeëindiging	1.887.373	1.682.062	205.312	308,27	297,79
Uitgefaseerde gebruiksbeëindiging	1.283.549	1.148.200	135.348	308,27	297,79
Ingang nulbemesting (2 gve)					
Ingang minimale bemesting (100 + 2 gve)					
Instelling natuurbehoud historisch permanent grasland					

De resultaten worden eveneens door kaarten weergegeven. De kaarten verhogen de transparantie en maken de landbouwimpactstudie zeer bruikbaar. In Figuur 2 is de landbouwimpactkaart voor het studiegebied weergegeven.

Figuur 2. Landbouwimpactkaart



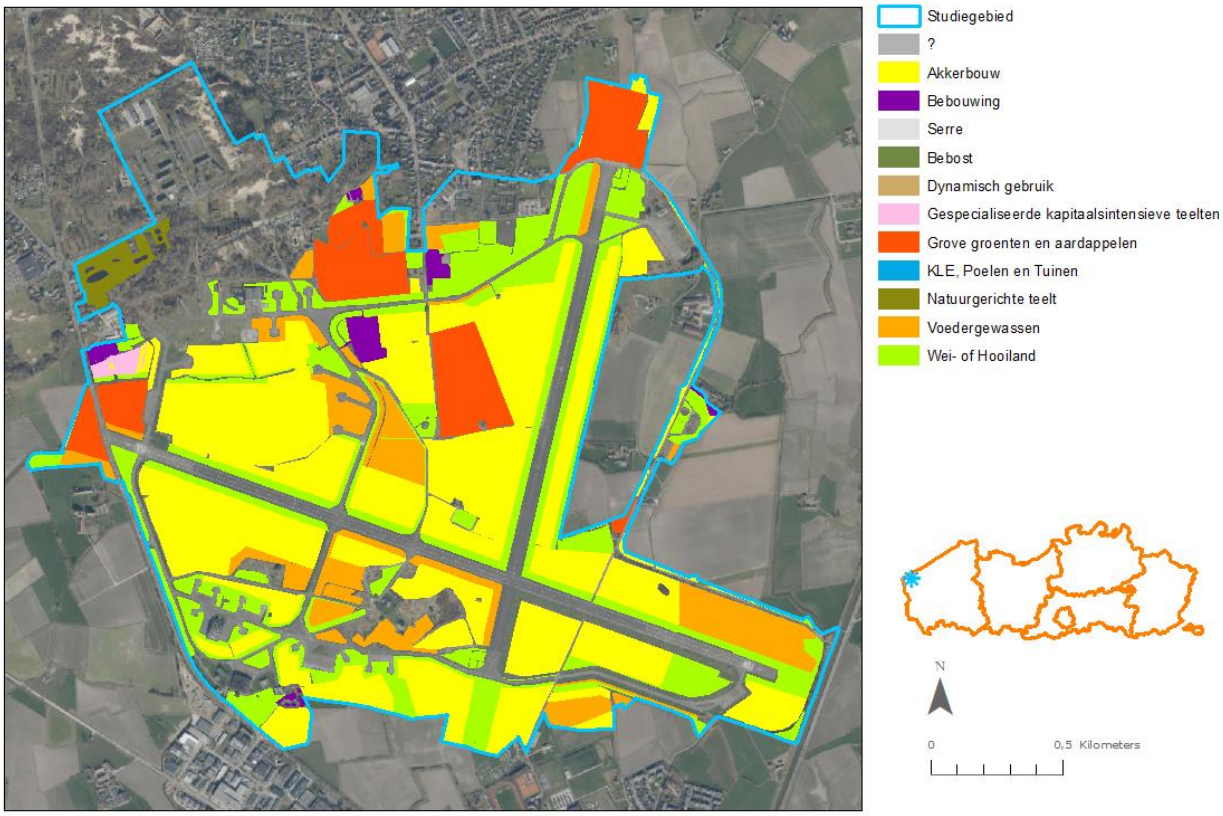
2 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

De landbouwimpactstudie geeft de mogelijke perceelsimpact weer in twee klassen van gebiedsbetrokkenheid en dit voor de in 2018-2021 geregistreerde percelen in landbouwgebruik, indicatieve bedrijfszetels en serres. Eveneens worden de totale landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal landbouwzetels weergegeven. De landbouwimpactstudie schat op vraag de transitiekosten bij gebruiksbeëindiging of voor enkele specifieke scenario's in. Vervolgens werd het resterend agrarische gebied gedifferentieerd naargelang het reëel gebruik of de mogelijkheden van landbouwgebruik.

2.1 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

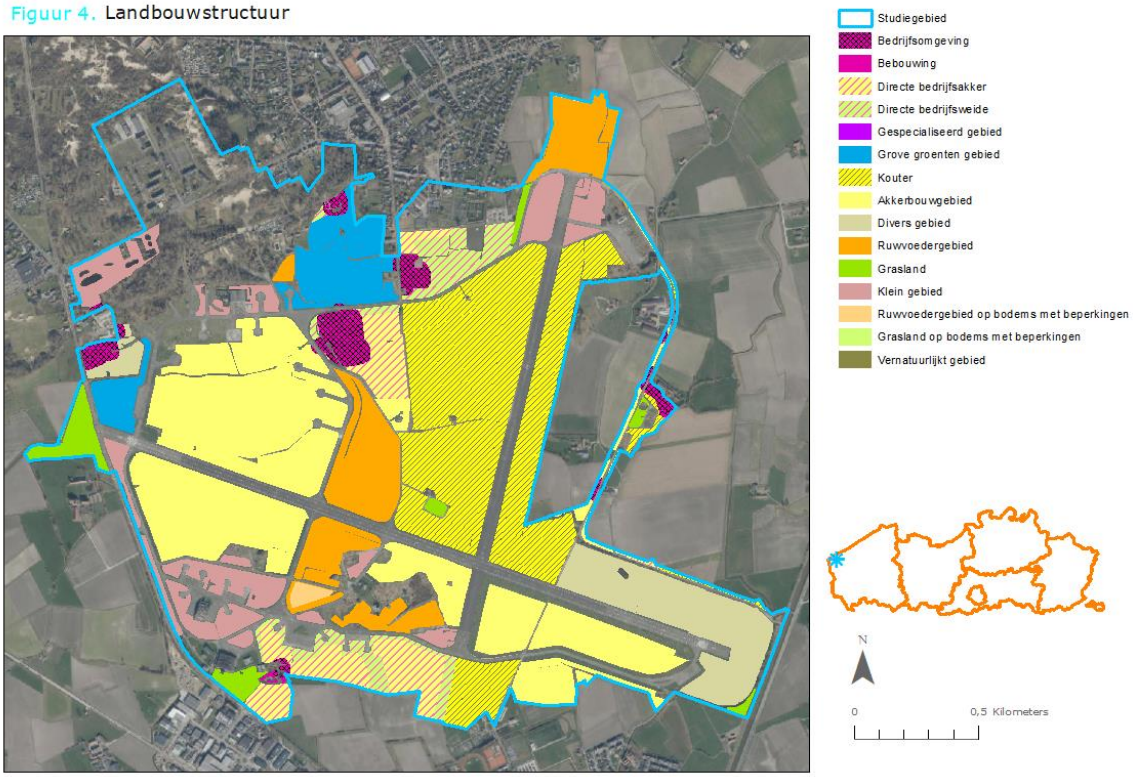
De perceelsimpact werd berekend voor de landbouwpercelen. De aangiftes van Natuurpunt, ANB, LiLa, vzw Durme en VWW werden hiervoor niet meegenomen. De berekening is gebaseerd op het gebruik en houdt geen rekening met het eigendomsstatuut van de percelen.
De aangifte wordt vervolledigd met een indicatie van de bedrijfszetels en serres. Vervolgens wordt het gebruik bepaald, rekening houdend met de teeltaangiftes tot 10 jaar terug. Het landbouwgebruik wordt weergegeven in Figuur 3.

Figuur 3. Landbouwgebruik



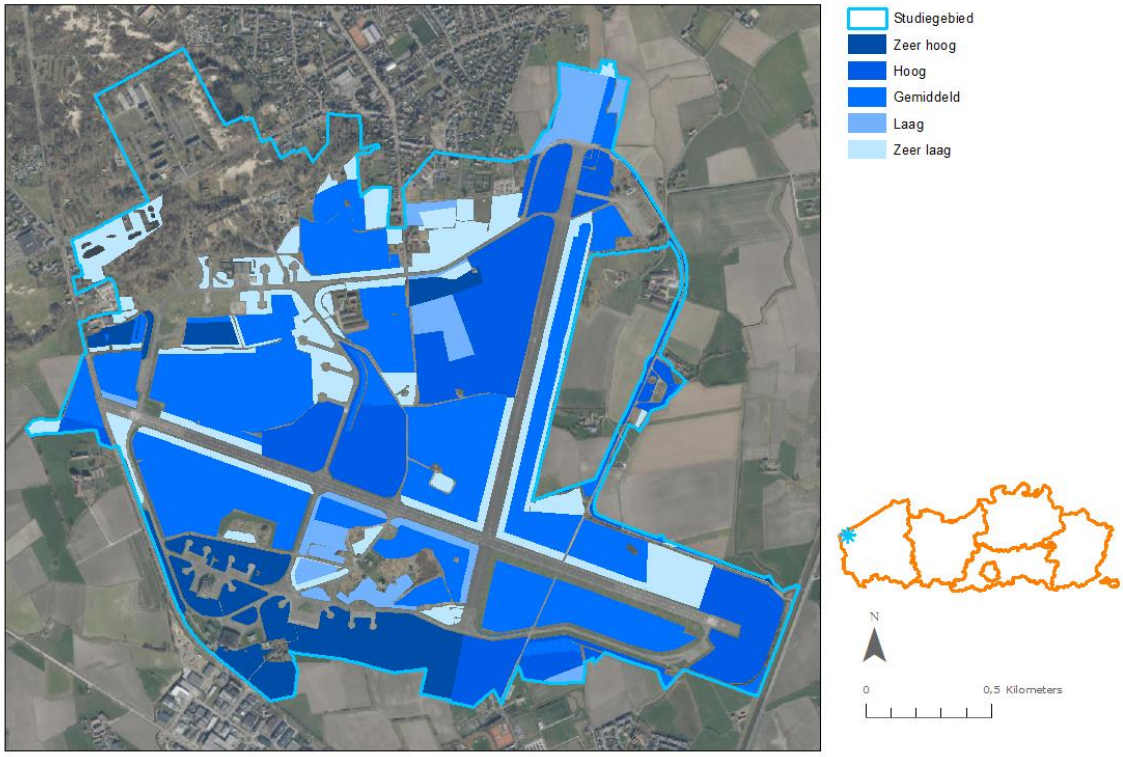
Op basis van het landbouwgebruik, zijn ruimtelijke samenhang, de bedrijfsstructuur en waar nodig de intrinsieke bodemkwaliteit, wordt de landbouwstructuur weergegeven in Figuur 4.

Figuur 4. Landbouwstructuur



Het landbouwgebruik wordt aangevuld met bedrijfseconomische gegevens om de landbouwwaarde te berekenen. Het resultaat wordt in Figuur 5 weergegeven.

Figuur 5. Landbouwwaarde



De landbouwstructuur en de landbouwwaarde bepalen samen de landbouwimpact op de landbouwpercelen en geven bijgevolg meer duiding.

2.2 DE GEBIEDSBETROKKENHEID

Afgezien van de perceelsimpact kan een bedrijf zwaar getroffen worden bij de projectrealisatie door de betrokkenheid van de uitgebate percelen met het gebied. Alle percelen van een professioneel geacht bedrijf (Berekend standaard omzet is meer dan 25.000 euro) krijgen de aanduiding 'Sterk betrokken' als 20 % of meer van het bedrijfsareaal gelegen is binnen het studiegebied of als de leefbaarheid verbonden is met het bedrijfsareaal gelegen in het studiegebied. De andere percelen zijn aangeduid als 'Andere'.
Deze indeling kan enkel geduid worden als er meerdere landbouwers per klasse aanwezig zijn omwille van hun privacy.

2.3 ENKELE KENGETALLEN VOLGEND UIT DE LANDBOUWGEBRUIKSAANGIFTE

Uit de gebruiksaangifte wordt de totale geregistreerde landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal bedrijfszetels dat zich binnen het studiegebied bevindt, weergegeven.

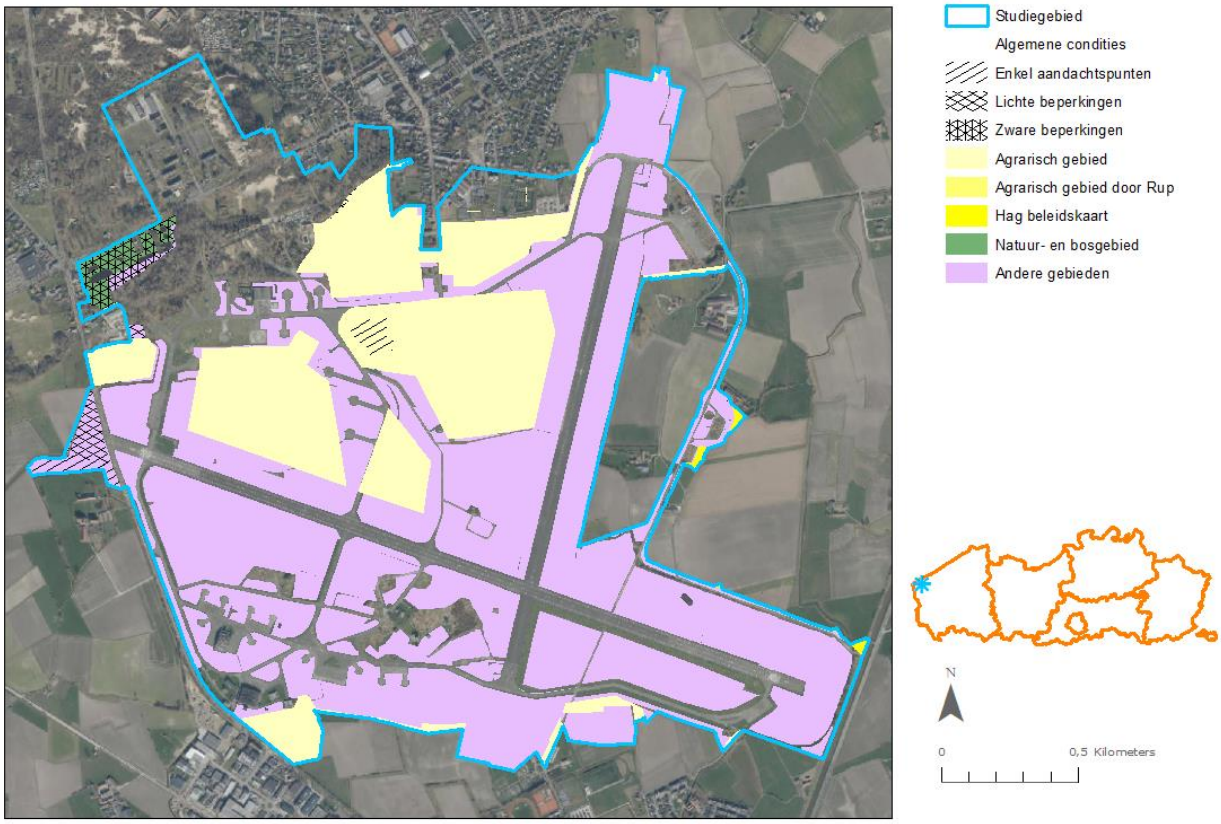
2.4 DE GESCHATTE KOSTEN IN EURO VOOR HET LANDBOUWGEBRUIK BIJ GEBRUIKSBEËINDIGING

Als het project direct wordt uitgevoerd, wordt het bedrag van de gebruiksbeëindiging berekend zoals de uittredingsvergoeding van de gebruiker bij onteigeningen. Daarbij wordt een billijke vergoeding voorzien voor het verlies van landbouwgebruik. De billijke vergoeding houdt rekening met het feit dat de gebruiker het project niet kon voorzien. Bij een geleidelijke gebruiksbeëindiging zal de gebruiker nieuwe investeringen vermijden. Daarom werd ook het bedrag berekend waarbij er geen afschrijvingen meer verondersteld zijn voor het bedrijf. Bij deze berekening nemen we enkel de percelen mee, die daarvoor voldoende informatie bevatten. Zo worden de gebouwen, de kapitaalsintensieve percelen en de natuurgerichte teelt niet berekend.
Specifiek voor bestemmingswijzigingen worden de gebruiksbeperkingen vanuit de gebruikerscompensatie berekend. Het gaat om de bemestingsbeperkingen na de bestemmingswijziging van historische permanente graslanden van een agrarische naar een groene bestemming door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.5 DE ANDERE PERCELEN

Naast de landbouwpercelen is er ook de agrarische bestemming. Het gedeelte van deze bestemming dat niet als landbouwgebruik gekend is wordt hier belicht. Bepaalde stukken zijn bebouwd, bebost of geregistreerd door niet-landbouwers. Het overige agrarische gebied wordt ingedeeld naargelang de gebruiksmogelijkheden. Het resterend gebied wordt ongedifferentieerd weergegeven om zo het studiegebied volledig te beschrijven. De basis voor de differentiatie van de gebruiksmogelijkheden wordt door het landbouwkader in Figuur 6 weergegeven voor de landbouwpercelen en de agrarische bestemmingen binnen het studiegebied.

Figuur 6. Landbouwkader



3 HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTKAART

De projectmatige landbouwimpactstudie is ontwikkeld om een snelle, transparante en objectieve inschatting te kunnen maken over de invloed van een project op het landbouwgebruik, de landbouwbedrijven en het agrarisch gebied. Deze inschatting kan gebruikt worden voor de onderbouwing van beslissingen over het project inzake uitvoering, locatie en begeleiding. De mogelijkheden evenwel ruimer, zoals:

3.1 AFWEGEND

De druk op de ruimte in Vlaanderen maakt het noodzakelijk om nieuwe ontwikkelingen maatschappelijk af te wegen op hun meerwaarde t.o.v. de huidige invulling en potentiële ontwikkelingen. De landbouwimpactstudie kan input geven om een nieuwe geplande gebiedsontwikkeling maatschappelijk te toetsen op haar meerwaarde tegenover de huidige landbouwtoestand.

3.2 MITIGEREND

In een vroegtijdig stadium kan de landbouwimpactkaart veel informatie geven aan de project-ontwikkelaar. Bij een zoekzone als studiegebied is de aangeleverde informatie ruimer dan de reële impact en kan er worden bijgestuurd om de impact te matigen.

3.3 PARTICIPEREND EN TRAJECTBEGELEIDING

In een participatief traject kan de landbouwimpactkaart als objectieve basis worden gebruikt. De landbouwers kunnen de kaart verder verfijnen door zelf gegevens aan te leveren. Als de consequenties groot worden ingeschat, kunnen de landbouwers die willen geënquêteerd worden door middel van een landbouweffectenrapport of LER. Het LER verwerft dan inzichten en aan de hand daarvan wordt de instrumentenkoffer voorgesteld om het project te realiseren.

3.4 VISIEVORMEND

De landbouwimpactstudie geeft geen visie weer, maar ze is uitermate geschikt om een visie te ondersteunen. Zo kan ze dienen als bouwsteen voor gebiedsontwikkelingen.

4 ENKELE AANDACHTSPUNTEN BIJ HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTSTUDIE

Bij het gebruik van de landbouwimpactstudie hou je rekening met volgende punten:

4.1 ACCURAATHEID

Voor de geschetste mogelijkheden is de landbouwimpactstudie een snel, transparant en objectief instrument. Het is wel belangrijk te weten dat deze studie een indicatieve weergave is van de landbouwimpact op basis van de beschikbare gegevens. Het resultaat van deze studie is dan ook afhankelijk van de waarde van de basisgegevens en mag niet worden overroepen. Deze gegevens zijn in elk geval voldoende accuraat om op planniveau te kunnen werken, op perceelsniveau is een terreincheck aangewezen.

4.2 UPDATE EN VERFIJNING

De basisgegevens worden periodiek aangepast en dat moment is geschikt om gelijktijdig de methodiek te verfijnen.

4.3 TRANSITIEKOSTEN VOOR FUNCTIEVERLIES

Voor schadeberekeningen voorziet de studie enkele mogelijke transities van het landbouwgebruik. Voor specifieke processen, zoals vernatting van landbouwgebieden of voor andere opgelegde landbouwgebruiksbeperkingen, is de huidige tool niet ontwikkeld. Als men voor deze processen de gebruikswaardevermindering kent, dan laat de gebruikte methodiek toe deze te berekenen.

4.4 TOTAALPLAATJE BEKIJKEN

Vanuit efficiëntieoverwegingen is het logisch om de transitiekosten te minimaliseren, maar bij de daadwerkelijke projectuitvoering moet weliswaar met meerdere factoren rekening worden gehouden.

5 MEER INFORMATIE EN DUIDING

Meer informatie over de LIS is te vinden op onze website https://lv.vlaanderen.be, specifiek op https://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties-cijfers/landbouwimpactstudie

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 1: Situering op topografische kaart

Legende

- plangebied
- gemeentegrens

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)

2307005002/ivm

Datum: 28/6/2016

Plannr.: 1

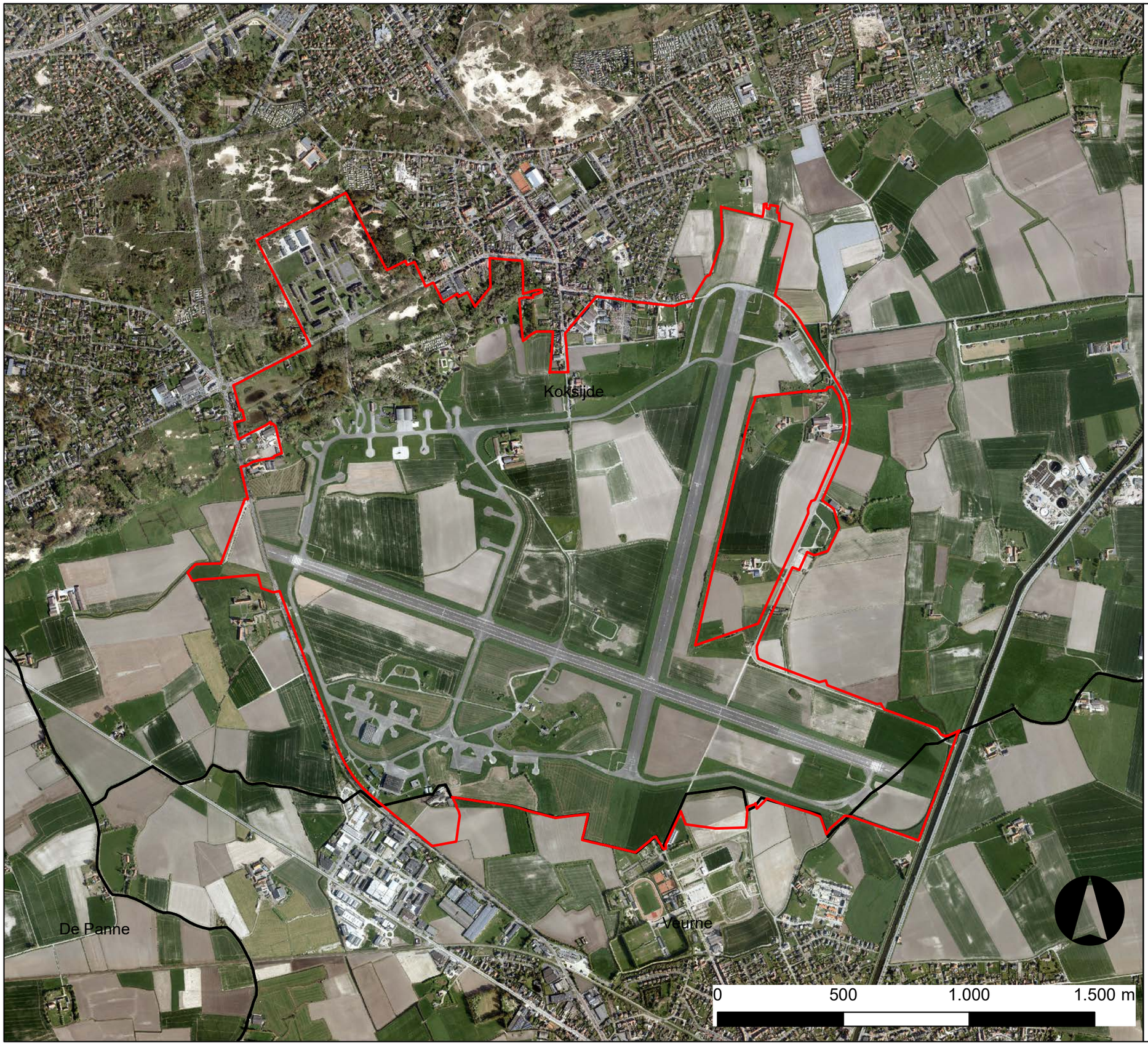
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 2: Situering op orthofoto



Legende

- plangebied
- gemeentegrens

Bron: Orthofoto 2015, GDI-Vlaanderen

2307005002/ivm

Datum: 28/6/2016

Plannr.: 2

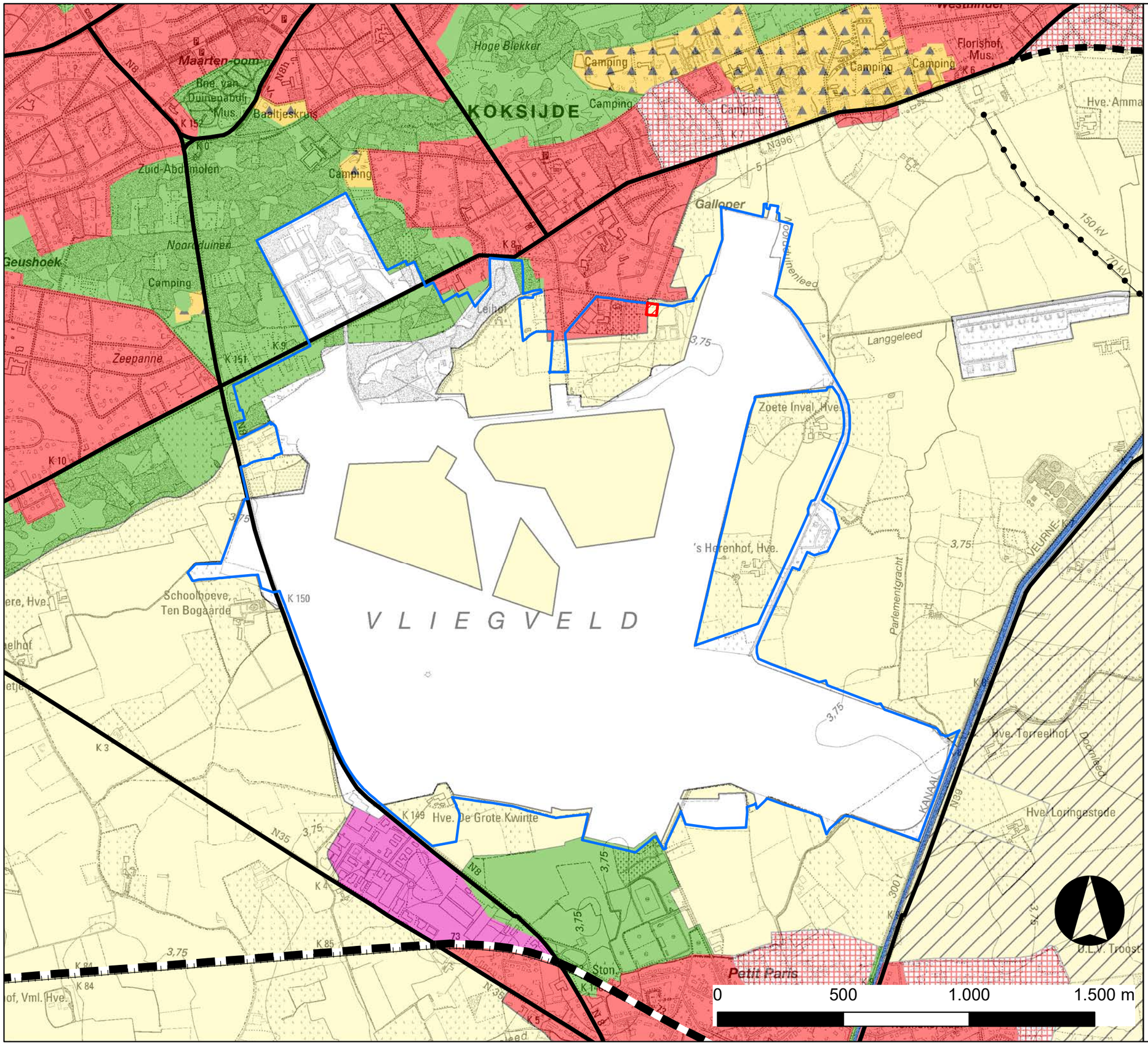
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 3: Situering op gewestplan



Legende

- plangebied
- Bestaande hoofdverkeerswegen
- Aan te leggen hoofdverkeerswegen
- Bestaande spoorwegen
- Bestaande afzonderlijke leidingen
- Bestaande hoogspanningsleidingen
- 0100- woongebied
- 0105- woonuitbreidingsgebied
- 0402- gebieden voor verblijfrecreatie
- 0500- parkgebieden
- 0701- natuurgebied
- 0702- natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
- 0900- agrarische gebieden
- 0901- landschappelijk waardevolle gebieden
- 1002- milieubelastende industrieën
- 1400- militaire gebieden
- 1504- bestaande waterwegen
- Verkavelingen

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product) Gewestplan, vector, toestand 01012002, bijgewerkt tot 18062014 (AGIV)

2307005002/ivm

Datum: 28/6/2016

Plannr.: 2

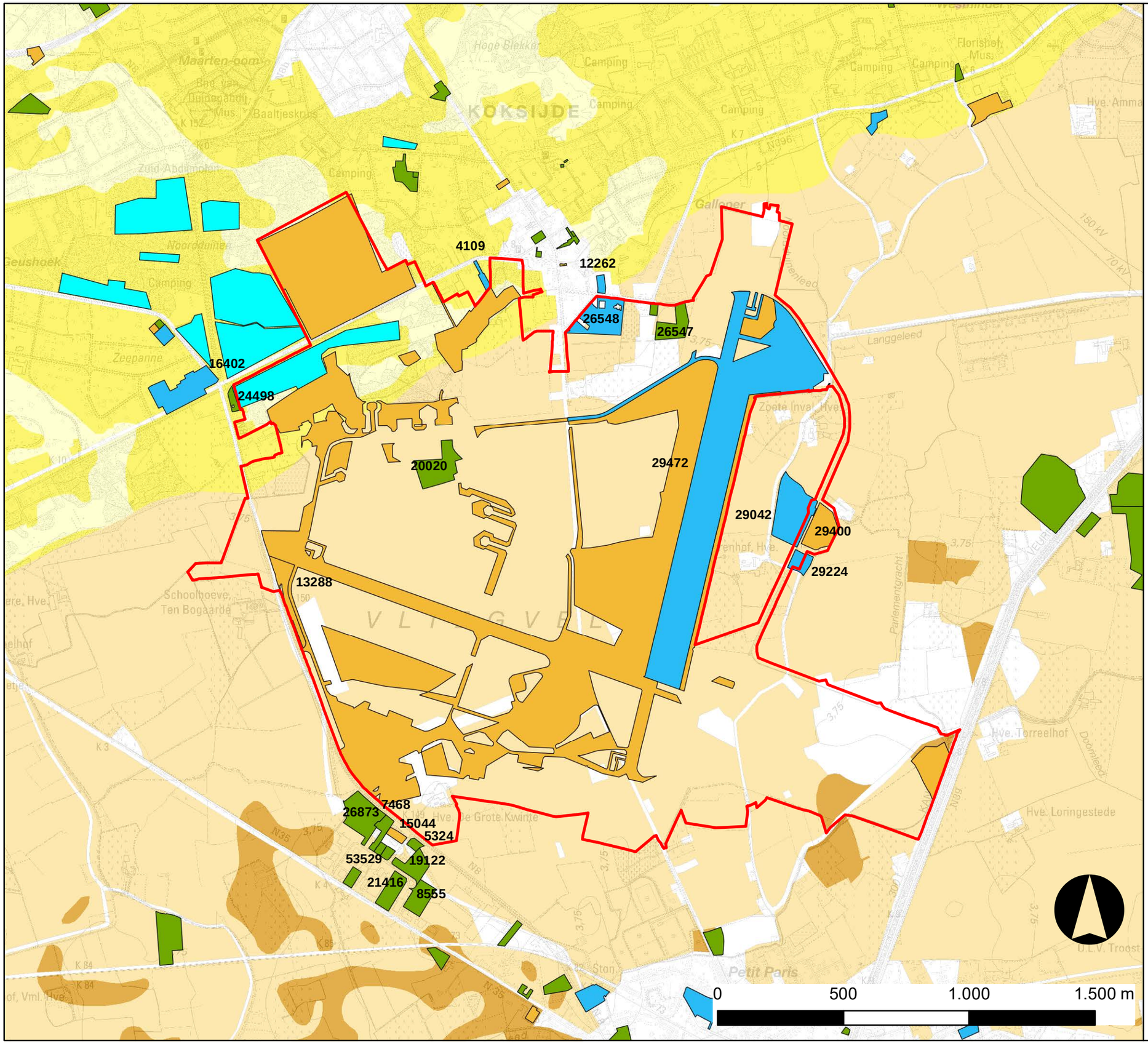
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 4: Bodem



Legende

- plangebied
- Bodemkundig erfgoed
- Antropogeen
- Hoge kustduin
- Kustduingrond
- Poelgrond polders
- Dekklei polders
- Kreekrug

- Sitebesluit
- Orienterend bodemonderzoek
- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
Digitale versie van de Bodemkaart van Vlaanderen, IWT, uitgave 2001 (OC GIS-Vlaanderen)
http://services.ovam.be/geoserver/ows?
Databank Ondergrond Vlaanderen - bodemkundig erfgoed

2307005003/ivm

Datum: 4/8/2023

Plannr.: 4

Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

antea group

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 5: Referentiesituatie grondwater

Legende

plangebied

Beschermingszones en Waterwingebieden

- Waterwingebied
- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3

grondwaterkwetsbaarheid

- Ca1
- Ca1/d
- Ca1/v

Grondwaterkwetsbaarheidskaart: de duingebieden

Grondwaterkwetsbaarheidskaart: de natuurlijk verzilte zones

- 0 - 5.000 m3/jaar
- 5.001 - 30.000
- 30.001 - 250.000
- 250.001 - 1.000.000
- 1.000.001 - 18.000.000

0 500 1.000 1.500 m

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
Digitale versie van grondwaterkwetsbaarheidskaart; MVG, LIN, AMINAL, Afdeling Water; schaal 1/10.000 (OC GIS-Vlaanderen).
Databank Ondergrond Vlaanderen

2307005004/ivm

Datum: 6/9/2016

Plannr.: 5

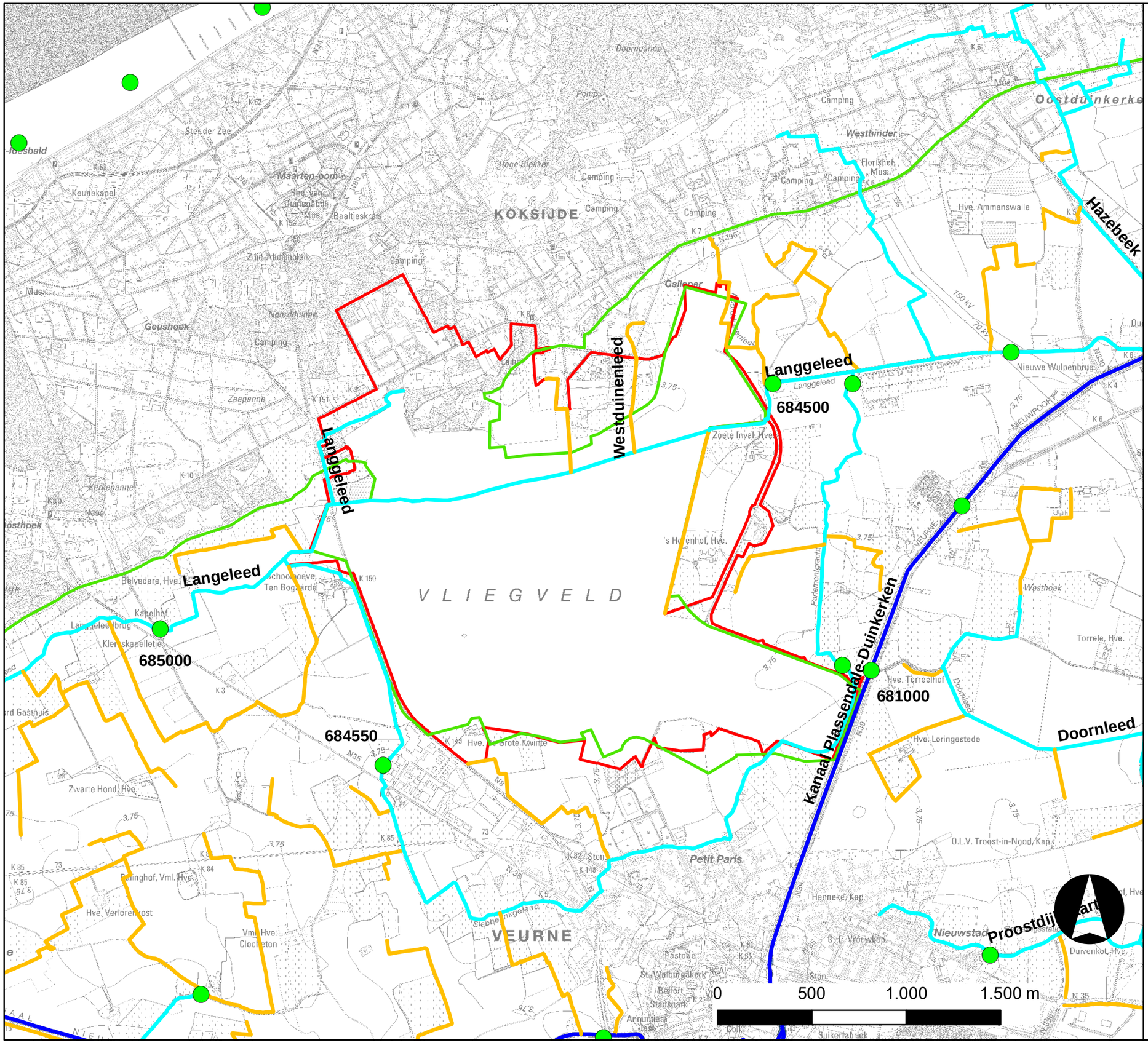
Formaat: A3

Schaal: 1:20.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 6: Oppervlaktewater



Legende

- plangebied

VHA-waterlopen - VHA-waterloopsegment

Categorie

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd
- Gracht van algemeen belang
- meetpunt VMM
- Polder

VHA-waterlopen

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
Grenzen van polders en wateringen - Vlaamse Milieumaatschappij - afdeling Operationeel Waterbeheer (AGIV-product)
Vlaamse Hydrografische Atlas, GDI-Vlaanderen
Overstromingsgevoelige gebieden uitgave 20140423, Watertoetskaarten, AGIV & CIW (AGIV-product)
VMM-meetpunten

2307005004/ivm

Datum: 4/8/2023

Plannr.: 6

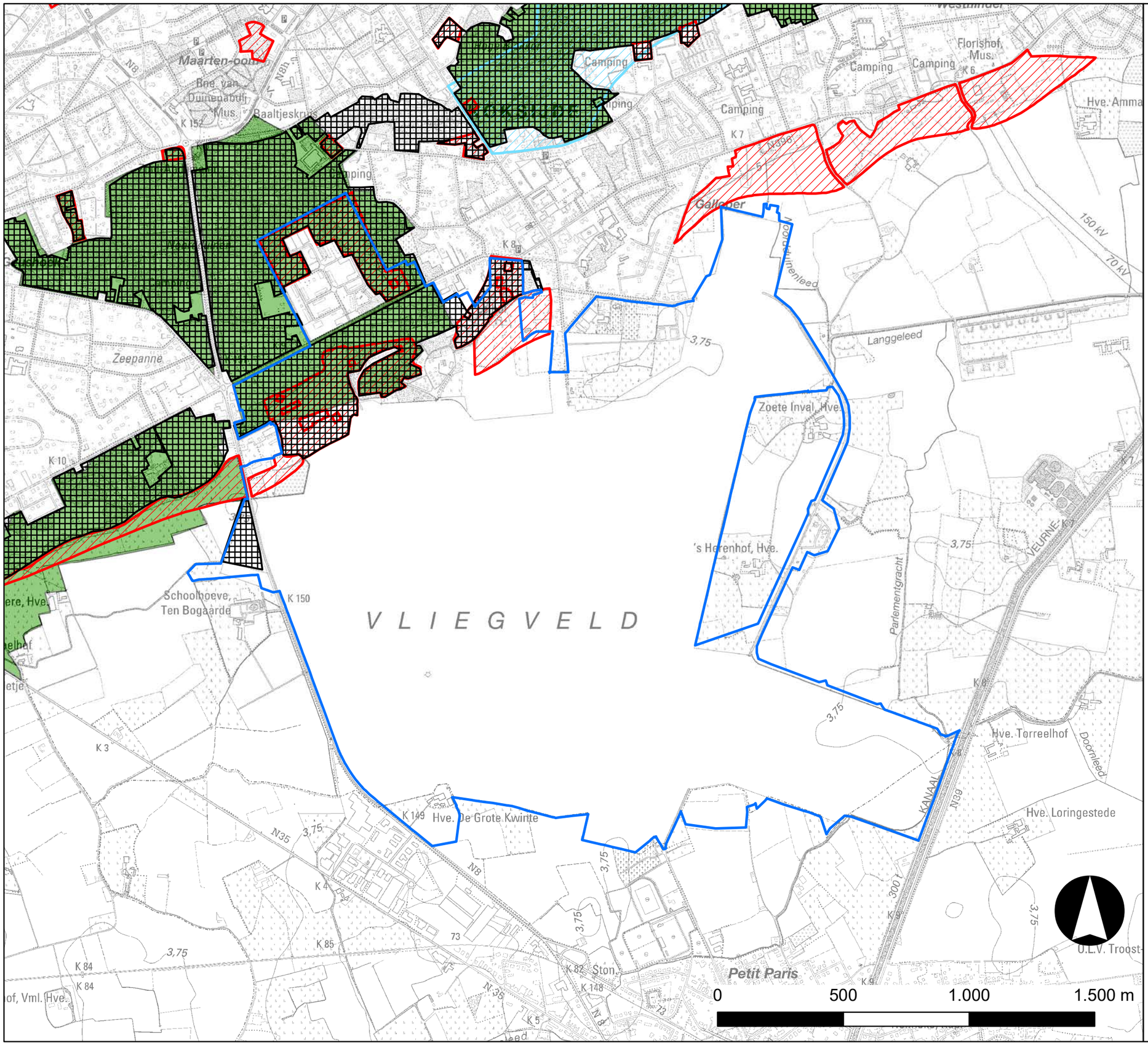
Formaat: A3

Schaal: 1:20.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 7: Fauna en flora beschermingen



Legende

- plangebied
- duindecreet
- Vogelrichtlijngebieden
- Habitatrichtlijngebieden

VEN

- Grote eenheid natuur
- Grote eenheid natuur in ontwikkeling
- Natuurverwevingsgebied

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
Beschermde gebieden Duinendecreet, Toestand 19092008 (ANB)
Habitatrichtlijngebieden, Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), AGIV
Vectoriële versie van de Vogelrichtlijngebieden, Agentschap voor Natuur en Bos.

2307005005/ivm

Datum: 6/9/2016

Plannr.: 7

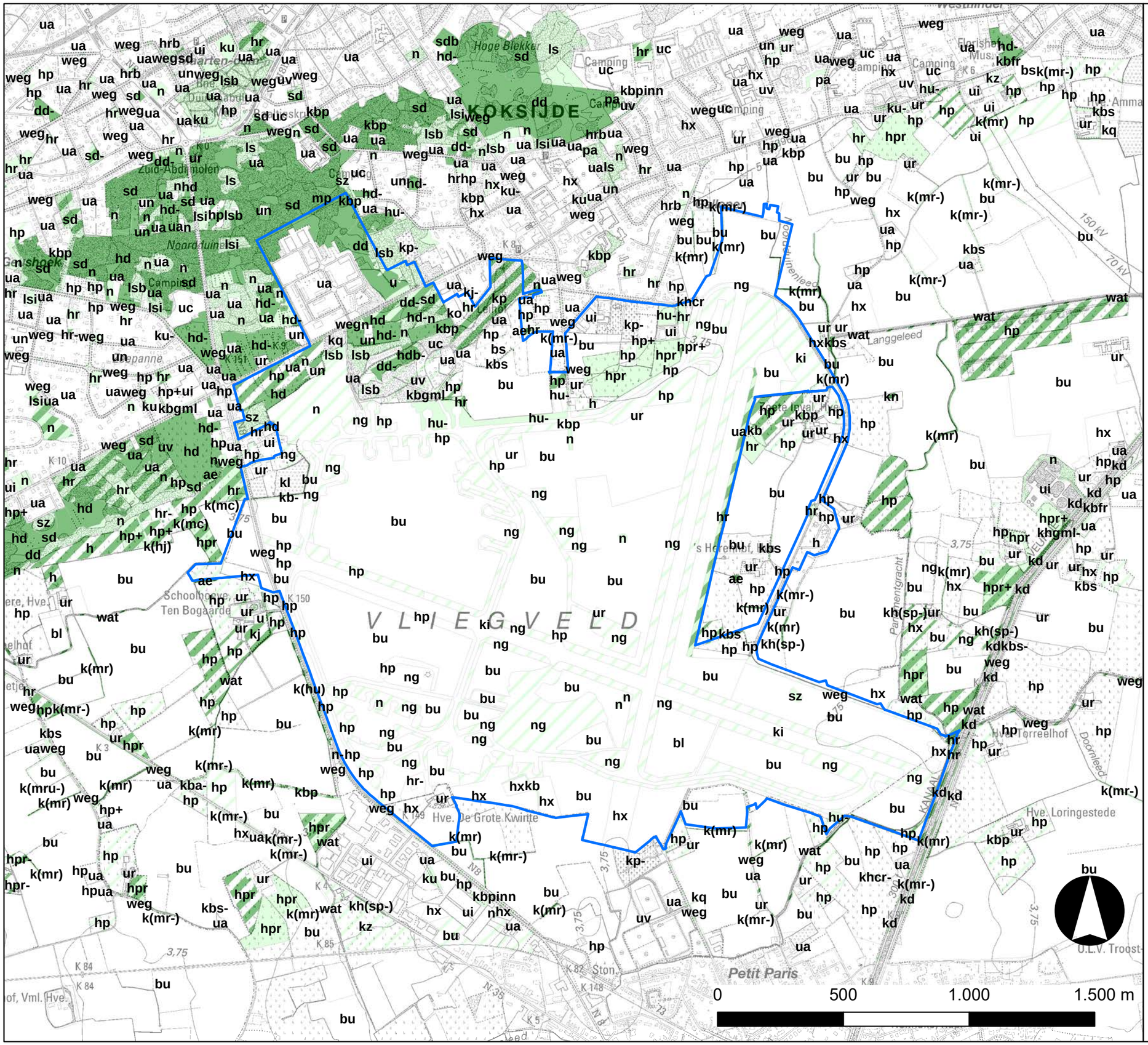
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 8: Fauna en flora biologische waarderingskaart



Legende

- plangebied
- Biologisch minder waardevol
- Biologisch waardevol
- Biologisch zeer waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
_BRON © Biologische Waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart, uitgave 2014. (INBO)

2307005005/ivm

Datum: 6/9/2016

Plannr.: 8

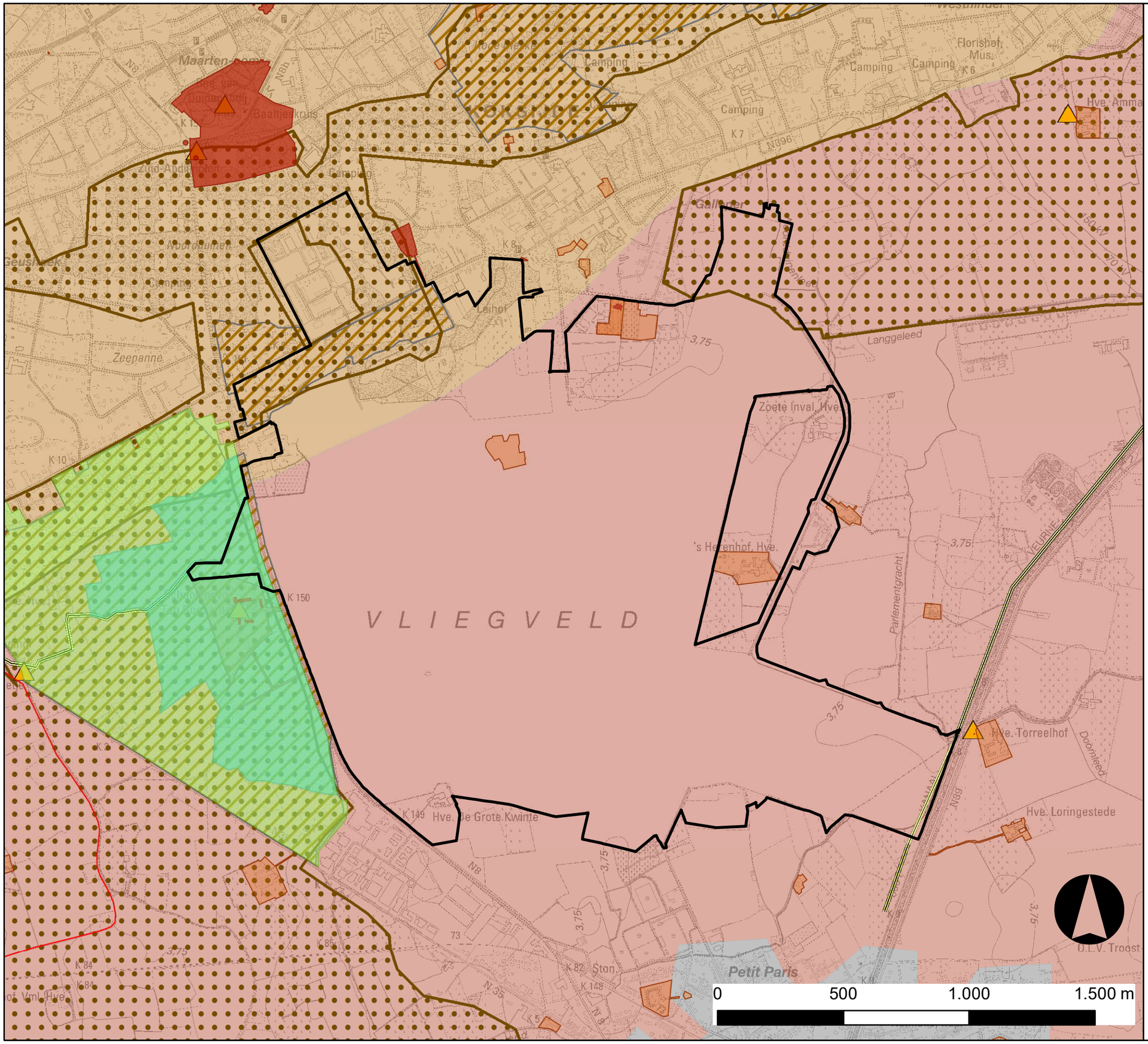
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 9: Landschap en erfgoed



Legende

- plangebied
- Beschermde cultuurhistorische landschappen
- Beschermde monumenten
- Beschermde stads- en dorpsgezichten
- Erfgoedlandschappen
- Unesco werelderfgoed - buffers
- Unesco werelderfgoed - kernen
- Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed
- Vastgestelde landschapsatlasrelicten
- puntrelict
- lijnrelict
- relictzone
- ankerplaats

Traditioneel landschap

- Stedelijke agglomeratie of (lucht)havengebied
- Westkust
- westelijke Oudland

Bron: Topografische kaart NGI 1/10.000 raster, Numerieke reeks (AGIV-product)
Vectoriële versie van de Landschapsatlas, MVG-LIN-AMINAL-Monumenten en Landschappen (GIS-Vlaanderen)
Beschermd, versiedatum 01/10/2007, update 23/01/2015 (Agentschap Onroerend Erfgoed)
Bouwkundig erfgoed, versie 23/05/2013, VIOE

2307005002/mvt

Datum: 4/8/2023

Plannr.: 1

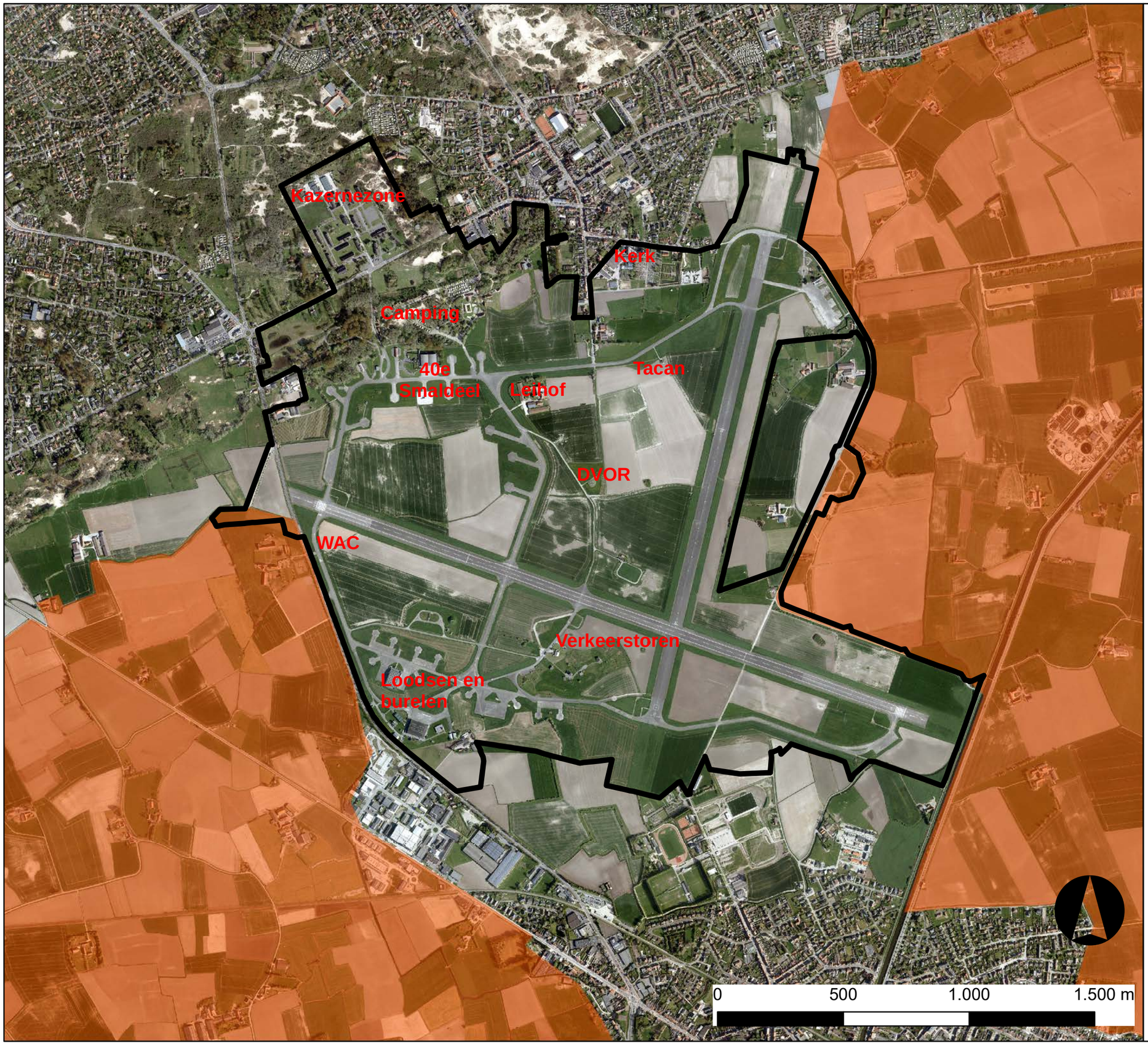
Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

antea group

Plan-MER PRUP Reconversie militaire basis Koksijde

Kaart 10: Mens



Legende

- plangebied
- Herbevestigd Agrarisch Gebied

Bron: Orthofoto 2015, GDI-Vlaanderen

2307005007/ivm

Datum: 7/9/2016

Plannr.: 10

Formaat: A3

Schaal: 1:15.000

anteagroup