

**PERSNOTA 10 MAART 1993**

**1. Inleiding**

In de loop van de jaren is een regionale consensus ontstaan om de bestaande militaire vliegveldinfrastructuur te behouden en uit te bouwen als een element van streekontwikkeling. Deze regionale consensus werd gestand gemaakt door de Provinciale Staten die in 1969 de gronden en de infrastructuur aankocht, welke voor de verzoeken van een burgerlijk vliegveld. Het beheer en de exploitatie werd in 1970 aan Intercommunale opgericht, waarin alle instellingen die betrokken waren bij de uitbouw van het vliegveld betrokken waren.

**ter gelegenheid van de  
eerste steenlegging van  
het luchthavengebouw  
Airport Kortrijk-Wevelgem.**

Dit resultaat is het resultaat van een overeenkomst voor 30 jaar die afgesloten is met de Provincie West-Vlaanderen. In 1980 werd ook een overeenkomst afgesloten met de Provincie Oost-Vlaanderen voor het gebruik van 1 hectare grond ten dienste van de uitbouw van het vliegveld.

Voor wat de realisatie betreft is de toestand op 1 januari 1993 het volgende:

aanpak	bedrag (miljoen)	bedrag
11 miljoen (voor de realisatie van de eerste steenlegging)	325	3.250.000
25 miljoen (voor de realisatie van de tweede steenlegging)	350	3.500.000
West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld "Wevelgem-Bissegem" (W.I.V.)		
Flanders International Airport (F.I.A.)		
	<b>total 675</b>	<b>16.990.000</b>

## DE W.I.V. : DOELSTELLINGEN EN TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

### 1. Historiek

In de jaren '60 bestond er een regionale consensus om de bestaande militaire vliegveldinfrastructuur te behouden en uit te bouwen als een element van streekontwikkeling. Deze regionale consensus werd gesteund door de provinciale overheid die in 1969 de gronden en de infrastructuur aankocht, nodig voor de verwezenlijking van een burgerlijk vliegveld. Voor het beheer en de exploitatie werd in 1970 een intercommunale opgericht, waarin alle instanties die betrokken waren bij de uitbouw van het vliegveld werden opgenomen.

Dit resulteerde in 1973 in een concessie-overeenkomst voor 30 jaar die afgesloten werd met de provincie West-Vlaanderen. In 1990 werd ook met de intercommunale Leiedal een concessie-overeenkomst afgesloten voor het gebruik van 1 hectare gronden (en de eropstaande gebouwen) gelegen achter het torengedouw.

Voor wat de aandeelhouders betreft is de toestand op 1 januari 1993 het volgende :

<u>aangeslotenen</u>	<u>aantal aandelen</u>	<u>kapitaal</u>
13 gemeenten (arr. Kortrijk + stad Izegem).	929	9.290.000
de Provincie, Leiedal, WVEM	350	3.500.000
40 bedrijven en particulieren	420	4.200.000
	-----	-----
	totaal : 1.699	16.990.000

## 2. Meerjarenplan 1990 - 1994

Na de vernieuwing van de Raad van Bestuur in 1989 werd een meerjarenplan opgesteld.

De bedoeling hiervan was drievoudig :

1. De technische apparatuur op het niveau brengen dat nodig is om het vliegveld ook in slechte weersomstandigheden te kunnen openhouden.  
Zo werd in 1990/1991 een ILS/DME-systeem geplaatst dat in 1992 officieel in gebruik werd genomen.  
Kostprijs : +/- 15 miljoen.
2. Het torengebouw met daarbij de kantoorruimtes moderniseren, zodat het personeel in optimale omstandigheden zijn opdracht kan vervullen. Dit hield onder andere ook een gedeeltelijke informatisering in. Deze werken hadden en hebben plaats in 1992 en 1993.  
Kostprijs : +/- 5 miljoen.
3. Een luchthavengebouw bouwen zodat eindelijk de passagiers op een degelijke wijze kunnen opgevangen worden.  
Hiervoor werden plannen opgemaakt in 1992, werden eind 1992 de werken gegund, zodat februari / maart 1993 met de werken kan gestart worden.  
Kostprijs : 25 miljoen.

Daarnaast werd ook de taxitrack voor een gedeelte verlegd (kostprijs 3 miljoen, uitgevoerd in 1989-1990).

Tevens dient nog de vliegtuigparking uitgebreid te worden (kostprijs 4 miljoen, uitvoering 2de helft 1993) en moet ook de autoparking vernieuwd en uitgebreid worden (kostprijs 2 miljoen, uitvoering 1994).

Al deze werken moeten er toe leiden dat vanaf augustus 1993 "Airport Kortrijk - Wevelgem" een volwaardige - zij het kleine - internationale luchthaven wordt.

### 3. Toekomstperspectieven

In 1992 waren er op Wevelgem 53.318 vliegtuigbewegingen waarbij 107.764 passagiers betrokken waren. Internationaal waren er 4.117 bewegingen met 12.875 passagiers. Hierbij werden 16 landen aangevlogen.

De W.I.V. is van mening dat met de mogelijkheden die het nieuwe luchthavengebouw scheidt, het aantal internationale bewegingen - zelfs op korte termijn - beduidend kan verhoogd worden.

Daarvoor zal de W.I.V. - en dit in samenwerking met F.I.A. - de nodige promotie-inspanningen voeren om volgend luchtvaartverkeer aan te trekken :

- a. Regelmatige "feeder"-lijnen naar grote luchthavens en dit met toestellen ten grootte van 15 à 50 passagiers.
- b. "General Aviation" vluchten naar zakelijke bestemmingen overal in Europa. *(4 vms Luchthaven Brugge)*
- c. Chartervluchten naar beurzen, vakantiebestemmingen en dit met toestellen tot een maximale grootte van 70 à 100 passagiers.

De Raad van Bestuur heeft ook besloten dat slechts die toestellen zullen toegelaten worden die voldoen aan strenge geluidsnormen. De reglementering toegepast op Brussel-Nationaal voor gelijkaardige toestellen zal als normerend beschouwd worden.

Voor wat de erkenning van "Airport Kortrijk-Wevelgem" als internationale luchthaven als buitengrens voor de Schengenlanden betreft, werden reeds in april 1992 hierover brieven gericht aan de Vlaamse Executieve (Voorzitter Dhr. Vandenbrande en Minister van Verkeer Dhr. Sauwens), aan de Minister van Binnenlandse Zaken Dhr. Tobback en aan de Minister van Verkeerswezen Dhr. Coëme.

De reacties die de W.I.V. ontving wezen op een positieve stellingname ten opzichte van de door ons gestelde vraag. De W.I.V. was dan ook verwonderd dat voor Vlaanderen enkel Oostende en Deurne voor erkenning zouden in aanmerking genomen worden.

De W.I.V. heeft dan ook onmiddellijk contact opgenomen met de kabinetten van de Ministers Sauwens en Tobback, teneinde deze problematiek opnieuw te bestuderen. Gesprekken dienaangaande zijn dan ook volop aan de gang.

## HET NIEUWE LUCHTHAVENGEBOUW

Het gebouw is het resultaat van een wedstrijd-aanbesteding. De gegevens van waaruit gestart werd waren enerzijds een duidelijk omschreven programma en anderzijds een maximum budget. Het was al onmiddellijk duidelijk dat het programma realiseren voor het beschikbare budget geen eenvoudige opdracht zou worden. Dat uitte zich ook bij het openen van de wedstrijd-aanbesteding toen bleek dat er slechts één ontwerp werd ingediend.

Met het programma en het budget voor ogen werd geopteerd voor het ontwerpen van een structuur binnen dewelke ook nog ruimte was voor 'architectuur'. Een luchthavengebouw is nu eenmaal een gebouw waarmee iedere reiziger - of hij nu vertrekt of aankomt in Wevelgem - geconfronteerd wordt. De reizigers associëren dan ook vrij vlug de omgeving met de eerste indruk die ze opdoen bij hun aankomst.

Naast het budget en het programma was er tevens een uitvoeringstermijn van amper 180 kalenderdagen. Al deze elementen liet mij in samenspraak met de aannemer Decoene Construct opteren voor een eenvoudige maar kwalitatieve aanpak.

Als structuur is gekozen voor een rij beton kolommen in de voorgevel en achtergevel die overspannen worden met hout gelamelleerde spanten. De keuze van de structurele elementen werd mede beïnvloed door eisen van brandbestendigheid. Boven de houten spanten wordt een onder één hellingliggend dak geplaatst. Het eenvormig rechthoekig dak is opgebouwd uit een binnenschild en een buitenschild beide uit geprofileerde staalplaat. Een accentpunt is de goot onderaan het dak in de voorgevel.

Binnen de structuur en onder het dak die als eerste elementen ontworpen werden, is het programma gerealiseerd. Het geheel vertaald zich onder de vorm van positieve en negatieve volumes. Zo fungeert het dak voor het inkomssals afdak, daar het eronder gebouwd volume naar binnen springt ten opzichte van het dak. Langs de kant piste en vliegtuigparking is er dan ten opzichte van het dak een halfronde uitbouw voorzien. Dit in essentie om het visueel contact met het luchthavengebeuren te vergroten vanuit de ontvangsthall en het restaurant.

## HET NIEUWE LUCHTVAHRENBLOK

Het gebouw is het resultaat van een wedstrijd aanbesteding. De opvoers van werfuit gestalt werd waren enerzijds een duidelijke omschreven programma en anderzijds een maximaal budget. Het was al omvattend duidelijk dat het programma realiseren voor het beschikbare budget geen eenvoudige opdracht zou worden. Het wilde zich ook bij het opstellen van de wedstrijd-aanbesteding voor bleek dat er slechts één ontwerp werd ingediend.

Het het programma en het budget voor open werd geoptimaliseerd voor het ontwerp van een structureel binnen familie ook nog richtte was voor 'architectuur'. Het luchthavengebouw is nu eenmaal een gebouw waarvan iedere reiziger - of hij nu vertrekt of aankomt in vliegtuig - gebruikmaakt wordt. De reizigers associëren dan ook vrij de omgeving met de eerste indruk die ze opdoen bij hun aankomst.

Naast het budget en het programma was er tevens een uitvoeringstermijn van ongeveer 180 kalenderdagen. Al deze eisen werden in het ontwerp met de zonnester Deconne Constructie opgenomen voor een eenvoudige maar kwalitatieve aanpak.

Als structuur is gekozen voor een rij beton kolommen in de voorgevel en achtergevel die overspannen worden met hout geïsoleerde spanten. De keuze van de structurele elementen werd beide beïnvloed door eisen van brandveiligheid. Boven de houten spanten wordt een onderaan hangend dak geplaatst. Het eenvoudige constructie dak is opgebouwd uit een betonschil en een dakconstructie met geïsoleerde elementen. Het accentpunt is de groot onderaan het dak in de voorgevel.

Binnen de structuur en onder het dak die als eerste elementen ontworpen werden, is het programma geïntegreerd. Het geheel vertaalt zich onder de vorm van positieve en negatieve volumes. De invulling van het dak voor het luchthavengebouw is een belangrijk onderdeel van het ontwerp. Het dak is opgebouwd uit een betonschil en een dakconstructie met geïsoleerde elementen. Het accentpunt is de groot onderaan het dak in de voorgevel.

Zelfde contrast is opgebouwd in de open en gesloten gevelvlakken van het gebouw. Langs de voorkant (kant Kortrijkstraat) is het gebouw met uitzondering van inkomsas vrijwel volledig gesloten. De kant van de piste is daar tegenover integraal beglaasd.

Langs de voorkant vormt de dakoversteek met het beglaasd inkomgedeelte het aksent. De oversteek biedt ook het voordeel dat bagage kan in en uitgeladen worden in min of meer beschutte omstandigheden.

De uitbouw langs de kant van de startbaan komt vooruit ten opzichte van de overige bebouwing (vliegtuigloodsen) en het is op deze manier mogelijk om vanuit restaurant en wachtplaats een volledig overzicht te krijgen op het vliegveld richting Wevelgem. Deze uitbouw staat uit vormgevingsoogpunt niet onder hetzelfde dak, tevens blijven we op deze manier binnen toegelaten maximum bouwhoogte, opgelegd door het veiligheids-gabarit, hoe dichter de startbaan hoe minder hoog mag gebouwd worden.

Alle uitbouwen hebben bij wijze van concentratie van accenten geen rechtlijnige maar een ronde vorm. De uitbouw in de rechter zijgevel, waar de uitbater van het restaurant de gelegenheid heeft een beperkt terras in te richten, wijkt ook af van de orthogonale opbouw.

Via een inkomsas met automatische deuren bereikt men de ontvangsthall. Deze is terplaatse van de inkom volledig open tot in het dak.

Door de volledig beglaasde achterkant heeft men onmiddellijk een volledig overzicht op de vliegtuigparking.

Rechts van de inkom is in de halfronde uitbouw de wachtplaats voorzien. Deze ruimte is niet open naar boven om een rustiger sfeer uit te stralen.

Links van de inkom is de check-in zone voorzien met receptie balie voor bagage, ruimte voor paspoortcontrole en metaal detector. Er is ruimte voorzien voor rijkswacht en douane aansluitend op de aankomst- en vertrekruimte. Deze zone is zo flexibel mogelijk ontworpen om te kunnen inspelen op de wijzigingen in het protocol in functie van het openen van de grenzen tussen de Europese landen.

Samengevat omvat het gebouw :

#### GELIJKVLOERS

##### Hoofdinkom

- opp : 18.15 m<sup>2</sup>
- gelegen langs de parking, geaccentueerd door de beglazing.
- de inkom situeert zich aansluitend op een zeer ruime oversteek, zo kan de bagage vlot in en uitgeladen worden ook bij slechte weersomstandigheden.

##### Centrale hall

- opp : 217.54 m<sup>2</sup>
- het visueel contact met de piste wordt vergroot en uitgebreid in de verschillende richtingen door het aanbouwen van een halve cirkel.
- de hall laat een verdere interne organisatie in een zo ruim mogelijke zin toe : plaatsing telefooncel, publiciteitspanelen.
- indien wenselijk kan een gedeelte van de hall ingenomen worden voor cafetaria dewelke nu op de verdieping voorzien is.

##### Onthaal en inforuimte

- te voorzien in de centrale hall.

##### Sanitair

- opp : 24.73 m<sup>2</sup>
- afzonderlijk voorzien voor gehandicapten, dames en heren.

##### Shops

- opp shop 1 : 16.25 m<sup>2</sup>
- opp shop 2 : 25.00 m<sup>2</sup>
- opp shop 3 : 12.00 m<sup>2</sup>

#### Check-in ruimte

- opp : 15.38 m<sup>2</sup>
- aansluitend op de grote hall.
- aansluitend op een overdekte ruimte.

#### Douane entrepot

- opp : 10.50 m<sup>2</sup>
- deze ruimte sluit eveneens aan op de overdekte ruimte van de check-in en vertrek passagiers.

#### Dienstinkom

- in aansluiting met berging, vestiaire personeel, diensttrap naar verdieping, refter personeel.
- vlot toegankelijk voor toeleveringsbedrijven.

#### Berging bij keuken

- opp : 19.40 m<sup>2</sup>
- onmiddellijke aansluiting op de lift naar de keuken.

#### Dienstlift

- de lift is voorzien voor dubbel gebruik, keuken en restaurant bezoekers of gehandicapten die de eerste verdieping wensen te bereiken.

#### Refter personeel

- opp : 17.50 m<sup>2</sup>
- op het gelijkvloers is een refter voor het personeel voorzien.

#### VERDIEPING

#### Verblijfsruimte piloten

- opp : 16.80 m<sup>2</sup>



#### Buroruimte

- opp buro 1 : 17.62 m2
- opp buro 2 : 16.68 m2
- opp buro 3 : 15.12 m2
- opp buro 4 : 16.83 m2

#### VIP ruimte

- opp : 29.85 m2
- zicht op de piste langs 2 zijden.

#### Cafetaria, restaurant, bar

- opp : 90.93 m2
- sluit onmiddellijk aan op de lift.
- is gelegen in een halve cirkel van waaruit een optimaal zicht op het vlieggebouwen mogelijk is.
- de ligging op verdieping verhoogd het zicht.
- aansluitend op het restaurant-cafetaria bestaat de mogelijkheid tot het inrichten van een buitenterras.

#### Sanitair bij restaurant

- opp : 13.02 m2
- voorzien van afzonderlijk dames-en herentoilet.

#### Keukenruimte

- opp : 26.06 m2
- de keukenruimte is gesitueerd op de eerste verdieping omwille van de vlotte aansluiting op cafetaria en restaurant.
- er is een rechtstreeks contact via de lift met de ruime berging op het gelijkvloers.

#### Sanitaire voorziening

- aansluitend aan de keukenruimte is toilet met lavabo voorzien.

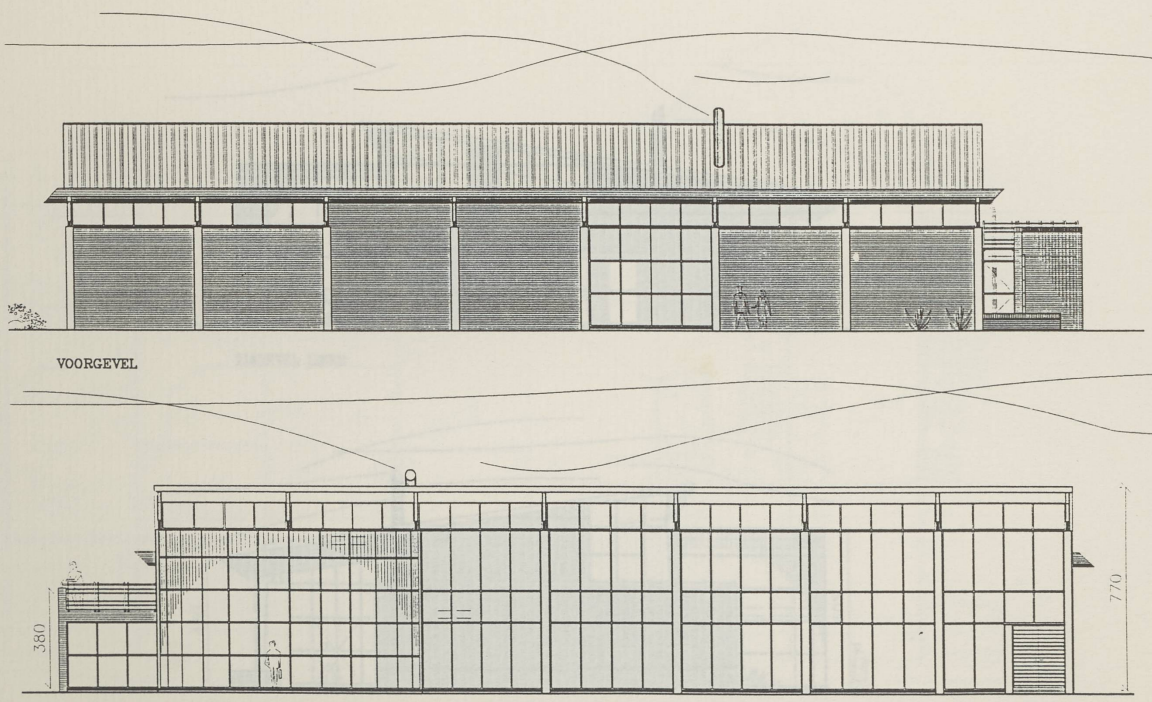
Rik BEHAEGEL  
architect

VOORGEVEL

- hoogte van de vloer van de voorzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de achterzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de zijkant tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de onderzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de bovenzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de voorzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de achterzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de zijkant tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de onderzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de bovenzijde tot de top van de daken

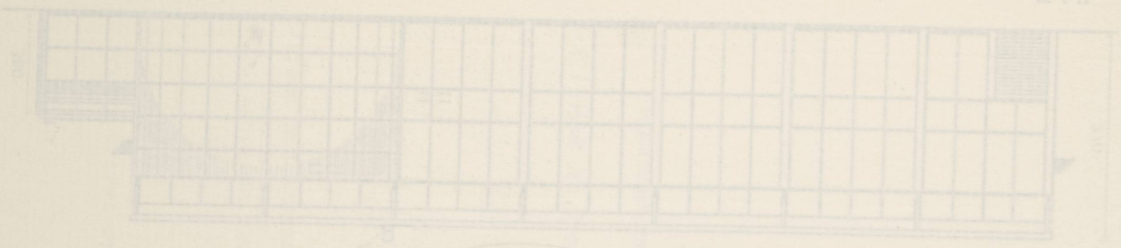
ACHTERGEVEL

- hoogte van de vloer van de voorzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de achterzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de zijkant tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de onderzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de bovenzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de voorzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de achterzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de zijkant tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de onderzijde tot de top van de daken  
 - hoogte van de vloer van de bovenzijde tot de top van de daken

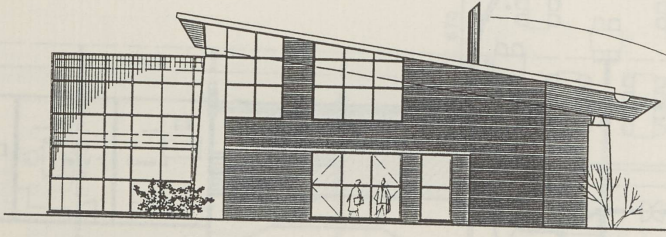


VOLGTOEG

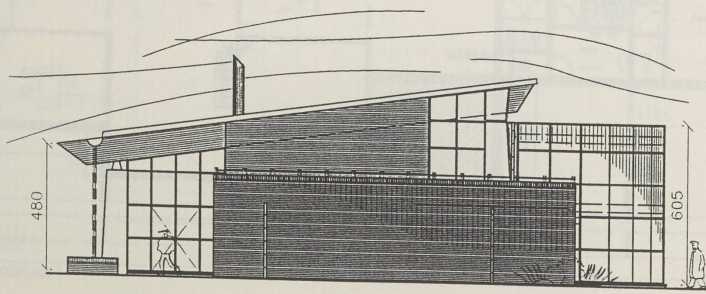
1/200  
RVA



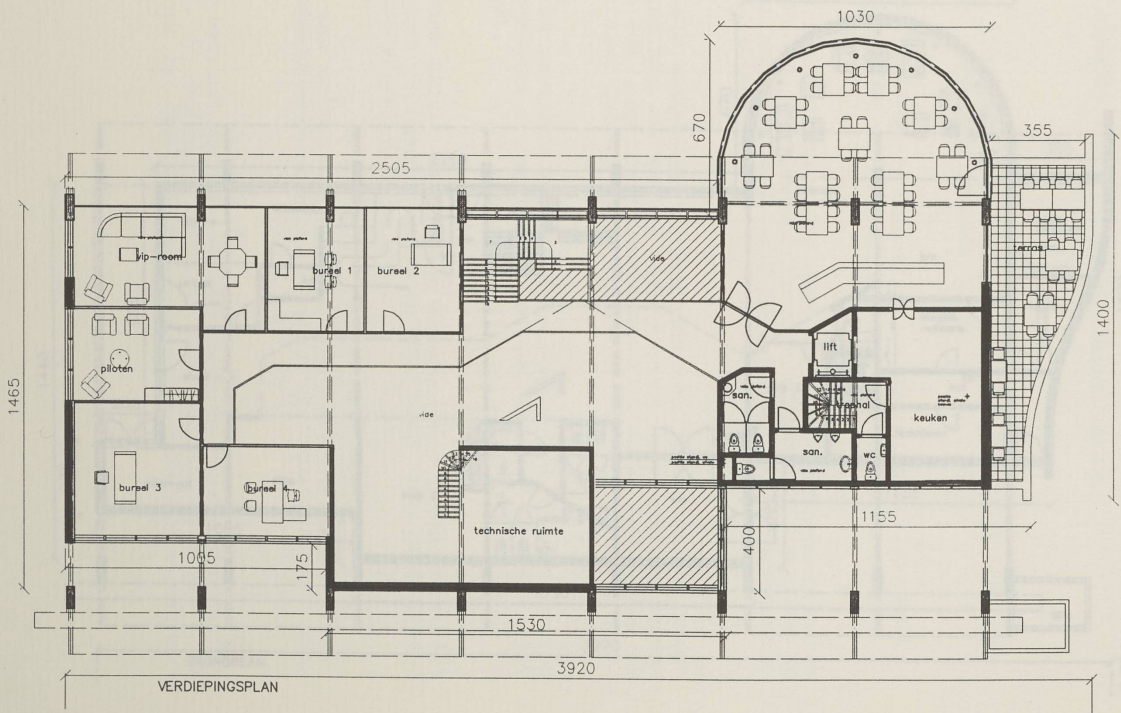
HOOFDZAK

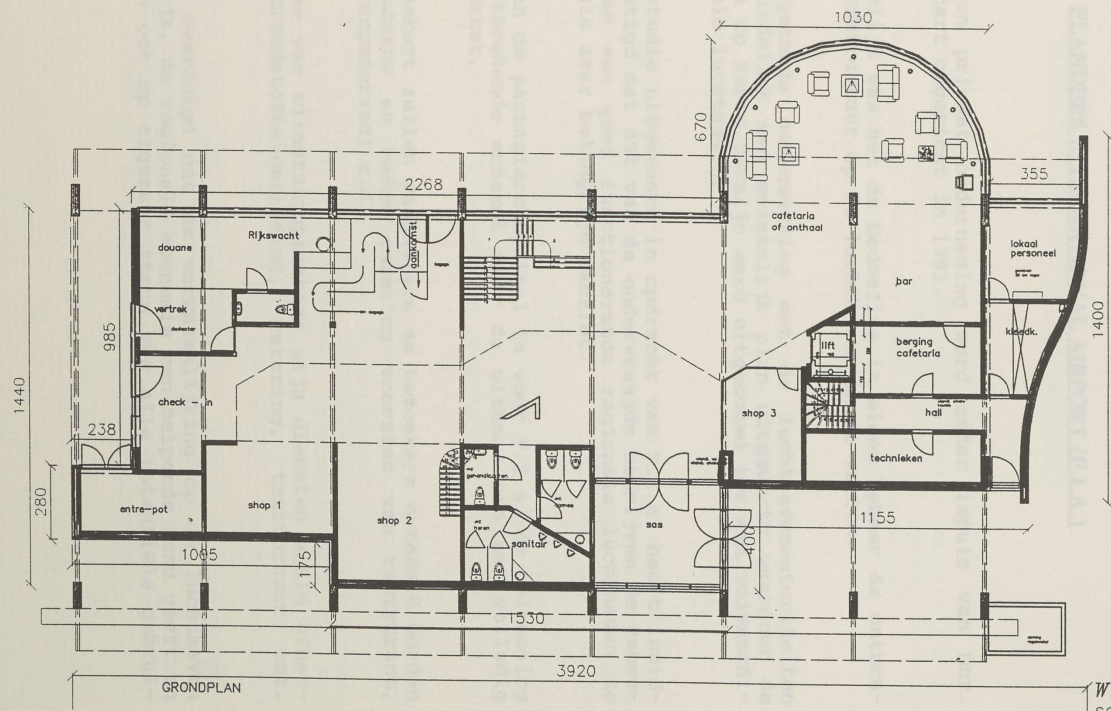
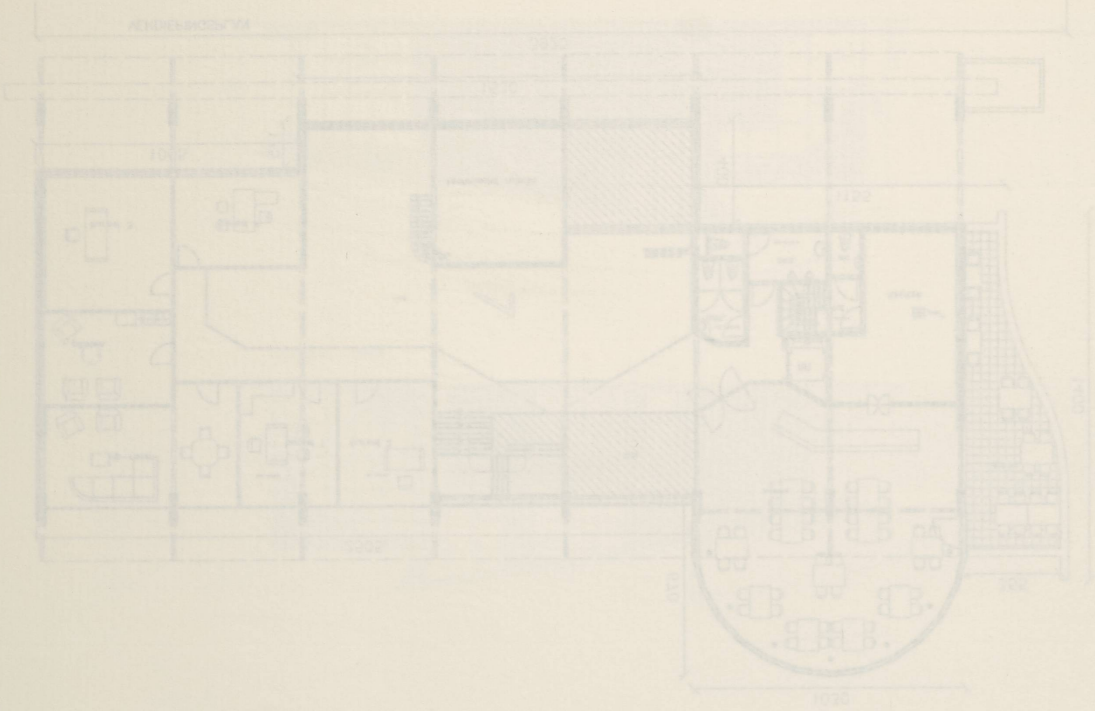


ZIJGEVEL LINKS



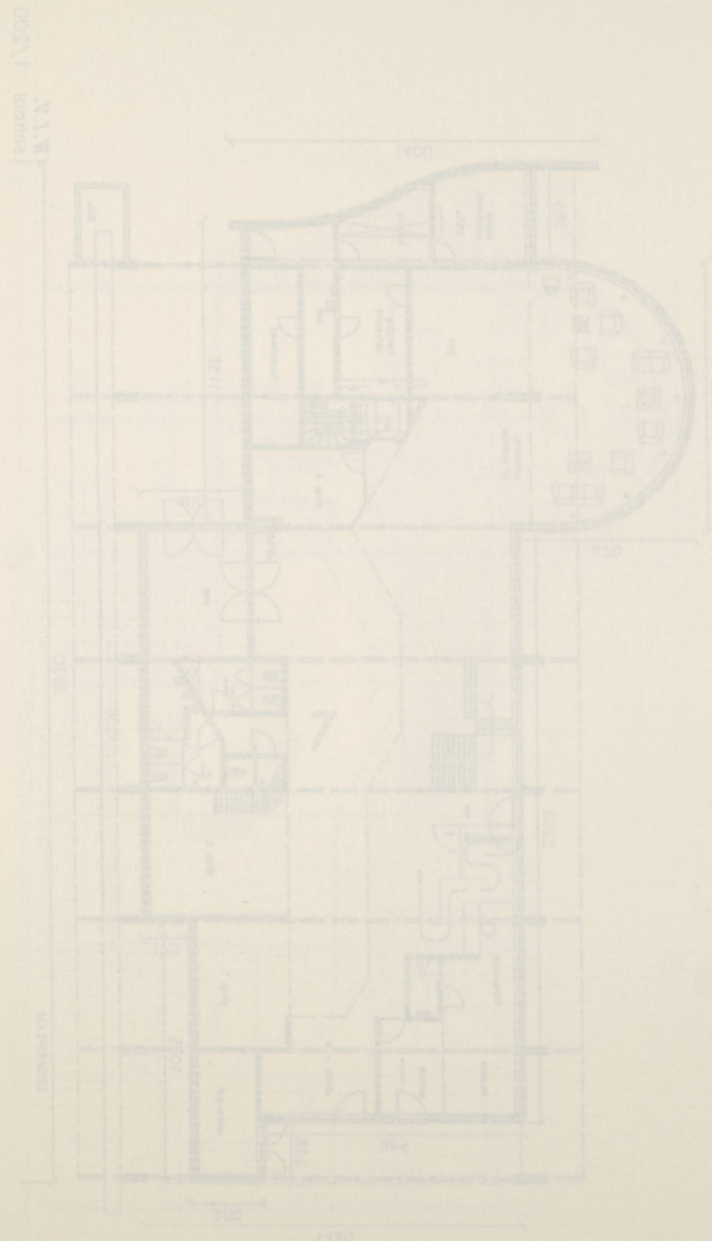
ZIJGEVEL RECHTS





Aanvang v.d. lokale luchthaven  
Lokale luchthaven in thans  
Orke van v. WIV  
i. samenwerking.

15 aug. 1993 Klu



### FLANDERS INTERNATIONAL AIRPORT (F.I.A.)

F.I.A., een privaat onderneming werd onder impuls van Dhr. Barth Foucart opgericht in 1991.

Oorspronkelijk was het de bedoeling in eigen beheer de ontbrekende infrastructuur op de luchthaven in te vullen.

Via een gezonde samenwerking met de luchthavenautoriteiten werd uiteindelijk een gezamenlijk plan uitgewerkt waardoor de luchthaven op korte termijn werd uitgebouwd tot een volwaardige regionale luchthaven.

Een marktstudie uitgevoerd in opdracht van F.I.A. heeft inmiddels bevestigd dat 85% van de ondervraagde bedrijven de aanwezigheid van een goed functionerende regionale luchthaven te wevelgem als zeer belangrijk aanziet.

De bouw van de passagiersterminal is voor F.I.A. de voltooiing van de ontbrekende schakel naar de uitbouw van een volledig dienstenpakket.

Zeer binnenkort zullen passagiers en bezoekers onthaald worden in een moderne en warme omgeving voorzien van restaurant, winkels, vergaderzaal e.d.

Ten behoeve van vliegtuigoperators zijn diensten zoals afhandeling, brandstofbevoorrading, catering, taxiverhuur enz. aanwezig.

F.I.A. is overtuigd dat de verwezenlijking op de luchthaven van Kortrijk, de regionale economie een helpende hand geeft en rekt dan ook op algemene steun van alle potentiële gebruikers.

F.I.A. FIANDEES INTERNATIONAAL AIRPORT (F.I.A.)

F.I.A., een privaat onderneming werd onder leiding van Dhr. Barth Pooters opgericht in 1971.

Concreet is het de bedoeling in eigen beheer de centrale infrastructuur op de luchthaven in te vullen.

Via een gezonde samenwerking met de luchtvaartautoriteiten wordt uiteindelijk een gezamenlijk plan opgesteld waardoor de luchthaven op korte termijn wordt uitgebouwd tot een volwaardige regionale luchthaven.

De realisatie wordt in opdracht van F.I.A. heeft inmiddels plaatsgevonden dat het van de ontwerper bedrijven de aanpak van een goed functionerende regionale luchthaven te realiseren als zeer belangrijk wordt.

De bouw van de passagiersterminal is voor F.I.A. de voorlopige de belangrijkste schakel naar de uitbouw van een volledig dienstpakket.

Deze binnenkort zullen passagiers en bezochters onthaald worden in een moderne en warme omgeving voorzien van restaurant, winkels, verkeersterminal e.d.

Ten behoeve van vliegtuiggeplaatste zijn diensten zoals althans deeltijdse brandstofvoorziening, catering, taxi- en busdiensten, enz.

F.I.A. is overtuigd dat de verwezenlijking op de luchthaven van kortrijk, de regionale economie een belangrijke hand geeft en tekent dan ook op eigenaars staan van alle potentiële gebruikers.

VOORSTELLING DE COENE CONSTRUCT

De N.V. De Coene Construct op de gewone manier voorstellen is zeer eenvoudig. De koude cijfers opnoemen of opschrijven is vlug gebeurd, maar is iedereen daarin geïnteresseerd ? Of wordt deze paragraaf tijdens het lezen overgelaten ? Voor de numerologen is er een bijlage voorzien.

Hoe komt het in feite dat De Coene Construct de algemeen aannemer is van het luchthavengebouw te Wevelgem ? Via een grote omweg - de geschiedenis van De Coene Construct - zal deze vraag beantwoord worden.

De Coene Construct, hier in de streek veel De Coene genoemd - of kortweg DCC - stamt af van het destijds wereldberoemde houtverwerkende bedrijf : Kunstwerkstede De Coene. Heden ten dage wordt nog steeds telefonisch inlichtingen e.a. zaken gevraagd over de meubels of de interieurinrichtingen De Coene. Eén van onze hedendaagse doelstellingen om een perfect afgevoerd eindproduct af te leveren, volledig naar wens en op maat van de bouwheer, is een positieve rest van onze stamvader. De wensen van de bouwheer worden ingevuld op alle niveaus en specialisaties.

Zo kan DCC het voorontwerp verzorgen, een raming maken, de stabiliteitsberekeningen en -plannen bezorgen. De dragende structuur kan zowel traditioneel of industrieel zijn, in gelamelleerd hout, metaal, gewapend beton of een combinatie van deze materialen. De beton structuur kan ter plaatse gestort worden door onze gespecialiseerde arbeiders of in ons atelier geprefabriceerd worden. De aanneming kan ofwel zuiver ruwbouw (beton en metselwerk) zijn, ofwel alleen het afwerkingspakket (vloeren, schilderswerken, schrijnwerken) omvatten in combinatie al of niet met de speciale technieken (centrale verwarming, sanitair, electriciteit, telefonie, beveiliging en liftinstallatie).

## VOORSTELLING DE COENE CONSTRUCT

De N.V. De Coene Construct op de gewone manier voorstellen is zeer eenvoudig. De keuze cijfers opgaven of opschrijven is vrij gewild, maar is iedereen daarbij geïnteresseerd? Dit wordt deze paragraaf tijdens het lezen overtuigen? Voor de nummering is er een bijlage voorstellen.

Hoe komt het in feite dat De Coene Construct de zijden zamenzet is van het luchthavengebouw te Wavre? Dit is een korte omweg - de geschiedenis van De Coene Construct - zal deze vraag beantwoord worden.

De Coene Construct, hier in de streek van De Coene genoemd, of kortweg DCC - staat al van het eerste verbindingspunt tot de huidige tijd. Kunstzinnige De Coene. Het is een bouwbedrijf dat nu steeds telkens initiatieven o.a. zaken wordt over de manier of de infrastructuur van De Coene. Een van onze belangrijkste doelstellingen om een perfect eindwerk te produceren, volledig, volledig naar een op maat van de bouwheer, is een positieve rest van onze streeklid. De wensen van de bouwheer worden ingevuld op alle niveaus en specialisaties.

De DCC het voorontwerp verspreiden, een aantal zaken, de stabiliteitsberekeningen en plannen bespreken. De grondende structuur kan zowel traditioneel of industrieel zijn, in geïntegreerd hout, metaal, gewapend beton of een combinatie van deze materialen. De beton structuur kan het plaatsen gestort worden door onze gespecialiseerde arbeiders of in ons atelier geproduceerd worden. De samenting kan zowel ruwop (beton en metaalwerk) zijn, ofwel alleen het afwerking (vloeren, schijfwerk, werken, schrijfwerken) overtuigen in combinatie of of niet met de speciale technieken (concrete verwerking, metaal, etc. (trottoir, telefoon, bevestiging en liftinstallaties).

Vanuit de optiek, aan de wensen en eisen van de bouwheer te voldoen en dit in de breedst mogelijke zin, is eveneens de samenwerking met de bouwheer van dit luchthavengebouw gegroeid.

De Coene Construct heeft aan architect Behaegel gevraagd of hij voor hen een ontwerp wou tekenen die aan het vooropgestelde eisenpakket beantwoord en binnen het budget van de bouwheer valt. Een intense samenwerking en dialoog tussen de verschillende partijen heeft er uiteindelijk voor gezorgd dat dit project nu toch nog kan gerealiseerd worden.

Alle goede eigenschappen van DCC o.a. :

1. enorme ervaring ;
2. uitgebreid en gediversifieerd materieel ;
3. intense en goede coördinatie tussen de interne diensten (studiebureel, werkvoorbereiding, materieeldienst, transportservice, prefabatelier en werfopvolging) ;
4. gespecialiseerde arbeiders op vele terreinen : metselploegen, montageploegen, schrijnwerkers, bekisters, ijzervlechters ;
5. samenwerking met gerenomeerde onderaannemers en leveranciers,

zullen er voor zorgen dat dit luchthavengebouw binnen de heel erg korte uitvoeringstermijn zal gerealiseerd worden. En dit volgens de regels der kunst evenwel zonder de huidige economische principes, ecologische normen, strenge veiligheidsmaatregelen uit het oog te verliezen.

Uit hetgeen voorafgaat, kan De Coene Construct besluiten dat dit project - om een cliché te gebruiken - voor elkeen een vruchtbare en aangename samenwerking zal zijn.

Mieke COCQUYT  
Werf- en projektverantwoordelijke.



## ALGEMENE GEGEVENS

Naam : DE COENE CONSTRUCT  
Rechtsvorm : Naamloze Vennootschap  
Aktiviteit : Algemene bouwonderneming  
Directeur : Danny Craeynest  
Technisch Directeur : Dries Dejaegher  
Adres : Pres. Kennedypark 15  
8500 Kortrijk  
Telefoonnummer : 056/22.17.20  
Faxnummer : 056/22.19.34

Bankrekeningsnummer : Generale Bank te Kortrijk  
285-0224833-16  
Postrekeningsnummer : 000-0733742-34  
Handelsregister : Kortrijk 92.461  
B.T.W.-nummer : 416.650.236  
Registratienummer : 416.650.236/05/11/03  
Erkenning van aannemers : nr. 13.226 - Klasse 8 - Categorie D  
R.S.Z.-nummer : 024-0820317-35

Personeelsbezetting : 35 bedienden  
120 arbeiders  
Jaaromzet : ± 1 miljard BF  
Aktief in volgende sectoren : Industriegebouwen : stockagehallen, magazijnen, garages,  
kantoren, toonzalen, supermarkten, winkelcentra.  
Appartementsgebouwen.  
Nutsgebouwen : ziekenhuizen, rusthuizen, sporttribunes,  
schoolkompleksen, ontmoetingscentra, parkeergarages,  
rijkswachtkazernes.  
Demonteerbare bouwcellen "Decocel" : burelen, kantines,  
klaslokalen, klinieken, laboratoria, voorlopige dorpen,  
voorlopige woningen.