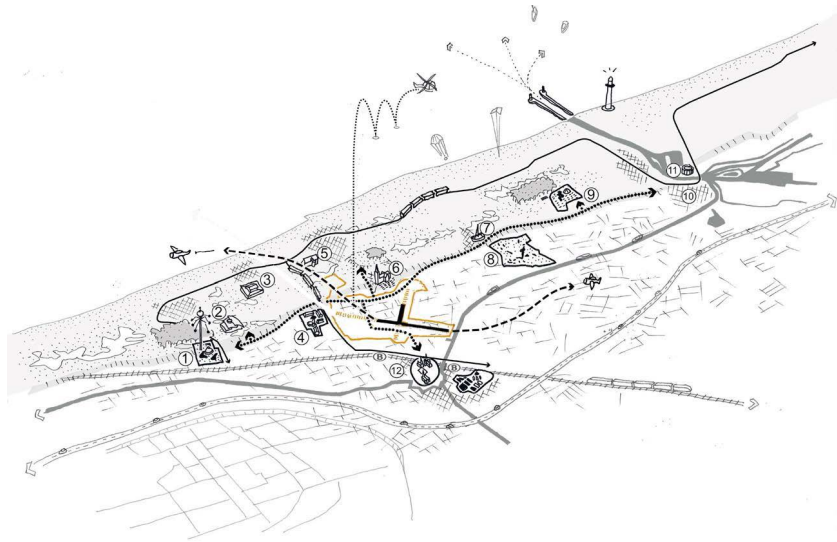


MASTERPLAN RECONVERSIE MILITAIRE BASIS

KOKSIJDE

EINDRAPPORT JUNI 2015



DE RECREATIEVE VLIEGPOLDER



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 VLEGGEBEUREN	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 optimalisatie 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 offertevoorraag, toegewezen aan het stedenbouwkundig ontwerp bureau 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.

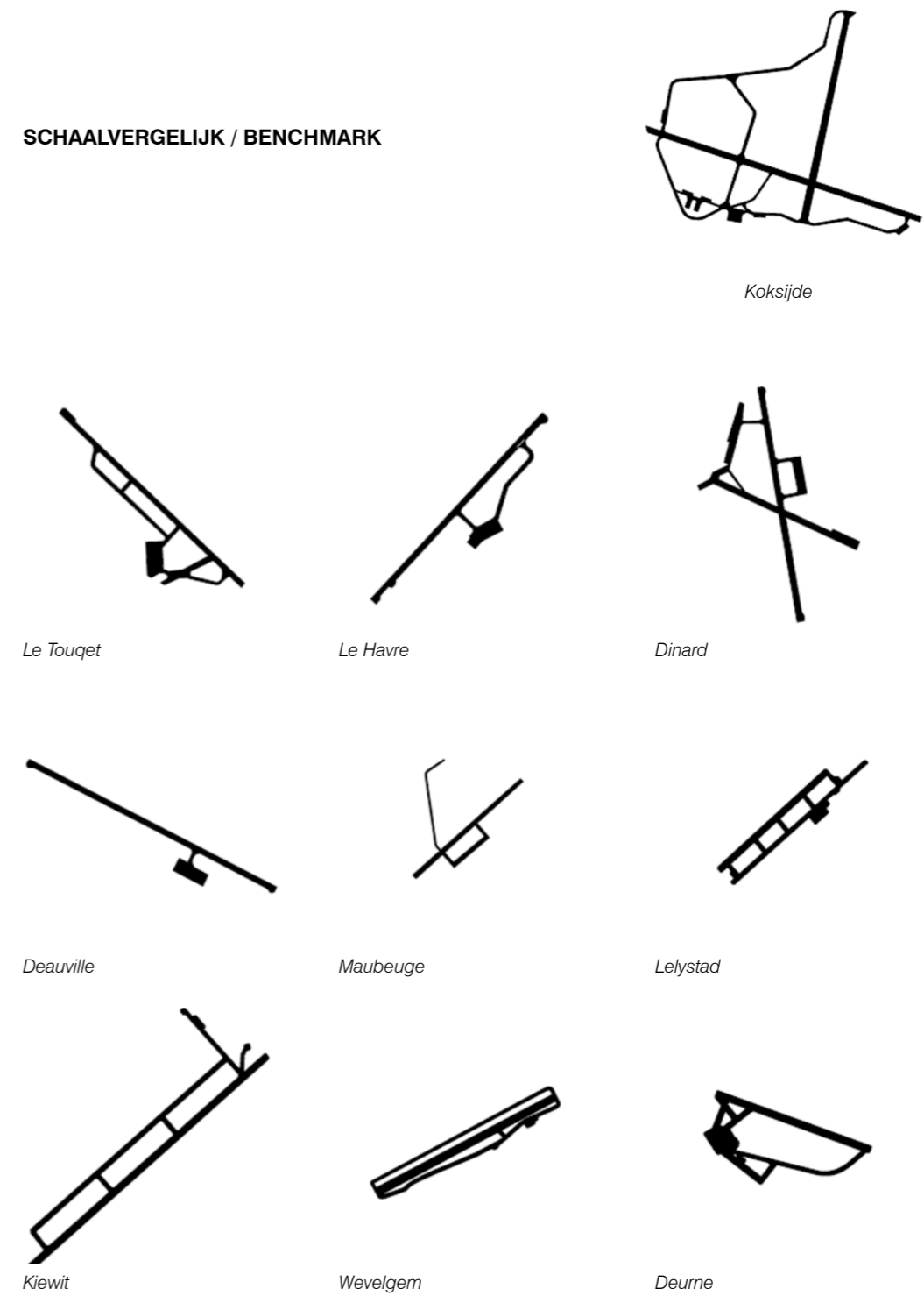
VLIEGRECREATIE

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



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.

LEZING WESTKUST



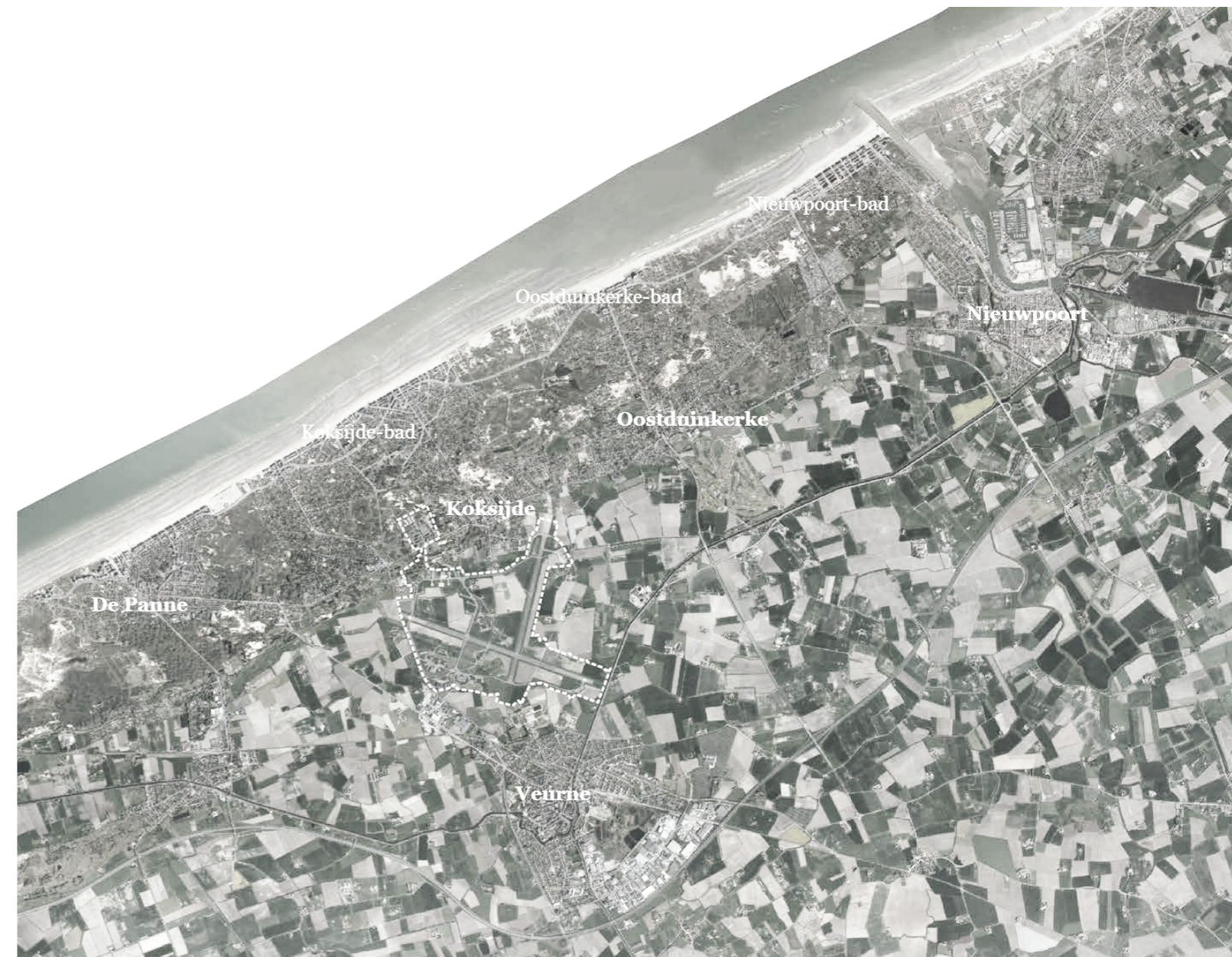
GELAAGD LANDSCHAP

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.



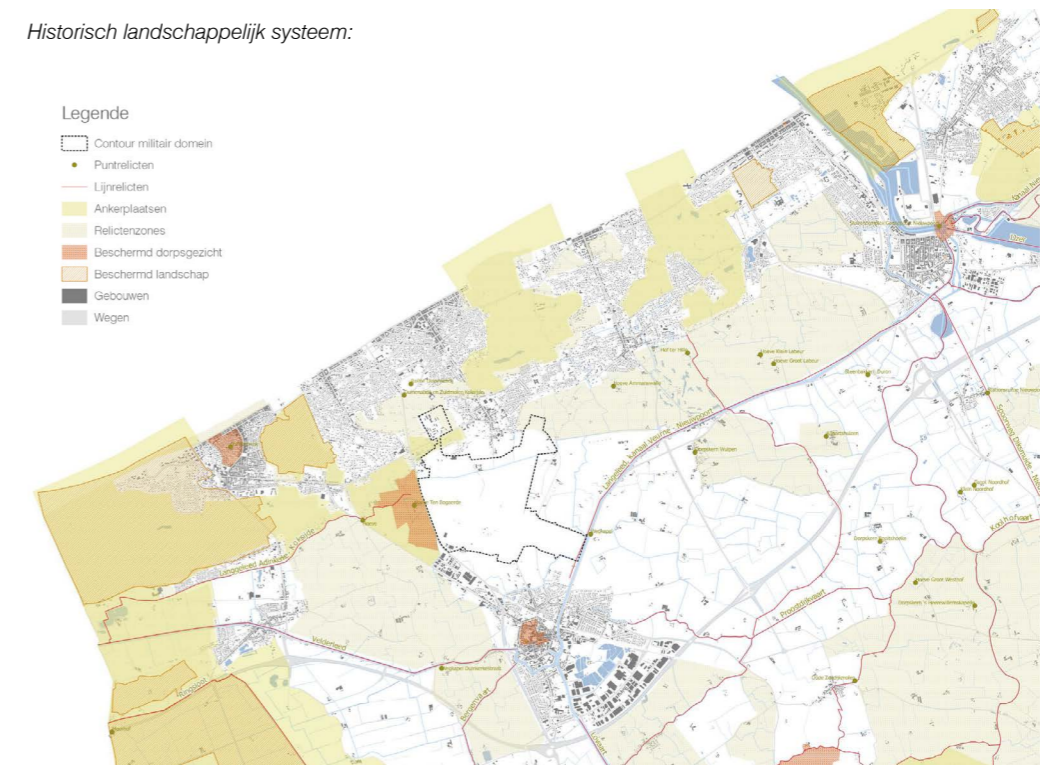
Open, leeg landschap

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



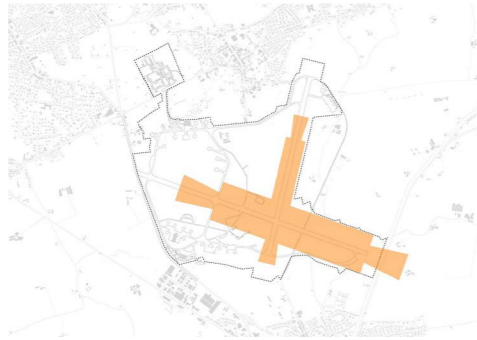
RANDVOORWAARDEN BEPALEN DE ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN VAN DE SITE

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 voorkeurecht. Daarnaast zijn er ook een aantal randvoorwaarden m.b.t. de organisatie van het vlieggebied: 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



Vlaams Ecologisch Netwerk



IVON



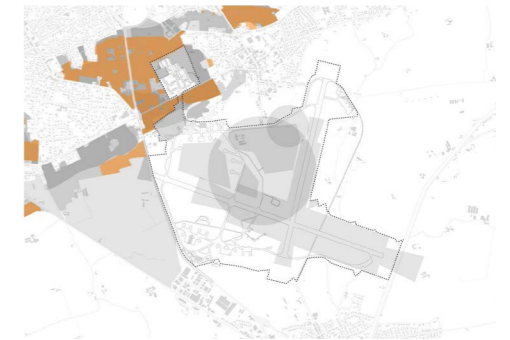
TACAN



Private eigendommen



Ankerplaatsen



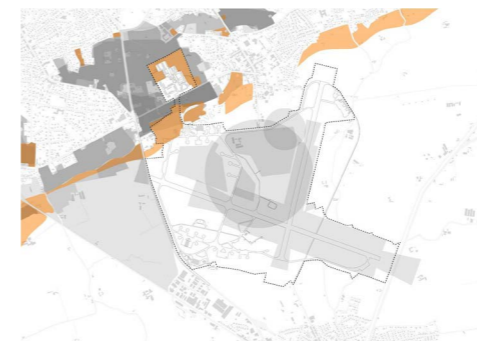
Natuurreervaten



Natuurinrichtingsprojecten



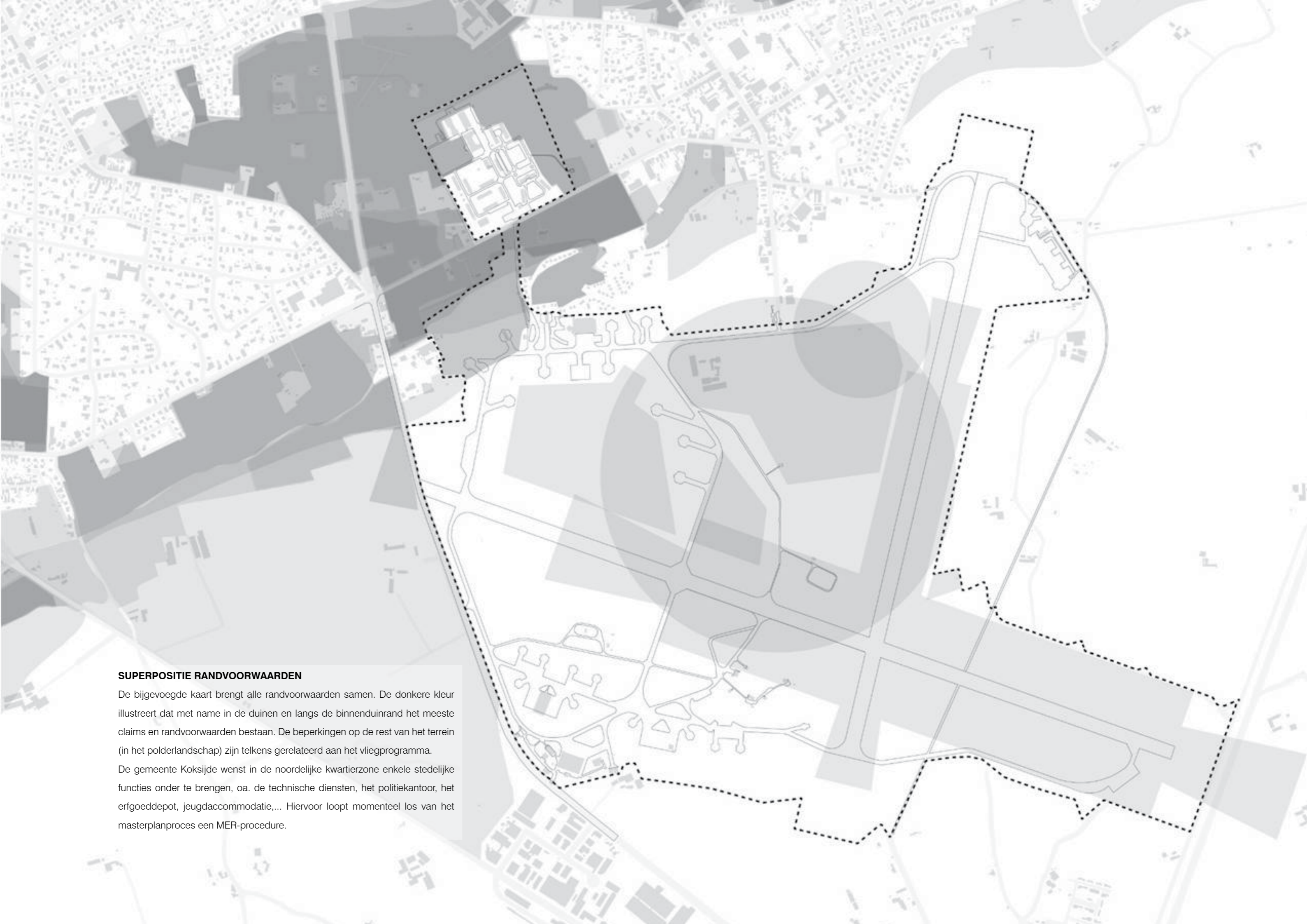
Habitatgebieden



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.



NIEUWE RECREATIEVE CLUSTER VOOR DE WESTKUST

INPASSING SITE IN REGIONALE SCHAAL

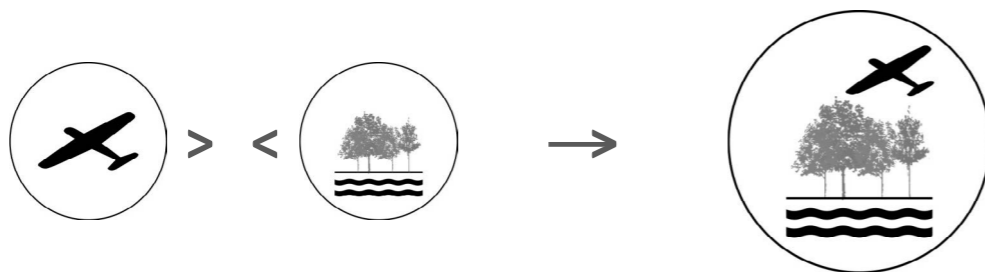
Daar waar de militaire basis altijd een 'grote blinde vlek' op de kaart was, krijgt die nu betekenis als centraal gelegen recreatieve trekker voor de regio. De nabijheid van andere toeristische trekpleisters zoals de kust zelf uiteraard, maar ook Golf ter Hille, Sunparks, Plopsaland, de historische kern 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 aanvliegekegels 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 bouwrijze met straal van 230 meter.



FOCUS 2 / LANDSCHAPSONTWIKKELING VliegPOLDER



Historische foto "gebied tussen Veurne en Koksijde"

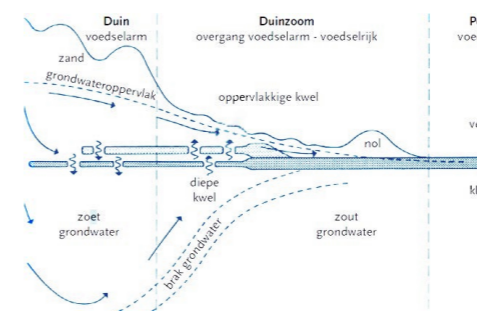
UITBOUW BINNENDUINRAND

De binnenduintrand (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 binnenduintrand te versterken door het verschromen 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, duinvaleien, polderveenlandschappen,...



Uitbouw binnenduintrand naar analogie met zone ten westen van de site



Fysisch systeem: kwel t.h.v. binnenduintrand



Natuurontwikkeling binnenduintrand t.h.v. Hoeve Ten Bogaerde

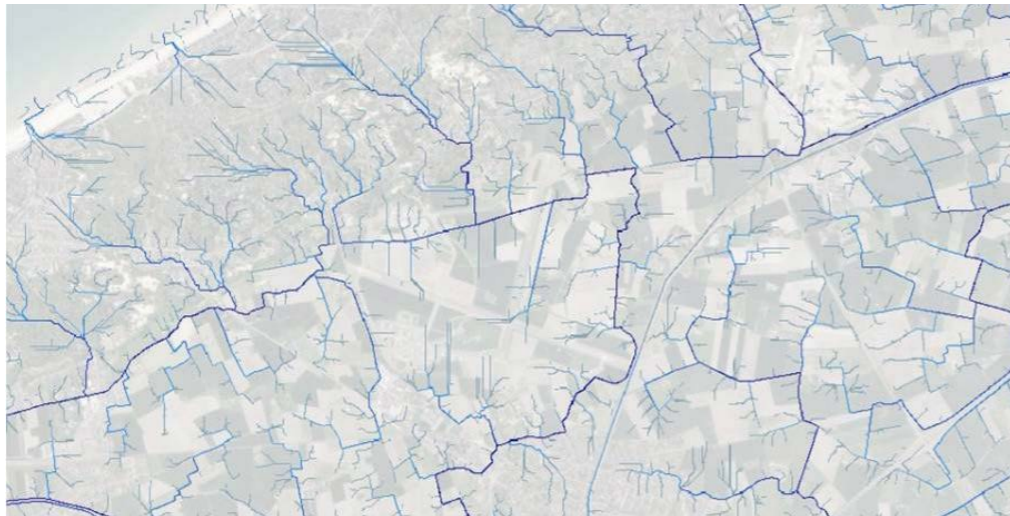


Landschappelijke elementen: poelen en

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 Vliegplein. 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 Vliegplein en de afgesloten zone rond de landingsbanen.



Waterstructuren / Langeleed als oostwest watergang



Openleggen / verbreden Langeleed met tijdelijk functionerende overstromingszone

De vraag stelt zich of een waterrijke landschappelijke inrichting compatibel is met het vlieggedrag. 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 sterns 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 huidige open terreinbeheer geen grotere zekerheid dan deze nieuwe ontwikkeling.

BELEVING VLEGPOLDER 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.

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

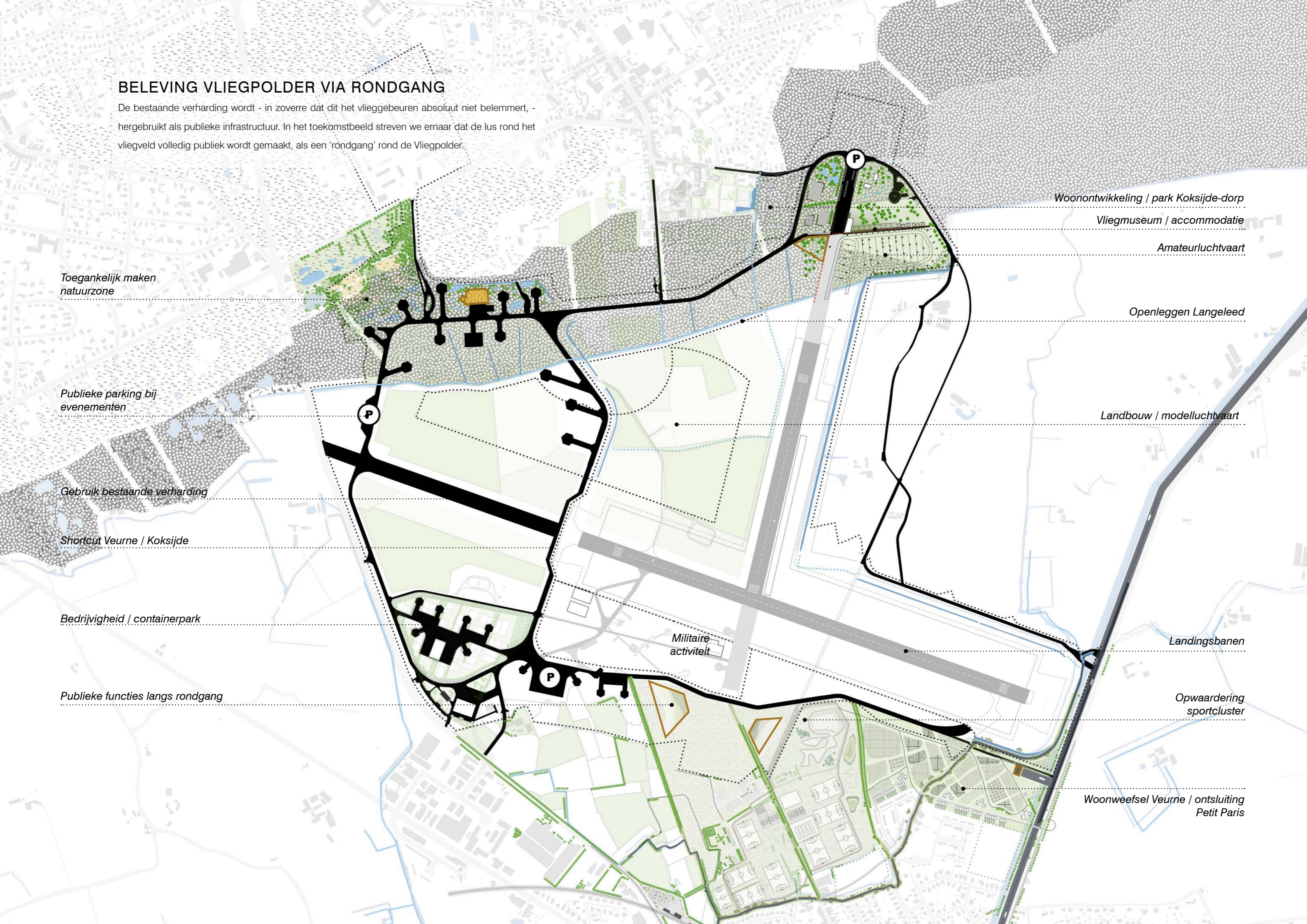
Landbouw / modelluchtvaart

Militaire
activiteit

Landingsbanen

Opwaardering
sportcluster

Woonweefsel Veurne / ontsluiting
Petit Paris



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 heliotterspotter, 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 sowieso 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.

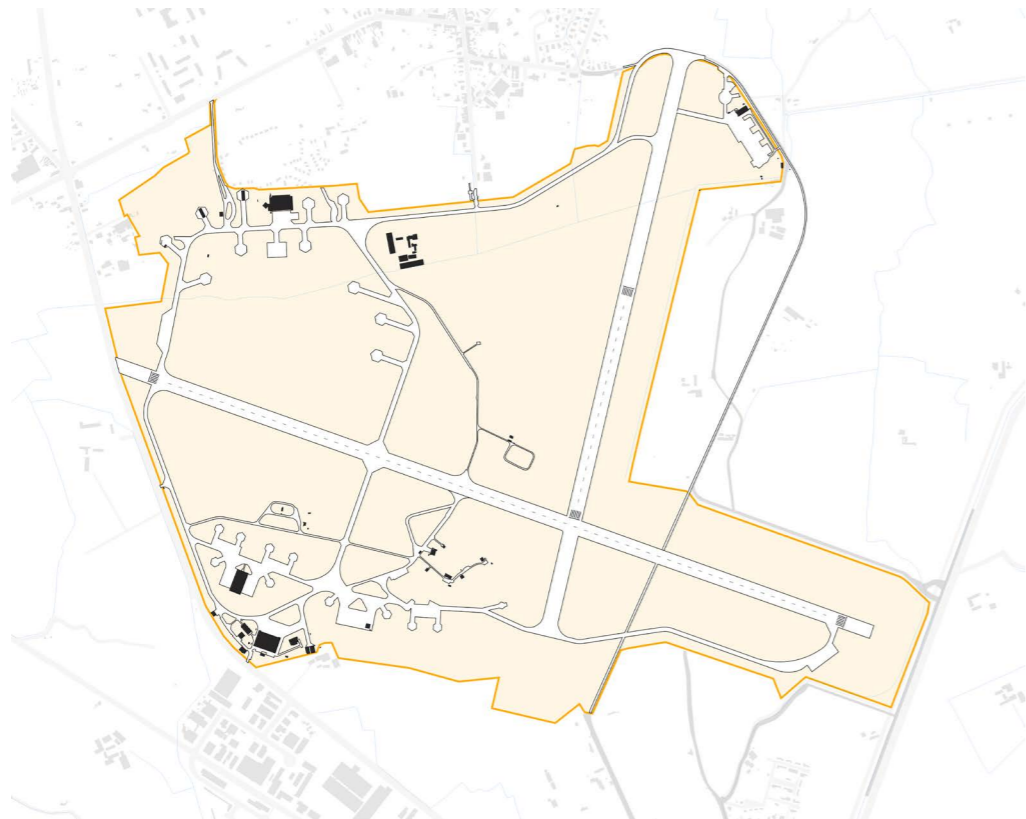
In de beginfase vormt de bestaande infrastructuur (verharding, gebouwen, vlieginfrastructuur) het uitgangspunt, en wordt gekeken hoe met minimale kosten een aanzet kan gegeven worden voor de uitbouw van de gewenste programma's, met het vlieggebeuren en de landschapsbeleving als belangrijkste peilers.

AFSLUITBAARHEID VliegGEBEUREN

De afsluitbaarheid van het vlieggebeuren vormt vanuit veiligheidsoverwegingen een absolute randvoorwaarde in elke fase van de ontwikkeling.

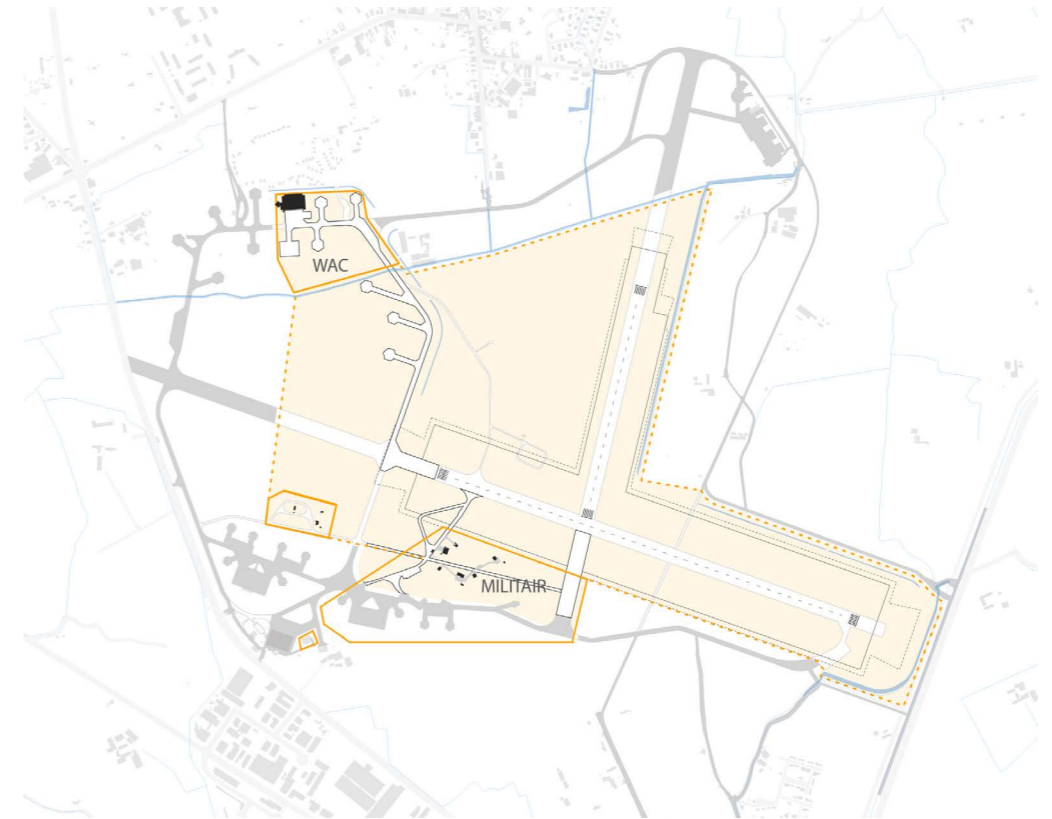
BESTAANDE SITUATIE

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.

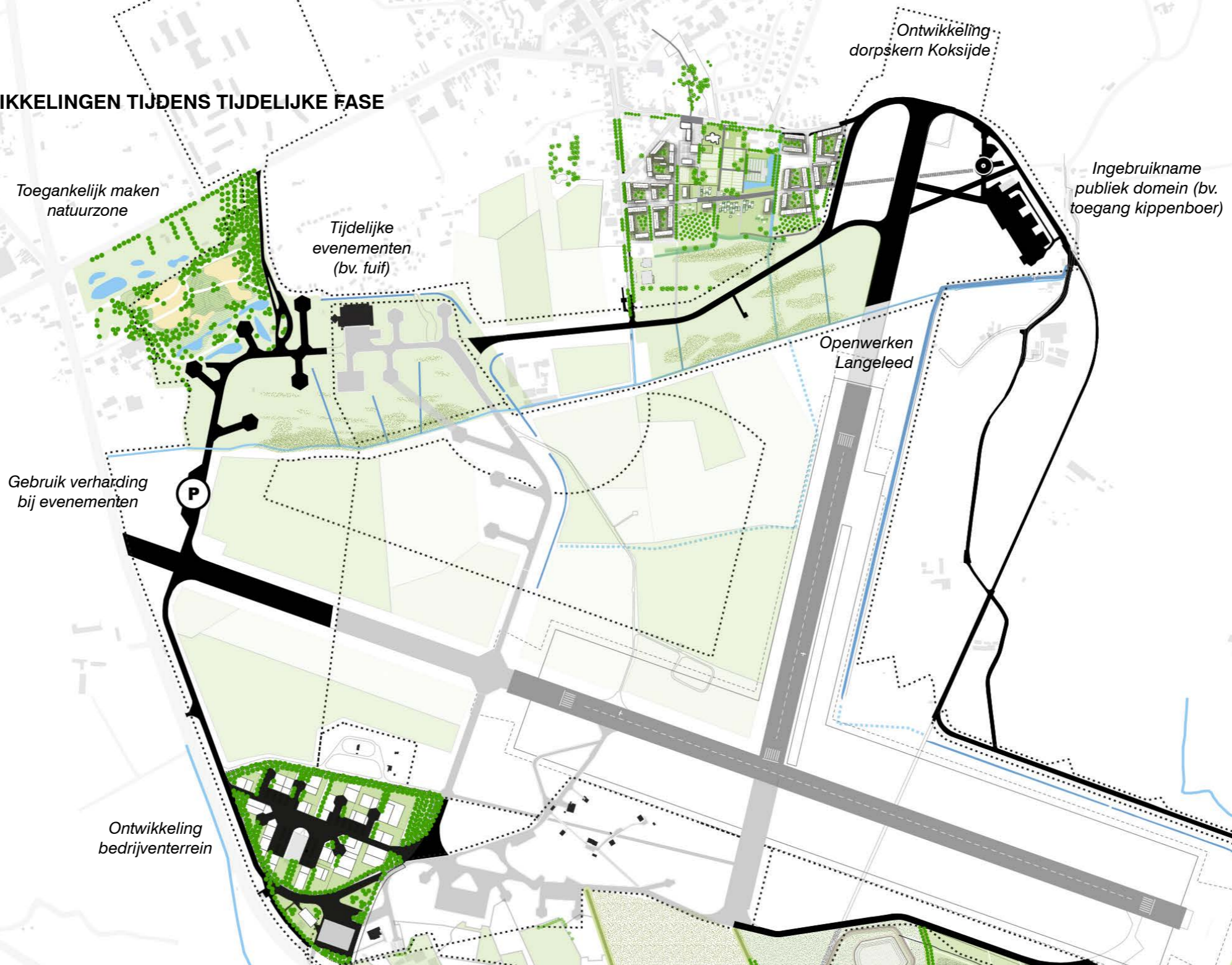


TIJDELIJKE FASE / HERGEBRUIK BESTAANDE LOODSEN DOOR WAC EN MILITAIREN

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 teruggeplaatst 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.



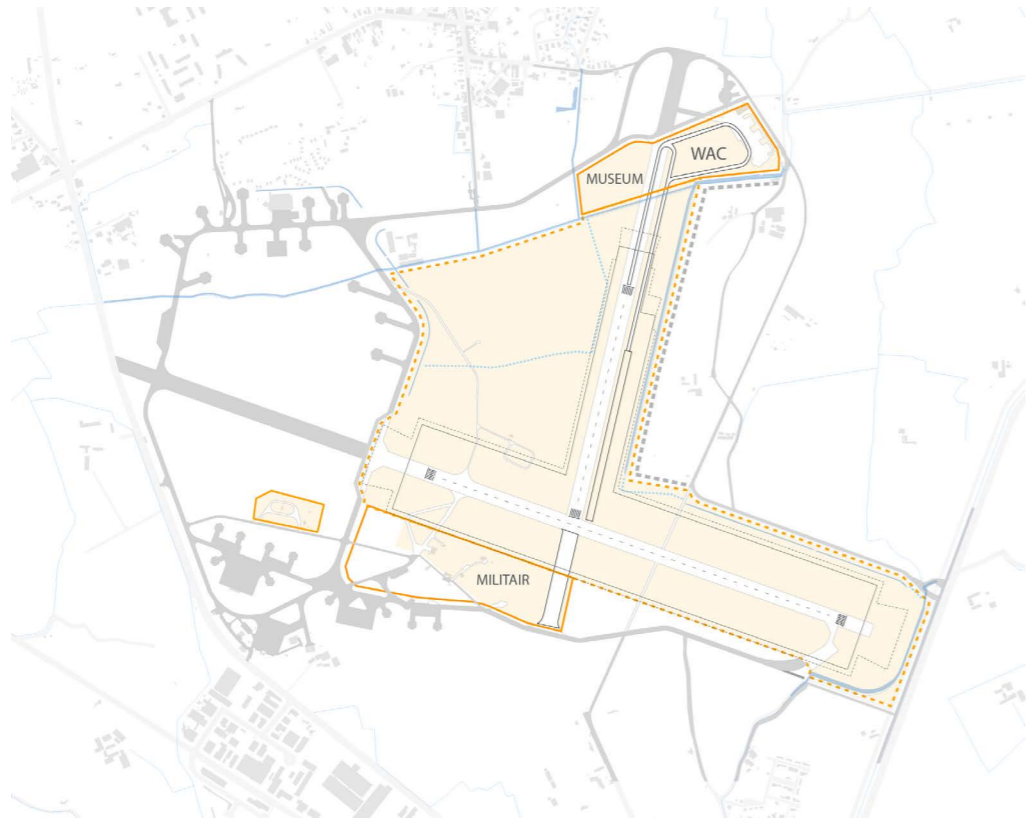
MOGELIJKE ONTWIKKELINGEN TIJDENS TIJDELIJKE FASE



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 VLEIGPOLDER VIA RONDGANG**



Woonontwikkeling / park Koksijde-dorp
Vliegmuseum / accommodatie

Amateurluchtvaart

Openleggen Langeleed

Landbouw / modelluchtvaart

Modelluchtvaart

Militaire activiteit

Landingsbanen

Opwaardering sportcluster

Woonweefsel Veurne / ontsluiting
Petit Paris

Toegankelijk maken
natuurzone

Publieke parking bij
evenementen

Gebruik bestaande verharding

Shortcut Veurne / Koksijde

Bedrijvigheid / containerpark

Publieke functies langs rondgang



06

UITBOUW RECREATIEF VLEGGEBEUREN



VLIEGGEBEUREN ALS ATTRACTOR VOOR DE SITE

MEER DAN VLIEGEN ALLEEN

Het vliegcreatief 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),...

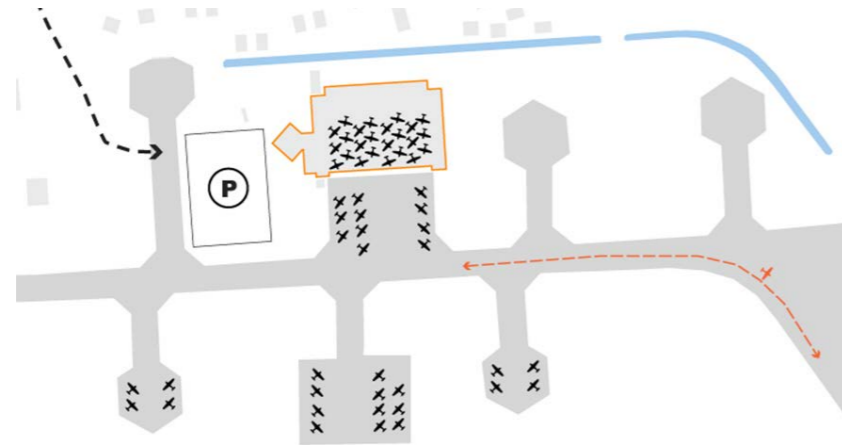
GEFASEERD VERHAAL

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 allerlei 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

Tacaná (bestaande verharding)

Platform modelvliegtuigen

Tacan

Publiek toegankelijk / deel rondgang
(bestaande verharding)

Eindpunt noordzuid landingsbaan

DVOR

LANGERE TERMIJN / UITBOUW KOP NOORDZUID BAAN

MOGELIJKE UITBREIDING VliegPROGRAMMA

De bedoeling is om op termijn het vliegcreatief 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



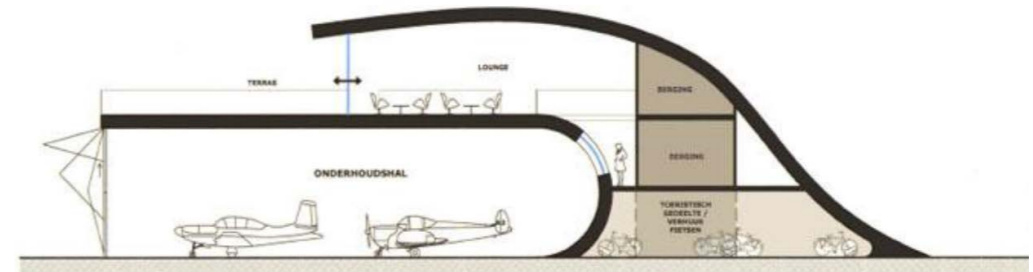
Verblijfsaccommodatie airpark



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 vlieggebouwen, 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 vlieggebouwen 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

Voorplein / parking (bestaande verharding)

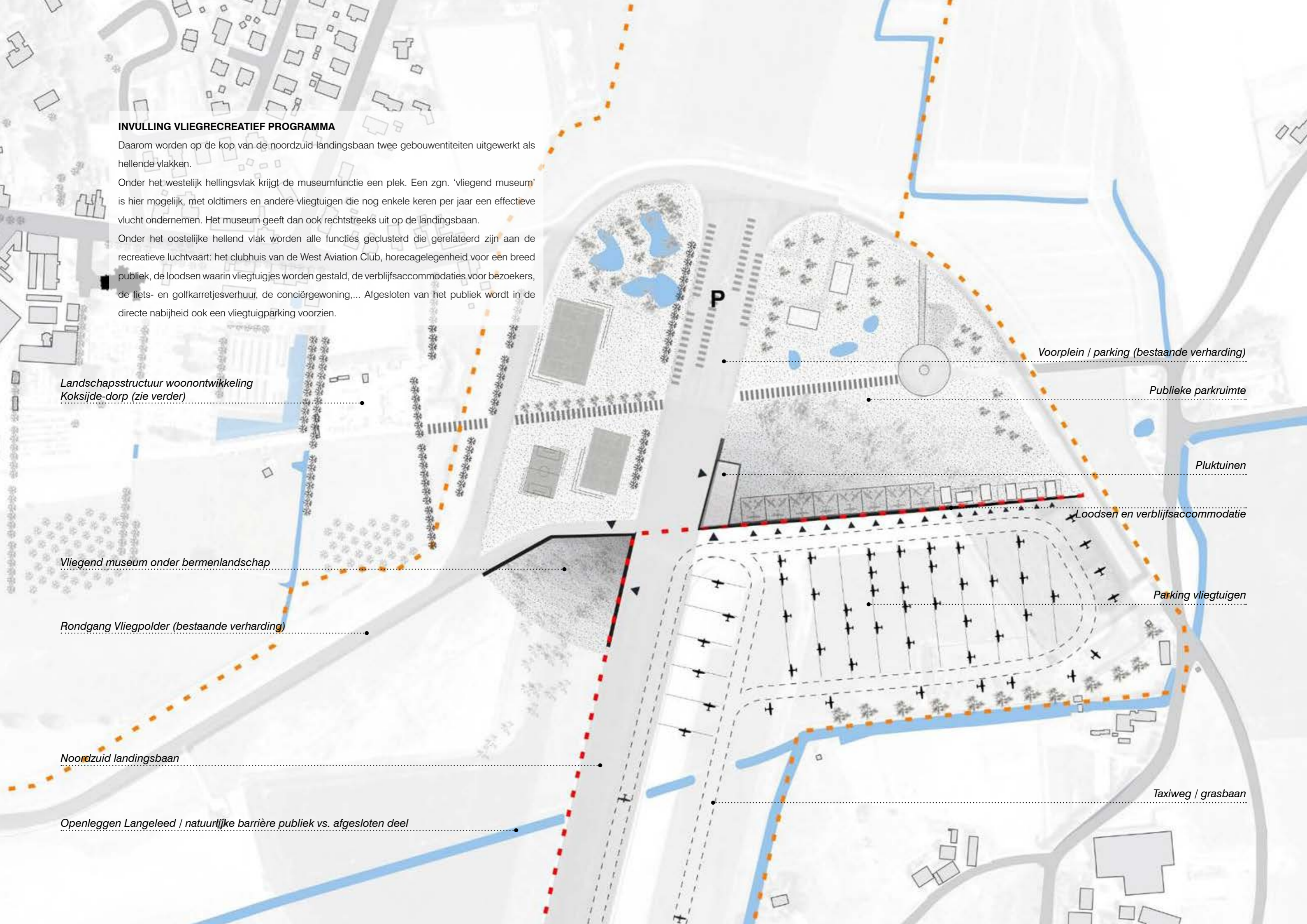
Publieke parkruimte

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 BEDRIJVGHEID
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.

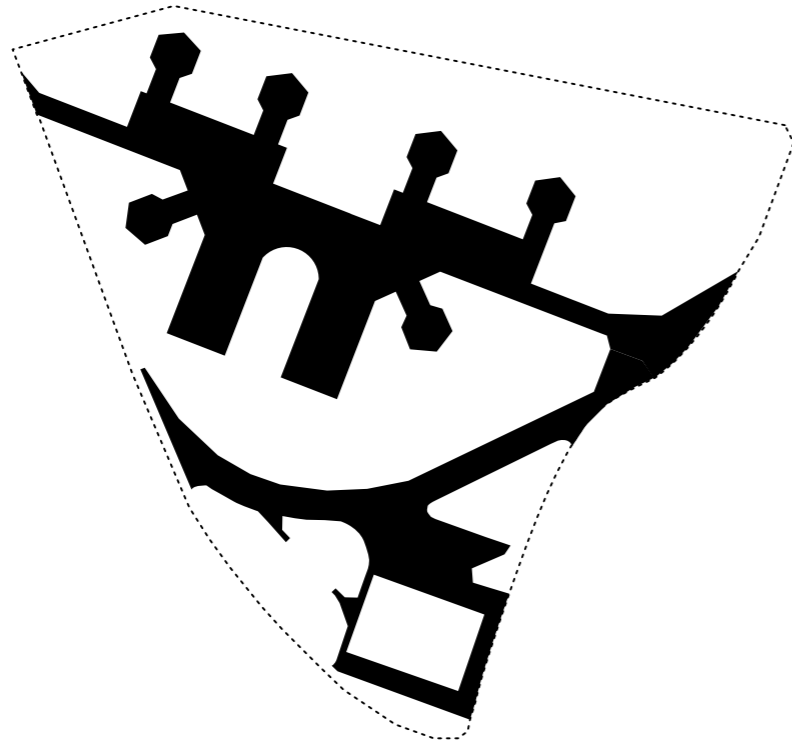
HERGEBRUIK BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

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 evidentier 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.

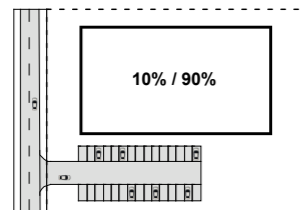
DENSE BEBOUWING ROND OPEN VERHARDING



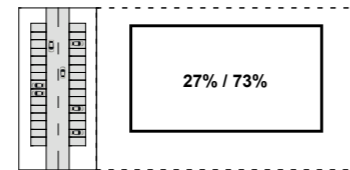
AANGEPASTE KENCIJFERS

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.

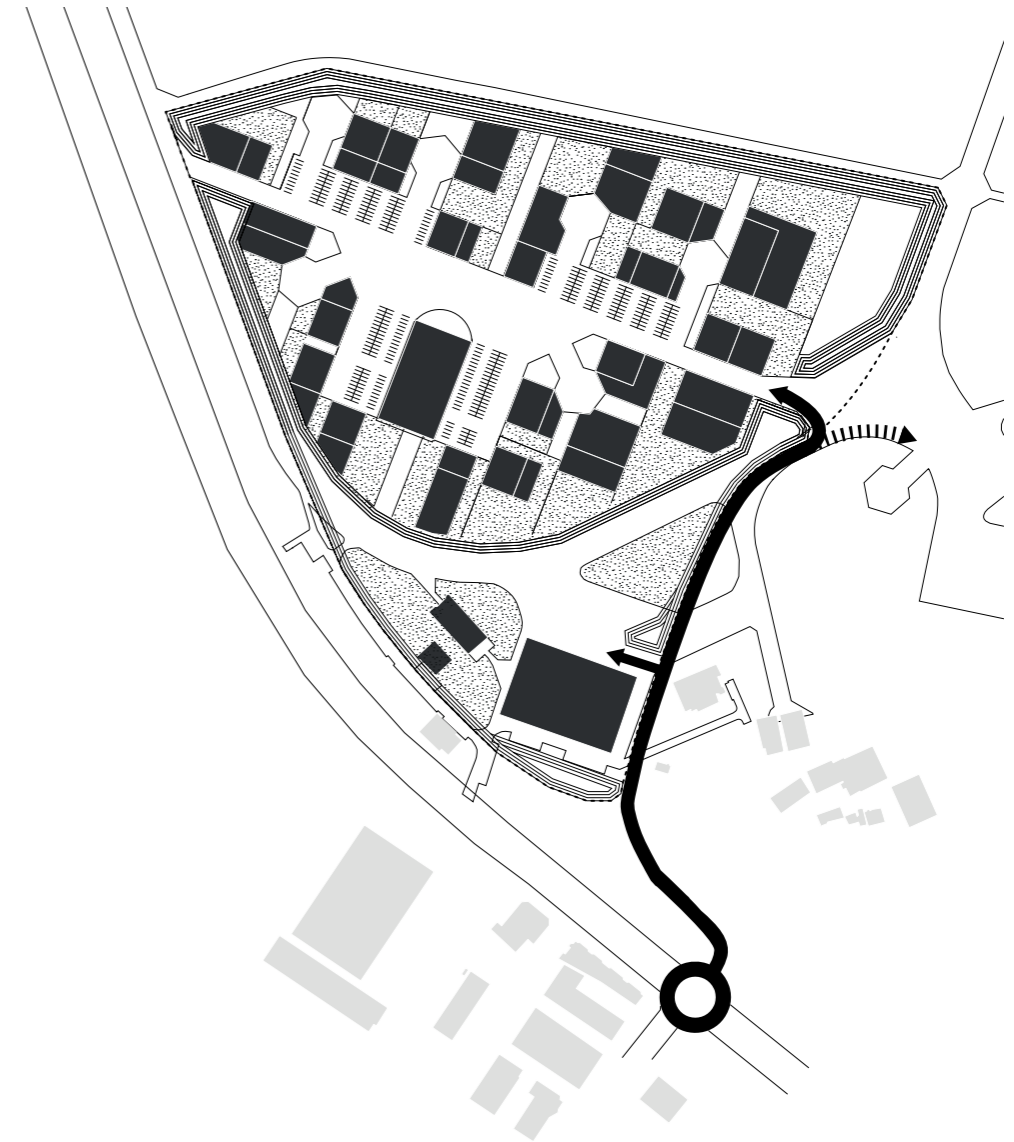
Het parkeren en laden en lossen wordt niet voorzien op de private kavels, maar wel vanop de bestaande (publieke) verharding. Hierdoor kan de perceelsgrootte verkleind worden t.o.v. het traditioneel model, en wordt een grotere dichtheid op de kavels bekomen. Rond de grote open verharding voorzien we dus een dichtere 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.

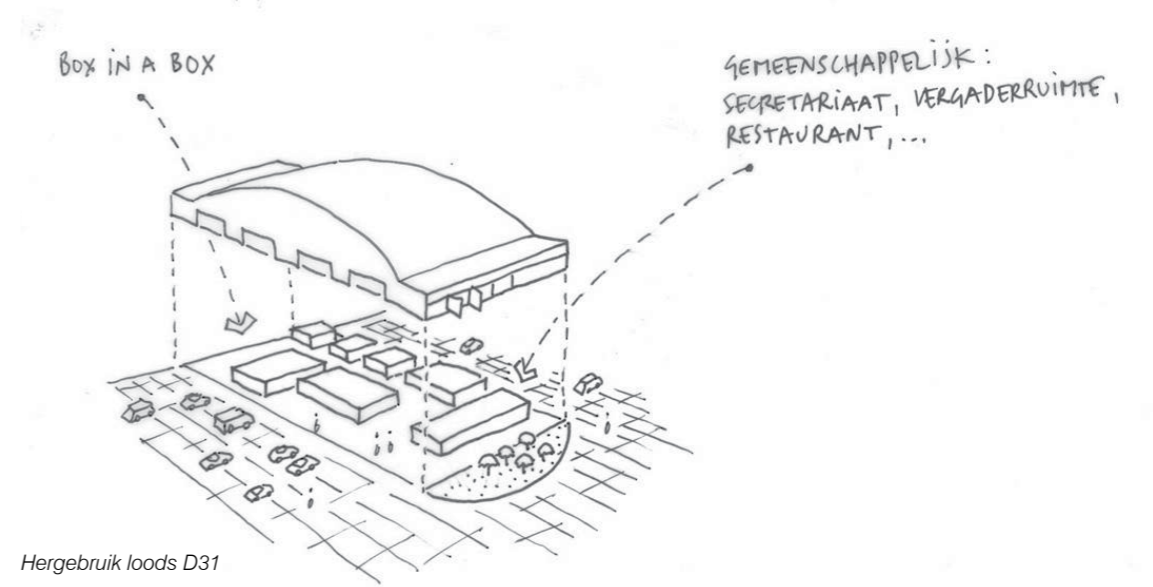
Het model telt een footprint van 29.000 m², en een totale bruto vloeroppervlakte van 42.000 m².

ONTSLUITING VIA N8

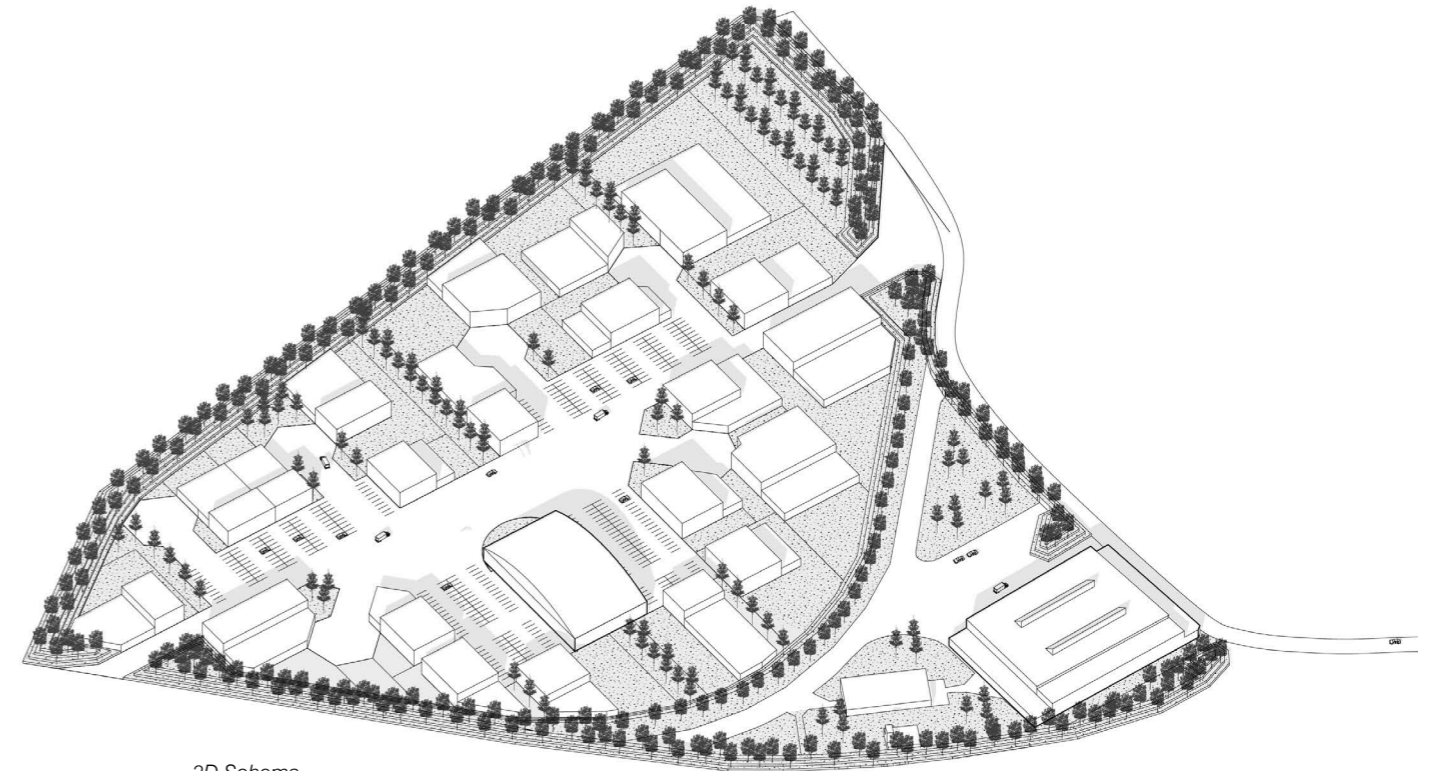
Het bedrijventerrein en intergemeentelijk containerpark worden rechtstreeks ontsloten via het bestaande kruispunt Sint-Idesbaldusstraat / Koksijdestraat. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer (incl. eventuele vertramming) op de N8 minimaal gehinderd.

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

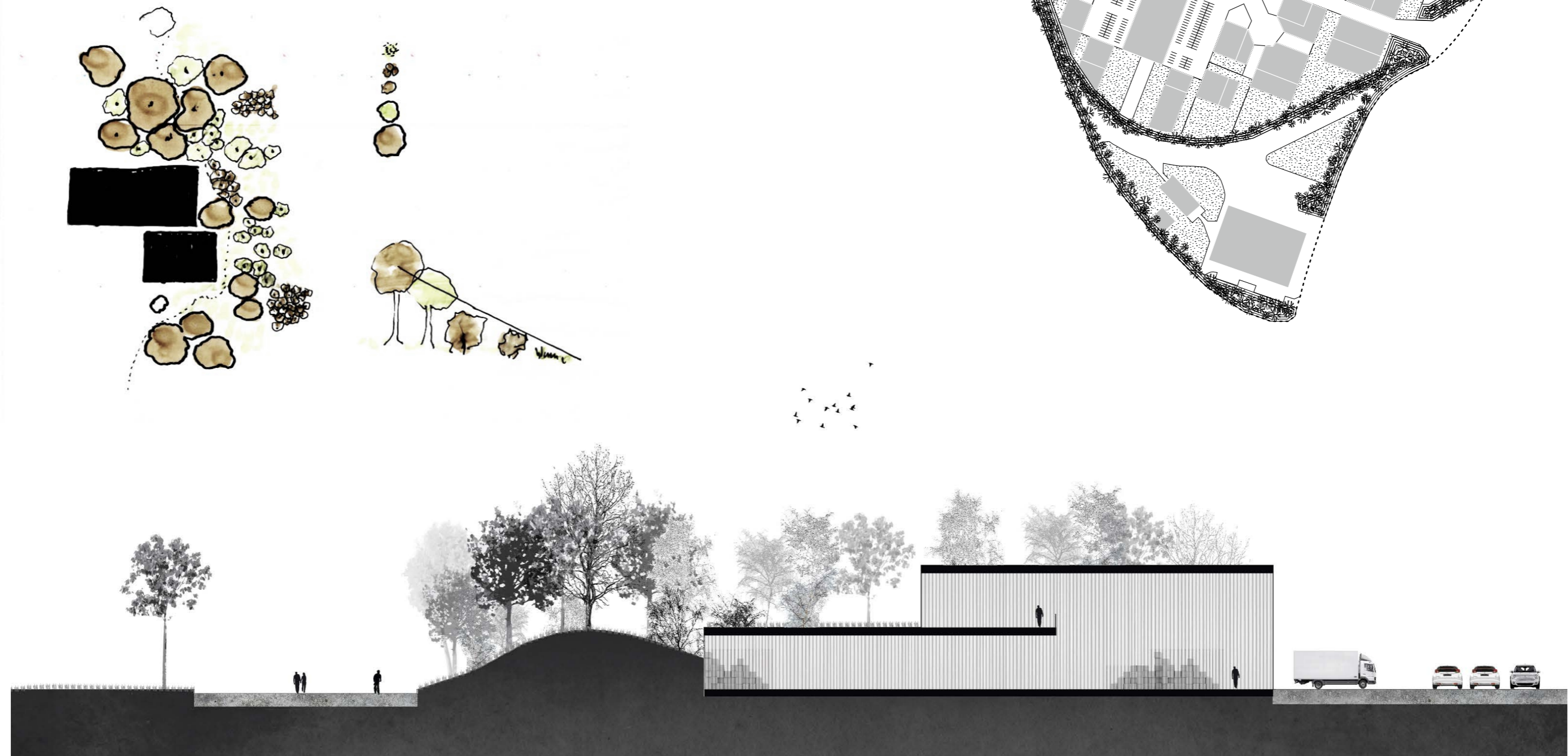
We streven naar een zekere eenheid op het vlak van materialisatie en kleurbepaling van de gebouwen, zodat een coherent beeld ontstaat. De beeldkwaliteit, de uniformiteit en de duurzaamheid van de gekozen materialen primeren op de kostprijs; de uitvoering hoeft m.a.w. niet duur te zijn, zolang de beoogde 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 defensie-minister 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:

- loods 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

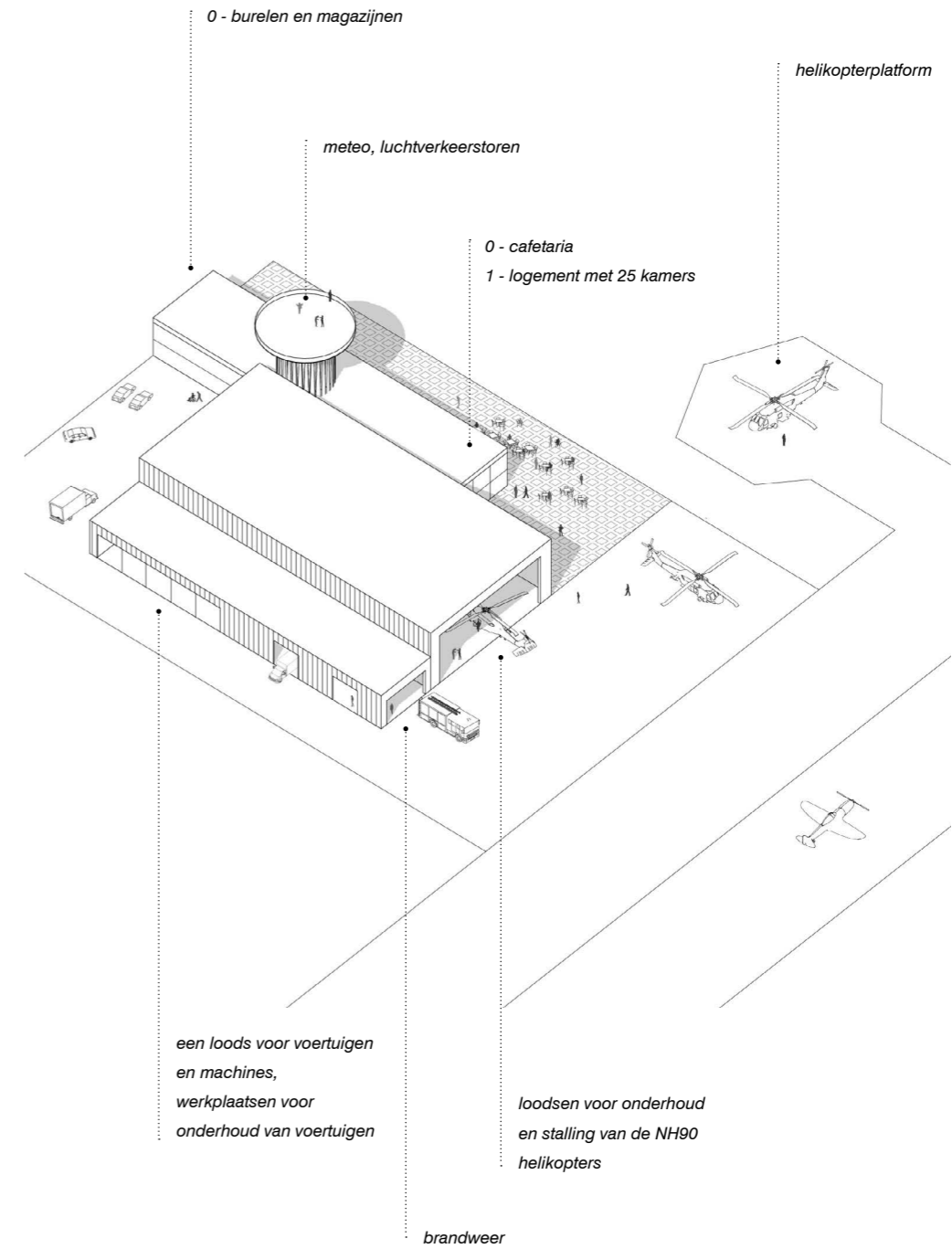
WENSLOCATIE DEFENSIE

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 helikopterplatforms.

Binnen deze perimeter wordt voorzien in een nieuwe hangar voor onderhoud en stalling van de NH90 helikopters, 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 heliocopterplatforms.

De keuze voor de bijgestelde perimeter biedt een aantal opportuniteiten voor de toekomstige ontwikkeling van de Vliegpolder.

BEDRIJVGHEID 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.

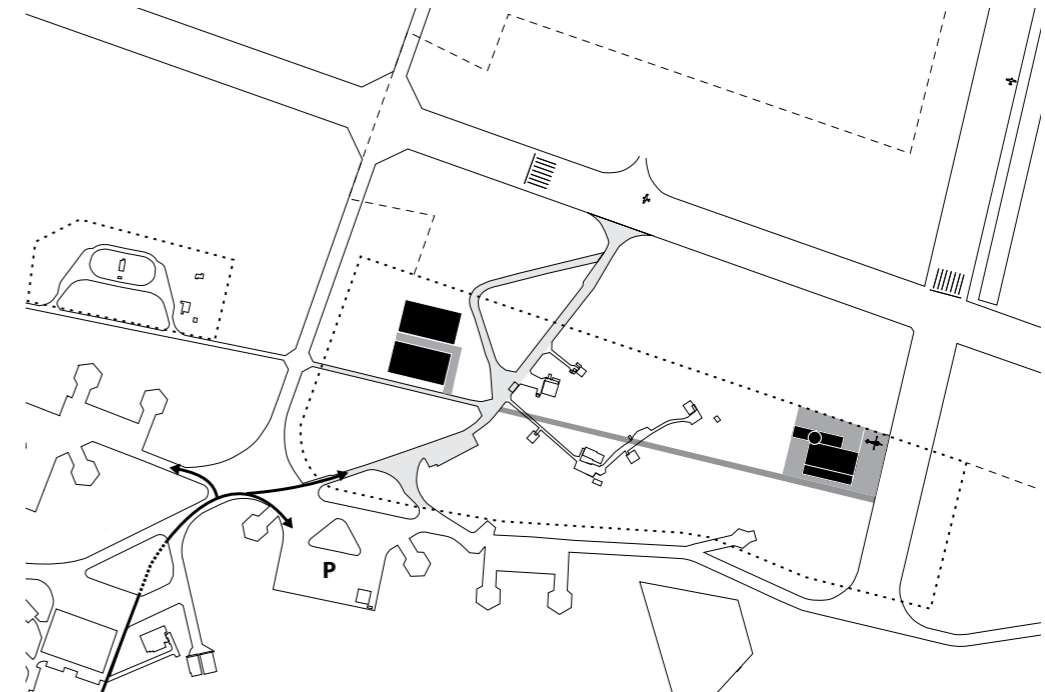
VERVOLLEDIGEN RONDGANG

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 VLEIEPOLDER

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.

Hoge Blekker

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.

Zeelaan

Politiekantoor

Sportcluster

Hotelschool Ter Duinen

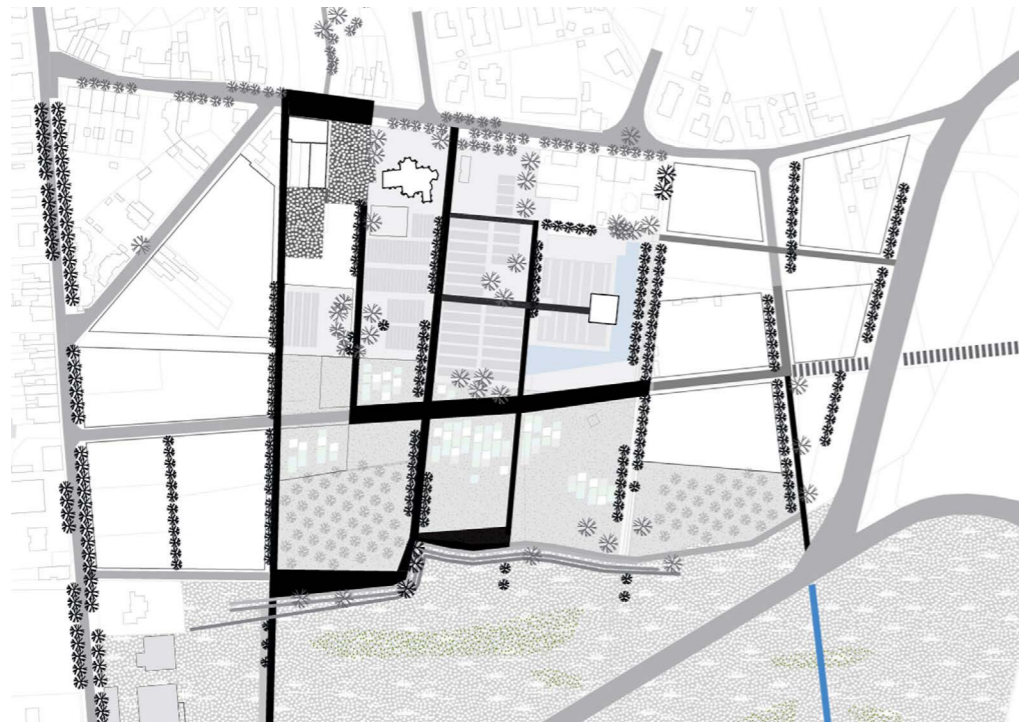
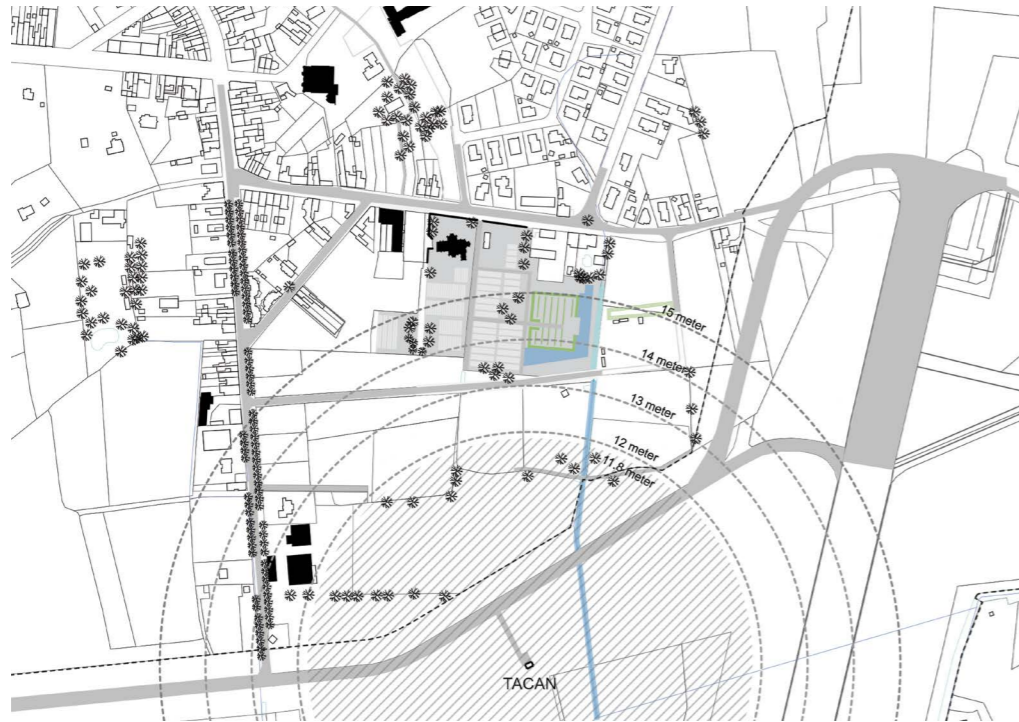
Omgeving Sint-Petruskerk en dienstencentrum

Omgeving Sint-Petruskerk en dienstencentrum

Begraafplaats

Vliegpolder

PLANOPBOUW



BESTAANDE ELEMENTEN

De huidige ligging van het containerpark is erg ongelukkig: de afscheidruimte 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)



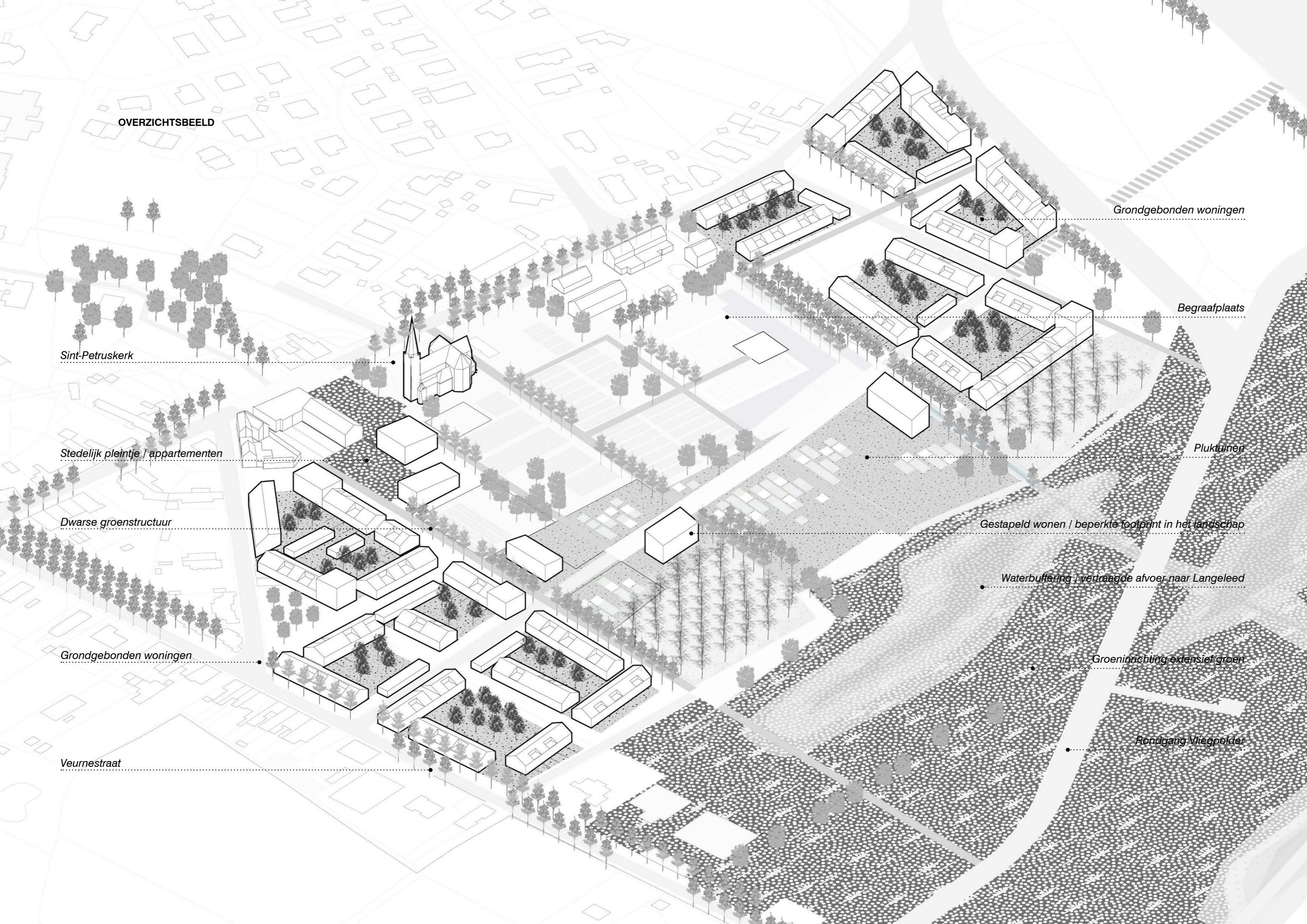
Losse apartmentenvolumes in het landschap

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



Grondgebonden woningen

Begraafplaats

Sint-Petruskerk

Pluktuinen

Stedelijk pleintje / appartementen

Gestapeld wonen / beperkte footprint in het landschap

Dwarse groenstructuur

Waterbuffering / vertraagde afvoer naar Langeleed

Grondgebonden woningen

Groeninrichting extensief groen

Veurnestraat

Rondgang Vliegpolder

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 VLEIEGOLDER

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 Vliegolder 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 woonkavelingen 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 vooroververdediging 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 bestendig.

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 woonwefsel gericht naar Vliegpolder

Begraafplaats

*Link tussen station en
rondgang Vliegpolder*

Ontsluiting Petit Paris over kanaal

Behoud open landschap

Interne loop plus 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.



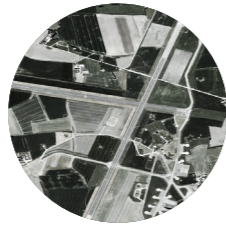


WONINGTYPOLOGIEËN

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 noordkant 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.







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.

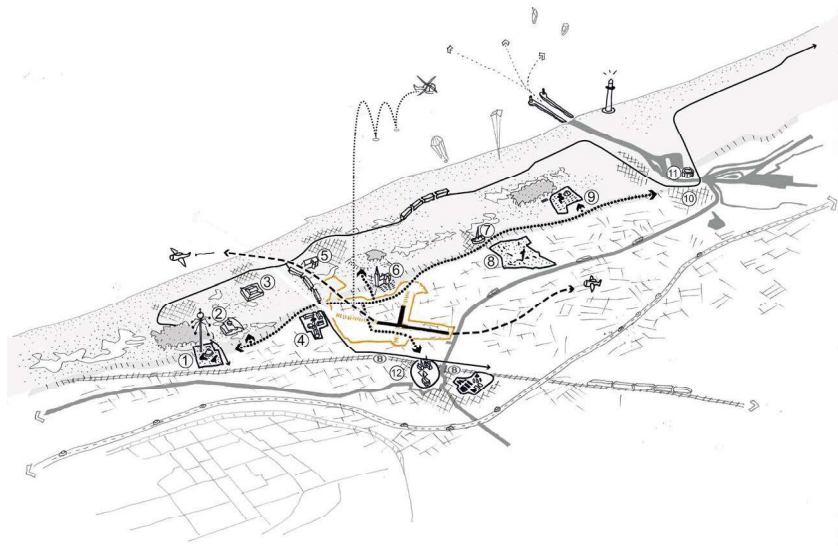
Met de rapportage van het masterplan zijn we dus nog niet aan de eindstreep. De Provincie West-Vlaanderen voorziet als trekker van het strategisch project de volgende stappen:



MASTERPLAN RECONVERSIE MILITAIRE BASIS

KOKSIJDE

ADDENDUM DECEMBER 2017



DE RECREATIEVE VLIEGPOLDER



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.

