



**Gemeente  
Koksijde**

**VERSLAG  
GEMEENTERAADSCOMMISSIE  
GRONDGEBIEDSZAKEN EN  
GECORO**

**Woensdag 31 januari  
2018**

**Aanwezig:**

**GR commissie grondgebiedzaken**

**Commissieraadsleden:**

G. DECORTE, voorzitter GR commissie grondgebiedzaken  
C. BAKEROOT, A. CAVYN, R. MOUTON, J. LOONES, H. GHYSELEN commissieleden  
S. STOCKELYNCK, secretaris GR commissie grondgebiedzaken en verslaggever  
Verontschuldigd: /

**Schepenen:** D. DAWYNDT

**Verontschuldigd:** H. VOLLON

**Andere GR-leden:** I. VANCAYSEELE, JM DEWULF, P. CASSELMAN, P. HILLEWAERE

**Deskundigen:**

W. BILLIET (provincie West-Vlaanderen, dienst Ruimtelijke Planning)  
K. DEVREESE (provincie West-Vlaanderen, dienst Ruimtelijke Planning)

**Gecoro**

**Leden**

I. FEYS, voorzitter Gecoro  
P. VERBRUGGE, G. BAERT, C. LOONES, W. WACKENIER, G. VANDEWOUDE, Y. ROOSE, M. DARRAS, K. DECOENE, F. LUYSSAERT, S. VANDAMME, leden Gecoro

**Politieke vertegenwoordigers**

R. MOUTON (ook commissielid)

**Plaatsvervangend secretaris**

S. STOCKELYNCK

**Verontschuldigd**

L. DECLERCK (secretaris Gecoro) vervangen door S. STOCKELYNCK  
A. GELDHOF, vervangen door P. VERBRUGGE  
P. VANDENBROUCKE, vervangen door K. DECOENE  
D. DECLERCK  
P. BONHOMME

***De zitting van aan om 19.30 uur***

**1. Verwelkoming**

De heer Decorte verwelkomt de aanwezigen en licht kort het traject toe en de bedoeling van deze toelichting i.k.v. de lopende participatieprocedure, met name ideeën en suggesties vergaren. Er wordt een ruimtelijk verantwoord project voorgesteld, met aandacht voor verschillende actoren.

## 2. Toelichting project door Wouter Billiet

Er wordt een uitvoerige toelichting gegeven over het project, met name over volgende onderwerpen

- Voorgeschiedenis
- Van ontwerp onderzoek naar een bestemmingsplan
- Participatie

## 3. Vraagstelling

- **Raadslid R. Mouton** merkt op dat een stukje aan de Burgweg niet werd toegelicht  
**W. Billiet** beaamt deze vergetelheid: het betreft het voormalig fueldepot, genaamd depot Korea. De militairen wensen een volledige vervreemding, en aangezien ook dit stuk hun eigendom is, alsook de wegbedding van de Burgweg, wordt dit mee opgenomen in het plan (PRUP). Voor het voormalig fueldepot is een bestemming voorzien voor recreatie en gemeenschapsvoorzieningen. Het betreft een heuvel dat bijvoorbeeld een mooi uitkijkpunt zou kunnen zijn op het landschap, dit is maar een idee, andere zijn ook mogelijk. Voor de Burgweg wordt bestemming openbare wegenis voorzien.
- **Gecoro-lid W. Wackenier** stelt dat dit fueldepot één van de meest vervuilde sites is, net als vele andere. Wie zal instaan voor de sanering?  
**W. Billiet** stelt dat Vlaamse regelgeving hierin duidelijk is: met name dat de vervuiler betaalt. Dit betekent dat ofwel de militairen zullen moeten saneren, zoals ze reeds deden aan de voormalige infra-zone, of dat dit zal meegenomen worden in de prijszetting, Uiteindelijk zullen voorafgaand aan de vervreemding ook de nodige bodemattesten moeten aangevraagd worden.  
**W. Wackenier** haalt aan dat de heuvel na de sanering wel eens plat zou kunnen zijn
- **W. Wackenier** vraagt zich af hoe men geluidsmetingen zal doen m.b.t. de mogelijke geluidsoverlast van de vlieg recreatie als men nog niet weet hoe alles zal georganiseerd worden?  
**K. Devreese** haalt aan dat de geluidsmetingen zullen gedaan worden door erkende geluidskundigen. Dit zal gebeuren op bepaalde momenten (wanneer er vluchten zijn) en op basis hiervan maken zij een model op; zij kunnen extrapoleren op basis van metingen. Hierbij worden ook de logboeken bekeken van de gemeten vluchten  
**S. Stockelynck** merkt op dat alle resultaten rond geluidsmetingen en effecten worden meegenomen in het op te maken MER (milieueffecten) rapport. In dit rapport worden alle effecten bestudeerd en wordt aangegeven welk voor-of nadelen er worden verwacht en wat eventueel milderende maatregelen kunnen zijn. Dit MER-rapport maakt deel uit van het PRUP en het zal de vergunning leverende overheid zijn die naar aanleiding van een concrete aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de beoordeling deze effecten in rekening zal nemen en desgewenst voorwaarden kan opleggen (bv. Max. aantal vliegbewegingen/jaar, zoals nu ook reeds het geval is)  
**W. Billiet** vult aan dat MER-deskundigen erkende deskundigen zijn in hun vakgebied en ook de ruime omgeving meenemen in hun onderzoek. Het aantal vluchten zal niet vastgelegd worden in een PRUP, maar wordt inderdaad opgelegd bij een concrete vergunningsaanvraag.  
**W. Wackenier** vraagt of er privéjets zullen landen, en of ook aard van de vluchten wordt vastgelegd.  
**W. Billiet** benadrukt dat het niet de bedoeling is een luchthaven uit te bouwen zoals Wevelgem, noch om een internationale luchthaven te realiseren, er zal dus ook geen douane zijn. Het is ook niet de bedoeling om, naar analogie van Wevelgem, bedrijven aan te trekken die willen gebruik maken van de luchthaven om bv. pakjes te verzenden,. Het betreft enkel recreatief vliegen waarvoor er beperkte infrastructuur nodig is: zo is er geen brandweer of verkeerstoren nodig, enkel een vliegoverste. De bedoeling is om de piste te keuren op 799m; nu is ze nog langer ingetekend omdat er ook rekening wordt gehouden met de vraag van Defensie om ook bij slechtweerdecondities veilig te kunnen landen. Er komt bovendien ook een onderscheid tussen de

landingsbaan en taxiways. Alles gebeurt trouwens in nauw overleg met het directoriaat van de luchtvaart.

**Raadslid J. Loones** vult aan dat deze luchthaven nooit een Schengen-luchthaven zal zijn (er is geen douane) en er dus zeker geen overlast zal zijn naar aanleiding van de Brexit.

**R. Mouton** vraagt zich af hoe men weet dat men lid is van de WAC

**W. Billiet** stelt dat men op vandaag lid moet zijn van de WAC op vraag van Defensie om te mogen gebruik maken van de piste. In Limburg zijn er bovendien ook gelijkaardige luchthaventjes zoals we hier beogen, en om daar te kunnen landen moet men ook eerst landen op een grotere luchthaven waar een douane is om papieren in orde te brengen alvorens men dan op die kleine luchthaventjes mag landen (bv. Als men uit Engeland komt)

**Gecoro-lid G. Vandewoude** vraagt waar men zal meten. In onmiddellijke omgeving? Er zou ook sprake zijn van een recreatieve helihaven? Mevr. Vandewoude geeft aan bezorgd te zijn voor de mensen die in de dorpskern wonen; wat als er voortdurend geluidsoverlast is van vliegtuigjes die landen en opstijgen en op de parking?

**W. Billiet** geeft aan dat er volgende belangrijk aandachtspunten zijn:

1) **type luchtvaart**: mensen moeten hun sport kunnen uitoefenen en dit in diverse vormen van vliegcreatie, hierbij is het belangrijk om goeie afspraken te maken t.b.v. veiligheid en eventuele hinder; alles wordt ook bekeken met de FOD mobiliteit

2) ook de **vliegroutes** zijn belangrijk, niet enkel de landingsbaan: zo zijn er ook regels over welke route men kan volgen en hoe hoog men waar moet vliegen, alles wordt mee bekeken

3) de **technische vooruitgang**: nieuwe toestellen zijn niet meer dezelfde als oude, er is een groot verschil qua geluid, die bij nieuwe toestellen veel beperkter is.

**Voorzitter G. Decorte** stelt dat we vertrouwen moeten geven aan het aangesteld erkend studie bureau om alles goed te onderzoeken; het gaat hier uiteindelijk niet over een grote luchthaven met grote vliegtuigen waarvoor veel strengere eisen gelden (cfr Wevelgem). Dit zou trouwens ook niet financierbaar zijn.

**J. Loones** reageert dat dergelijke discussies inderdaad eigen zijn aan een luchthaven maar dat hij zich heeft laten overtuigen, wij moeten ons vooral spiegelen aan Le Touquet in Frankrijk, daar is geen hinder (zoals bijv. in Etaples die aan de overkant van de rivier ligt t.o.v. de landingspiste). De prachtige tarmac heeft daarnaast ook tal van mogelijkheden à la Tempelhof (Berlijn). Ik heb me laten overtuigen.

**G. Decorte**: het is echt wel de bedoeling een serieus MER-rapport op te maken

**J. Loones** suggereert om er een 'eco'luchthaven van te maken naar analogie van de 'eco'golf

**W. Wackenier** stelt voor om de tarmac uit te bouwen als energiepark, door er bijvoorbeeld zonnepanelen op te plaatsen

**S. Stockelynck** haalt aan dat er ook vernieuwende technieken mogelijk zouden kunnen zijn, zo bv. om warmte uit beton te halen. Vernieuwende zaken kunnen immers ook subsidies genereren.

**GR-lid JM Dewulf** vraagt zich af of, als de militairen zullen blijven dit in de paars-wit gearceerde zone zal zijn?

**W. Billiet** geeft aan dat er 3 scenario's zijn:

1) in eerste scenario vertrekt Defensie volledig uit Koksijde, het is geen geheim dat men aan het kijken is in Oostende, dat veel centraler is gelegen; in dat geval kan de paarswit gearceerde zone volledig gebruikt worden voor luchthavengebonden bedrijvigheid

2) als men in Koksijde blijft dan is dit geen probleem, een plaatsbezoek in Engeland, waar de S&R zelfs is uitbesteed toont dat ook met een beperkte footprint alles voorzien kan worden (toren, herstel/onderhoudsloods, trainingscentrum,...); dit is zo voorzien in de paars gearceerde zone.

3) in een derde scenario, het zogenaamde 'End State scenario' willen de militairen een iets grotere zone gebruiken, omdat men bestaande infrastructuur wenst te hergebruiken

**JM Dewulf** vraagt zich af waar de drones dan eventueel zouden kunnen komen.

**W. Billiet** geeft aan dat dit ook in de paars-gearceerd kan al dan niet dus in combinatie met Defensie. Het zou hier ook niet gaan over grote drones; zo zoekt bijv. De POM West-Vlaanderen een locatie waar verder onderzoek kan gedaan worden hoe drones bijvoorbeeld kunnen ingezet

worden in tal van toepassingen zoals landbouw, politie, kustverdediging,... Koksijde zou goede uitvalsbasis kunnen zijn.

**Raadslid H. Ghyselen** vraagt waarom de oranje site van de luchtvaartgebonden recreatie niet bij de toren is gelokaliseerd aan de andere kant van de piste? Stel als defensie niet blijft? Nu is alles voorzien bij de woonzone? Wat als oude vliegtuigtoestellen toch willen opstijgen? Als dit daar gelegen is kan dit hinder geven. Waarom ligt alles rond vlieggebouwen niet samen?

**W. Billiet** verduidelijkt de visie achter de voorliggende keuze: in eerste instantie is een toren niet nodig als enkel WAC de luchthaven zou gebruiken. Enkel Defensie heeft nood aan een verkeersstoren. Tijdens de ontwerpweek is ook aandacht besteed aan de wisselwerking/ synergie met de omgeving met als doel het realiseren van een kwalitatieve omgeving. Daarnaast is het inzetten op een recreatief vliegveld ook een toeristische troef en is een rechtstreekse link met de kust een pluspunt. Ook de mobiliteit zou dan een ander verhaal zijn, nu is ook ingezet op de keuze om maximaal gebruik te maken van bestaande verhardingen.

**R. Mouton** vraagt waarom vlakbij de woningen?

**W. Billiet** Zoals hierboven aangegeven vinden we de wisselwerking,... belangrijk. Bovendien is dit een groot gebied; zo is gans plangebied even groot als de kern van Torhout waar 20.000 mensen wonen. Er is ook reeds overleg gepleegd met collega's van de dienst vergunningen, om na te gaan wat mogelijke impact is van bepaalde locatie/bestemmingskeuzes, zoals bijvoorbeeld ook de impact van natuur op landbouw

**H. Ghyselen** vraagt waarom er rechttegenover de loods van het 40ste overstromingsgebied is voorzien: dit terrein ligt hoger en verder gelegen woongebied ligt lager. Als er een waterbuffer moet komen, dan komt dit beter afwaarts van Langeleed, kan niet de bedoeling zijn aarde weg te scheppen

**Voorzitter G. Decorte** geeft aan dat de provinciale dienst waterlopen, alsook het polderbestuur goed weten goed waarmee ze bezig zijn. Dit is bovendien een ideeënplan, niets is al beslist. Die buffer zal dus zeker nog verder onderzocht worden. Als dit onverantwoord zou zijn, dan moet dit kunnen bijgestuurd kunnen worden

**W. Billiet** verduidelijkt dat het eigenlijk geen bufferbekken betreft, eerder landschappelijk waardevol agrarisch gebied met aandacht voor waterhuishouding. Aan een bufferbekken is er geen behoefte, maar zowel polderbestuur als de provinciale dienst waterlopen zijn wel vragende partij om Langeleed terug open te leggen waar deze nu is ingebuisd. Hierbij kan ook aandacht gaan naar kleine landschapselementen. Het zijn dus niet de zones waar we met harde maatregelen gebruikers of eigenaars willen ambeteren, bedoeling is om alles in overleg te realiseren (bv. oevers op bepaalde plaatsen schuiner maken)

**W. Wackenier:** in MERrapport zal wellicht ook onderzocht worden of water naast landingsbaan kan, het zal wellicht een vraag zijn van WAC om alles dicht te leggen

**J. Loones:** het verhaal rond de groene recreatieas is net ook het mooie aan het ganse verhaal. In Le Toucquet ligt de landingsbaan trouwens naar een rivier

**G. Decorte** meldt dat hij nog nergens gehoord heeft dat er een vraag zou zijn vanuit de WAC om Langeleed dicht te leggen

**W. Wackenier** merkt op dat er op de toelichting van 19 12 2017 in CC Casino geen mogelijkheid was tot vraagstelling

**G. Decorte** meldt dat daarom de 3 infomarkten werden georganiseerd

**G. Vandewoude** vraagt waar mobilehomeparking is voorzien. Volgens **J. Loones** is dit voorzien in duinendecreet

**G. Decorte** geeft aan dat er een zeer grote vraag is naar een mobilehomeparking. Dit zal zeker verder bekeken worden.

**W. Wackenier** stelt dat de camping Liefwaard beter als natuurgebied of duinendecreet zou worden ingekleurd en geherlokaliseerd wordt

**J. Loones:** die camping wordt zeer veel gebruikt, waarom moet dit elders en waar dan?

**G. Vandewoude** geeft aan die camping volledig is ingedrongen in het natuurgebied.

**J. Loones** geeft aan dat dit een camping is waar mensen de duinen leren appreciëren. Hij begrijpt de discussie maar eigenlijk is deze al gevoerd tijdens de afbakening van het duinendecreet jaren geleden.

**R. Mouton** vraagt of ook de toegangswegen worden geëvalueerd? (bv toegankelijkheid containerpark en bedrijventerrein)?

**W. Billiet:** mobiliteit wordt zeker meegenomen in MER-rapport. De ontsluiting van containerpark/bedrijventerrein is nu voorzien t.h.v. de, aansluiting t.h.v. Pannestraat (met ev. rotonde), ook mobiliteit in Koksijde-dorp wordt meegenomen; zo is het ook een bewuste keuze geen gemotoriseerde verbinding naar Veurne te voorzien over het militair domein omdat dit dan een mogelijke sluiproute wordt. We weten trouwens ook waarom de N8 soms vast zit. Deze morgen was er nog overleg en men is zich bewust dat er een oplossing moet komen voor Plopsaland. Ook de spoorwegovergang t.h.v. station wordt bekeken. Infrabel is er ook mee bezig.

Ook de noordrand van Veurne is meegenomen in masterplan, zo ondermeer wat een mogelijke ontsluiting kan zijn voor die zone want de overwegen sluiten wijken af. Deze oplossingen zitten nu niet in dit plan want in overleg met stadsbestuur van Veurne wordt alles samen bekeken met afbakening van het kleinstedelijk gebied.

**JM Dewulf** vraagt of er een hotel is voorzien, want daar was toch sprake van?

**G. Decorte** geeft aan dat die voorzien in masterplan Oostduinkerke, niet in dit plan.

De voorzitter sluit de zitting om 21.05 uur

---

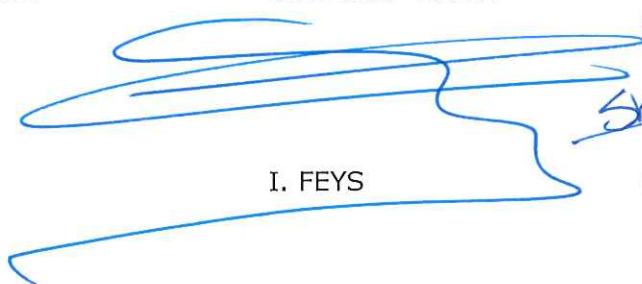
Voor verslag  
Ir. Siska Stockelynck

Voorzitter GR commissie



G. DECORTE

Voorzitter Gecoro



I. FEYS

Secretaris GR commissie  
Secretaris, wd Gecoro



S. STOCKELYNCK