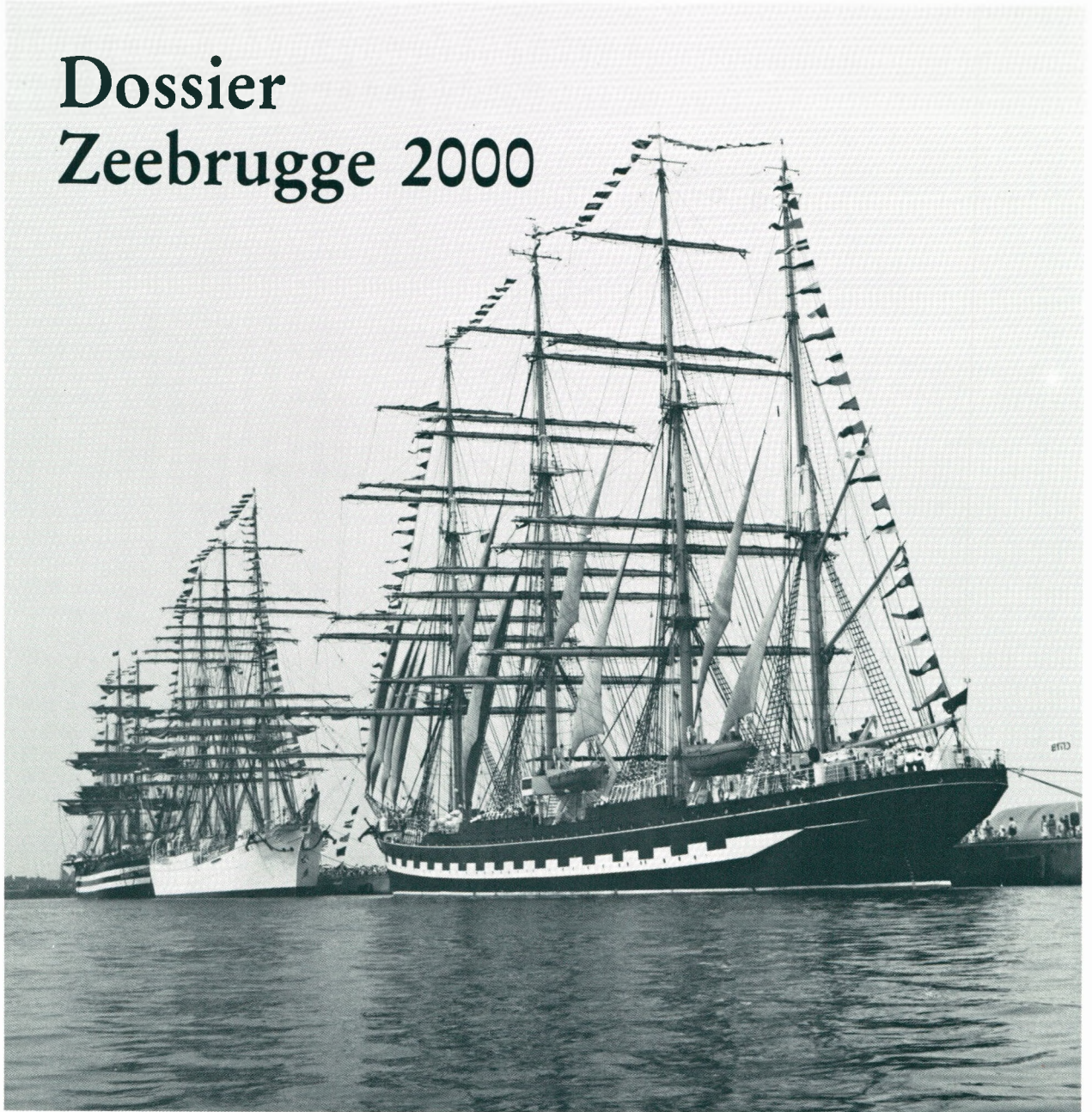


# West-Vlaanderen Werkt

Dossier  
Zeebrugge 2000



## WES

4/1985

September / oktober 1985  
Tweemaandelijks tijdschrift  
Verschijnt niet in juli en augustus

# West-Vlaanderen Werkt

Tweemaandelijks uitgave  
Verschijnt niet in juli en augustus

## 4.1985

27e Jaargang

### Inhoud

O. Vanneste Zeebrugge 2000	177
F. Traen Objektieven Zeebrugge 1985-2000	179
R. Simoen De uitbouw van Zeebrugge 1971-1985	181
M. Michiels De haven van Zeebrugge: haventrafieken en betekenis voor West-Vlaanderen en België	187
N. Vanhove De industriële functie van Zeebrugge	193
J. Maertens De Zeebrugse gasterminal en de vooruitzichten van de internationale gasmarkt	198
Y. Kreps-Heyndriks / E. Van Den Eede / W. Van Crombrugge / W. De Vogelaere Zeebrugge en de binnenscheepvaart	205
F. De Haeck Zeebrugge en de spoorweg	212
L. De Wilde Het beroepsgoedervervoer over de weg	219
N. Vanhove De transportzone Zeebrugge	224
J. Van Poppel De commerciële structuur van Zeebrugge	229
Spektrum Vlaams commissariaat-generaal voor Toerisme /234/ Talpe /234/ Sunair /234/ Stadsherwaardering /235/ Bedrijventerrein Nieuwpoort /238/ Prijzen Kust /240/ Spinnerij van Veurne /240/ Westvlaams Vormings- instituut /240/ LAR /241/ Kusttoerisme /241/ Carpet Yarns /244/ Industriële tewerkstelling /244/ Barco Industries /246/ Bruto binnenlands produkt /246/ Westhoek /246/	
Nieuwtjes	248

# WES

Westvlaams Economisch Studiebureau

Baron Ruzettelaan 33 8320 Brugge 4  
Telefoon: 050/35.84.42  
Postrekening 000-0125243-16  
BTW: 408.382.668

#### Beschermkomitee

Baron P. van Outryve d'Ydewalle,  
*Ere-gouverneur, Ere-voorzitter WES;*  
De heren H. Smislaert(†) en P. Monballyu,  
*Ere-voorzitters Raad van Beheer WES;*  
Prof. Dr. O. Vanneste,  
*Gouverneur, Voorzitter WES;*  
De heer H. De fauw,  
*Voorzitter Raad van Beheer WES;*  
De heren C. Boghemans, A. Legein, H. Olivier,  
A. Pieters, P. Rosseel,  
*Leden van de Bestendige Deputatie.*

#### Redaktiekomitee

De heren R. Annot, L. Bockstaele, G. Declercq,  
P. Delafontaine, J. Pattyn, J. Theys, F. Van Damme,  
N. Vanhove.

#### Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

#### Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

#### Abonnement: 275 fr. (BTW inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16  
WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

#### Ontwerp lay-out

Johan Mahieu, Brugge.

#### Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk.

#### Foto kaft

Jan Breyne, Oostkamp  
(Archief MBZ)

Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur.

# Ten geleide

## Zeebrugge 2000

De redactie van 'West-Vlaanderen Werkt' treedt ieder jaar naar voren met een 'Dossier', waarbij een of ander aspect van het Westvlaams economisch leven uitgebreider wordt behandeld en waarin meerdere facetten van het probleem worden toegelicht.

In het jaar waarin de nieuwe haven van Zeebrugge door Zijne Majesteit Koning Boudewijn officieel werd opengesteld, leek een uitvoerige behandeling van deze haven meer dan aangewezen. West-Vlaanderen is immers de kustprovincie van ons land en de geschiedenis van West-Vlaanderen is mede-bepaald geworden door de zee. Reeds in 1982 legde het WES deze binding vast in een dossier 'West-Vlaanderen Maritiem'. Het onderliggend dossier behandelt meer speciaal de haven van Zeebrugge zelf en zijn positie in de Westvlaamse economie.

Direkt aansluitend bij de titel van het dossier omschrijft de eerste bijdrage de objectieven die de Zeebrugse haven zich nog stelt in de nabije toekomst, die meteen de eeuwwisseling betekent: van 1985 tot 2000. Deze objectieven zijn uiteraard in eerste instantie nog van bouwkundige en infrastrukturele aard en zijn drieledig: een eerste deel van een nieuwe diepwaterkade in de achterhaven, een dok in de voorhaven, benevens een goede binnenwaterverbinding naar het binnenland via het kanaal Zeebrugge-Merendree.

De groei van de haventrafieken en de industrialisering van de achterhaven zullen in de nabije toekomst een grote inspanning vragen, en dit zowel van het havenbestuur als van de GOM - West-Vlaanderen. De huidige toestand terzake en de toekomstperspektieven maken het onderwerp uit van een artikel over de haventrafieken en van een ander over de industrialisering van Zeebrugge.

Het bouwprogramma zoals het tussen 1970 en 1985 werd doorgevoerd in de Zeebrugse haven door het Ministerie van Openbare Werken en de betrokken havenbouwers is een voorbeeld van hoge technologie. Deze realisatie wordt momenteel in andere landen bestudeerd, alwaar eveneens waterbouwkundige problemen moeten opgelost worden. Meteen is dit een visitekaartje voor tal van Belgen in het buitenland.

De energiefunctie van Zeebrugge wordt in het dossier duidelijk toegelicht aan de hand van een bijdrage over de LNG-terminal. Daarbij gaat de aandacht zowel naar de gebruikte spijttechnologie als naar de plaats van Zeebrugge in de aanvoer van aardgas naar ons land.

Voor Zeebrugge zijn — zoals voor iedere haven — de aan- en afvoerwegen van uitzonderlijk belang: de spoorwegen hebben Zeebrugge helpen opbouwen, het wegvervoer speelt er een zeer belangrijke rol en de waterverbinding moet in de toekomst sterk worden verbeterd. De specifieke inbreng van elk van deze drie vervoersmodi wordt

in de speciaal daaraan gewijde artikels uitvoerig toegelicht en de wensen van elke vervoersvorm worden voor de toekomst in het licht gesteld.

Inzake dienstverlening in het havengebied aan niet-watergebonden bedrijven moet de transportzone in de toekomst een belangrijke opdracht vervullen. De eerste vestigingen bewijzen dat de toekomst ook daar reeds begonnen is.

Het nummer wordt besloten met een inzicht in de commerciële infrastruktuur van Zeebrugge. Inzake Zeebrugge kwamen tot op heden in hoofdzaak infrastruktuurwerken en trafieken aan bod. Zeebrugge groeit echter ook op het commerciële vlak stilaan uit: tal van maritieme diensten hebben er zich gevestigd. Zij zijn als het ware de vóórlopers van andere diensten en tewerkstelling die te Zeebrugge, in West-Vlaanderen en in ons land tot stand zullen komen rond de 'unité motrice' die Zeebrugge nu eenmaal is.

De toekomst is begonnen. Ik druk de hoop uit dat West-Vlaanderen en het gehele land straks te Zeebrugge — nog meer dan in het recente verleden — de vruchten mogen oogsten van de lange financiële en infrastrukturele inspanning.

Prof. dr. Ec. O. Vanneste  
Gouverneur van West-Vlaanderen  
Voorzitter WES



Foto H. Maertens, Brugge



Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

# Objektieven Zeebrugge 1985-2000

F. Traen, Voorzitter van 'Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen' (Havenbestuur Brugge-Zeebrugge)

De nieuwe haven van Zeebrugge werd koninklijk ingewijd op 20 juli 1985. Maar zij is ver van afgewerkt.

De trafieken groeien. Dit jaar reeds zal het nieuwe dok in de achterhaven, hoewel evenmin afgewerkt, meer dan 1 miljoen ton verwerken. Het gaat om nieuwe trafieken, niet om het overbrengen uit andere havendelen of om de vervanging van andere trafieken. De bedrijven, die zich aldaar gevestigd hebben, staan voor een niet-gemakkelijke opgave en wij verheugen ons in de goede start.

Welke zijn onze objektieven dan voor de komende maanden en jaren?

(1) Een eerste diepwaterkade (waterdiepte 18,5 m), minimum van 600 m lengte, is een dringende noodzaak. Het is niet verantwoord kolen en andere stortgoederen te behandelen in het noordelijk dok, dicht bij de andere gespecialiseerde overslagbedrijven, en vooral ook, dicht bij de woonwijken.

Met deze eerste strook is Zeebrugge op de goede weg om volgeladen bulkcarriers tot 150.000 t in te halen.

(2) Een groot dok in de nieuwe voorhaven. Wij hebben het genoemd: het Belgisch alternatief tegenover de Maasvlakte. Inderdaad, de nieuwe voorhaven is, voor ons land, een unieke plaats. Nergens elders op onze kust, nooit meer in de toekomst — mag men stellen — is een dergelijke uitbouw nog voorzienbaar. Voor een aantal containerdiensten wordt daar een nieuwe mogelijkheid geboden. Een tijd geleden beweerde men dat er overcapaciteit in de Belgische havens bestond. Overcapaciteit is een erg relatief begrip. Nu voorspelt men voor containerdiensten plaatsgebrek over enkele jaren. De nieuwe Zeebrugse voorhaven biedt de oplossing.

(3) Maar niet alleen voor overzeese containerlijnen of voor diensten-rond-de-wereld verwacht Zeebrugge een 'drempel-overschrijding' in een nabije toekomst. In de korte vaart op Groot-Brittannië boekt onze haven groeicijfers van 20 à 30% per jaar.

De grote werkhaven, aanleunend tegen de woonzone van Heist, biedt een prachtige gelegenheid om er een veerhaven voor toeristen en vrachtverkeer, met een zeer ruime parkeerzone, uit te rusten. Geen eigenlijke haventerreinen, geen loods en stapelplaatsen, maar een vlotte terminal voor klokvasten diensten over de Noordzee.

(4) Een laatste punt voor dit betoog: onze binnenwaterverbindingen naar het binnenland toe.

Ook zonder Zeebrugge is de huidige toestand (een kanaal langs de Brugse stadspoorten, doorheen de agglomeratie, met een onvoldoende Dampoortsluis...) onaanvaardbaar. Alleen een nieuw tracé biedt de oplossing en dat tracé ligt voor de hand. Ik stel dat het, verre

van een schending van het landschap te betekenen, een verbetering kan aanbrengen. Het huidige Boudewijnkanaal is mooier, rijker dan het industriële afleidingskanaal dat tot Noorderkanaal (Brugge-Maldegem - Eeklo-Merendree) moet verbreed worden.

Dit Noorderkanaal moet, op termijn, niet alleen binnenschepen met een draagvermogen tot 2.000 t toelaten; ook voor grote Rijnaken en duwvaart moet het bruikbaar zijn.

Het Noorderkanaal verzekert de verbinding tussen de kuststreek van West-Vlaanderen en de Leie en Schelde naar Roeselare, Kortrijk en Frankrijk toe. Maar het schept ook een nieuwe verbinding langs het kanaal Gent-Terneuzen naar de Zeeschelde (de gewone weg voor de binnenscheepvaart tussen Gent en Antwerpen), naar de Hollandse wateren en vooral naar de Rijn toe.

Langs de Rijn worden thans meerdere volwaardige containerhavens uitgerust. Grote Rijnschepen brengen de Ford-auto's (600 wagens per vaartuig) van de fabrieken van Keulen naar Vlissingen. Ook Zeebrugge moet toegang hebben tot deze Europese as. En uiteindelijk wordt Zeebrugge dan, volwaardig, de meest westelijke en meest zuidelijke haven van de grote delta van Schelde, Maas en Rijn.

Zeebrugge groeit, de samenstelling van de trafieken verandert. Maar wellicht is het goed deze groei met volgende cijfers te illustreren: tussen 1973 en 1984, doorheen de 'krisisjaren', vóór de officiële inwijding van de nieuwe havendelen, stegen de trafieken te Zeebrugge, exclusief ruwe aardolie, van 6 miljoen ton per jaar tot 12 miljoen ton. Drievierden daarvan waren stukgoed.

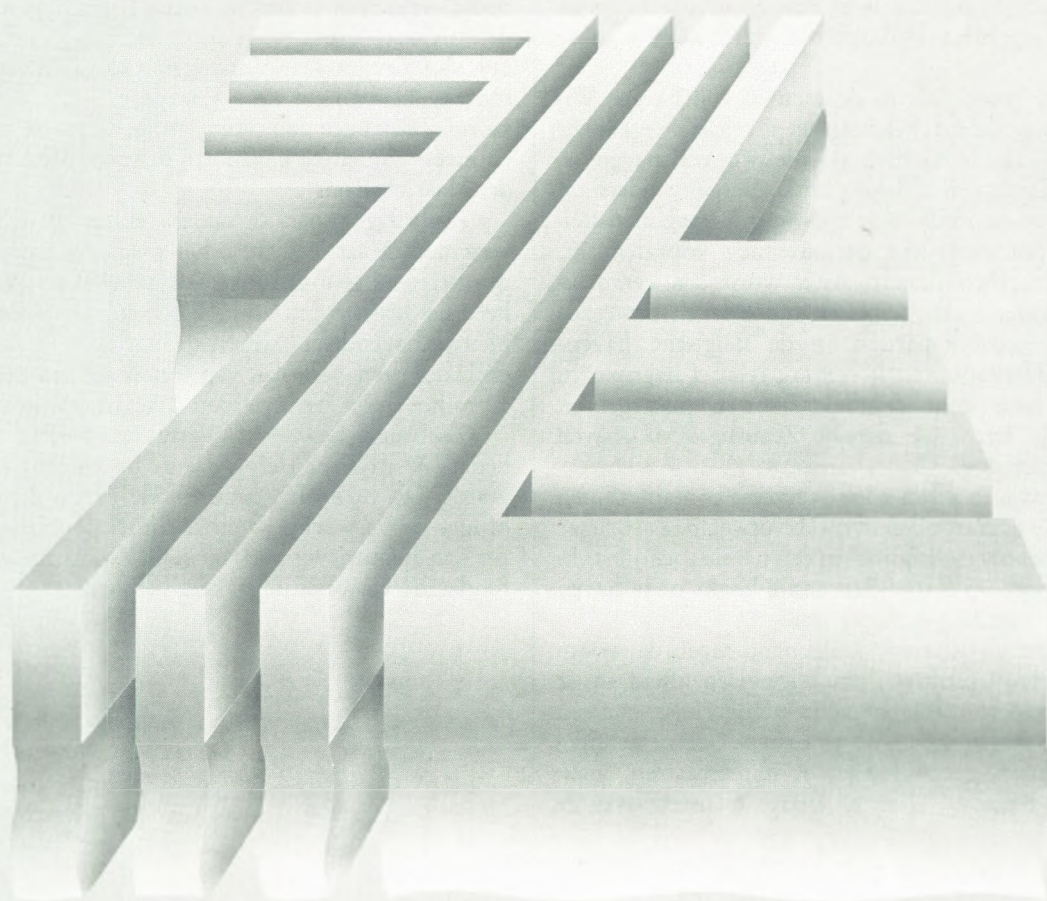
Zeebrugge beschikt vandaag over nieuwe mogelijkheden. Wij rekenen erop dat de haven écht afgewerkt wordt. Dit betekent: deze enkele kaden die aan Zeebrugge de verwachte, nieuwe dimensie moeten geven. En dan hebben wij vertrouwen: Zeebrugge zal de gefundeerde verwachtingen niet beschamen.

# ZEE BRUGGE

20.7.1985

Inwijding  
van de nieuwe haven

Inauguration du nouveau port  
Inauguration of the new port  
Einweihung des neuen Hafens



printed in belgium by van maele brugge / vormgeving johan mahieu vrij van zegel

# De uitbouw van Zeebrugge 1971-1985

Ir. R. Simoen, Inspekteur-Generaal Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust

## Inleiding

Rond de jaarwisseling 1985-86 zal de bouw van de nieuwe buitenhavendammen te Zeebrugge voltooid zijn. Een nieuwe mijlpaal in de reeds zo rijkgevlude geschiedenis van de Zeebrugse haven is dus in zicht. De bouw van die buitenhavendammen is immers een technisch bravourestuk met ruime internationale weerklank in de gespecialiseerde middens van de bouw van zeehaven en zeewerken.

Het past dan ook thans een geaktualiseerd overzicht te geven van de huidige stand van zaken inzake de haveninfrastructuurwerken: waar stond men in 1971, op de vooravond van de ontwikkeling van de nieuwe Zeebrugse haven; tot hoever zijn we thans gevorderd en wat moet nog gerealiseerd worden vooraleer men zal kunnen spreken van een 'volledige' uitbouw van het nieuw havenareaal?

Op fig. 1 worden deze drie luiken schematisch weergegeven. Centraal in deze grootschalige werken staan uiteraard de nieuwe zeesluis met heel het daarbij horend toegangskomplex, de nieuwe dokken in de achterhaven uitgerust met kaaimuren voor de beoogde grote zeeschepen en vooral de reeds geciteerde buitenhavendammen. Deze laatste vormen immers de grootste en meest speciale taak die voor de technici weggelegd was in gans het programma van de nieuwe havenuitbouw.

## De nieuwe buitenhavendammen

Land winnen op zee is steeds een boeiende doch moeilijke uitdaging geweest voor de bewoners van de Lage Landen. Vooral als het gaat over een inname op de zee vóór de natuurlijke kustlijn zoals in Zeebrugge. Tal van belangrijke aspecten komen hierbij aan bod. De lay-out van het geheel wordt bepaald in functie van nautische, sedimentologische, hydrologische en economische factoren. Een haven dient in de eerste plaats zo ontworpen te zijn dat de te verwachten scheepvaart — gespecificeerd door de zogenaamde ontwerpschepen met de maximaal beoogde tonnenmaat — veilig de haven in en uit kunnen manoeuvreren.

Die zeewaartse uitbouw mag evenwel het hydraulisch regime van de zee (getijden en stromingen) in de onmiddellijke omgeving niet te veel beïnvloeden; en het sedimentologisch proces op de stranden en de vooroever, aansluitend op de havenwerken, mag uiteraard niet te veel verstoord worden. Daarenboven moet de belangrijke financiële uitgave van de werken een voldoende economisch rendement kunnen opbrengen.

Eens de lay-out duidelijk afgebakend volgt de studie van de eigenlijke dammenbouw. Daarin spelen dan

weer andere parameters een grote rol. Deze situeren zich op het vlak van de hydrografie, de geotechniek en de hydraulica. De keuze van het type en van de opbouw van die dammen is in Zeebrugge uiteindelijk gevallen op stortsteendammen in taludvorm, aan de zeezijde afdekt met zware betonblokken. De basisfilosofie van het ontwerp is, dat bij een zeer grote storm met een retourperiode voor één maal in de 500 jaar, de schade die op de betonbekleding van de dammen aanvaard wordt, beperkt moet blijven tot minder dan 5% zonder dat er evenwel gevaar mag zijn voor volledige destructie van het damlichaam. Dergelijke stormen wekken golven op met een gemiddelde golfhoogte van 6,20 m, en met pieken van zelfs meer dan 11 m.

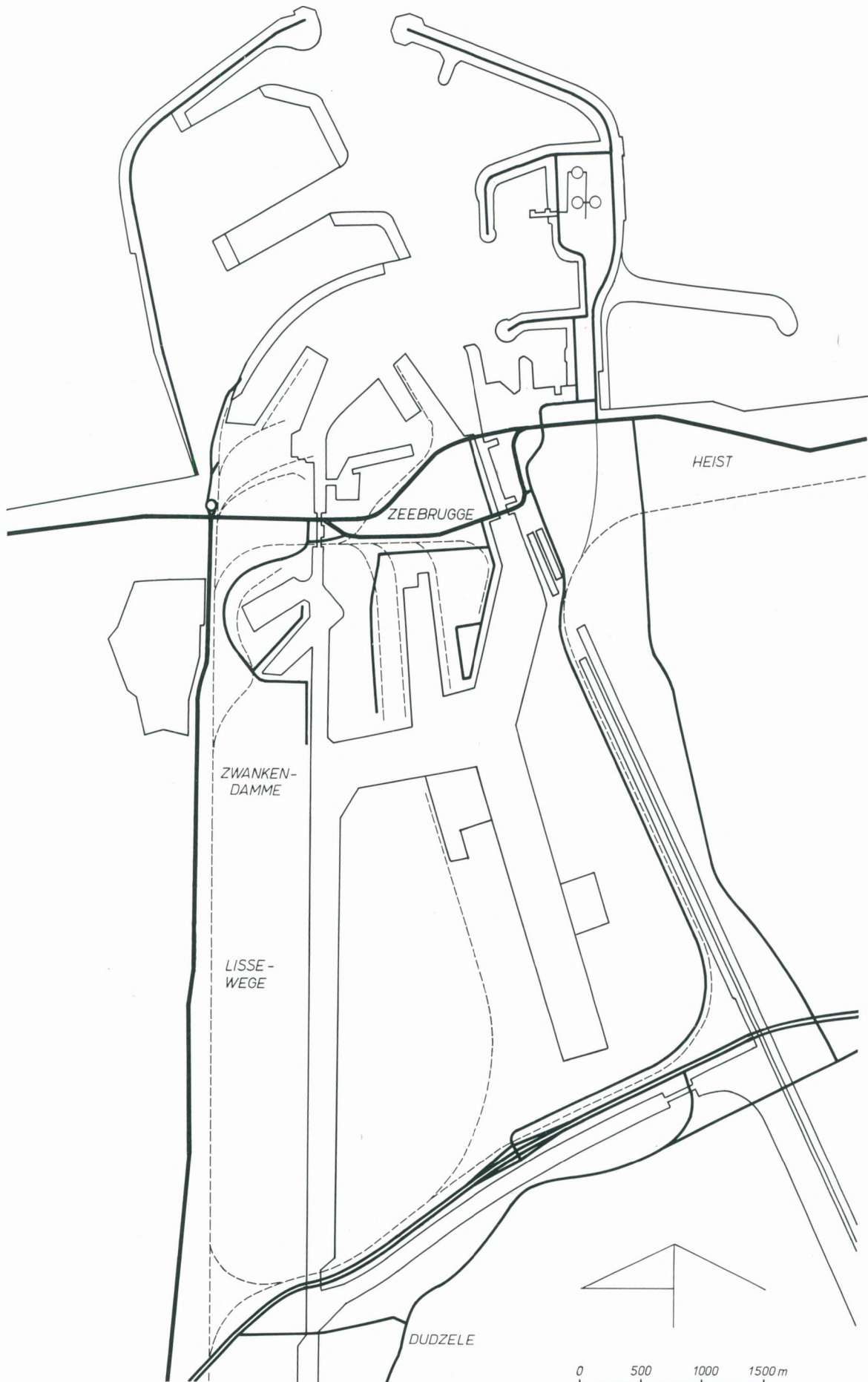
Tabel 1 geeft een overzicht van de uitgevoerde studies en hun samenhang, die uiteindelijk geleid hebben tot zowel de vormgeving als het ontwerp van de nieuwe buitenhavendammen.

Niet alleen de studie van de dammen is het vermelden waard als voorbeeld van een moderne technische aanpak: de uitvoering ervan doet op dat vlak in niets onder. De realisatie van die dammen is voorzien in het zogenaamde 'Raamkontraakt Zeebrugge'. Dit is een globaal kontraakt dat zowel de studie als de uitvoering van de volledige uitbouw van de nieuwe buitenhaven omvat.

De ervaring heeft immers geleerd dat voor dergelijke werken, die reiken tot ver buiten de kustlijn en die een ingreep zijn in het bestaand regime van de zee met haar getijstromingen, en in het gedrag van strand- en zeebodem, het vooraf opmaken van een pasklare en onveranderlijke studie zo goed als onmogelijk is. Hoe zorgvuldig er ook bij de voorafgaande studie rekening gehouden wordt met het gekende of het veronderstelde gedrag van de zee en de zeebodem, toch doen zich steeds verrassingen voor en zijn niet alle reacties van de zee vooraf volledig te evalueren. Dit vergt tijdens de bouwperiode snelle aanpassingen aan de studie en aan de uitvoeringsplannen. De raamkontraaktformule, die in Nederland is ontstaan en er toegepast werd bij het bouwen van meerdere belangrijke zeehavendammen en afsluitdammen in het Delta-project, voorziet in het permanent overleg tussen de bouwheer en de aannemer die gezamenlijk de studie en de uitvoeringsplannen opstellen en ze gedurende de loop der werken bijsturen, aanpassen of zelfs wijzigen telkens als het moet, om een efficiënte en tijdige realisatie der werken te blijven waarborgen<sup>1</sup>.

(1) Zie: Ir. R. Simoen: Uitbouw van de haven van Brugge-Zeebrugge, in: West-Vlaanderen Werkt, 1982, nr. 4, WES, Brugge, blz. 215-224.

Figuur 1



Kaart MOW, Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust (oktober 1985).



Tabel 1

Faze	Hydrografisch onderzoek	Geotechnisch onderzoek	Hydraulisch onderzoek		Nautisch onderzoek	Sedimentologisch onderzoek
			Fysich	Matematisch		
<i>Basisgegevens</i>	Bodemligging Stroom Golven Wind	Bodemsamenstelling Draagkracht			Prototype metingen a/b van schepen	Bodemonderzoek Transportmetingen Tracerproeven
<i>Lay-out havendammen</i>			Permanentie model Tijmodel Diffractie model	Refractie Diffractie Getij	Simulatorproeven Model vrijvarende schepen	Sedimentologisch model
<i>Ontwerp dammen</i>		Stabiliteitsberekeningen	2 en 3 dimensionele modellen			
<i>Uitvoering</i>	Evolutie van bodemligging (erosies) en stroom Meteodienst	Kontrolsonderingen en boringen	Operationeel tijmodel		Stroomatlassen Loodatlassen Meetvaarten	Transportmetingen

Op grond van die overwegingen werd door de Regering aanvaard de raamkontrakformule toe te passen op de werken voor de zeewaartse uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. Na een internationale oproep werd in september 1976 een raamovereenkomst afgesloten met een aannemersgroep, de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand.

Deze opdracht is in verschillende fazen (zogenaamde deelcontracten) toevertrouwd geworden. In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van die deelopdrachten.

De deelcontracten V omvatten de eigenlijke dammenbouw en zijn daarom ook de belangrijkste te noemen. Tal van werkzaamheden, die rechtstreeks met de verschillende fazen van de damopbouw te maken hebben, zijn er in ondergebracht; baggerwerken, zand- en grintverwerkingen, zinkstukkenwerk, natte en droge

steenverwerking, betonblokkenverwerking. In fig. 2 wordt een algemene dwarsdoorsnede van een dam gegeven en in fig. 3 wordt een chronologisch overzicht gegeven van die verschillende fazen in de opbouw.

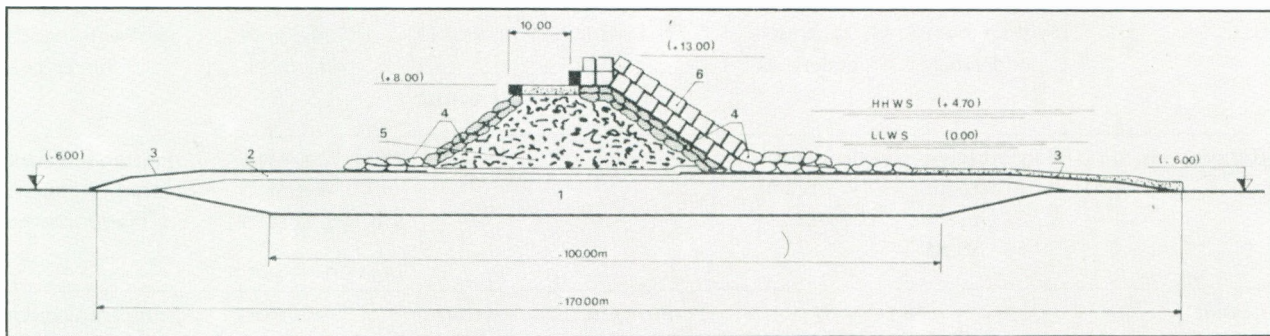
Tussen al die werkonderdelen is de techniek van de zinkstukken wel zeer speciaal en spectaculair te noemen. Het is een techniek die al eeuwen wordt toegepast om enerzijds de erosie van de damfundering tijdens en na de werken tegen te gaan en anderzijds te beletten dat de zware stortstenen van het eigenlijk damlichaam diep in de zandbodem zouden doordringen, wat aanzienlijke meerkosten met zich zouden meebrengen.

De techniek is dezelfde gebleven, alleen de uitvoeringsmiddelen zijn moderner en grootschaliger geworden. De zinkstukken worden gebouwd op een aan het water gelegen helling waarop een propyleen doek als

Tabel 2

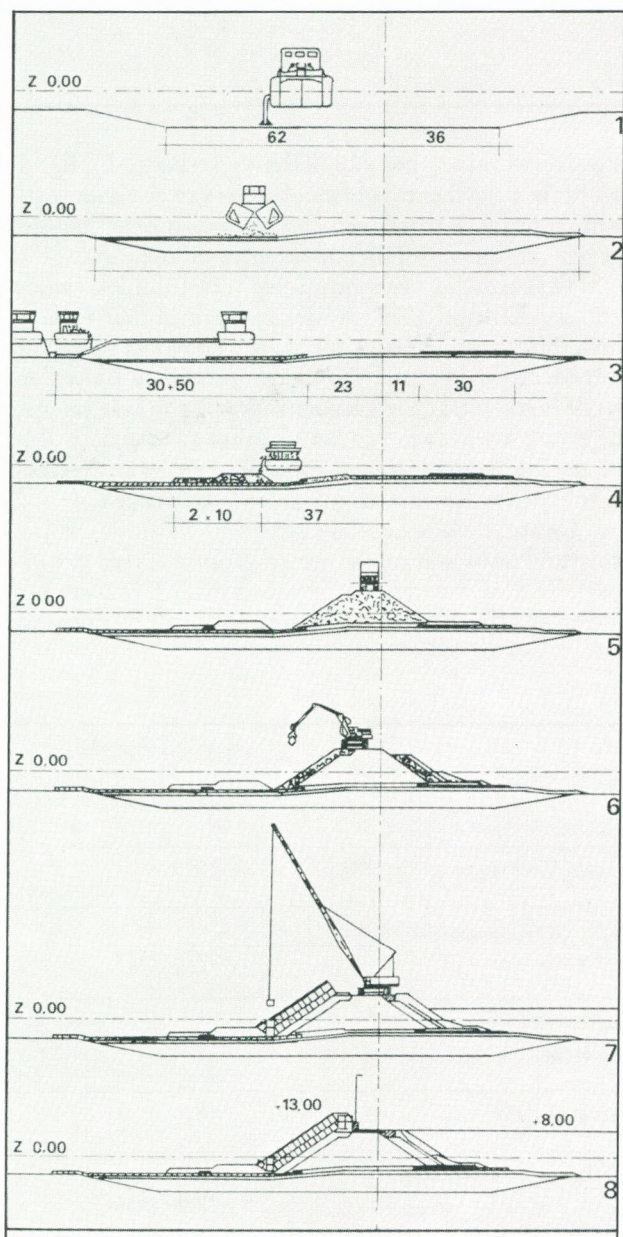
Kontraktnummer	Omschrijving	Voltooiingsdatum
<i>I</i>	Studieopdracht	1986
<i>II</i>	Strandverbeteringswerken Oostkust (tussen Zeebrugge en het Zwin)	1979
<i>III A &amp; B</i>	Bouw van de werkhaven, het werkterrein en de aanzet van de oostelijke dam	1978/1979
<i>IV A &amp; B</i>	Bouw van de zuidelijke oostdam, aanleg en voltooiing van het LNG terrein, de LNG dam en de LNG steiger	1984
<i>V A &amp; B</i>	Bouw van de westelijke dam en de oostelijke dam	1986
<i>VI</i>	Baggerwerken in de toegangseul tot de haven en opspuiten van de haventerreinen	1985/1986

Figuur 2: Stortsteendam.



1. Zand in vervanging van weggebaggerde niet draagkrachtige bodemlagen
2. Grint
3. Zinkstukken
4. Breuksteen van 1 tot 3 ton en van 3 tot 6 ton
5. Tout-venant
6. Betonblokken van 25 tot 30 ton

Figuur 3: Schematizering damopbouw buitenhavendam.



werkvloer is aangebracht. Eenzelfde doek wordt dan uitgerold en moet dienen als eigenlijke onderlaag van het zinkstuk zelf. Daarop worden de houten wiepen (in rastervorm) en het vulhout aangebracht en vastgebonden.

Het aldus afgewerkte zinkstuk van 30 m × 50 m wordt vervolgens in het water getrokken, naar de juiste plaats van bestemming gesleept en op de zeebodem neergelaten door een bestorting met stenen vanuit speciaal daartoe uitgeruste werkschepen (steenstorters).

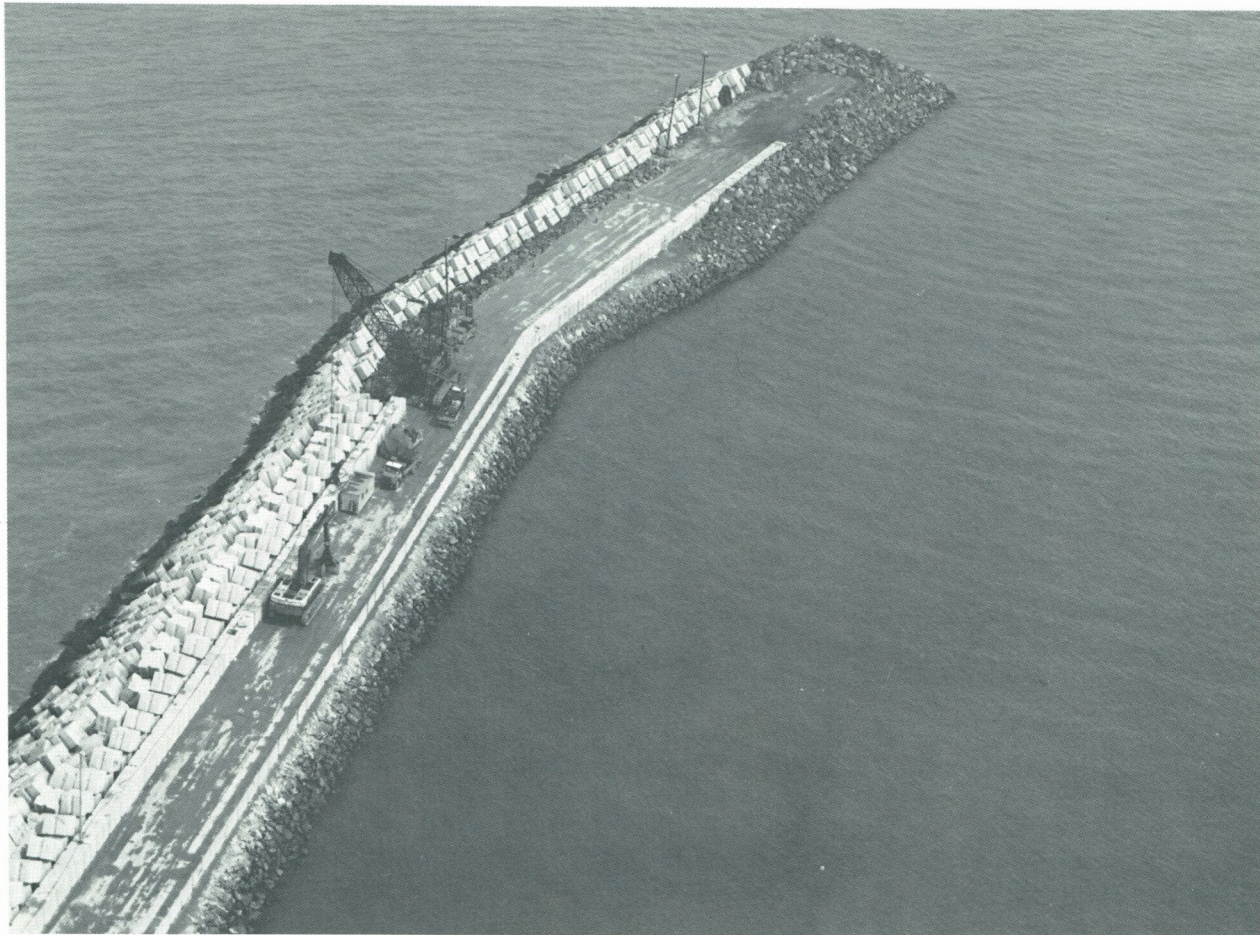
Daarna worden ze nog eens extra nabestort, totdat een totaal gewicht van 1.000 à 3.100 kg/m<sup>2</sup> steenbestorting is bekomen naargelang de plaats waar het zinkstuk in het definitief damlichaam gesitueerd is. Vervolgens gaat de damopbouw verder, door natte en droge steenverwerking.

Vooraleer deze zinkstukken op de klaargemaakte zandfundering werden neergelaten was het op sommige plaatsen noodzakelijk deze zandfundering nog eens extra te verdichten. Het neergeklepte zand in het funderingscunet bezit immers niet altijd de nodige draagkracht waarop gerekend moet kunnen worden voor de algemene stabiliteit van de dam zelf.

Kontroletesten met sonderingsapparaten moesten voor elke zone uitmaken of supplementaire verdichting al of niet nodig was. In totaal moest ca. 25% van het geklepte zand in het funderingscunet deze verdichtingsoperatie ondergaan.

Alhoewel deze verdichtingstechniek genoegzaam bekend is, is in Zeebrugge baanbrekend werk verricht om de gekende werkwijzen gevoelig te verbeteren. Twee methoden werden ontwikkeld en toegepast. Enerzijds de *vibratietechniek*: een sterprofiel (vorm en conceptie gepatenteerd) wordt vanop een hefeiland in het zandlichaam gedrukt en met behulp van een vibratieblok gedurende 15 min. heftig getrild; de vibratie-energie wordt in het zand overgebracht en zorgt voor

1. Uitbaggeren cunet met sleep of cutterzuiger
2. Kleppen zand en erosiegrint met slijtbak
3. Afzinken zinkstukken met 2 zinkpontons en steenstorter
4. Storten berm 3-6 ton + tout-venant met zijlosser
5. Bouwen kern in tout-venant met dumpers
6. Bouwen talud in 1-3 ton + filterkonstructie met poclairn 600
7. Bouwen talud in betonblokken met american hoist 11.310
8. Afwerken kruin + dienstweg + zandaanvulling achter de dam + verlichting



de nodige kompaktatie. Anderzijds de *explosietechniek*: om de 7,5 m worden gaten geboord in het zand waarin de springstof wordt neergelaten; na explosie (waarbij de volgorde en de tussenperioden experimenteel werden bepaald) wordt een degelijke kompakte zandfundering verkregen.

Deze laatste methode is zeer recent ontwikkeld en werd dan ook met grote interesse door specialisten terzake gevolgd, waardoor ze werkelijk aan de spits staat van de gebezigde technieken terzake. Vooral de snelheid waarmee deze explosietechniek bepaalde gronden kan verdichten biedt ruime perspectieven voor groot-schalige toepassingen. Het is één van de voorbeelden van spitsstechnologie waarvan de export van Belgische know-how naar het buitenland door de Zeebrugge ervaring mogelijk wordt gemaakt.

### Spitstechnologie

Het lijkt geen twijfel dat de werken in Zeebrugge in menig domein als katalisator hebben gediend om nieuwe technieken te ontwikkelen of om bepaalde concepten te verfijnen.

A. Een eerste voorbeeld van het ontwikkelen van nieuwe technieken situeert zich op het gebied van het dimensioneren en ontwerpen van de damopbouw. De meeste theorieën dienaangaande zijn gebaseerd op opzoeken in diverse laboratoria of langs zuiver wiskundige weg. In Zeebrugge is evenwel een innoverend programma 'Daminstrumentatie' op touw gezet om in situ te kunnen nagaan hoe nauwkeurig de benaderingen in de laboratoriummodellen of de berekeningen wel zijn.

Op een welbepaalde oordeelkundig gekozen plaats van de dam worden de belangrijkste parameters door middel van verfijnde sensoren opgemeten en geregistreerd: golfhoogten en -perioden, drukvariaties in de bodem en in de fundering, drukopbouw in het damlichaam. Dit proevenprogramma in situ zal twee jaar doorgaan en moet toelaten de terugkoppeling van de

natuur naar het laboratorium mogelijk te maken en de gehanteerde basishypotesen te controleren. Het is de eerste maal dat zulks op een dergelijke schaal wordt aangepakt.

B. Ook op het gebied van de conceptie der dek-laagelementen van de dammen hebben de Belgische ingenieurs zich in Zeebrugge niet onbetuigd gelaten. Na grondige studie werd een nieuw type blok ontwikkeld (het zogeheten Haro-blok) waar reeds met belangstelling vanuit het buitenland naar gekeken wordt. De basisidee van dit blok is: met een minimum hoeveelheid materiaal (beton) een blok maken dat een goede inhaking waarborgt t.o.v. de omringende elementen en tevens het vereiste percentage holten in de deklaag op het talud realiseert om de energieabsorptie van de golven optimaal te maken.

Tenslotte nog twee voorbeelden van geavanceerde technologieën op het domein van de baggerwerken en van de sedimentologische processen.

C. Teneinde de snelle evolutie van onze stranden en van de gebaggerde scheepvaartwegen beter en frequenter te kunnen in het oog houden werd een speciaal lodingsvaartuig ontworpen dat uniek is in de wereld. Dit vaartuig is in feite een omgebouwde hovercraft dat aan snelheden tot 50 km per uur zelfs op zeer ondiepe plaatsen (1 m waterdiepte) zeer nauwkeurige bodempeilingen kan verrichten. Het registreren en verwerken van de zeer grote hoeveelheden gegevens en metingen die hieruit voortvloeien kan slechts gebeuren via de recentste ontwikkelingen in de computertechniek.

D. Wat de baggerwerken betreft dient de leidinggevende positie vermeld te worden van de Belgische ingenieurs inzake de problematiek van doorvaarbaarheid van slib.

Daartoe worden recentelijk meetmethoden ontwikkeld o.m. met radio-actieve sondes die een heel ander licht hebben geworpen op de vraagstelling hoe en waar er moet gebaggerd worden om de grootste efficiëntie te verkrijgen in functie van de steeds groeiende zeescheepvaart met diepstekende schepen.

# De Papierloods®

STROBBE 

FORMULIEREN  
EN  
COMPUTERPAPIER

„De Papierloods” is een verkoopfiliaal  
van de Drukkerij Strobbes nvba Izegem



**8200 BRUGGE**  
Koningin Astridlaan 97  
Tel. (050) 38 39 41

**8700 IZEGEM**  
Kasteelstraat 3  
Tel. (051) 30 39 14 • Telex 81427 b

**9000 GENT**  
Sint-Annaplein 7  
Tel. (091) 25 41 63

# De haven van Zeebrugge: haventrafieken en betekenis voor West-Vlaanderen en België

M. Michiels, Directeur-Generaal MBZ

De haven van Brugge-Zeebrugge heeft sinds de ingebruikname in 1904 een merkwaardige evolutie gekend.

Tot 1950 kende het goederenverkeer, niettegenstaande tal van konjunktuurinzinkingen en de twee wereldoorlogen, waarbij de haven tweemaal werd geblokkeerd en zelfs gedeeltelijk verwoest, een zeer snelle ontwikkeling: in 1911, na 7 jaar activiteit werd reeds 1,1 mln t behandeld, in 1927, 8 jaar na de heropening na de eerste wereldoorlog werd eveneens reeds eenzelfde goederenvolume overgeslagen.

Vanaf 1950, toen de wederopbouw in ons land na de tweede wereldoorlog reeds ver gevorderd was, begon de definitieve expansie in een snel veranderende maritieme omgeving: ontwikkeling van nieuwe scheepstypes, aanpassing van de overslagtechnieken, integratie van bedrijven i.v.m. de ontvangst, opslag en aflevering van de goederen, de vorming van consortia, verschuiving van de havens steeds dichterbij de zee toe...

Gedurende deze laatste 35 jaar kende de haven een uitgesproken ontwikkeling.

## 1. Maritiem goederenverkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1950-1984

Jaar	Verkeer in ton
1950	340.740
1955	821.773
1960	1.212.559
1965	2.206.803
1970	9.510.029
1975	12.105.299
1979	15.075.617
1980	14.189.482
1981	12.841.122
1982	9.338.727
1983	10.304.501
1984	12.001.164

In 1960 werd een trafiek bereikt die 3,5 maal hoger lag dan in 1950. Anders uitgedrukt betekent dit een gekumuleerde jaarlijkse groei van 12,2%. Deze toename kwam vooral tot stand door de invulling van de beschikbare terreinen.

In 1970 werd 9,5 mln t overgeslagen, 7,8 maal zoveel als in 1960 of een gemiddelde groeivoet van 20,6% per jaar. Gedurende deze tien jaar werden alle beschikbare terreinen in de bestaande haven ingenomen en werd nieuwe supra- en infrastructuur aangelegd, waardoor belangrijke klanten een plaats in de haven vonden:

1962: aanleggen eerste Sinclair tanker; inhuldiging Prins Filipdok.

1966: start ro/ro-dienst van Townsend Thoresen naar Dover.

1968: opening Short-Sea containerterminal (SCT).

Ook in de zeventiger jaren hield deze evolutie aan. De overslag steeg van 9,5 mln t tot 15,1 mln t in 1979.

Belangrijke infrastructuurwerken en trafieken waren o.m.:

1971: opening Ocean Container Terminal (OCZ).

1972: start ro/ro-dienst van North Sea Ferries (NSF) naar Hull.

1978: start Sea-Ro terminal.

De totale beschikbare ruimte in de haven wordt hierdoor ten volle en optimaal benut.

1979 betekende dan ook het jaar waarin (voorlopig) een rekordoverslag werd genoteerd. De drie volgende jaren werd een negatief saldo bereikt, echter slechts omwille van het verlies van één enkele trafiek: de aanvoer van ruwe aardolie, op dat ogenblik 5,1 mln t, werd verminderd en tenslotte gestaakt door de sluiting van de raffinaderij die via Zeebrugge werd bevoorrad.

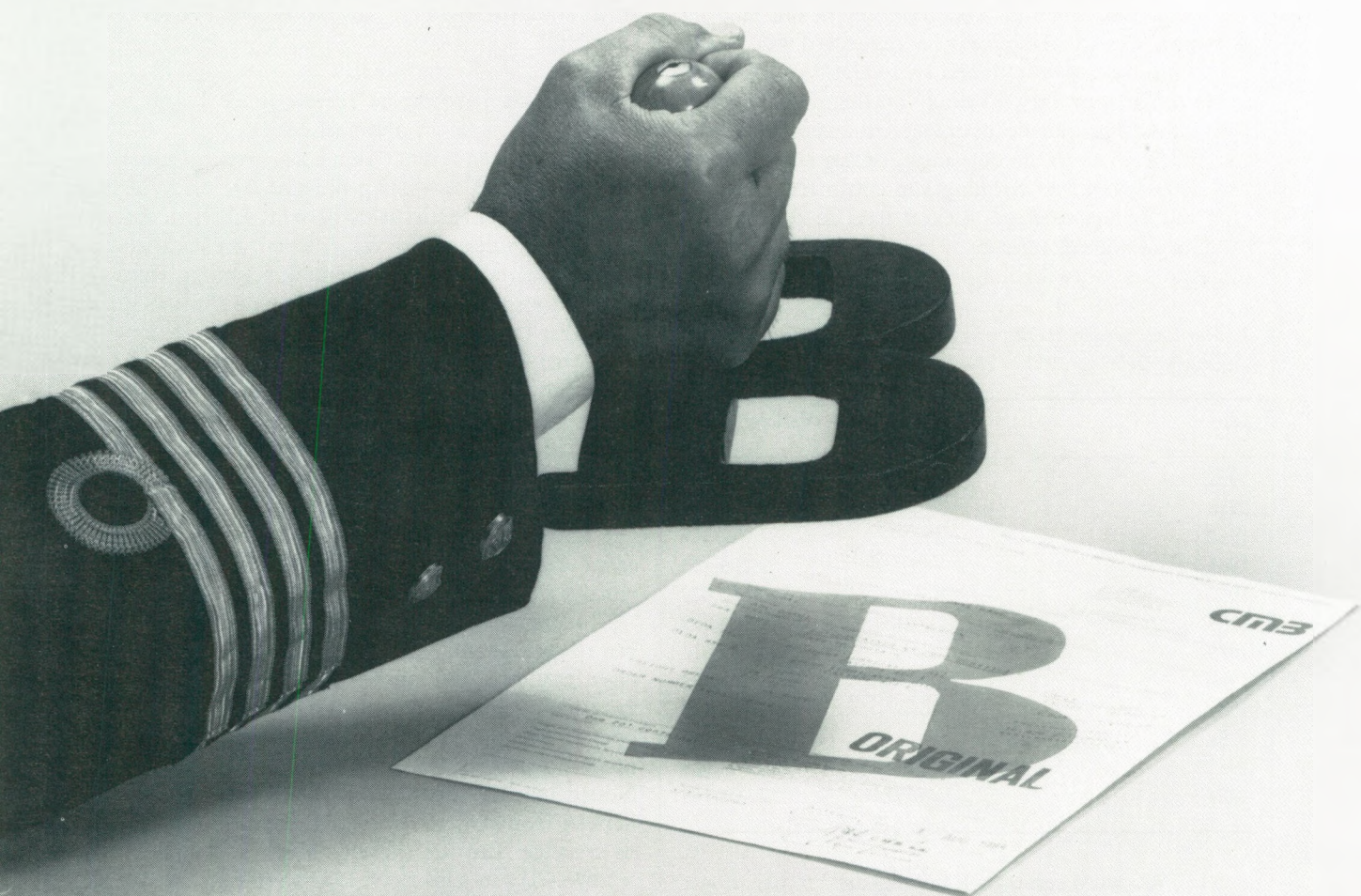
Vanaf 1983 echter kent de haven opnieuw een toename van het maritiem goederenverkeer: 1983: +10,1% en 1984: +16,5%.

Deze evolutie sinds 1983 is te danken aan zowel de verdere ontwikkeling van reeds in de haven gevestigde bedrijven, als aan het aantrekken van nieuwe trafieken. Dit laatste kon o.m. worden gerealiseerd doordat de eerste resultaten van de uitbreidingswerken konden worden gevaloriseerd.

Inderdaad werden de eerste terreinen in de voorhaven in gebruik genomen (Zweedse Kaai en enkele hektaren parkeerruimte op de op zee gewonnen terreinen aan de Westelijke zijde) en werd de nieuwe achterhaven operationeel met de openstelling van de nieuwe zeesluis op 8 november 1983. De eerste resultaten van het Noordelijk Insteekdok dat aldus werd opengesteld, hebben trouwens reeds in sterke mate bijgedragen tot de relance van de haven. Van de toename met +1.696.663 t in 1984 t.o.v. 1983 werd immers 374.749 t door de bedrijven in de nieuwe achterhaven verwerkt (BNFW, CTO, ZBM en Sea-Ro).

Laat ons even stilstaan bij de resultaten van 1984 (tabel 2). Met een goederenoverslag van 12 mln t behoort Zeebrugge niet tot de grootste havens van de rang Le Havre-Hamburg. Van het totale goederenvolume dat via deze havens werd verscheept, behaalt Zeebrugge immers slechts een marktaandeel van 2,2%. Toch behaalt Zeebrugge met dit resultaat een hoger volume dan bijv. Bordeaux, Liverpool, Manchester, Fort Elizabeth (Zuid-Afrika), Portland en Savannah (USA).

# verscheep belgisch



## CMB

**uw belgische transportpartner**

CMB – St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Tel.: 223.21.11 Telex: 72 304

2. Maritiem verkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1984

	In	Uit	Totaal
<i>Stukgoed</i>			
Ro/ro	2.664.393	3.908.998	6.573.391
Containers	953.297	1.202.091	2.155.388
Andere	86.872	245.839	332.717
	3.704.568	5.356.928	9.061.496
<i>Vloei-bare bulk</i>			
	511.707	196.971	708.678
<i>Droge bulk</i>			
	2.010.132	220.858	2.230.990
<b>Totaal</b>	<b>6.226.407</b>	<b>5.774.757</b>	<b>12.001.164</b>
<i>Containers</i>			
(eenheden)	78.692	78.000	156.692
TEU (eenheden)	100.426	100.942	201.368
<i>Passagiers</i>			
(eenheden)	1.038.397	1.058.046	2.096.443
<i>Zeeschepen</i>			
	9.775	—	—
BRT	41.106.397	—	—

Kenmerkend voor Zeebrugge is wel de drukke scheepsbewegingen. Binnen dezelfde Le Havre-Hamburg-range wordt een marktaandeel bereikt van 9,5%. Met 9.775 zeeschepen komt Zeebrugge als 21e op de wereldranglijst, nog vóór havens als bijv. Gent, Duinkerke, Le Havre en Barcelona en op gelijke hoogte als Bremen en Marseille.

Dit drukke scheepvaartverkeer is kenmerkend door de aard van de goederen die momenteel het karakter van de haven bepalen. 72,7% van het verkeer in

1984 betrof ro/ro- en gecontainerizeerde goederen, twee categorieën die een zeer snelle behandeling vereisen en meteen een snelle turn-round van het schip toelaten.

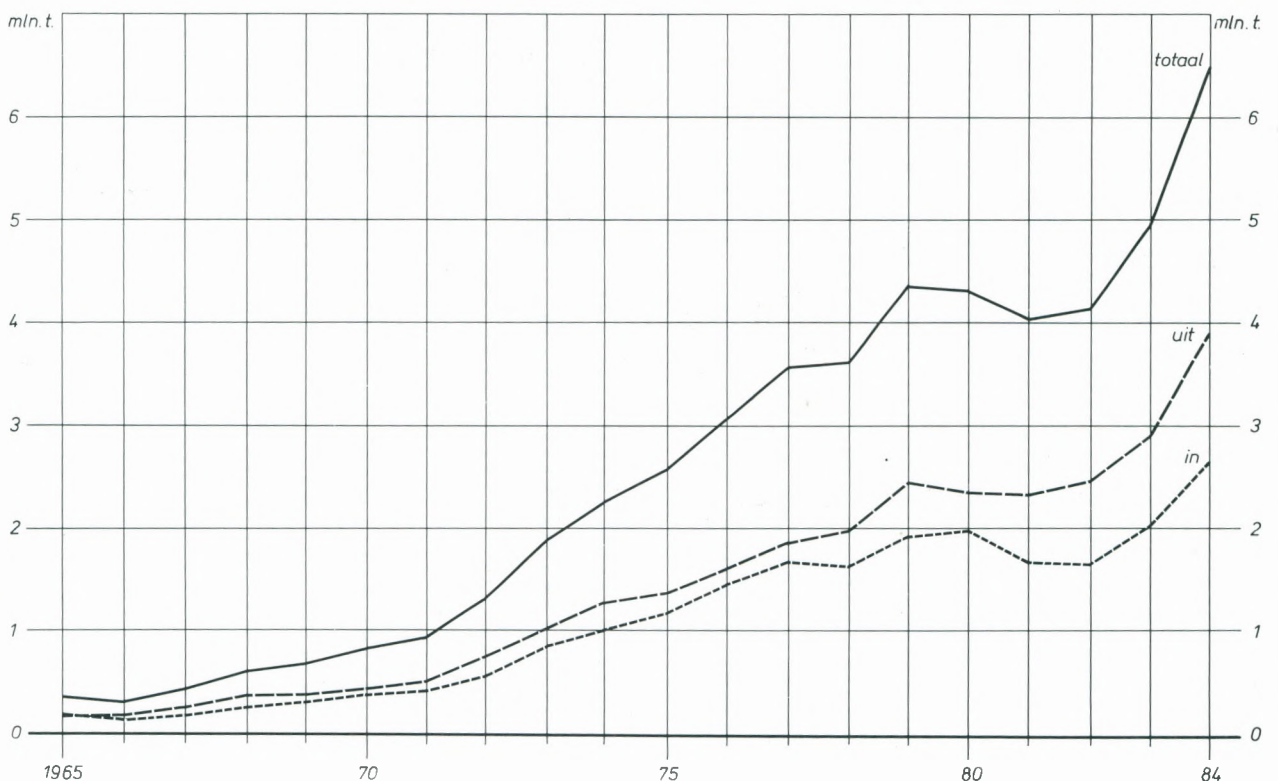
Van deze twee categorieën is het verkeer van en naar Groot-Brittannië dominerend. 7.775.276 t, of 65% van het totaal goederenvolume van Zeebrugge in 1984, werd door middel van de regelmatige lijndiensten op Groot-Brittannië van of naar dit land verscheept.

Hierdoor behoort Zeebrugge tot een van de belangrijkste Engelandhavens. Geen enkele andere continentale haven biedt een dergelijke waaier van regelmatige lijndiensten zowel op Zuid-, Midden- als Noord-Engeland. Zeebrugge behaalt een tweede plaats zowel voor het kommercieel ro/ro-verkeer (na Calais) als voor het containerverkeer (na Rotterdam). Met 2.093.108 passagiers van en naar Groot-Brittannië in 1984 wordt dit kommercieel verkeer door een toeristisch aspekt aangevuld.

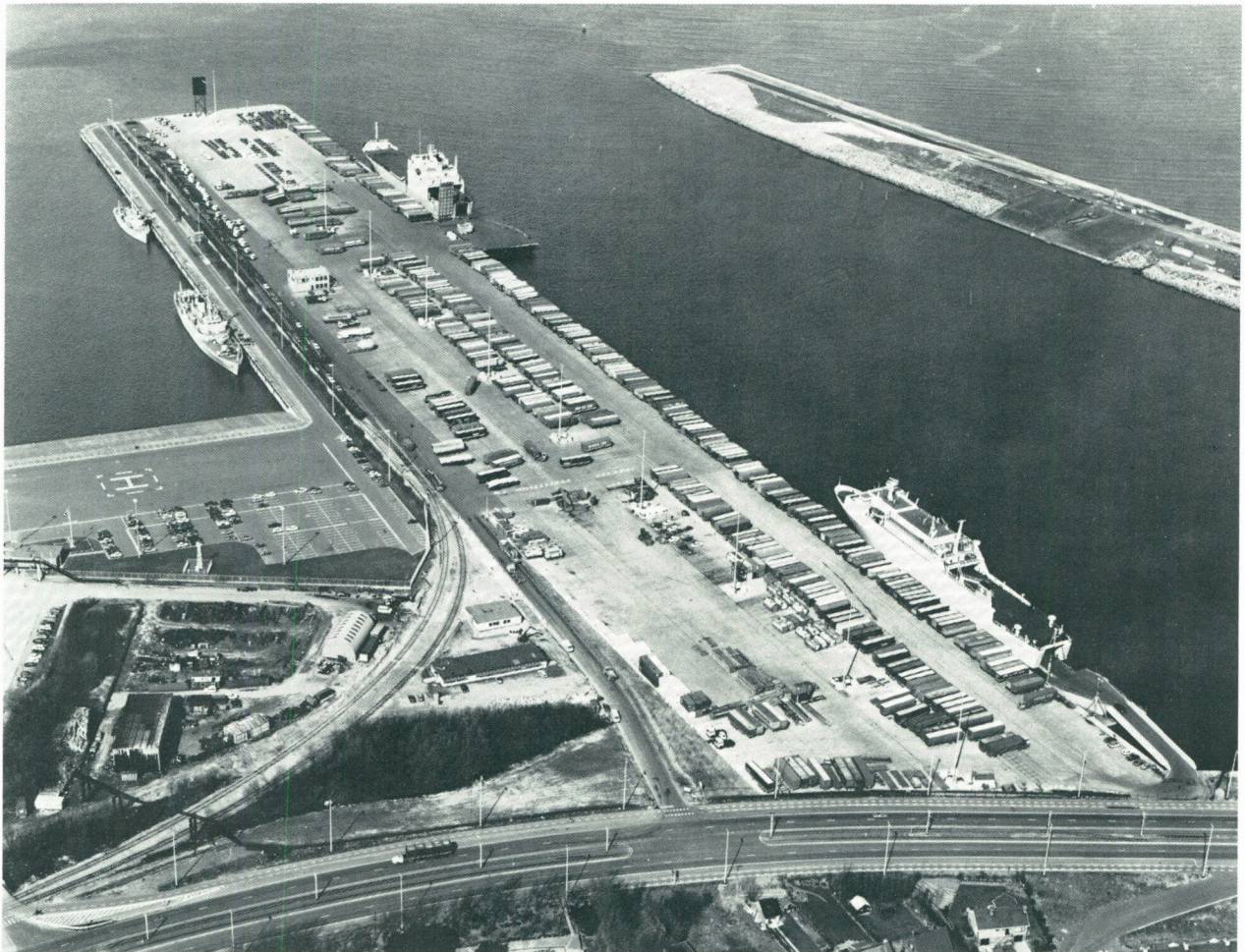
Het ro/ro-verkeer in de haven heeft een grote vlucht genomen, bijna een vertwintigvoudiging in twintig jaar tijd.

3. Ro/ro-verkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1965-1984

Jaar	Goederenvolume (1.000 t)	Index
1965	354	100
1970	836	236
1975	2.579	729
1980	4.332	1.224
1983	4.939	1.395
1984	6.573	1.857



Ro/ro-verkeer 1965-1984.



Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

Boven: Zweedse kaai. Onder: Noordelijk insteedok.



Deze evolutie is te verklaren door de steeds stijgende wereldhandel, doch ook door het toenemend belang van 'mini-landbridges'. Het verkeer van Noord-Italië bijv. komt over de weg of per spoor naar de havens aan de Noordzee waar men gebruik maakt van de veelvuldige en snelle cross-channel diensten. Hierdoor wordt het rechtstreeks verkeer van Italië naar Groot-Brittannië bij middel van een 'mini-landbridge' aan sterke concurrentie onderworpen.

Doch Zeebrugge is meer dan een zeebrug naar Engeland. Dank zij de uitbreidingswerken kan de haven inpikken op de veranderingen die zich sinds de Tweede Wereldoorlog manifesteren. Tot dan werd de conceptie van de havens bepaald door het gebruik, dat de goederen werden neergelegd op de vrije kaaistroken in afwachting dat ze werden geladen of afgevoerd. Thans bestaat er een groeiende diskontinuiteit tussen de aankomst van steeds grotere zeeschepen enerzijds en de relatief trage af- of aanvoer van de kleinere binnenlandse transportdragers. Dit verschil moet in de zeehavens opgevangen worden en leidt tot het toenemend belang van de opslagfunctie en automatisch tot grotere terreinbehoeften in de haven.

Zo kent iedereen in Zeebrugge o.m. de trafieken van gebundeld hout. Schepen tot 30.000 tdw verblijven slechts 2 à 3 dagen in de haven. Deze cargo kan men niet rechtstreeks overslaan op 1.000 vrachtwagens, daar men niet over een dergelijke hoeveelheid vrachtwagens kan beschikken. Bovendien zou het lossen van het zeeschip en het gelijktijdig beladen van 1.000 vrachtwagens de totale behandeling aanzienlijk vertragen. Tenslotte kan geen enkele afnemer 30.000 t gebundeld hout ineens ontvangen. Dit leidt aldus tot tussentijdse opslag in de haven. Wij kunnen analoog met dit voorbeeld wijzen op bijv. de trafieken van melasse, aardappelen, personenwagens, granen, bouwmaterialen, brandstoffen, enz.

Als logisch gevolg van de opslagfunctie, wordt aan de havens een steeds belangrijker rol toebedeeld in het kader van de distributie.

Gezien de ideale ligging van Zeebrugge t.o.v. de verbruikers en industriële centra in Europa, kent de haven een steeds aan belang toenemende doorvoerfunctie. Zonder de ruwe aardolie is de doorvoer de laatste vijf jaar als volgt toegenomen (op basis van NIS-gegevens):

4. *Procentueel aandeel van de doorvoer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1980-1984, exclusief aanvoer van ruwe aardolie*

Jaar	% doorvoer
1980	32,3
1981	35,1
1982	34,1
1983	35,6
1984	39,8

Uiteraard wordt bij deze cijfers in de eerste plaats gedacht aan de continentale landen, doch het achterland strekt zich steeds verder uit dan de 180° die als traditioneel worden beschouwd. Inderdaad kan men stellen dat het achterland over 360° uitstraalt door de toe-

name van de maritieme overslag via Zeebrugge. Als recent voorbeeld kan worden aangehaald de herverzekering, via Zeebrugge, van granen afkomstig uit de USA, naar Saoedi-Arabië.

Eveneens illustrerend voor de spreiding van het achterland en de distributiefunctie van Zeebrugge is de doorvoer vanuit Nieuw-Zeeland in 1983. Volgens NIS-cijfers werd van de 77.868 t inkomende doorvoer 41.214 t, of 53%, opnieuw verzonden naar overzeese bestemmingen. Voor doorvoerlading afkomstig uit Australië was dit 15.072 t.

Het spreekt voor zich dat deze doorvoerhandel in belangrijke mate bijdraagt tot de nationale economie. Eveneens belangrijk voor de Belgische economie zijn een aantal projecten in ontwikkeling in de haven. Zo wordt momenteel de LNG-terminal afgewerkt en wordt binnenkort de diepwaterkade aangelegd waar een overslagterminal voor stortgoederen zal worden geïnstalleerd. Beide overslagbedrijven zullen aan Zeebrugge een taak geven waarvoor België momenteel grotendeels op buitenlandse havens beroep moet doen: invoer van energieprodukten en grondstoffen voor de industrie. Mogelijk vloeit uit deze overslagfunctie voort dat Zeebrugge een nieuwe dimensie krijgt, nl. als ideale vestigingsplaats voor diverse industriële bedrijven.

Als zodanig is Zeebrugge binnen West-Vlaanderen een belangrijke groeipool, o.m. geïllustreerd door een toename van de tewerkstellingsmogelijkheden. Het aantal havenarbeiders bijv. nam sinds januari 1984 toe van 341 tot 539. Studies hebben uitgewezen dat één arbeidsplaats 'op kade' werk verschaft aan drie tot vier personen elders, in of buiten de haven.

Bovendien biedt Zeebrugge lokaal aan de Westvlaamse economie nieuwe kansen. Volgens een studie van het WES is de economie in West-Vlaanderen voor 52% exportgericht. Hierin bedraagt het aandeel van Groot-Brittannië slechts 5%. Nochtans zou 69% van de Westvlaamse bedrijven belangstelling tonen voor de Britse markt. Zeebrugge biedt hen transportmogelijkheden met dit land, potentiële kansen en kan aldus tot een stijging van de exportomzet ten volle bijdragen.

Dit betekent niet dat Zeebrugge uitsluitend een ferryhaven van lokale betekenis zou zijn. Niets is minder waar. In Zeebrugge wordt hard gewerkt om de haven 'Brugge aan de Zee' een belangrijke rol te laten spelen, lokaal, nationaal én internationaal.

# Draadwerkelijke bijdrage tot de economie

Bekaert houdt van aanpakken. Al meer dan 100 jaar. Volgens een strategie die een succesformule is geworden. De resultaten liegen er niet om.

Bekaert is 's werelds grootste onafhankelijke producent van staaldraad en staaldraadprodukten. Gecommercialiseerd in meer dan 150 landen. Met 18.000 mensen aan de slag in 14 landen, produceren 40 Bekaert-

fabrieken jaarlijks 1 miljoen ton. Goed voor 60 miljoen km draad of 15.000 maal de omtrek van de aarde.

**Rentabiliteit** is – naast diversifiëring en internationalisering – één van de krachtlijnen van onze toekomststrategie. Niet enkel om ons industrieel voortbestaan veilig te stellen. Maar net zo goed als fundament van een sociale politiek in de geest van onze bedrijfstraditie. Wat meteen ook de beste waarborg voor werkgelegenheid betekent.



  
**BEKAERT**

N.V. BEKAERT S.A.  
Groepsdirectie  
Pres. Kennedypark 18  
B-8500 KORTRIJK (België)  
Tel.: 056 / 23 05 11  
Telex: 85671 bekaz b

# De industriële functie van Zeebrugge

Dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

## 1. Oorsprong industriële functie

Naast de commerciële trafiekkfunctie en de energie-functie berust de uitbouw van de haven van Zeebrugge in belangrijke mate op de industriële functie.

In het geheel van de inspanningen die werden gedaan voor de uitbouw van de haven in de jaren vijftig en zestig door de toenmalige Westvlaamse Economische Raad tezamen met de MBZ (toen nog MBZI genoemd), lag het aksent hoofdzakelijk op de industriële uitbouw van de haven van Zeebrugge. Het is pas in de jaren zeventig dat de trafiekkfunctie fel aan betekenis won. De energiefunctie was gebonden aan specifieke trafieken zoals ruwe olie en aardgas (beslissing omtrent LNG-terminal in de jaren zeventig).

De belangstelling voor de industriële functie moet worden gezien in de ontwikkeling van meerdere grote havens na de tweede wereldoorlog. De meeste Westeuropese landen schakelden in deze periode geheel of gedeeltelijk over van Europese grondstoffen (kolen, ijzererts enz.) naar niet-Europese grondstoffen. Deze trend werd veroorzaakt door meerdere factoren zoals schaarste, kwalitatieve eigenschappen doch vooral de grootte van de bulk-carriers en de olietankers. Hierdoor werd het mogelijk grondstoffen aan te voeren uit alle werelddelen aan sterk competitieve prijzen. De havens werden hierdoor de vindplaatsen van de grondstoffen en meteen in vele gevallen de vestigingsplaats van produktie-eenheden. De verschuiving van de zware industrie van het binnenland naar de havens was uitgesproken tijdens de periode 1955-75. De voorbeelden zijn legio, zowel in West-Duitsland, Nederland, Frankrijk, Italië, en andere. Doch ook in ons land voltrok zich hetzelfde verschijnsel. Antwerpen verkreeg een belangrijke industriële functie terwijl de haven van Gent in deze periode zijn industriële functie kracht bijzette.

De haven van Zeebrugge heeft in deze periode niet kunnen genieten van de algemene trend. De belangstelling van vele ondernemingen, vooral uit het buitenland, was er. De infrastrukturele uitbouw bleef echter uit. De nieuwe sluis werd pas eind 1983 ingevaren, terwijl de achterhaven pas nu perspectieven biedt om op korte termijn industriële projekten in te planten.

De industriële functie te Zeebrugge kreeg in de jaren zeventig een tweede impuls, dit in het licht van de oprichting van de studiesyndikaten Symarinfra en Symarindus (opgericht op 4 december 1973). De wijzigingen in de energiebevoorrading (olie, aardgas, kernenergie) die zich in deze periode aftekenden, lagen aan de basis van de beide studiesyndikaten.

De idee tot het stichten van een studiesyndikaat om een globaal koncept te Zeebrugge te bestuderen, groei-

de parallel in de DNB en in de Westvlaamse Economische Raad (nu GOM - West-Vlaanderen). Symarinfra werd op initiatief van de WER opgericht tussen de Dienst voor Nijverheidsbevordering, de Nationale Investeringsmaatschappij en de nv L.L. & N. De Meyer. Symarindus had als partners de Dienst voor Nijverheidsbevordering en het Westvlaams Economisch Studiebureau.

Symarinfra had als objekt een aantal voorbereiden-de studies uit te werken voor de economische ontwikkeling van de kustgebieden, meer bepaaldelijk betreffende de nodige infrastrukturen (inclusief de nodige investeringsbedragen) die hiervoor nodig zouden blijven. Symarindus had een tweevoudige doelstelling op het oog. In de eerste plaats had dit studiesyndikaat als doel alle industriële aktiviteiten te inventarizeren die uit de energiefunctie waren af te leiden en tevens hun optimale lokalizatie te bepalen. In de tweede plaats was het de bedoeling de makro-economische rendabiliteit van de noodzakelijke publieke investeringen te bestuderen.

Eén van de hoofdkonklusies van de Symarindusstudie was dat de LNG-keten zowel als de kernenergieketen (op basis van maritieme kerncentrales met een vermogen van 4.000 tot 6.000 MWe) leiden tot een interessant gamma van afgeleide produkten en grondstoffen. Vooral de frigorieën die vrijkomen bij de hervergassing van het LNG kunnen op interessante wijze worden aangewend (zie ook de bijdrage over de gasterminal van Zeebrugge).

Het is juist dat de industriële impulsen die werden verwacht uit de energiefunctie vooralsnog uitblijven. De twee energieketens hebben echter tijdens het jongste decennium een andere ontwikkeling gekend. In plaats van de bouw van een kunstmatig eiland voor kerncentrales op circa 8 tot 10 km in zee (de voorkeur ging naar het eiland De Wandelaar, ter hoogte van Zeebrugge) werd geopteerd voor de bouw van nieuwe kerncentrales te Doel en te Tihange. De stormachtige ontwikkeling op de energiemarkt zal verder leiden, althans in de aanvangsfaze, tot een kleinere LNG-terminal en een beperkter aanvoer van LNG per jaar dan aanvankelijk werd vooropgesteld. De eigenlijke aanvoer start pas in 1987. Niemand kan evenwel stellen hoe de kaarten zullen liggen over vijf jaar.

## 2. Industriële inplantingen

Dit beduidt niet dat de industriële functie tot op heden totaal afwezig is in de havenzone van Zeebrugge. Reeds vóór de tweede wereldoorlog waren er langsheen het Boudewijnkanaal een tweetal belangrijke industriële vestigingen. Het betreft de Cokesfabriek van Zeebrugge, nu Carcoke nv, en de Glasfabriek van Glaverbel, nu

kortweg Glaverbel nv geheten. Beide middelgrote ondernemingen telden midden 1984 samen circa 550 arbeidsplaatsen.

Na de tweede wereldoorlog werd de industriële functie op twee plaatsen actief gestimuleerd.

In de eerste plaats werd midden de jaren vijftig het nijverheidsdok te Brugge als binnenhaven gegraven met vestigingsmogelijkheden voor ondernemingen. Dit industrieterrein kende een groot succes. Nochtans heerste er bij bepaalde gemeenteraadsleden van de stad Brugge, naar aanleiding van de besprekingen in de gemeenteraad, een groot skepticisme. Als anekdote willen we hier aanstippen dat er toen werd beweerd dat 'Brugge een visput rijker was'. In wezen was deze uitdrukking typisch voor het ongeloof in de eigen industriële ontwikkeling van de Bruggeling en de Westvlaming in het algemeen.

Het eigenlijke succes moge blijken uit de hiernavolgende lijst van ondernemingen die thans operationeel zijn en gevestigd werden omheen het nijverheidsdok (zie kaart). Enkel de ondernemingen met 20 ondernemers en meer zijn opgenomen: Philips Industrie, Outboard Marine, Email Brugge, Ysenbrandt Werkhuizen, Motogroup, Kathy, Vandenabeele Aug., Eurocolor,

UCO, Metalunion, Interbeton, Huys Voeders, Belgische Onttinningsfabriek, ELB Handelsvereniging.

Midden 1984 bedroeg de totale werkgelegenheid rond het nijverheidsdok 3.800 personen.

De bemerking wordt veelal gemaakt dat de meeste van deze ondernemingen niet-watergebonden zijn. Deze bewering is juist, doch moet gezien worden in het tijdsgebeuren van de jaren vijftig. Toen waren de industriële terreinen in West-Vlaanderen praktisch onbestaande. Het is vrijwel zeker dat het nijverheidsdok en de eerste vestigingen een psychologische polarizatie hebben veroorzaakt.

Een tweede mogelijke vestigingsplaats voor maritieme industriële nederzettingen was het Prins Filipdok. Dit kwam klaar in 1962: omheen dit dok zijn thans enkele kleinere industriële ondernemingen gevestigd (onder meer Dhoore G., Schmitz-Söhne, Devreese en Simon).

### 3. Beschikbare maritieme terreinen

De fysische vestigingsmogelijkheden voor maritieme industriële ondernemingen zijn in Zeebrugge te situeren in twee grotere zones.

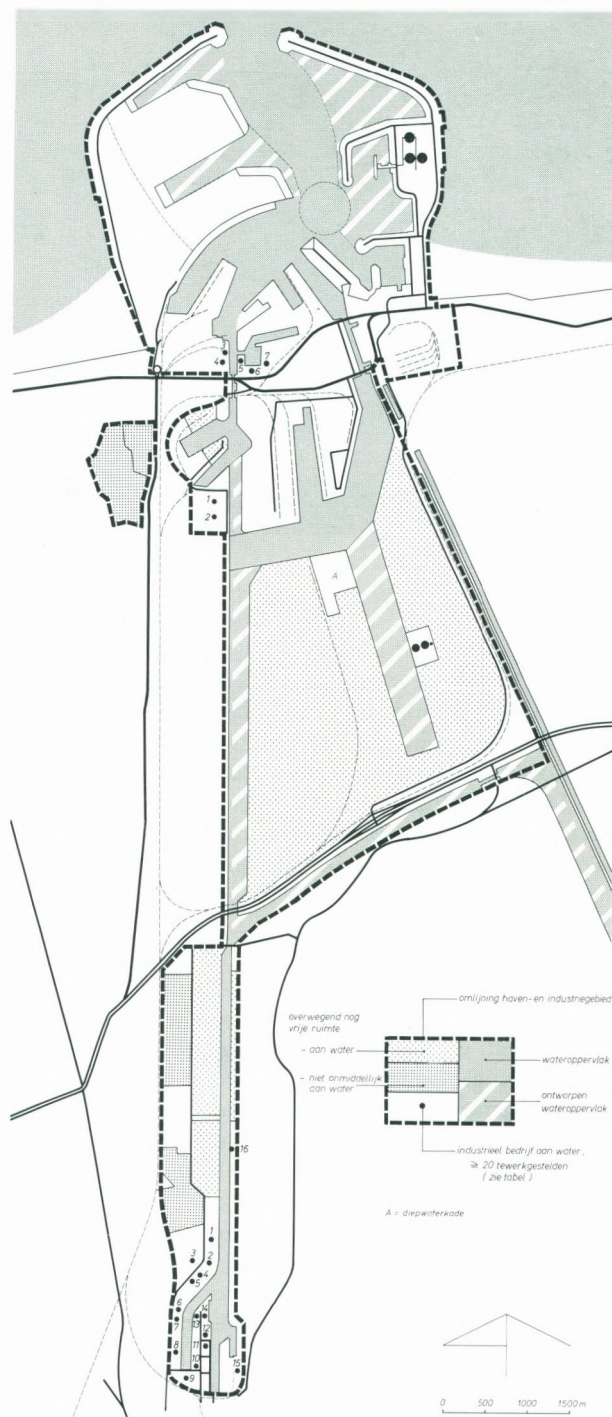
Tabel: Industriële vestigingen met 20 tewerkgestelden en meer in het havengebied Brugge-Zeebrugge (situatie midden 1984)

Naam	Aard	Grootte-klasse <sup>1</sup>
<i>Maritiem industrializeringspunt Zeebrugge</i>		
1. Carcoke	Kooksproductie	6
2. Glaverbel	Glasversnijding, spiegels	7
3. Merckx	Lijmen, bindmiddelen	4
4. Zeebrugge Container Repair	Herstellen van containers	4
5. Perfecta	Scheepsherstelling	4
6. Scheepswerven Degraeve	Scheepsbouw	4
7. Valcke Frères	Scheepsherstelling	4
<i>Maritiem industrializeringspunt achterhaven Brugge</i>		
1. Outboard Marine	Verbrandingsmotoren	8
2. Email Brugge	Gevitreerde emails en glazuren	6
3. Philips Industrie	Assemblage kleurentelevisies	9
4. Ysenbrandt Werkhuizen	Metaalkonstruktie	4
5. Motogroup	Silo's en transportbanden	5
6. Kathy	Konfiserie en chocolaterie	5
7. Vandenabeele Aug.	Visverwerking	5
8. Eurocolor Belgium	Fabrikatie verven en vernissen	5
9. UCO	Textiel	7
10. Metalunion	Staalgroothandel	4
11. Interbeton	Betonfabrikatie	5
12. Huys Voeders	Veevoeders	4
13. Belgische Onttinningsfabriek	Non-ferro metaalsmelting	4
14. ELB Handelsvereniging	Veevoeders, granen	4
15. Delanghe L.	Rolbruggen, metaalkonstruktie	4
16. CDV Steen Contractors	Metaalkonstruktie, tankbouw	4

(1) *Kode van tewerkstelling*

Tussen 20- 49 werknemers:	4
Tussen 50- 99 werknemers:	5
Tussen 100-199 werknemers:	6
Tussen 200-499 werknemers:	7
Tussen 500-999 werknemers:	8
Tussen 1.000 werknemers :	9

In de eerste plaats gaat het om de zone in de eigenlijke achterhaven. Deze is op de kaart gesitueerd ten zuiden van het verbindingsdok tussen de nieuwe sluis en het Boudewijnkanaal. Deze zone beslaat een totale netto oppervlakte van 850 ha (nog te graven wateroppervlakte niet inbegrepen). Op deze kaart is tevens de voorziene diepwaterkade aangeduid waarvan de aanbesteding is doorgegaan op 26 september 1985. De konstruktie van de diepwaterkade zal uiteindelijk over zeer korte tijd kunnen aanvagen. Deze diepwaterkade zal meteen een bijzondere stimulans betekenen voor de industriële funktie. Het gemengd initiatief, het over-



Lokalizatie van industrieën met 20 tewerkgestelden en meer en nog beschikbare industriegronden in het havengebied Brugge-Zeebrugge.

slagbedrijf Seabulk nv, waarvan de vennoten de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor West-Vlaanderen, de Nationale Investeringsmaatschappij, Sidarfin nv en Carcoke nv zijn, wordt wellicht de eerste vestiging.

Deze zone vertoont een bijzonder kenmerk. Het is één van de weinige industriële zones gelegen achter een sluis, toegankelijk voor de zeer grote schepen in casu schepen van 125.000 tot 150.000 dwt, afhankelijk van het scheepstype. Enkel de Europese havens van Le Havre, Duinkerke, Rotterdam en Ymuiden bieden dezelfde mogelijkheden.

Reeds zeer vroeg werd gedacht aan de verzoenbaarheid van deze maritieme industriële zone en de toeristische bedrijvigheid van de Oostkust. Op 16 juli 1971 had op initiatief van het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme op de zetel van Westtoerisme een bespreking plaats, met als deelnemers het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme, Westtoerisme en vertegenwoordigers van de gemeenten van de Oostkust, de stad Brugge en van de Westvlaamse Economische Raad. Een zienswijze werd ontwikkeld omtrent de reële verzoenbaarheid van de toeristische belangen en de uitbouw van de haven van Zeebrugge; dit leidde tot een protokol dat werd aanvaard door de betrokken besturen en overheidsinstanties.

Inzake de industriële uitbouw werden de volgende spelregels vooropgezet:

'De industriële inplantingen geschieden in de zone tussen de afleidingsvaarten en het Boudewijnkanaal.

De industriële zone wordt aan de oostzijde begrensd door een groene gordel van circa 100 m.

Enkel projekten die beantwoorden aan volgende vestigingseisen komen in aanmerking:

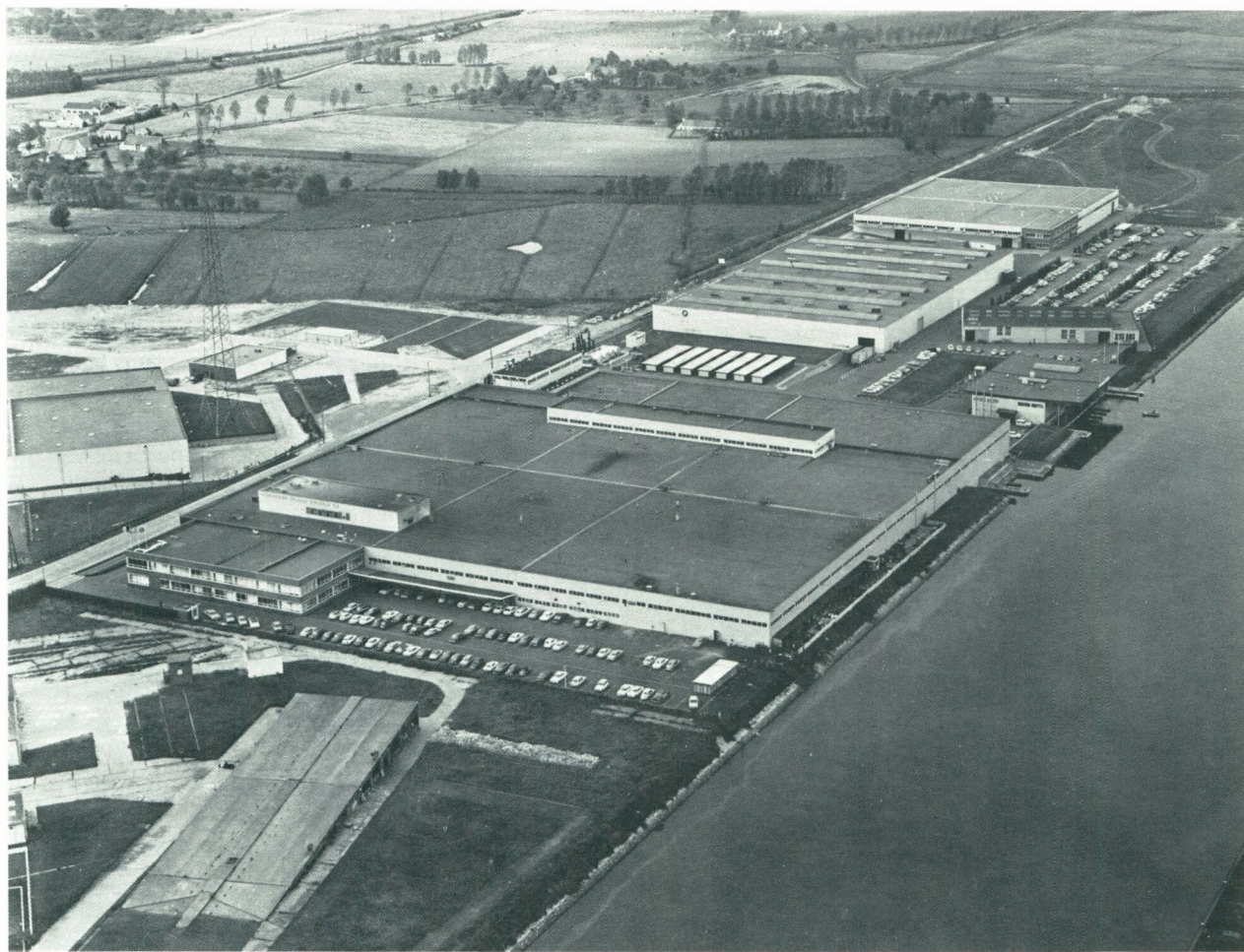
- projekten die noch water- noch luchtverontreinigend zijn. Hierbij moet elk projekt afzonderlijk worden onderzocht;
- haventrafiekgebonden projekten;
- kapitaalintensieve projekten;
- projekten met een relatief hoog aandeel hoog gekwalificeerde arbeidskrachten'.

Inzake de infrastrukturele uitbouw werd gesteld: '... dient een scheiding tussen Knokke-Heist en de overige kustgemeenten vermeden. In deze zin dient gestreefd naar een direkte treinverbinding met Brugge en een wegverbinding zonder onderbreking'.

Een tweede maritieme industriële zone is gelegen langs het Boudewijnkanaal. Zij heeft een oppervlakte van 180 ha waarvan ruim 85 ha toegankelijk is voor schepen met een draagvermogen van 6.500 ton. Deze gronden zijn eigendom van de WIER. Op deze zone treft men de installaties aan van: de firma's C. Van Loocke pvba, Algemene Bouwonderneming Vaneeghem, Transport GDP pvba, de vuilverbrandingsinstallatie, de waterzuiveringsinstallatie, de brandweerkazerne, enz.

#### 4. De industriële troeven

Spijts de vele moeilijkheden zijn de regionale en lokale overheden, WER en later GOM - West-Vlaanderen, MBZ, stad Brugge en de Provincie West-Vlaanderen, er in geslaagd de uitbouw van Zeebrugge te bekommen.



*Outboard Marine, Brugge-Achterhaven.*

Men kan stellen dat het infrastruktureel kader voor de industriële functie op korte termijn zal verwezenlijkt zijn.

De toegankelijkheid van het industrieel achterland voor de grote bulkcarriers is ongetwijfeld een eerste vestigingstroef. De geo-ekonomische ligging van Zeebrugge binnen de EG, midden het ekonomisch zwaartepunt, is een tweede troef.

Zeebrugge kan verder bogen op een goed uitgeruste transportverbinding met het achterland in de richting van Duitsland, Frankrijk, Nederland en verder afgelegen markten. De verbinding overzee met Groot-Brittannië en de Skandinavische landen zijn verder uitstekend en veelvuldig. Terzake stelt zich wel het probleem van een betere waterwegverbinding. Zowel de MBZ als de GOM - West-Vlaanderen beschouwen de verbinding Boudewijnkanaal-Merendree via het Afleidingskanaal van de Leie op een gabarriet van 2.000 ton en 3.000 ton duwvaart als een prioritair projekt. In het editoriaal van dit tijdschrift werd in het nummer 5 van 1983 gesteld: 'Voor Zeebrugge dient thans beslist te worden over een adekwate ontsluiting van het achterland te water, als noodzakelijke aanvulling op de gehele havenuitbouw met zijn omvangrijke investeringen en als belangrijk element ter ondersteuning van investeringsbeslissingen in de private sektor. Meteen zullen de uit te voeren werken leiden tot oplossing van de steeds nijpender wordende problemen inzake afvoer van Leien Scheldewater en zij zullen het gevaar van overstromingen in het Gentse en ook in het Brugse indijken'.

Een vierde positieve faktor is ongetwijfeld de kwaliteit van de faktor arbeid. West-Vlaanderen in het algemeen kan bogen op een hoge kwalifikatiegraad en een hoge inzet van de werkkrachten. De streek heeft verder een goede reputatie inzake het sociaal klimaat.

De potentiële industriële ontwikkeling wordt ondersteund door een reeks overheidsmaatregelen (expansiewetgeving, fiskale voordelen en opleidingsfaciliteiten).

### **Besluit**

In het geheel van de industriële ontwikkeling van West-Vlaanderen, en ons land in het algemeen, vormt Zeebrugge een groeipool van eerste orde.

De komende 15 jaar van deze eeuw zullen het bewijs leveren dat de vele inspanningen niet tevergeefs waren.

Dit mag evenwel niet leiden tot een afwachtende houding. Meer dan ooit zal een actief wervings- en promotiebeleid noodzakelijk zijn. De GOM - West-Vlaanderen is zich bewust van deze taak. In dit licht werden in het jongste verleden, meestal in samenwerking met de MBZ, een aantal initiatieven genomen. Ook op de promotiedagen die er zich toe lenen, ingericht door APZI, wordt de industriële roeping van Zeebrugge benadrukt.

West-Vlaanderen moet eendrachtig op de geschikte ogenblikken zijn troefkaarten uitspelen ten bate van de provincie en ons land.

## Een parel van Siemens België : een internationaal ontwikkelingscentrum voor digitale telefonie.

Siemens België doet aan researchwerk met internationale draagwijdte voor zowel openbare als privé-telefonie. Door de beheersing van de meest vooruitstrevende technieken, o.a. door de digitalisering van het gesproken woord, die de integratie van woord en gegevens mogelijk maakt, wisten onze laboratoria op dit gebied een benijdenswaardige reputatie te verwerven. Een van de recentste realisaties van Siemens België is de nieuwe digitale privécentrale uit de EMS-familie. Dit via mikroprocessor gestuurd systeem werkt volgens het principe van de pulskodemodulatie (PCM). Ook in de openbare telefonie heeft Siemens België, dank zij haar ervaring in software voor digitale centrales, al in tal van landen projecten verwezenlijkt, voor invoering van de nieuwe digitale techniek : het SYSTEEM EWSD. De vorsers van Siemens België ontwikkelen functionele kommutatiesoftware, ontwerpen en realiseren gedrukte schakelingen, testen prototypes en stellen specificaties op voor de productie en de programma's voor de inwerkingstelling en het onderhoud van de telefoonsystemen.

**Siemens België,  
wereldwijd  
werken aan  
voortgang.**

Dank zij de opgedane ervaring, de internationale contacten en de permanente vorming en specialisering kunnen de ingenieurs van Siemens België voortdurend nieuwe taken van toegepaste research aanvangen die nu al bepalen hoe de telefonie er in het jaar 2000 zal uitzien.

Siemens België is een voorname faktor in de ekonomie van ons land : met een omzet van ca. 18 miljard F - ruim 4.500 medewerkers - een verkoopspektrum van meer dan 100.000 produkten - 4 centra voor research en ontwikkeling - 3 produktie-eenheden - jaarlijks ruim 1,9 miljard F investeringen waarvan 600 miljoen F in research en ontwikkeling.

Siemens Naamloze Vennootschap  
Charleroisesteenweg 116  
1060 Brussel  
Tel. 02/536.2111.



# De Zeebrugse gasterminal en de vooruitzichten van de internationale gasmarkt

Ir. J. Maertens, Manager Frigovalor nv

Eind 1985 worden de twee beschermdijken en de hoofdvingen van de voorhaven van Zeebrugge afgewerkt. Daarmede kan de meiboom geplant worden op dit grootste project van de 20ste eeuw in België. België is een diepzeehaven rijker, een haven die beantwoordt aan de noden van deze tijd en die de dode tijden in de scheepvaart weet te herleiden tot het strikte minimum. Grote hoeveelheden goederen kunnen er in een minimum van tijd verhandeld worden.

Gelijktijdig is men op de bouwwerf van Distrigas volop bezig vorm te geven aan de LNG-terminal (LNG of Liquefied Natural Gas of het vloeibaar gemaakt aardgas). Op de bijgaande luchtopname herkent men de drie opslagtanks voor het LNG, elk met een inhoud van 87.000 m<sup>3</sup>, de aanlegsteiger voor schepen gaande van 40.000 m<sup>3</sup> tot 129.000 m<sup>3</sup> met een maximale loskapaciteit van 14.000 m<sup>3</sup>/h en de eigenlijke verdampingsinstallatie bestaande uit 6 ondergedompelde branders elk met een hervergassingscapaciteit van 123.000

Nm<sup>3</sup>/h. De nominale hervergassingscapaciteit is 670.000 Nm<sup>3</sup>/h bij 80 bar, wat toelaat om op jaarbasis 5.10<sup>9</sup> Nm<sup>3</sup> aardgas te importeren. Het is een reusachtige bouwwerf die een grote indruk nalaat op de bezoeker. Deze komt er niet alleen onder de indruk van de schaalgrootte van dit project, doch wordt evenzeer overweldigd door de toepassing van zovele spitstechnologieën, de verwerking van nieuwe materialen en de genomen veiligheidsmaatregelen. Zo wordt Zeebrugge alvast een toonbeeld van het Belgisch kunnen in deze voor België nieuwe technologieën.

Op de LNG-terminal is ruimte voorhanden voor het valoriseren van de LNG-koude-energie. Zo wordt aktueel overwogen om het vloeibaar aardgas bij middel van een Rankine-cyclus te vergassen met gelijktijdige produktie van elektrische energie. Hierbij zou het zee-water dienst doen als warmtebron die een freon vergast. Dit freongas ontspant zich in een ontspanningsturbine, die op haar beurt een generator aandrijft,



Archief Distrigas, Brussel — Luchtfotoografie Henderyckx, Izegem



om zich te kondenseren tegen het vloeibaar aardgas dat opwarmt. In deze hervergassingstechnologie wordt dan gebruik gemaakt van de voelbare warmte van het zee-water in vervanging van het verbranden van een gedeelte van het aardgas in de ondergedompelde branders en wordt een gedeelte van de vloeibaarmakingsenergie herwonnen en omgezet in elektrische energie.

Midden 1987 wordt de LNG-terminal operationeel. Vanaf dit ogenblik zal de aanwezigheid, om de 10 dagen, van de *TS Methania* (kapaciteit van 131.235 m<sup>3</sup>) in de voorhaven van Zeebrugge een vertrouwd beeld zijn.

In dit vooruitzicht is het goed om de ontwikkeling van de internationale gasmarkt te beschouwen en om na te gaan of de inplanting van deze terminal beantwoordt aan de verwachtingen die men gesteld heeft toen men in 1975 het aankoopkontraat met Sonatrach voor 100.10<sup>9</sup> Nm<sup>3</sup> Algerijns aardgas, te leveren over 20 jaar, onderschreef.

'Niets is zeker in deze wereld' en ook de energie-sektor ondergaat deze wet. De gebeurtenissen van de laatste jaren hebben voldoende aangetoond hoe men van een schaarste-ekonomie in een overvloed terecht komt. Enkele gelukkige ontdekkingen kunnen immers het wereldbeeld van de energiebevoorrading volledig hertekenen. Daarom moeten alle beslissingen beoordeeld worden in het licht van de destijds bestaande kennis, gekoppeld aan de te verwachten energiebehoeften. Daarbij moet rekening gehouden worden met de eigenheid van deze sektor, namelijk dat alle projekten in deze sektor zeer kapitaalintensief zijn en een lange bouw-tijd vragen, zodat alle investeringsbeslissingen vele jaren op de realisatie vooruitlopen.

## 1. Het aardgas

De ontdekking van uitgestrekte gasvelden in Nederland in de jaren '60 ligt aan de oorsprong van de internationale gashandel in Europa. Nederland, net zoals Canada, is erin geslaagd om zijn aardgas aan zijn buurlanden te verkopen. Het stadsgas werd overal door aardgas vervangen, wat tevens de omschakeling vergde van alle gastoestellen. Omwille van de — toen althans — gunstige prijsstructuur, de flexibiliteit in de leveringen en de gebruiksvriendelijkheid van het Nederlandse gas kende de gasmarkt een forse groei. Zo ontstond er in kontinentaal Europa een vervoernet, waardoor de nationale gasvervoer- en de lokale gasdistributenetten onderling verbonden werden. Van dan af kon men gas van noord naar zuid of van oost naar west zenden.

Aardgas was in de jaren '70 een zeldzaam produkt en sommige landen beperkten vrijwillig de ontwikkeling en/of uitvoer van het lokaal aardgas teneinde deze nationale rijkdom voor het binnenlands verbruik te reserveren. Nieuwe aanboringen in de Noorse sektor van de Noordzee en het tot ontwikkeling brengen van de gasvelden in Noord-Afrika en Siberië brachten hierin verandering. Vanaf deze periode werd de internationale gashandel aangevuld met leveringen van vloeibaar aardgas afkomstig uit Libië en Algerije, de ontwikkeling van de gasvelden in de Noordzee, Ekofisk en later Statfjord, de aanleg van de pijpleiding in de jaren '80 die Algerije met Italië verbindt doorheen Tunesië en de Middellandse Zee en, vorig jaar, door de ingebruikname van de Yamal-pijpleiding die het Russisch aardgas af-

komstig uit Urengoi en Yamburg naar West-Europa brengt.

Europa is momenteel voor zijn aanvoer van aardgas afhankelijk van de gasvelden in Nederland, Noorwegen, Siberië en Noord-Afrika.

Op bijgaande kaart 1 staat het Europees gasvervoernet uitgetekend met aanduiding van invoer- en doorvoerverbindingen. Ter studie liggen verdere uitbreidingen onder meer de verbinding met Spanje, Denemarken, Griekenland en Engeland, alsook een nieuwe pijpleidingverbinding vanuit Algerije via Spanje.

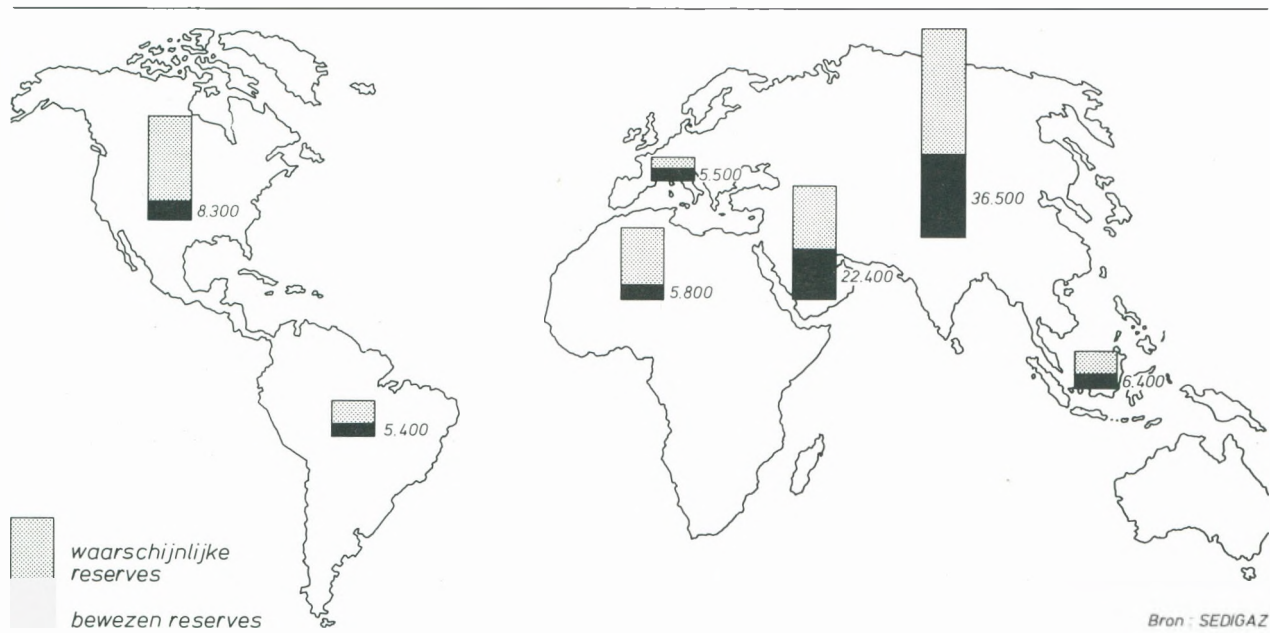


Kaart 1: Het Europees gasvervoernet.

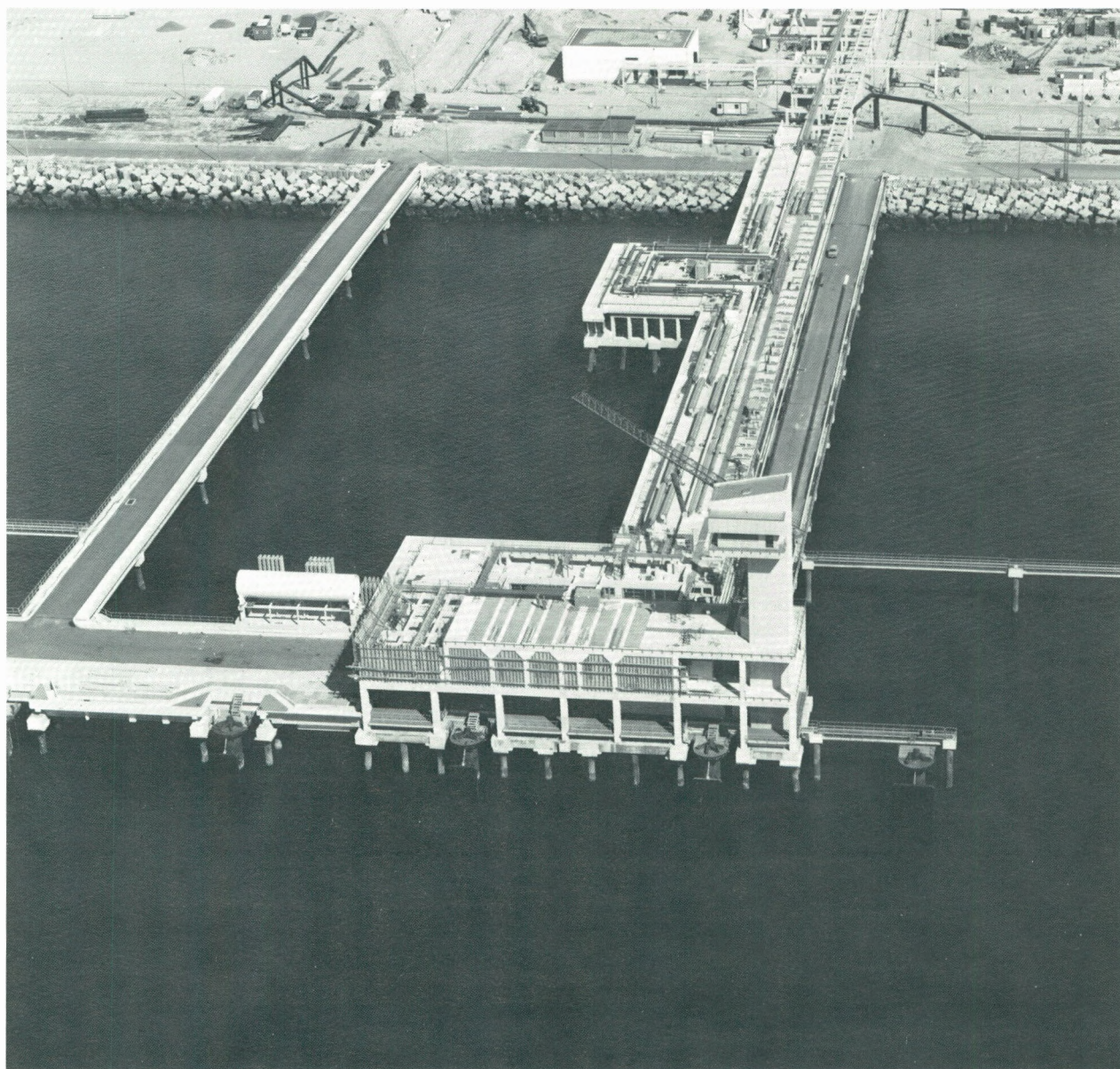
## 2. De gasreserves

Het aardgas is overvloedig aanwezig in de wereld en dagelijks worden nieuwe reserves aanbeoord. Op dit ogenblik worden de ontginbare reserves op 60 jaar huidig gasverbruik gerekend, in contrast met 30 jaar voor het oliegebruik. Deze aardgasreserves liggen zowat overal over de wereld verspreid, doch meestal ver afgelegen van de groot-energieverbruikers en/of in moeilijk-toegankelijke gebieden. Op bijgaande kaart 2 worden de gasreserves aangeduid die voor de internationale gasmarkt in aanmerking komen (toestand in 1984).

Uit deze kaart blijkt duidelijk dat Rusland en het Midden-Oosten aangewezen zijn om per pijpleiding gas te leveren aan Europa. Voor de overige gasvelden is dit niet zo duidelijk; zo bijvoorbeeld: voor de ontwikkeling van de offshore-gasvelden in het hoge Noorden



Kaart 2: Wereld aardgasreserves op 1.1.1984 (in  $10^9 \text{ Nm}^3$ ).



Losinstallatie voor LNG te Zeebrugge.

van Noorwegen wordt er gedacht aan het vloeibaar maken van het aardgas, evenzo voor de ontwikkeling van het gas uit Nigeria. Indien beide projecten tot ontwikkeling komen, wordt de toekomst van de LNG-terminal te Zeebrugge opnieuw bevestigd.

Het gas, afkomstig uit de Noordzee, is voor Europa zeer belangrijk. Zijn ontginning vergt omwille van de grote zeediepte, de barre klimatologische omstandigheden en de verwijdering van de kust, de inzet van enorme kapitalen.

Bijgaande kaart 3 toont de voornaamste offshore o.m. gasvelden die ofwel Groot-Brittannië of kontinen-

taal Europa beleveren. De gekende Britse reserves dekken het binnenlands verbruik voor 30 jaar. De Nederlandse reserves werden opnieuw geraamd en hoger bevonden dan aanvankelijk gedacht, zodat bijkomende hoeveelheden voor de jaren 2010 werden verkocht.

### 3. De gasmarkt

Aardgas dat als gebruiksvriendelijk en ekologisch zuiver aangezien wordt, vergt voor zijn ontginning en vervoer de inzet van enorme kapitalen. De ontwikkeling van een gasproject eist een langer aanlooptijd en onder-



gaat al de wetten die wegen op grootschalige projecten. Het gas moet in voldoende mate aanwezig zijn en de afname voldoende groot, waarbij het afnameprofiel van een lange periode wordt overeengekomen opdat de terugverdientijd, rekening houdend met de evolutie van de energieprijzen en allerlei heffingen, binnen haalbare normen blijft. In de gashandel zijn producent en verbruiker door de infrastructuur met elkander verbonden. De investering in de ontginning, opslag en vervoer zijn daarenboven grondgebonden. De opslag van gas vergt enorme volumes of energetisch-dure technieken, zodat op deze handel een grote graad van inflexibiliteit rust. Alle gaskontrakten zijn noodgedwongen lange-termijnkontrakten.

Voor zijn toekomstige bevoorrading kan Europa enerzijds een beroep doen op de gasvelden van het hoge Noorden: Russisch, Noords, Canadees poolgebied en anderzijds op het Algerijns gas, het gas uit Nigeria, de Caraïben, Iran, Qatar enz. Met de regelmaat van de klok worden nieuwe gasprojecten voorgesteld. Deze zijn echter allen ofwel omwille van interne moeilijkheden ofwel omwille van de internationale gasmarkt voor onbepaalde tijd uitgesteld. De vertraging die de ontwikkeling van deze gasprojecten kent is tevens een gevolg van de stagnatie van het Europees gasverbruik sinds 1980. Deze stagnatie werd veroorzaakt door de terugloop van de algemene conjunctuur, gekoppeld aan energiebesparende maatregelen en aan de onderschatting van de prijsgevoeligheid van het gas. De drastische verhoging van de energieprijzen in 1973 en '79, evenals de koppeling van de gasprijzen aan de crude-oil hebben de expansie van de gasmarkt geremd. De huidige Europese markt, rekening houdend met de vigerende voorschriften en reglementeringen, is nog steeds niet bereid om een meerprijs te betalen voor deze hoogwaardige energiedrager.

De ontwikkeling van de gasvelden in de Noordzee werd mede mogelijk door de hogere gasprijzen. Het verhoogde aanbod van het gas drukt echter deze prijzen omlaag. De onbenutte produktie- en vervoer capaciteiten liggen aan de oorsprong van een voor de gasmarkt nieuw fenomeen: namelijk de 'spot'-markt, waarbij beperkte hoeveelheden de wet van vraag en aanbod ondergaan. De 'sellers'-markt wordt nu een 'buyers'-markt.

Voor de gasmarkt is het een zoeken naar een aangepaste prijsindexatie, waarbij men rekening houdt met de intrinsieke eigen waarde van het gas en met zijn concurrerende positie in vergelijking met de overige energiedragers. Onder bepaalde voorwaarden van prijs en beschikbaarheid kan het gas bij industriële toepassingen de concurrentie aangaan met ingevoerde steenkolen.

#### 4. Vloeibaar aardgas versus pijpleidingen

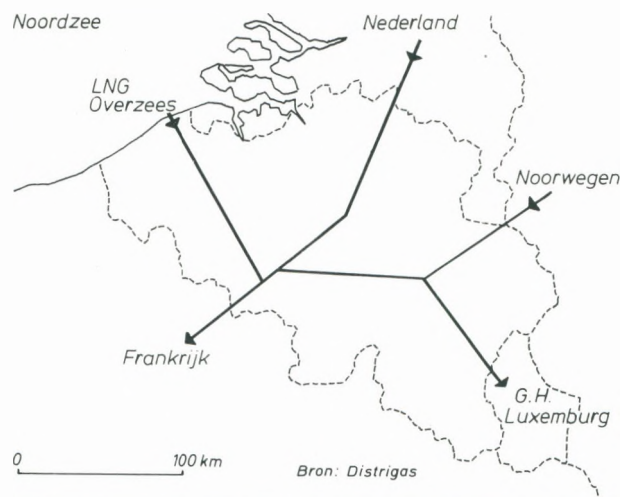
Voor het transport van aardgas is men aangewezen op pijpleidingen of op het vloeibaar maken. Beide technieken zijn goed gekend en hebben voor- en nadelen. Ongeveer 15% van de wereldgashandel geschiedt onder de vorm van LNG (Liquefied Natural Gas of vloeibaar aardgas).

Aardgas wordt door afkoeling tot  $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$  onder atmosferische druk vloeibaar waardoor het een onge-

veer 600-voudige volumevermindering ondergaat. Hierdoor wordt het mogelijk om in een beperkt volume enorme hoeveelheden gas op te slaan en te vervoeren. Dit cryogeen transport en de opslag ervan eist de ontwikkeling van speciale tankers. Bij zijn aankomst moet dit LNG gestockeerd worden en daarna opnieuw vergast. Deze LNG-keten vergt de inzet van enorme kapitalen, het is daarenboven ook energieverslindend. Het gehele proces vergt ongeveer 18 à 20% van de energie-inhoud aanwezig in het gas. Een dergelijke LNG-keten moet dan als basisinstallatie werken en beschermd worden door langlopende verbintenissen. Het biedt het voordeel van een bepaalde graad van bevoorradingsvrijheid.

De aanleg van een pijpleiding met de bijhorende kompressiestations vergt eveneens de inzet van grote kapitalen en heeft een eigen verbruik dat evenredig is met de af te leggen afstand. Daarbij dient men rekening te houden dat bij iedere grensovergang en doortocht een operationele vrijheidsgraad opgegeven wordt. De gasvelden van Noord-Afrika kunnen theoretisch doorheen de Middellandse Zee en via Spanje met het Europees net verbonden worden, doch men vreest de technologische moeilijkheden niet vóór de komende twintig jaar opgelost te hebben.

De keuze tussen beide technieken is afhankelijk van de gashoeveelheden die vervoerd worden, de afstanden die overbrugd moeten worden en de graad van beveiliging en onafhankelijkheid van de buurlanden die gewenst wordt.



Kaart 4: Interconnectie van het Belgisch met het Europees gasnet.

Om redenen van risicospreiding in de bevoorrading heeft België geopteerd voor de LNG-keten samen met een bevoorrading vanuit Nederland en de Noordzee. Dit laat België toe om in te spelen op gelijk welk aardgasproject dat in de toekomst tot ontwikkeling komt, waar dit project ook gelegen is.

#### 5. Toekomstperspektieven van de LNG-terminal te Zeebrugge

In de LNG-optie wordt Zeebrugge van eindpunt in de gasdistributie omgebouwd tot primaire energie-invoerenhaven. Samen met de bestaande peak-shavinginstallatie

die verder als opslagcapaciteit zal gebruikt worden, zal deze nieuwe activiteit een blijvende haventrafiek en tewerkstelling creëren. De opslagcapaciteit voor gas in België wordt hierdoor vergroot. Zij is zelfs voor uitbreiding vatbaar. De economische waarde van deze activiteit is echter afhankelijk van de evolutie van de gasprijzen waarbij de belangen van de producent en de invoerder grotendeels parallel lopen.

In het verleden werden reeds door Frigovalor nv<sup>1</sup> vele voorstellen gedaan om deze hervergassingsactiviteit te koppelen aan de valorizatie van de koude-energie<sup>2</sup> die in het vloeibaar aardgas opgesloten zit. Naarmate de realisatie van de LNG-terminal vordert tekenen zich ook deze mogelijkheden concreet af. Zo worden concrete plannen gemaakt voor de omzetting van deze energie in elektrische energie, waardoor de hoofdactiviteit op de terminal energetisch autonoom wordt. Ook andere projecten krijgen stilaan vast vorm.

In een verdere toekomst wordt daarnaast zelfs gedacht aan de hervergassing voor derden, net zoals nu het Algerijns gas voor België sinds 1982 in Frankrijk vergast wordt. Met een toenemende belangstelling voor de ontwikkeling van de 'spot'-markt kan de terminal in deze optiek een dienstverlenende activiteit ontwikkelen.

Men zou ook kunnen denken aan een verbinding tussen het Britse gasnet en het Europese. Een verbinding ter hoogte van Zeebrugge geeft toegang én tot het Europees gasnet, én tot de LNG-keten.

Door uitbreiding van de opslagcapaciteit kan deze terminal ook als peakbesnoeiingsinstallatie werken.

Meer en meer wordt het aanpassingsvermogen van de gasleveringen aan de vraag op prijs gesteld. De flexibiliteit van de gasleveringen wordt dan ook een onderdeel van de gasprijzen.

Er bestaat een groeiende belangstelling van de Amerikaanse gasmaatschappijen voor het aardgas uit het zeer hoge Noorden van de Noordzee. Dit verhoogt de kansen op een reële ontginning van deze rijke gasvelden en tevens op de afvoer van dit gas via een LNG-keten, eerder dan langs een aan te leggen pipe-line doorheen Zweden. De realisatie van dit project zou tevens de vestiging zijn van de LNG-optie die Distrigas genomen heeft.

(1) Frigovalor nv, opgericht in 1980 door de NIM nv, Distrigas nv en de GOM - West-Vlaanderen met het doel de valorizatie van de LNG-koude actief te bevoordelen, desnoods zelf te realizeren.

(2) Zie: LNG-koudevalorizatie: uitdaging en noodzaak voor Zeebrugge, in: *West-Vlaanderen Werkt*, nr 3, 1982, blz. 122-128.

# TELE-LINK

## *Financiële telematica voor toekomstgerichte ondernemingen*

**M**et Tele-Link stelt de BBL haar computerkracht tot uw beschikking. Hierdoor kan zij de ondernemingen eigentijdse diensten aanbieden. Een heel uitzonderlijk dienstenpakket bovendien. Zo kan u

- de financiële toestand van uw bedrijf op de voet volgen ;

- uw bankverrichtingen in alle veiligheid automatiseren ;
  - de gegevens, die van vitaal belang zijn voor uw financieel beheer, op elk ogenblik oproepen.
- Voor de moderne bedrijfsleider zal Tele-Link een onmisbare partner worden. De partner die helpt bij de dagelijkse beslissingen.

# BBL

BRUGGE	Markt 18	Tel. (050) 44 22 11	Verantwoordelijke: Renald CLAEYS
KORTRIJK	Grote Markt 50	Tel. (056) 22 23 01	Verantwoordelijke: José VUYLSTEKE
OOSTENDE	Wapenplein 3	Tel. (059) 70 30 73	Verantwoordelijke: Martin VISSERS

een  
Westvlaamse  
bank  
voor  
Westvlaamse  
welvaart



**bank van  
roeselare**

Zetel: Noordstraat 38, 8800 Roeselare  
74 agentschappen in West-Vlaanderen

# Zeebrugge en de binnenscheepvaart

Ir. Y. Kreps-Heyndrixx, Hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen

Ir. E. Van Den Eede, e.a. Ingenieur van Bruggen en Wegen

Ir. W. Van Crombrugge, Ingenieur van Bruggen en Wegen

Ir. W. De Vogelaere, Industrieel ingenieur

Op 20 juli 1985 werd de nieuwe zeehaven van Zeebrugge plechtig ingehuldigd door zijne Majesteit Koning Boudewijn. België heeft een eigen haven rechtstreeks op de zee. Aan de havenautoriteiten nu om de exploitatie tot het maximum op te drijven en zo de andere Belgische havens te evenaren.

Waarover moet een grote internationale en nationale haven beschikken om haar ontwikkeling te verzekeren? Over goede achterlandverbindingen. Wegen zijn er, de spoorwegen zijn uitgebreid geïnstalleerd. Nog een goed waterwegennetontsluiting is een 'must' voor de nieuwe Zeebrugse haven. Daarom is het ons een genoegen een bijdrage te mogen leveren over de binnenscheepvaartverbindingen van Zeebrugge met de West-Europese en ook met de Oost-Europese landen.

Hierna volgt een uiteenzetting over de bestaande toestand, de in aanbouw zijnde verbeteringen en de mogelijke toekomstige uitbouw van het binnenscheepvaartnet, waardoor de haven van Zeebrugge op middellange termijn een volwaardige Europese haven zal kunnen worden.

## 1. De trafiek

Het kanaal Gent-Oostende is de enige rechtstreekse verbindingsweg voor de binnenvaart tussen de haven van Zeebrugge en het Belgisch en het Europees waterwegennet.

De trafiek op het kanaal Gent-Oostende tussen Gent en Brugge kan onderverdeeld worden — qua vervoerde goederen — in drie vakken.

Het eerste vak begint aan de Ringvaart om Gent en loopt tot aan het Afleidingskanaal van de Leie. Daar splitst zich de belangrijke goederenstroom af (circa 3.500.000 ton per jaar) die gericht is op het industriegebied van Zuid-West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk.

Het tweede vak dat tot Beernem loopt, en waarin de industriezone van Aalter gelegen is, neemt jaarlijks ongeveer 500.000 ton op.

Uiteindelijk resteert nog een trafiek van om en nabij de 1.500.000 ton per jaar te Brugge. Daar splitst zich de trafiek af die betrekking heeft op de haven van Zeebrugge en het Boudewijnkanaal.

Globaal kan men stellen dat nagenoeg de helft van de goederentrafiek te Brugge betrekking heeft op het havengebied van Zeebrugge (Tabel 1).

Wanneer men de totale goederentrafiek per binnenschip op het Boudewijnkanaal nader analyseert stelt men een onevenwicht vast tussen de aanvoer naar Zeebrugge en de afvoer. De eerstgenoemde goederenstroom overheerst duidelijk (Tabel 1).

Laten we nu een blik werpen op het gebruikte transportmiddel, met name het binnenschip voor het

Tabel 1: Goederentrafiek in ton

Jaar	Brugge (Damme- poort- sluis) (a)	Boudewijnkanaal (Verbindingslus) (c)		
		Aanvoer	Afvoer	Totaal
1980	1.530.000	769.323	60.609	829.932
1981	1.460.000	626.135	117.557	743.692
1982	1.430.000	544.931	179.958	724.889
1983	1.270.000	374.537	212.728	587.265
1984	1.600.000 (b)	601.684	179.555	781.239

(a) Bron: NIS

(b) Raming

(c) MBZ

transport op het Boudewijnkanaal.

Uit tabel 2 kunnen we afleiden dat zowel het gemiddeld laadvermogen van de aangewende schepen als het gemiddeld gewicht van de lading eerder een dalende tendens vertonen. Dit is in tegenstelling met de algemene tendens op de grote scheepvaartassen.

Tabel 2: Kapaciteit van de gebruikte vaartuigen (in ton)

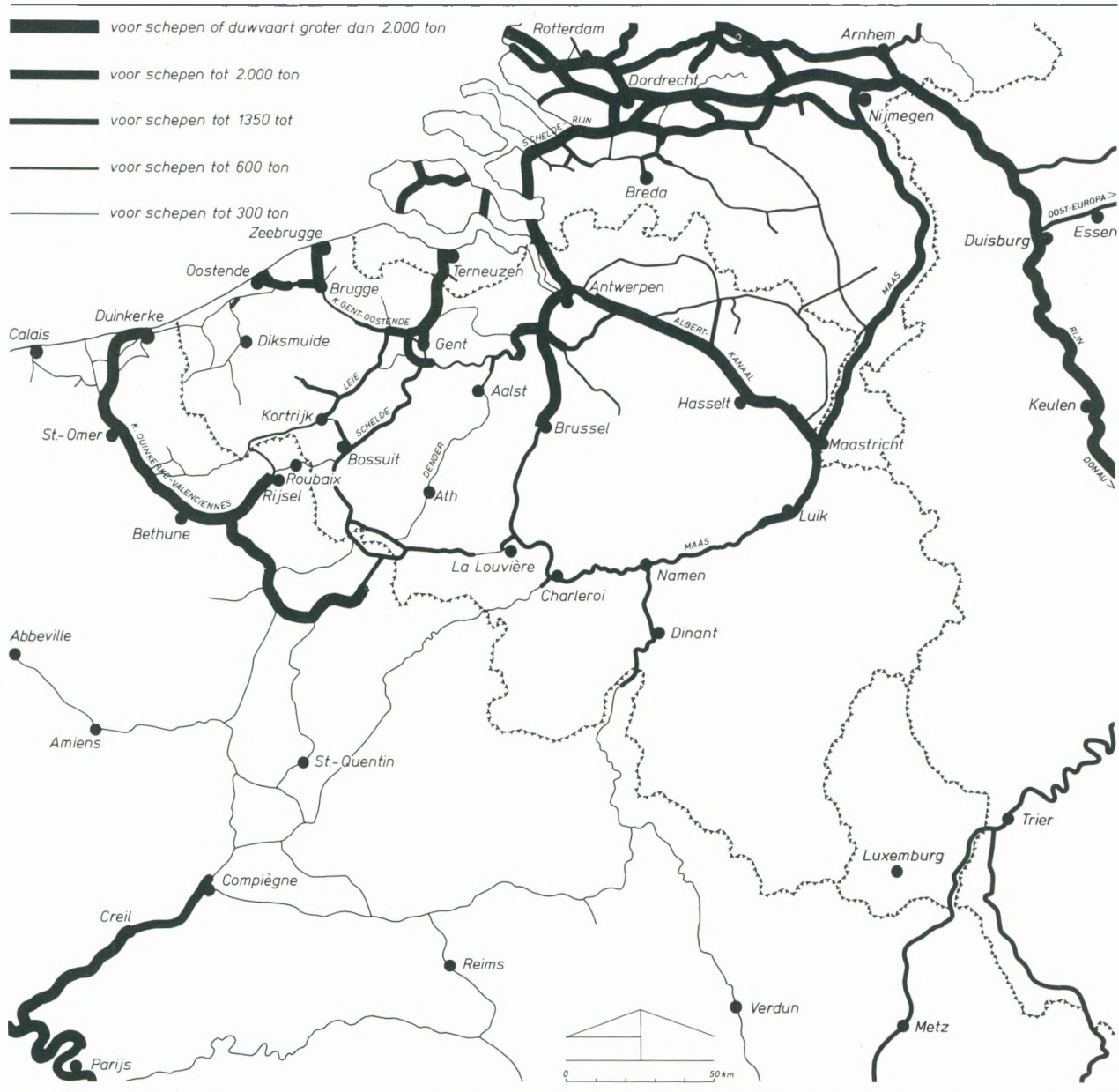
Jaar	Aantal schepen (a)	Laadver- mogen (a)	Gemiddeld laad- vermogen	Gemiddelde lading
1980	1.856	1.053.505	568	447
1981	1.654	933.693	564	449
1982	1.643	897.999	546	441
1983	1.482	746.573	503	396
1984	1.826	963.238	527	427

(a) Bron: MBZ

Deze vaststelling is mede een aanwijzing dat aandacht moet besteed worden aan het verbeteren van de verbinding te water van Zeebrugge met het Belgisch en Europees waterwegennet.

## 2. Het kanaal Brugge-Gent

Zoals uit het bijgevoegd uittreksel uit de kaart der scheepvaartwegen blijkt, is het kanaal van Brugge naar Gent de belangrijkste verbinding voor de binnenscheepvaart van het Zeebrugse havengebied met het binnenland. Afgezien van het kanaal naar Oostende en de waterlopen met zeer beperkt gabariet verderop, kan men zelfs spreken van de enige scheepvaartweg met het achterland. Dit onderstreept zijn belang.



Kaart 1: Europese scheepvaartwegen.

### Huidige toestand

Het Boudewijnkanaal, de vaarweg voor zeevaart tussen Zeebrugge en Brugge, staat in verbinding met het kanaal Gent-Oostende via de Verbindingslus te Brugge, met als afmetingen  $97,40 \times 12,00$  m. Deze sluis is dus geschikt voor schepen tot 2.000 ton (zie tabel 3), evenals het daarop aansluitende kanaal Brugge-Oostende.

In de richting Gent volgt onmiddellijk daarop de Dampoortsluis, met bruikbare maximale afmetingen van  $89,70 \times 10,20$  m of  $70,00 \times 11,90$  m. De capaciteit van deze sluis is dus 1.350 ton.

Vanaf de Dampoortsluis tot aan de grens tussen Oost- en West-Vlaanderen is de kanaalsectie vrij nauw (zie figuur 1), zodanig dat onbelemmerde scheepvaart in beide richtingen slechts mogelijk is voor een 300-tonschip. Voor de grotere scheepstypes gelden diepgangbeperkingen tot 2,30 m (600 ton), 2,20 m (schepen tot 7,50 m breedte) en 1,70 m (1.000 ton); de lengte der schepen is beperkt tot 74 m.

In Oost-Vlaanderen is de toestand gunstiger. De ruimere kanaalsectie vanaf de provinciegrens tot aan

Tabel 3: Afmetingen van binnenschepen (ECMV-normen)

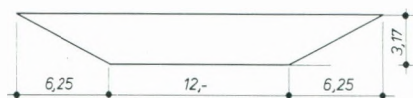
Klasse	Type	Tonnenmaat	Lengte	Breedte	Diepgang
I	Spits	300t	38,50m	5,05m	2,20m
II	Kempenaar	600t	50,00m	6,60m	2,50m
III	Dortmund-Ems kanaalschip	1.000t	67,00m	8,20m	2,50m
IV	Rijn-Herne kanaalschip	1.350t	80,00m	9,50m	2,50m
V	Rijnschip	2.000t	95,00m	11,50m	2,70m

het kruispunt van Schipdonk, waar het Afleidingskanaal der Leie de vaart Gent-Brugge dwarst, laat een scheepstype van 1.350 ton toe, zij het met een diepgangbeperking van 2,30 m.

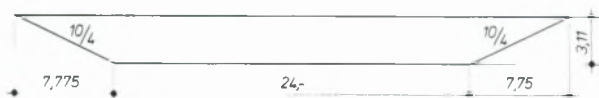
Vanaf Schipdonk vertakt zich het scheepvaartwennet. Het kanaal Gent-Brugge is tussen Schipdonk en de Ringvaart om Gent gekalibreerd voor 2.000-tonscheepvaart.



1) Huidige toestand in West-Vlaanderen



2) Huidige toestand in Oost-Vlaanderen, vak Schipdonk - Provinciegrens



3) Toestand na Kalibrering



Figuur 1: Dwarssecties kanaal Gent-Brugge.

### Geplande werken

1) Vanaf Brugge tot aan de provinciegrens: aangezien op Westvlaams grondgebied de toestand het meest ongunstig is voor de scheepvaart, wordt nu bij voorrang dit gedeelte verbeterd. Hierbij wordt het 2.000-ton-profiel aangehouden.

De bruggen van Sint-Joris-ten-Distel en van Beernem zijn reeds in die zin herbouwd. Het oude brugje van Sint-Joris-ten-Distel, met 5,42 m doorvaarthoogte, het laagste punt op het traject Brugge-Gent, zal gesloopt zijn als dit artikel verschijnt.

Wanneer nu nog de nieuwe brug van Moerbrugge wordt gebouwd zal tussen Brugge en Gent overal een vrije doorvaarthoogte zijn van minstens 7 m boven normaal waterpeil. De kredieten voor de bouw van een nieuwe brug te Moerbrugge zijn voorzien op de begroting van 1985. Aangezien aldaar een nieuwe beweegbare brug op de plaats van de oude brug moet komen, zal in eerste instantie de oude brug afgebroken moeten worden (vrije hoogte: 5,64 m), hetgeen mag worden verwacht medio 1986.

Ernaast moet evenwel gedurende de werken een noodbrug worden gelegd met minstens 6 m vrije doorvaarthoogte.

Na de bouw van de brug van Moerbrugge, dient nog enkel de brug van Steenbrugge te worden herbouwd.

Wat de eigenlijke kalibreringswerken op Westvlaams grondgebied betreft, zijn vanaf de provinciegrens tot aan de Louisabrug te Beernem de werken bezig, waarbij o.m. een ca. 2 km-lange doorsteek wordt verwezenlijkt, die de smalle bochten te Sint-Joris-ten-Distel uitschakelt. De lengte der werken is ruim 4 km.

Vanaf de Louisabrug te Beernem tot en met de omgeving van de brug van Moerbrugge (Oostkamp), dit is over een lengte van ca. 6 km, zijn alle onteigeningen uitgevoerd. Mits de nodige kredieten beschikbaar komen, kunnen de kalibreringswerken vlug worden aangevat. Hierbij moet eveneens een doorsteek worden

verwezenlijkt, namelijk ter hoogte van de wijk 'Gevaerts' te Beernem, aan de grens met Oostkamp. Op die plaats wordt tevens een keersluis gepland om het Brugse te beschermen tegen hoge waterstanden, die kunnen veroorzaakt worden vanuit de richting Gent door waterwassen op Leie en Boven-Schelde.

Tussen Moerbrugge en de gekalibreerde bocht onder de Kathelijnepoortbrug rest nog over een afstand van 5,5 km de onteigeningen uit te voeren, waarna eveneens gekalibreerd kan worden.

Gelet op de ligging van het tracé van het kanaal rond Brugge, wordt aldaar aan geen uitbreiding buiten de huidige oevers van het kanaal gedacht, maar wel aan een eventuele verruiming binnen de bestaande oevers door middel van verankerde damwanden. Dit laatste systeem wordt trouwens eveneens overwogen voor het kanaalgedeelte tussen de Baron Ruzettelaan en het bedrijf BN-Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies nv.

2) Vanaf de provinciegrens tot Schipdonk: In dit gedeelte van 14 km lengte zijn de nieuwste bruggen (Bellem en Aalter) gebouwd, rekening houdend met een normaal 2.000 ton-profiel onder de bruggen. De andere bruggen (Hansbeke, Aalter en Knesselare) zijn eertijds herbouwd, rekening houdend met de huidige dwarssectie aldaar. Tussen de landhoofden van deze bruggen is evenwel voldoende ruimte om daar ook een 2.000 ton-profiel te verwezenlijken, zij het dan met het plaatselijk weglaten van de dienstweg onmiddellijk naast het kanaal, of met een bakprofiel en behoud van de dienstweg.

Zoals uit de figuren der dwarssecties is af te leiden, is tussen Schipdonk en de provinciegrens slechts een geringe verbreding noodzakelijk om een 2.000 ton-profiel te verwezenlijken. De huidige oeverbekleding is 40 à 50 jaar oud, zodat stilaan een vernieuwing noodzakelijk zal worden. Gelijktijdig kan dan een profielverruiming worden gerealiseerd.

### Besluit

Het kanaal Brugge-Gent is heden ten dage de belangrijkste vaarweg voor de binnenscheepvaart vanuit Zeebrugge naar het achterland en zal dit wellicht nog verschillende jaren blijven. Op korte termijn zal een verbetering voor de scheepvaart optreden door het verdwijnen van de oude bruggen van Sint-Joris-ten-Distel en Moerbrugge, waarbij de vrije doorvaarthoogte wordt opgevoerd van 5,42 m naar 7,00 m.

Op middellange termijn kan, door realisatie van de kalibreringswerken op Westvlaams grondgebied, in de verbinding Zeebrugge-achterland, scheepvaart tot 1.350 ton worden toegelaten, 1.350 ton zijnde hoe dan ook de maximale tonnenmaat, gelet op de afmetingen van de Dampoortsluis.

De haven van Zeebrugge zal vanaf heden een ontplooiing tegemoetgaan, waarvoor de binnenscheepvaartverbinding met haar achterland niet mag ontbreken. Daarom moeten alle middelen gebruikt worden die de binnenscheepvaart kunnen bevorderen. Op korte termijn wordt daarvoor onderzocht en beproefd om schepen van 800 à 1.000 ton te laten varen met een diepgang van 2,20 m, dit door het instellen van een 'alternat'-regeling tussen Beernem en Moerbruggebrug,



Foto: Archief MBZ

*Een platbodem op weg naar het historisch reunie te Zeebrugge.*

waarbij deze grotere schepen in dit 'smal' vaarwegvak toch zouden kunnen passeren.

Intussen maakt men volop werk van de verbeteringen op halflange en lange termijn, zoals hierboven uiteengezet.

### 3. Het afleidingskanaal der Leie

Het Afleidingskanaal van de Leie werd in het midden van de negentiende eeuw gegraven. Het verbindt Deinze met Heist en heeft een lengte van ongeveer 60 km.

Het graven van dit kanaal beantwoordde aan een tweeledige doelstelling: het vrijwaren van de Gentse agglomeratie voor overstromingen door rechtstreekse afvoer van de wasdebieten van de Leie naar zee, en het tegengaan van reukoverlast door het rootwater, eveneens rechtstreeks naar zee te leiden.

Het kanaal werd door stuwsluizen in drie panden verdeeld, namelijk Deinze-Schipdonk, Schipdonk-Balgerhoeke en Balgerhoeke-Heist, waarvan de eerste twee tevens bevaarbaar waren voor schepen tot 300 ton. Het pand afwaarts Balgerhoeke vervulde een louter afvoerk functie.

Deze toestand bleef behouden tot na de tweede wereldoorlog. Toen werd, naar aanleiding van een conferentie van de Europese ministers van verkeer, door de wet van 9 maart 1957 voorzien in de profielverruiming van een aantal belangrijke waterwegen, om ze geschikt te maken voor het zogenaamde Europa-schip (1.350 ton).

Vanzelfsprekend behoorde ook de Leie, als belangrijke verbinding tussen de haven van Gent en Noord-Frankrijk, tot de te verbeteren waterlopen.

Inmiddels had zich echter een verschuiving van de scheepvaartbeweging op dit traject voorgedaan. De scheepvaart verkoos immers tussen Deinze en Gent de omweg over Schipdonk, dus gebruikmakend van het Afleidingskanaal van de Leie en het kanaal Gent-Brugge, vooral na de openstelling van de Ringvaart om Gent. Aldus werden én het bochtig Leieverloop afwaarts Deinze, én de doortocht Gent ontweken, waardoor de Leie tussen Gent en Deinze steeds meer een rekreatief karakter kreeg.

Vandaar dat het pand Deinze-Schipdonk van het Afleidingskanaal van de Leie meteen in het programma voor scheepvaart met 1.350 ton opgenomen werd.

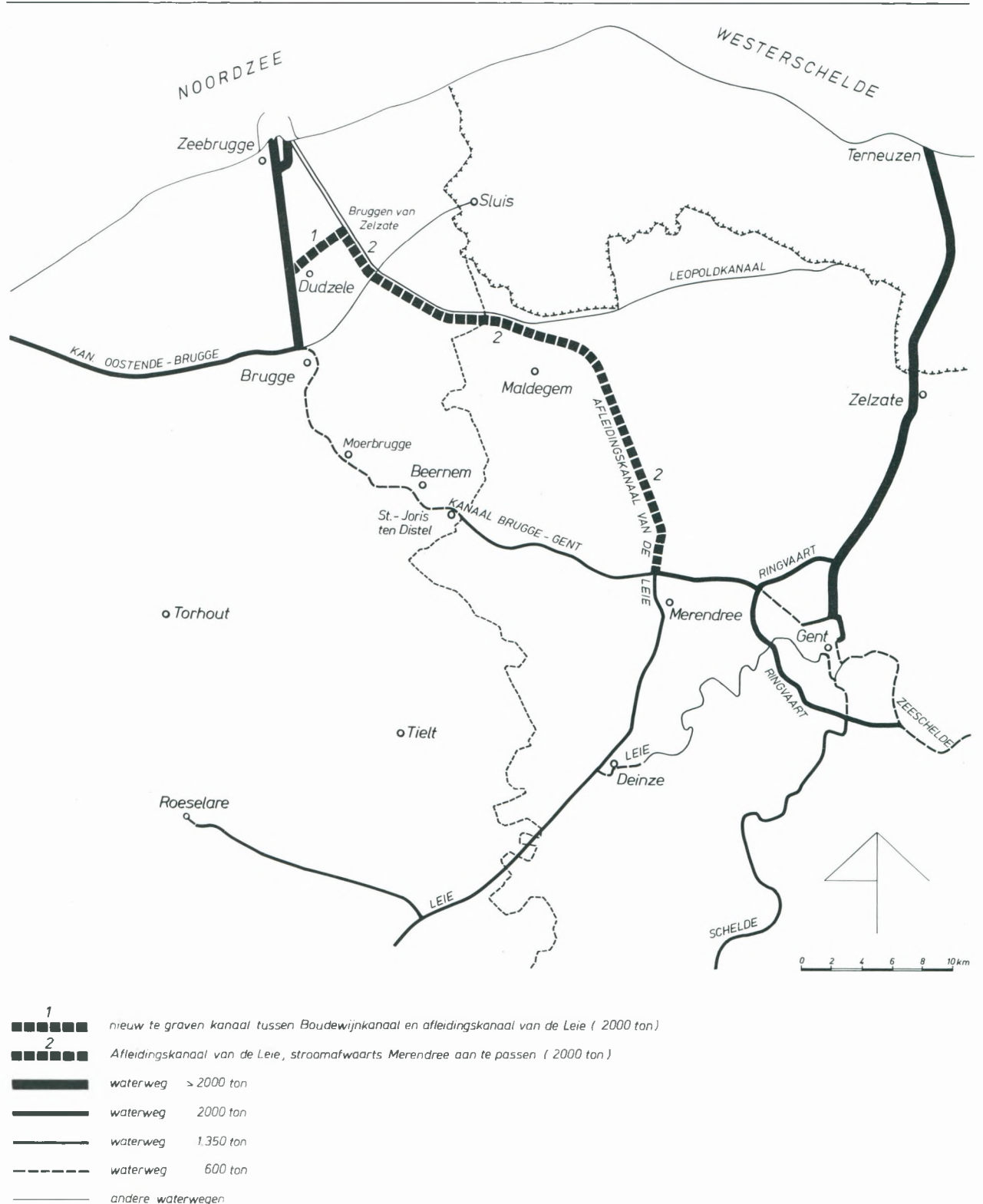
Tijdens de afgelopen jaren werden deze profielverruimingswerken grotendeels uitgevoerd. Zij omvatten, naast de verbreding van de vaargeul, het afschaffen van de stuwsluis te Deinze en de herbouw van alle bruggen. Er rest nog enkel slechts de spoorbrug in de lijn Brussel-Oostende te Landegem, werken die in het najaar van 1985 zullen aangevat worden.

Uit recente hydraulische studies is gebleken dat Gent zich nog steeds in een cruciale positie, met betrekking tot de waterafvoer bevindt. Weliswaar werd de situatie, sinds de ingebruikname van de Ringvaart om Gent gevoelig verbeterd. Anderzijds zijn ten gevolge van de voortschrijdende urbanisatie en de profielverruiming van de Boven-Schelde, de Leie en van talloze secundaire waterlopen, de te verwachten piekdebieten op de beide genoemde rivieren thans beduidend hoger dan voorheen. Zo bedraagt het wasdebiet, dat een waarschijnlijkheid heeft om eens in de twintig jaar op te treden, voor de Boven-Schelde te Zwijnaarde 269 m<sup>3</sup>/sec. en voor de Leie te Deinze 200 m<sup>3</sup>/sec.

Het te Gent aangevoerde water kan langsheen vier verschillende afvoerwegen naar zee geleid worden, doch in de huidige situatie zijn ze alle behept met ernstige nadelen:

a) de Zeeschelde vormt de natuurlijke afvoerweg van de wasdebieten voor Boven-Schelde en Leie. Naarmate echter de vloedregimes gepaard gaan met stormtijden vermindert de afvoermogelijkheid van de Zeeschelde, en kan zelfs volledig wegvallen met als onvermijdelijk gevolg overstromingen;

b) het kanaal Gent-Terneuzen heeft een zeer ruime natte sectie, maar ook hier is de waterafvoer beperkt door een (voorlopig) beperkte toevormogelijkheid te Gent, door de maximaal toegelaten peilstijging van 0,25 m op het kanaal en door de afvoermogelijkheid te Terneuzen, die uiteraard eveneens afhankelijk is van het getij. De combinatie van deze factoren leidt tot een maximaal mogelijke afvoer te Terneuzen van 100 m<sup>3</sup>/sec. (gemiddeld over het getij) en dan nog mits onderbreking van de zeescheepvaart;



c) het kanaal Gent-Brugge heeft geen bodemhelling en kan, mede door de maximaal toegelaten waterpeilstijging te Brugge (0,40 m), slechts 20 m<sup>3</sup>/sec. afvoeren; d) het Afleidingskanaal van de Leie, kan wegens zijn geringe sèctie momenteel maximum 60 m<sup>3</sup>/sec. afvoeren, zonder dat gevaarlijke uitschuring van de oevers optreedt.

De enige van de vier genoemde waterwegen, die een risikoloze verhoging van de waterafvoer kan verwerken is het Afleidingskanaal van de Leie. Dit is ook logisch, gezien in het licht van de redenen die geleid hebben tot zijn aanleg.

Indien het Afleidingskanaal van de Leie verbreed zou worden tot 29 m bodembreedte en 69 m aan de waterlijn en een diepte van 5 m, dan kan een debiet van 200 m<sup>3</sup>/sec. afgevoerd worden zonder waterkerende konstruktie tussen Gent en Brugge, en van 330 m<sup>3</sup>/sec. na de bouw van dergelijke konstruktie, waardoor de waterbeheersingsproblemen in het Gentse opgelost zouden zijn.

Het Afleidingskanaal van de Leie mondt thans in zee uit in de voorhaven van Zeebrugge, een haven waar zoals bekend de laatste jaren gevoelige investeringen verricht zijn, maar die gelet op de toestand te Brugge, te water slechts bereikbaar is voor schepen van ongeveer 1.000 ton.

Het ligt dan ook voor de hand om dit kanaal, dat in elk geval verbreed moet worden om de waterafvoer te verzekeren, tevens te voorzien als scheepvaartkanaal en op die manier Zeebrugge een volwaardige verbinding te water met zijn achterland te verschaffen.

De meerkosten voor een scheepvaartkanaal t.o.v. een afvoerkanal behelzen de verhoging van de bruggen om de nodige doorvaarthoogte te realiseren en de bouw van twee sluisen, doch zijn marginaal ten opzichte van deze, die in elk geval gedaan zullen worden. Het dwarsprofiel, nodig voor de waterafvoer laat immers scheepvaart toe met eenheden van 2.000 ton en duwkonvoien van 3.000 ton.

Vermits er tot op heden nog geen principiële beslissing omtrent de verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie afwaarts Schipdonk genomen werd, kunnen nu geen definitieve gegevens meegedeeld worden.

Wat nagenoeg vaststaat is de verdeling in panden.

Het gedeelte Schipdonk-Balgerhoeke zou, na afbraak van de sluis te Schipdonk, in vrije verbinding staan met het pand Deinze-Schipdonk en de Leie tot Sint-Baafs-Vijve, het kanaal Gent-Brugge, het Zuidervak van de Ringvaart en de Boven-Schelde tot Asper. Het tweede deel zou zich uitstrekken tussen nieuw te bouwen sluisen te Eeklo en Oostkerke en zich op peil (+4,45) bevinden. Het laatste gedeelte zou de verbinding met de achterhaven van Zeebrugge realiseren en zich dus op peil (+3,33) bevinden. Tevens zou het kunstwerk te Oostkerke de scheiding tussen zout of brak en zoet water betekenen.

Een positieve ingreep zou zijn het kalibreren van het Afleidingskanaal van de Leie voor 2.000 tonscheepvaart en 3.000 ton-duwvaart.

Een bijgaande tekening toont in profiel de nodige aanpassingswerken.

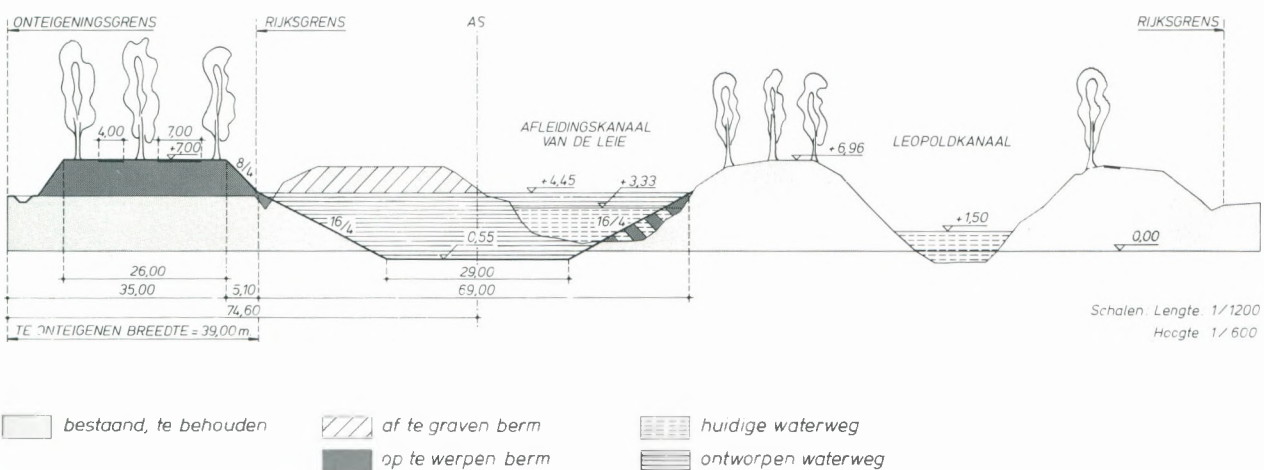
Zoals uiteengezet in dit artikel is voor de binnenscheepvaart het kanaal Zeebrugge-Brugge-Gent momenteel de enige verbinding met het achterland.

Dit kanaal zal nooit voor een grotere tonnenmaat dan 1.000 à 1.200 ton kunnen uitgebouwd worden door de beperkingen in de doortocht van de stad Brugge.

Wil Zeebrugge zijn bestemming van grote nationale overslaghaven verder ontwikkelen, dan kan dit niet anders dan door een ruime scheepvaartweg te voorzien langs het Afleidingskanaal van de Leie.

Zoals kaart 1 der Europese waterwegen duidelijk maakte, zal deze aansluiting voor Rijn- en duwvaart Zeebrugge verbinden met alle nationale en West-Europese waterwegen. Zowel de Rijn met heel het waterwegennet van West-Duitsland, als het waterwegennet van Frankrijk — met zelfs bereikbaarheid tot in Parijs —, Oost-Duitsland met Polen en de Zwarte Zee langs de Rijn-Donauverbinding liggen alle in de mogelijkheden.

Wie zou durven beweren dat een ontsluiting van de haven van Zeebrugge voor de binnenscheepvaart niet verantwoord is?



Figuur 2: Verbinding Boudewijnkanaal-Merendree (2.000 ton - duwvaart 3.000 ton). Type dwarsprofiel.

## **Konvert Adviezen pvba**

Selektie  
van vast personeel

## **Konvert Bureau pvba**

Uitzendkantoor  
tijdelijk personeel

**Kortrijk**  
**Robbeplein 5**  
**Tel. (056) 21.45.70**

---

**Brugge**  
**Hoefijzerlaan 38**  
**Tel. (050) 33.16.66**

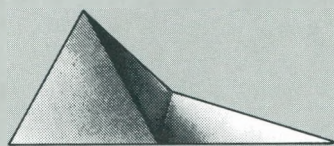
---

**Roeselare**  
**Galerij St.-Michiels 4**  
**Tel. (051) 20.33.61**

---

**Deinze**  
**Bullenstraat 4**  
**Tel. (091) 86.83.33**

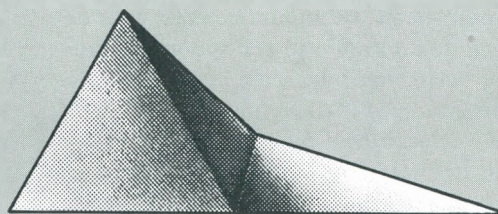
Streekeigen vertrouwd  
met de eigen  
kenmerken van  
mensen en bedrijven



# **konvert**

konverteert

geschikte mensen voor passende bedrijven  
geschikte bedrijven voor passende mensen  
sinds 1964



## **KONVERT SELEKTIE**

KONVERT ADVIEZEN pvba rekruteert en selekteert bedrijfspersoneel in opdracht van zowel grote als kleine ondernemingen en verzorgt die konversie met professionele trefzekerheid.

De methodiek is wetenschappelijk gefundeerd en proefondervindelijk gegroeid op grond van duizende uitgevoerde selektie-opdrachten en geschiktheidsonderzoekingen.

Een staf van bedrijfspsychologen, personeelskonsulenten, maatschappelijke assistenten, adviseurs in vorming en loopbaan, samen met een team van praktijkmensen met doorgewinterde ondervinding, zorgen voor bewijsbare resultaten en overtuigende referenties.

Noch financieel, noch politiek, noch ideologisch gebonden werkt KONVERT onafhankelijk op een strikt deontologische wijze.

## **KONVERT INTERIM**

Rentabiliteit in produktie en kantoor vereist ingrijpende methoden. De behoeften aan arbeiders of bedienden zijn niet bestendig dezelfde van het begin tot het einde van het jaar.

Regulariserende aanpassingen aan het bedrijfsritme zijn nodig. Zonder gebruik van interims is elke personeelsbezetting altijd ergens of onder- of overbevolkt.

Efficiënt georganiseerde ondernemingen hebben slechts het strikt nodige kernpersoneel in dienst dat voortdurend op volle capaciteit ingezet wordt.

Ter aanvulling of vervanging brengt de bliksemsnelle mobilisatie van vooraf geselecteerd, tijdelijk personeel de rationele, flexibele en economische oplossing.

Veelal zelfs zijn interims vitale werkkrachten die het vast personeel stimuleren!

De doeltreffendheid van KONVERT-interims is bewezen door hun werkinteresse, aanpassingsvermogen en veelzijdige toepassingen. KONVERT kiest zorgvuldig zijn uitzendpersoneel. Ze leveren maximum nut omdat ze er goed van bewust zijn dat er op hen nooit opnieuw een beroep zal gedaan worden ingeval bedrijven ontevreden over hun prestaties blijken.

De interim-methode verstrekt een beweeglijk dynamisme en is een innoverende werktechniek die nu ter beschikking staat van alle progressieve ondernemingen, grote én kleine!

Zeer vele bedrijven van de streek werken - sinds reeds vele jaren - tot hun volledige voldoening met KONVERT-interims!

# Zeebrugge en de spoorweg

F. De Haeck, Handelsdirecteur van de NMBS

1985 is een belangrijk jaar in de geschiedenis van het spoorwegvervoer. Zoals bekend, is het immers nu 150 jaar geleden dat in België, als eerste land op het continent, een spoorlijn in bedrijf werd genomen. Die stoomtreinverbinding is het beginpunt geweest voor de totstandkoming in de uitbouw van een spoorwegcomplex dat krachtig heeft bijgedragen tot de ontplooiing en de ontwikkeling van een in 1835 nog zo jonge natie en, later tot haar vermaardheid over heel de wereld.

1985 is ook het jaar om te herdenken dat de buurtspoorwegen een eeuw bestaan. Mede dank zij een verregaande rekonversie in de richting van een efficiënte autobusonderneming, blijven zij de onmisbare schakel voor de verbindingen tussen de stedelijke kernen en de meer landelijke gebieden, terwijl de 'kusttram', het levend gemoderniseerd beeld van een glorieus verleden, de spoorwegstations onderling blijft verbinden langs ons enig mooi noordzeestrand.

Als daarbij nog wordt vermeld dat de Internationale Spoorwegkongresvereniging en de Internationale Unie voor het Openbaar Vervoer — waarvan de wiegen in ons land stonden — dit jaar ook al hun honderdjarig bestaan hebben gevierd, dan is het duidelijk dat 1985 zich opdringt als het jaar van het openbaar vervoer.

Een gelegenheid eigenlijk niet alleen om al dan niet met een zekere nostalgie, de afgelegde weg te over-schouwen, maar eveneens en vooral om resoluut de toekomst tegemoet te gaan.

Te bedenken is daarbij in het bijzonder hoe het vervoer per spoorweg verder dient te evolueren en hoe de noodzakelijke samenwerking met alle betrokken middens allicht nog moet verstevigd of alleszins aangepast worden aan het steeds wisselend industrieel, sociaal en economisch tijdsgebeuren.

In die samenhang verdient het andermaal dat wordt beklemtoond welke belangrijke rol onze zeehavens, als overslagbedrijven, voor 's lands economie en welvaart vervullen. Hun industrializatie neemt niet weg dat zij de plaats bij uitstek blijven waar zeetransport en kontinentaal vervoer elkaar de hand reiken.

Deze verbondenheid is des te belangrijker dat hun concurrentiepositie en hun ontwikkeling onloochenbaar mede bepaald worden door de kwaliteit en de vervoerprijs van de verbindingen met het achterland. Het is eveneens belangrijk dat de waterwegen, de autowegen en de spoorwegen daarbij optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar aanvullen, gesteld dat de specifieke functie van de trein gelegen is in zijn roeping van massavervoerder bij uitstek.

Vanuit die optiek zal het ongetwijfeld duidelijk zijn dat de NMBS de havenevolucie op de voet volgt om haar zichtbare aanwezigheid, overigens in elke Belgische haven, tijdig te kunnen aanpassen.

Met aanvang van dit jaar staat de haven van Zeebrugge voor een nieuwe toekomst.

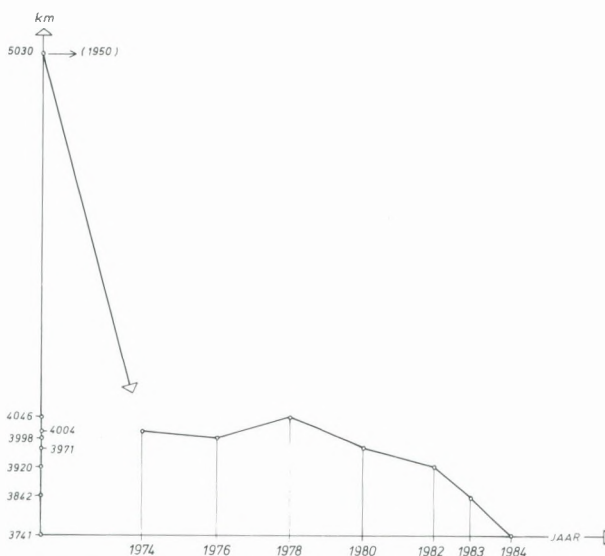
De voorzitter van MBZ heeft, en trouwens niet ten onrechte, 1985 bestempeld als een uniek jaar voor een nieuwe haven die de beste voor Europa moet worden.

De NMBS verheugt er zich over dat zij, op de vooravond van de 21e eeuw, in de gelegenheid is om, in het raam van de nationale havenpolitiek, bij te dragen tot de volwaardige realisatie van de daarbij beoogde oriënteringen en objectieven.

## Het nationale spoorwegnet en de produktiemiddelen

De haven van Zeebrugge is met het nationale en het grensoverschrijdend achterland door uitstekende verkeerswegen verbonden. Per spoorweg komt die verbinding tot stand door een uitgebreid net waarvan de lengte, zoals hierna blijkt, tijdens de laatste tien jaar nog met 7,5% is afgenomen. Deze afslanking betekent geenszins een verzwakking van de middelen; zij is wel het gevolg van de wil tot rationalizatie en optimalizatie, wat leidt tot meer efficiëntie in het gebruik van het spoorwegnet.

Het Belgisch spoorwegnet had, op 31 december 1984, een totale lengte van 3.741 km, waarvan 2.902 km voor het reizigers- en goederenverkeer en 834 km alleen voor goederentreinen. De lengte der geëlektrificeerde lijnen bedraagt thans 1.907 km, wat neerkomt op 51% van de totale netlengte. De verdere elektrifikatie ervan



Figuur 1: Omvang van het NMBS-net: lengte der geëxploiteerde lijn in km.

wordt voortgezet volgens meerjarenplannen, die periodisch worden bijgesteld.

De exploitatie van het net en de daarbij verzekerde dienstverlening vergden per 31 december 1984 de inzet van 305 elektrische lokomotieven, 858 diesellokomotieven waarvan 305 rangeerlokomotieven en 60 lokotraktoren; 637 elektrische motorstellen en 2.328 gewone rijdrijtuigen hebben in 1984 het vervoer verzekerd van zowat 150 miljoen reizigers.

Het wagenpark voor het transport in 1984 van 71 miljoen ton goederen bedroeg 37.588 eenheden, niet inbegrepen de gehuurde en de particuliere wagens. Dit park wordt steeds meer gespecialiseerd en afgestemd op de behoeften van de cliënteel. Zo zijn momenteel nieuwe stortwagens, moderne gesloten wagens en voertuigen voor rollen plaatstaal in aanbouw. Betekenisvol is het ononderbroken toenemend gemiddeld laadvermogen van de wagens. Eind 1984 bedroeg dit 38,29 ton; in 1974 was dat nog maar 32,68 ton.

### Aanpassing van de spoorinfrastructuur in de Zeebrugge haven

Zoals reeds gezegd, is de politiek van de NMBS er op gericht de spoorinfrastructuur af te stemmen op de ontwikkelingen in de havens zelf, ten einde aldus te kunnen beantwoorden aan de nieuwe behoeften die zich in deze groepen voordoen.

Uit het navolgend overzicht van de werken die voor Zeebrugge in uitvoering of gepland zijn, blijkt duidelijk deze wil tot mee-evolueren.

#### (1) Werken in uitvoering:

de aanleg van de achterkaaisporen op de Westeroever van het noordelijk insteeddok. De voltooiing ervan is nabij.

#### (2) Geplande werken:

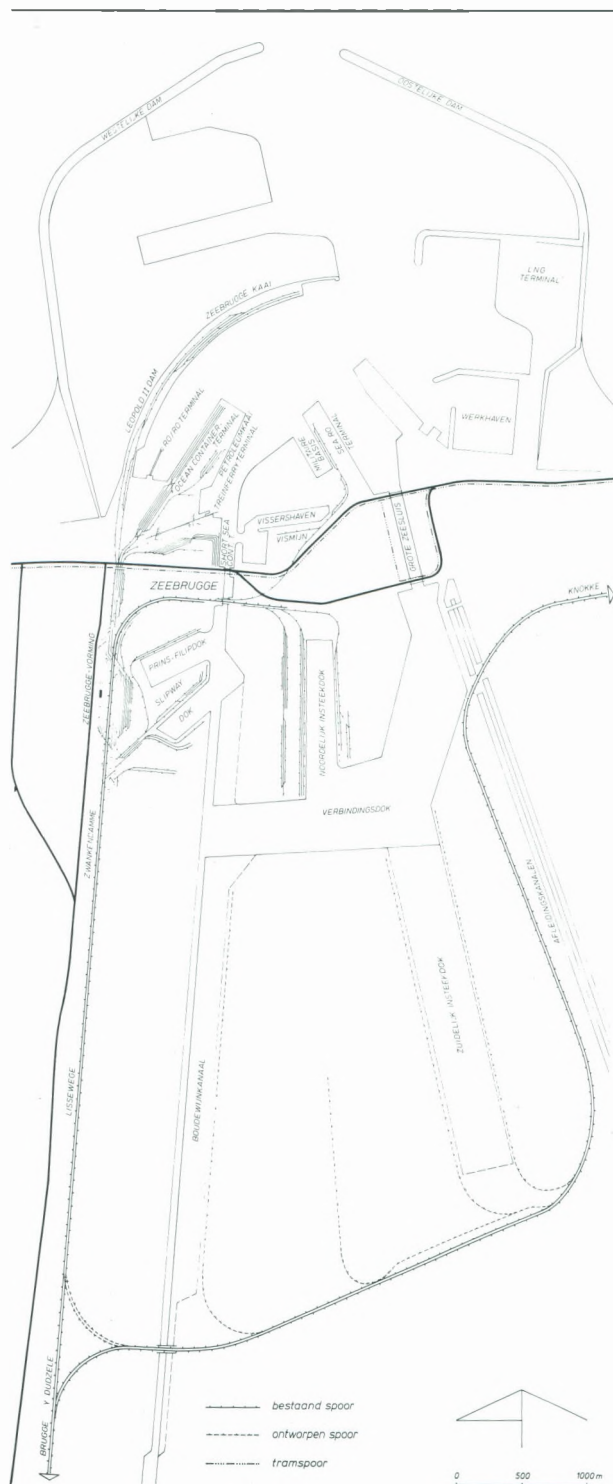
in 1986: aanleg van de eerste fase (5 sporen) van de achterkaai bundel van het noorderlijk insteeddok; aanvang der werken voor de spooruitrusting (eerste fase) van de diepzeeterminal op het zuidelijk insteeddok; in 1987: voortzetting van de werken voor de aanleg der sporen voor de diepzeeterminal. Voltooiing gepland tegen einde 1987.

#### (3) Werken waarvan het ogenblik van uitvoering nog bepaald dient te worden, in functie van de verkeers- en koncessieverlening:

de spooruitrusting van de oosteroever van het noordelijk insteeddok, tweede fase — zone ten noorden van BNFV;  
de tweede fase van de achterkaai bundel van het noordelijk insteeddok;  
de spooransluiting van geïnteresseerde bedrijven binnen de transportzone.

#### (4) Werken op langere termijn:

de verplaatsing van het reizigersstation 'Zeebrugge' naar de Strandwijk. De timing voor uitvoering is afhankelijk van de realisatie van het weg- en spoorwegcomplex dat de toegang uitmaakt tot de nieuwe voorhaven; de verdere spooruitrusting van het zuidelijk insteeddok met de aanleg van een centrale bedieningsbundel en de

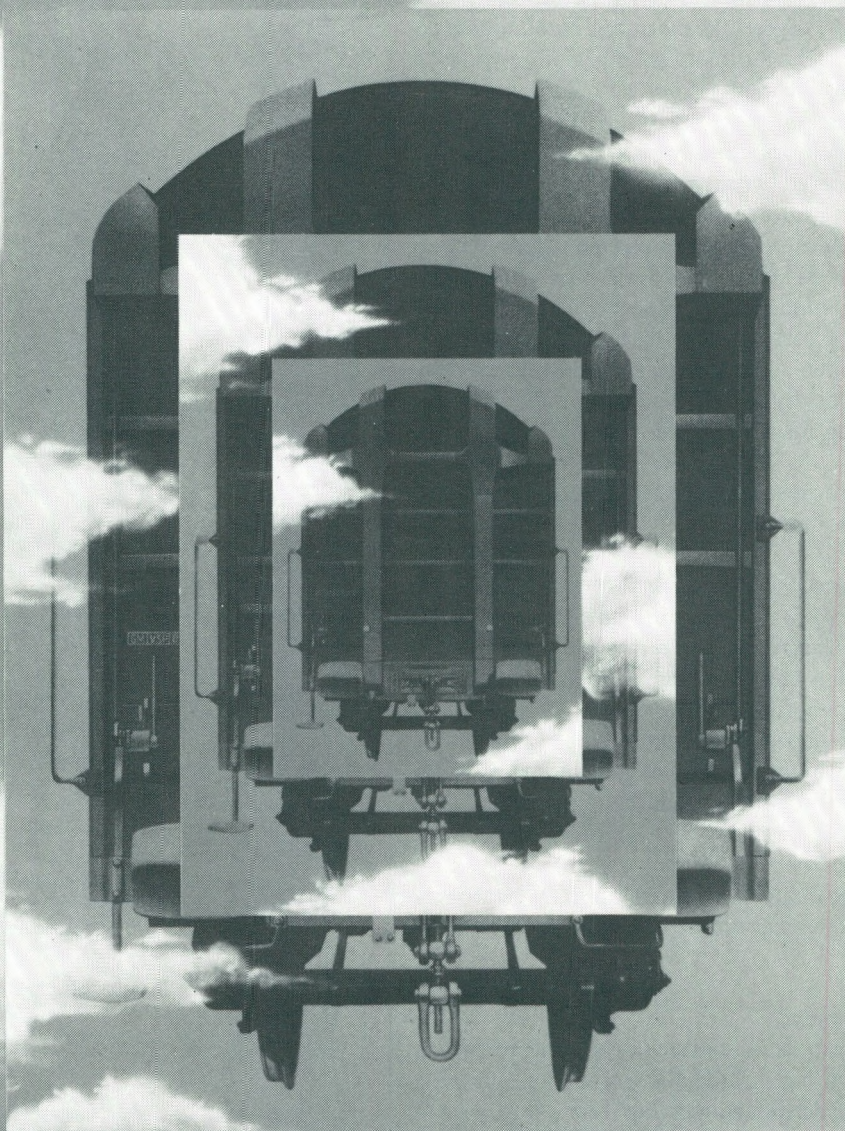


Figuur 2: Zeebrugge-Haven spoorinstallaties.

diverse sporen ten behoeve van de havenbedrijvigheid of van de activiteiten van de industriële vestigingen; de spooruitrusting van de geplande dokken in de nieuwe voorhaven met in het bijzonder het doortrekken van de verkeerssporen tot aan deze zone; de modernisering en de uitbreiding van het rangeerstation naast de Baron de Maerelaan.

### Dienstverlening voor personenvervoer per spoorweg tussen de haven en het achterland

Voor ingewijden valt het ongetwijfeld op dat het merendeel van de hiervoren vermelde werken voor de



## **ZIJN NAAM: Hbis**

**Een N.M.B.S.-nieuwigheid voor alle ondernemingen**

**Een creatieve wagen:**  
die de technologie nog wat hogerop duwt en alle formaten aankan

**Een polyvalente wagen:**  
voor goederen in colli verpakt of als afzonderlijke eenheid verstuurd  
gepalettiseerd of niet, alles is welkom

**Een moderne wagen:**  
die gemakkelijk kan worden behandeld en bijgevolg én de snelheid én de rentabiliteit ten goede komt

**Een veilige wagen:**  
een wagen die meer dan ooit de goederen tijdens het vervoer op een efficiënte wijze beschermt

Wilt u erover praten, wilt u hem testen... geen probleem:  
richt u tot onze handelsvertegenwoordiging in uw streek.

BELGISCHE  SPOORWEGEN  
Een nieuwe ruimte voor goederen



spoorweg in hoofdzaak betrekking hebben op het vervoer van goederen. Dat is voor een haven die goederengebonden is nogal evident en derhalve vrij begrijpelijk.

Maar dat betekent daarom niet dat de NMBS geen aandacht zou besteden aan het vervoer van personen tussen Zeebrugge en het nationale achterland. Begin juni 1984 werd gestart met de uitvoering van het reorganisatieplan voor het reizigersverkeer, het bekende IC-IR plan. Een nieuw vervoeraanbod, eenvoudige en rationeel, dat leidt tot een merkelijke verbetering van de regelmaat van het treinverkeer en tot een doorgedreven samenwerking met de NMVB om optimale aansluitingen met de autobus te verwezenlijken.

Het station Zeebrugge, dat vrij goed gelegen is ten opzichte van de haven, heeft nu regelmatige klokvast verbindingen met Brugge. Vanuit Brugge zijn er snelle aansluitingen naar alle agglomeraties van het land en naar de landelijke dorpskernen via de NMVB-buslijnen; Brugge is overigens ook niet verstoken van mogelijkheden voor internationaal personenvervoer per spoorweg.

Deze vlotte verbindingen voor reizigers die de trein gebruiken — en daarbij horen gewis de dagelijkse pendelaars werkzaam in de haven — hebben tot gevolg dat het cliënteel van het station Zeebrugge in stijgende lijn gaat. In 1982 — 2 jaar dus vóór de indienststelling van het IC-IR-plan — noteerde Zeebrugge een gemiddelde van 257 reizigers op werkdagen, 726 op zaterdagen en 567 op zondagen. In 1984 gingen deze cijfers de hoogte in tot 1.643 op werkdagen, 1.068 op zaterdagen en 700 op zondagen. Uiteraard spelen de progressieve uitbreiding van de havenactiviteit en de daaraan gekoppelde toename van de werkgelegenheid een rol in deze gunstige evolutie.

Verheugend is de beslissing om het reizigersstation naar de Strandwijk te verplaatsen (1990). Hierdoor zullen treinreizigers heel wat vlotter en gemakkelijker kunnen overstappen op de carferry's naar Groot-Brittannië. Het ontwerp voorziet in een nieuw spoorwegstation op het einde van de dijk, dat een polyvalent dienstverlenend en openbaar centrum moet worden.

## Het goederenvervoer

Het goederenvervoer per spoorweg situeert zich in Zeebrugge op vier vlakken: het containerverkeer, het ferry-boatverkeer met Groot-Brittannië, het ferroutagevervoer en de transporten voor de industriële vestigingen.

Zeebrugge is een typische *containerhaven*, zowel voor de kustvaart als voor de interkontinentale verbindingen. De haven beschikt over twee gespecialiseerde terminals, beide uitgebaat door de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats (SBA) waarin de NMBS meerderheidsaandeelhouder is. Het zijn de Ocean Container terminal voor interkontinentale verbindingen (OCZ, operationeel sinds 1971) en de Short Sea Container terminal voor de verbindingen met Groot-Brittannië en andere Europese landen (SCT, operationeel sinds 1968).

Men kan gerust beweren dat de spoorweg, dank zij zijn investeringen in het containergebeuren te Zeebrugge, sterk heeft bijgedragen tot de 'containerspecialisatie' van de haven.

De *Short Sea Container terminal* is werkelijk ontstaan onder impuls van de spoorwegen. In 1965 besloten de Britse spoorwegen een regelmatige containerverbinding in te leggen tussen Harwich en het vasteland. De NMBS en de SBA werden gepolst omtrent de oprichting van een aangepaste terminal te Zeebrugge. In overleg met het Ministerie van Openbare Werken en de Havendirectie werd daar positief op gereageerd en kon in 1967 reeds een aanvang gemaakt worden met de bouw van de aanlegkade in de voorhaven. Van hun kant, zorgden de NMBS en de SBA voor de opstelling van twee portaalkranen en het aanleggen van de spoorinfrastructuur. Op 18 maart 1968 werd het eerste Sea Freightliner-ship gelost, terwijl de terminal voor geopend werd verklaard op 28 juni van datzelfde jaar.

Voor de SCT is het spoor inderdaad een niet weg te denken partner. Van de 94.717 containers die er vorig jaar transiteerden, werd 83% per trein aan- of afgevoerd. Dit aandeel evolueert overigens evenredig mee met het totale SCT-containerpakket. 1980 en 1981 kunnen in dit opzicht als uitzonderlijk beschouwd worden met een spoorweginbreng van meer dan 90%. De regelmaat van de verbinding Harwich-Zeebrugge, gekoppeld aan de vlotte dienstverlening, geleverd door de betrokken spoorwegmaatschappijen, heeft verschillende grote ondernemingen aangesproken.

De spoorweg speelt ook een vitale rol voor de *Ocean Container Zeebrugge terminal*. Talrijke individuele rederijen en internationale consortia hebben Zeebrugge gekozen als aanloophaven voor hun interkontinentale diensten. Laadkisten afkomstig van of bestemd voor alle werelddelen worden er behandeld. Een degelijke aan- en afvoer van de containers, afgestemd op het ritme van de haven, is onontbeerlijk om een vlotte werking van de terminal te waarborgen.

Op dit punt is het spoor, als massavervoerder bij uitstek, een betrouwbare vennoot en dat weerspiegelt zich ook de cijfers. Het aandeel van het spoorwegvervoer op OCZ schommelt rond 60%. Zeker niet mis op een gemiddelde van 67.000 laadkisten, behandeld tijdens de laatste 5 jaar.

De evolutie van het containerverkeer in Zeebrugge blijkt overigens uit volgende tabel.

	SCT		OCZ		Totaal SCT + OCZ
	In- en uitvoer	Aan- deel spoor- weg	In- en uitvoer	Aan- deel spoor- weg	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

1985 kondigt zich trouwens schitterend aan, én voor de haven én voor het spoor. De cijfers van OCZ vertonen een forse stijging voor het eerste halfjaar en het aandeel van de spoorweg klimt naar 74%.

De per spoorweg aan- en afgevoerde containers zijn zeer verscheiden, zowel wat inhoud als wat herkomst



Foto Archief NIMBS

en bestemming betreft. Zij worden hoofdzakelijk via de internationale spoorwegfiliale de Samenwerkende Vennootschap Intercontainer, met als vertegenwoordiger in België Interferry nv, verstuurd of aangevoerd. Het binnenverkeer per spoorweg van en naar OCZ is praktisch uitsluitend verkeer met de Antwerpse haven.

Naast de exploitatie van de twee containerterminals, staat de SBA, samen met de Britse Spoorwegen, ook in voor de traditionele *goederenferrydienst* Zeebrugge-Harwich die met rechtstreekse spoorwagens, één van de levensaders is voor de Britse industrie. Bescheiden gestart met 26.000 ton in 1924 steeg het verkeer met ferry-boatwagens in 1927 reeds tot 158.000 ton, om na een na-oorlogse herstel- en stagnatieperiode, opnieuw sterk toe te nemen tijdens de laatste decennia. In 1979 werd 437.000 ton per ship 'verspoord' (toen een recordcijfer); 1983 was evenwel het absolute topjaar met meer dan 670.000 ton en 1984 was goed voor

537.000 ton. Vergeleken met andere transportmiddelen van en naar het vasteland bieden de doorgaande spoorwagens enorme voordelen:

- aan boord rollende spoorwagens doen inschepingskosten aanzienlijk dalen;
- mogelijkheid om lichte of minder dure verpakkingen te gebruiken of zelfs uit te sluiten voor bepaalde goederen;
- risico's van averij of verlies zijn kwasi onbestaande omdat er geen behandelingen tijdens het vervoer zijn, behalve de doeanekontrolle, ongeacht overigens duur van het trajekt of de aard van de goederen;
- een vlugge transit door frequentie en regelmatige afvaarten.

West-Duitsland is de voornaamste tegenspeler van Groot-Brittannië. België volgt op vele lengten in tweede positie, waarna Nederland en Oostenrijk komen. Ons land voert hoofdzakelijk auto-onderdelen in ter-

wijl het vooral staal en, in mindere mate, meststoffen en chemische produkten uitvoert.

De Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats heeft zich noodzakelijkerwijs ook aangepast aan het wegvervoer. Een vlotte ro-ro-dienst tussen Zeebrugge en Harwich behoort eveneens tot het ruime keuzepakket van deze dynamische 'Engelandvaarder'. Het deur-aan-deur-vervoer, dit wil zeggen zonder vrachtonderbreking, kan aldus aangeboden worden voor ondernemingen die over geen spoor aansluiting beschikken.

Overigens lijkt het passend om de eigenlijke taak van de SBA even te belichten en te situeren ten opzichte van de spoorwegnetten en van de klanten. De SBA heeft een technische en een handelstaak. Technisch is de bedoelde vennootschap uitbaatster van de installaties te Zeebrugge die zij in eigendom bezit of afhuurt van de NMBS en van de CMB en is zij in die hoedanigheid belast met het dagelijkse beheer ervan. De SBA zorgt voor elke 'scheepbehandeling': daarin zijn ook begrepen de doeaneformaliteiten, de goederenopslag, het sorteren, het aanbrenge van etiketten, m.a.w. taken die een uitbater van een terminal in om het even welke haven dient te volbrengen.

Naast deze technische taak is er de handelstaak voor rekening of in samenwerking met de spoorwegen in Europa. Een net van agentschappen zorgt ervoor, dat de doordeweekse handelsopdrachten stipt worden uitgevoerd.

Omwille van historische en geografische motieven bevindt de Algemene Directie van de SBA zich te Brussel. Zodoende is het overigens makkelijker om gemeenschappelijke prospectie te verrichten, de buitenlandse agentschappen te controleren, een helpende hand te reiken voor het oplossen van plaatselijke problemen, de tarieven in onderling overleg vast te stellen en de onderlinge informatie-uitwisseling te realiseren. Het personeel van de SBA is gewis geen spoorwegpersoneel, maar het werkt net zoals spoorwegmannen.

De zeer nauwe verbondenheid met de NMBS leidt er trouwens toe dat de SBA door de klant ook al wordt aangesproken voor specifieke transportproblemen. Aldus is zij de tussenpersoon geworden, die de spreekbuis is van de spoorwegen en die daardoor ook dikwijls wordt geïdentificeerd met de spoorweg.

Sinds 1980 beschikt de haven van Zeebrugge over een terminal voor het *ferrouage of rail/route-vervoer*. Deze nog relatief jonge vervoerstechniek kent thans een fikse opgang en mag in een moderne haven niet ontbreken. De uitbating van de terminal en de prospectie voor die vervoerstechniek in België wordt verzekerd door de naamloze vennootschap TRW (Transport Rail Weg) die nu reeds meer dan 50 belangrijke wegvervoerders groepeerd. De terminal kende een bescheiden start maar behandelde in 1983 toch reeds 2.359 wegvoertuigen. 1984 was iets zwakker, maar de cijfers van het eerste halfjaar 1985 laten uitschijnen dat de 2.200 vervoerseenheden zullen bereikt worden.

95% van het TRW-verkeer gaat in de richting Groot-Brittannië (Dover, Harwich, Felixstowe, Immingham-Hull); slechts 5% is bestemd voor het vasteland.

Tenslotte zijn er de transporten gebonden aan de *industriële vestigingen* in de havenzone. Zij evolueren geleidelijk mee met de uitbouw van het havengebied.

Indien het bedrijfsleven verder positief reageert op de Zeebrugse investeringsinspanningen, dan is er ook voor de spoorweg een optimistisch toekomstbeeld in het vooruitzicht.

Het grootste spoorwegverkeer per volledige wagenlading geschiedt momenteel voor de bouw van de beide havendammen waarvoor de NMBS letterlijk en figuurlijk meer dan één steen bijdraagt. In totaal zullen zowat 11,5 miljoen ton stortsteen, afkomstig van onze nationale steengroeven, per trein zijn aangevoerd. Het programma startte in februari 1979 en zal eind 1985 beëindigd zijn. In 1983 en 1984 werd ongeveer een half miljoen ton steen per spoor aangevoerd. Voor de drie dagelijkse treinen werd een tijdelijke spoorinfrastructuur aangelegd met vijf laterale vertakkingen.

Belangrijk voor de NMBS is de kooksfabriek langsheen het kanaal Brugge-Zeebrugge. De activiteiten gaan er opnieuw in stijgende lijn en deze gunstige heropleving weerspiegelt zich duidelijk in de cijfers van het spoorwegvervoer: 147.000 ton in 1982, 161.000 ton in 1983 en 363.000 ton vorig jaar. Sinds de start van de nieuwe ZBM-terminal (Zeebrugse Behandlingsmaatschappij) in de achterhaven is de aanvoer van overzeese kolen opnieuw een realiteit. Na zes maanden activiteit werd al 481.000 ton overgeslagen. Uiteraard werkt de NMBS intensief mee om deze bulkterminal de nodige armslag te geven.

De glasfabriek gevestigd in de Zeebrugse zone is eveneens een betekenisvolle klant voor de spoorweg. Deze producent van hoogwaardig spiegel- en vensterglas vervoerde in 1984 'voorzichtig' 109.000 ton goederen per trein (84.000 ton in 1983 en in 1982).

Twee nieuwe vestigingen aan het noordelijk insteekdok zijn volledig uitgerust om goederen per spoorweg te ontvangen en te versturen. Het zijn enerzijds de multi-purpose-terminal voor het behandelen van staalprodukten, meststoffen en landbouwprodukten en anderzijds een vestiging voor de overslag van overzees fruit. De eerste resultaten zijn hoopgevend en laten vermoeden dat de spoorweg in de nabije toekomst tot een volwaardige schakel kan uitgroeien in de transportkettingen van deze twee ondernemingen.

## Besluit

De NMBS-bijdrage tot het dossier 'Zeebrugge 2000' is bedoeld als een kennismaking met de Zeebrugse spoorwegactiviteiten en als verduidelijking van de wijze waarop de haven en de spoorweg voor elkaar en door elkaar in Zeebrugge leven.

De Belgische spoorwegen hebben de vaste wil om alle middelen, technieken en tarieven aan te wenden ten einde de rol van bondgenoot voor de haven, zoals met hun participatie in Seabulk nv, ook in de toekomst volwaardig gestand te blijven.

Een snel, goed geprogrammeerd en aangepast spoorwegvervoer is van uitermate grote betekenis. In die optiek situeren zich overigens de onverminderde aanpassingen waarvan de goederenvervoeren per wagenlading het voorwerp zijn.

De uiteindelijke doelstelling van die aanpassingen is dubbel: verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening tegen zo laag mogelijke kostprijs. Dit kan de haven alleen maar baat bijbrengen.



**MOL NV** Diksmuidesteeweg 63  
B-8830 Hooglede / Belgium  
Tel (051) 70 16 81  
Telex 81 949 mol b



**Bedrijfs- en  
speciale voertuigen**

- gewoon wegvervoer
- zwaar wegvervoer
- speciale voertuigen
  - voor geologische exploratie en oliewinning;
  - dolly's voor vervoer van bomen, palen en spanten.

**Luchthavenmaterieel**

- Trekkers voor vliegtuigen en goederenvervoer
- Aircraft refuellers en brandstofvervoer
- Hydraulische hefplatforms (schaartype).

**Materieel voor haven en overslagterreinen**

- Standard terminal trekkers
- Ro/Ro-trekkers
- Opleggers en aanhangwagens.

**Kraanchassis.**

Autobussen en autocars.

Diesel-elektro generatoren van 10 tot 150 kVA.

Bedrijfsuitrustingen en componenten.

Ruildieselmotoren en revisie, opladers.

Modern uitgerust machinepark met NC en CNC bewerkingsmachines.

Behandeling van onderdelen.

# Het beroepsgoederenvervoer over de weg

L. De Wilde, Sekretaris-Generaal SAV

De internationale roeping van België is vandaag een onbetwistbaar feit geworden. In de belangrijke bijdrage van de Westvlaamse regio tot de nationale economie kunnen wij eveneens het wegvervoer als stuwende kracht bij uitstek weerhouden.

Onze vervoermodus bestaat voor een snel en efficiënt transport, waar chauffeur en ondernemingshoofd garant staan voor een kwaliteitsvolle service. Insiders weten wel dat de eisen van het cliënteel vandaag verstrekkender zijn dan deze van voor een paar jaar.

Het wegvervoer is op deze nieuwe verlangens van 'total service' gaan inspelen: opslag, overslag, ro-ro, doeaneformaliteiten en dies meer behoren tot de reële mogelijkheden. Niet voor niks neemt het wegvervoer 70% van de te vervoeren massa voor zijn rekening.

De wegeninfrastructuur laat toe om op een gepaste wijze in te spelen op en vooral komplementair te zijn aan de andere vervoermodi, ondermeer het maritiem en het luchtvervoer. Het harmonieus inspelen van deze verschillende vervoerwijzen verzekert een kwaliteits-service waar alleen de klant de winnaar van is.

## Verschuiving van eigen naar beroepsvervoer

Beroepsgoederenvervoer over de weg is vervoer, gericht voor derden; het betekent dat de transportactiviteit afhankelijk is gesteld van het bezit van een vergunning. Welnu, recente statistieken wijzen uit dat commerciële en industriële bedrijven steeds meer een beroep doen op beroepsgoederenvervoerders over de weg voor hun verzendingen en hun distributie. Daarbij stoten zij dikwijls hun 'eigen' vervoer, d.w.z. het vervoer van hun goederen met eigen transportmiddelen, af.

In dit artikel willen wij even de context belichten waarin deze verschuiving plaatsgrijpt.

Enkele cijfers van het Belgisch beroepsgoederenvervoer over de weg bieden de gelegenheid om de verschuivingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg even te analyseren.

Een eerste vaststelling is dat het totaal aantal ondernemingen in de sektor — namelijk 8.266 op 1 januari 1983 — sedert 1972 met een kwart gedaald is en sedert 1965 zelfs met 40%.

Deze evolutie duidt geenszins op een achteruitgang van de sektor, wel integendeel. Tijdens de afgelopen 15 jaren is het voertuigenpark immers spektakulair gestegen. Op het einde van de zestiger jaren beliep de stijging zelfs rond de 10% per jaar. Het is pas in 1981 dat het totaal aantal voertuigen lichtjes terugliep: van 57.008 op 1.1.81 tot 56.159 per 1.1.83, doch opnieuw stijgend naar 58.147 op 1.1.85.

Nog sterker dan het aantal voertuigen steeg het

laadvermogen van de voertuigen. De 43.417 voertuigen met laadvermogen stellen samen immers bijna 668 duizend ton laadvermogen ter beschikking, dat is gemiddeld 15,4 ton per voertuig en 81 ton per onderneming.

In het wegvervoer is dan ook een duidelijke concentratietendens aan het spelen: de bedrijven worden alsmar groter. Op 1 januari 1970 waren er gemiddeld slechts 3,2 voertuigen per onderneming terwijl dat er nu al 7,1 zijn.

De provincie West-Vlaanderen speelt een zeer belangrijke rol in het Belgisch wegvervoer; 1.093 ondernemingen zijn in deze regio gevestigd. Trekkende voertuigen zijn hier het meest vertegenwoordigd.

Kenschetsend voor de gang van zaken in de deelsektoren is de evolutie van de verschillende voertuigtypes. Het aantal kipwagens daalde sedert 1973 met 20%, wat een gevolg is van de daling van de openbare werken en van de crisis in de bouwnijverheid. De voertuigen voor algemeen vervoer (huifwagens, gesloten, enz.) en de tankwagens gingen flink vooruit, terwijl de gespecialiseerde voertuigen (koel-, vries- en speciale voertuigen) hun aantal verdrie- en zelfs verviervoudigd hebben. Deze voertuigen worden nog steeds talrijker, ondanks de crisis. Ook het fenomeen 'traktie- en containervervoer' gaat crescendo.

Deze ononderbroken specialisatie van het materieel vormt onbetwistbaar één van de belangrijkste aspecten van de soepelheid van het wegvervoer. De relatief korte afschrijvingstermijn van het materieel — in vergelijking met de andere vervoertakken — geeft de wegvervoerders de gelegenheid hun materieel frequent aan te passen aan de behoeften van de verladers.

## Stijgend transportaandeel

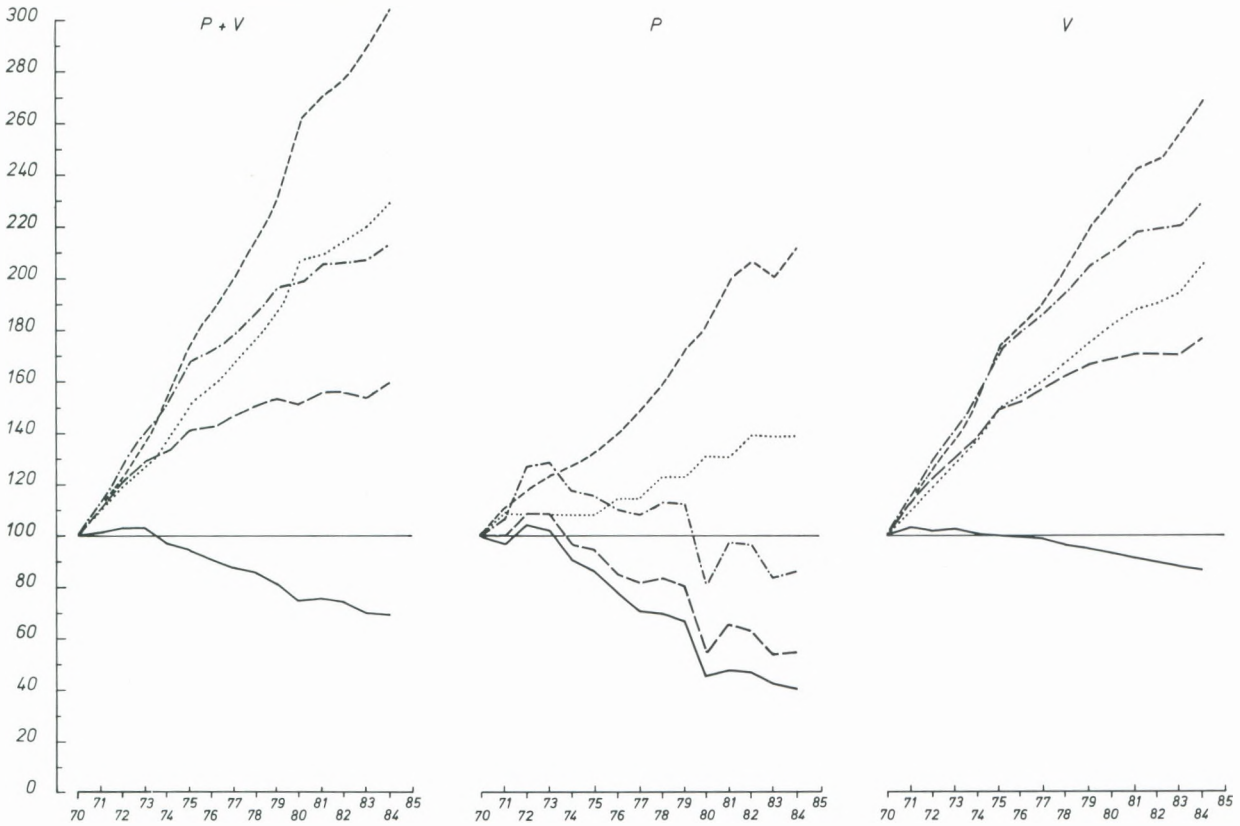
Het wegvervoer is met de jaren uitgegroeid tot de belangrijkste vervoertak. Eigen- en beroepsvervoer over de weg samen vervoeren immers circa 2/3 van alle tonnen. Door de economische crisis is deze tendens nog versterkt. Spoorvervoer en binnenscheepvaart worden zwaarder getroffen door de crisis dan het wegvervoer, aangezien zij vooral afhankelijk zijn van de (sterker getroffen) massa-trafiek.

Ook de verhouding tussen eigen- en beroepsvervoer over de weg ondergaat echter wijzigingen. Van 1965 tot 1982 is het aandeel van het binnenlands eigen vervoer afgenomen van 64 tot 55%. Het beroepsvervoer heeft zijn aandeel in dezelfde periode zien oplopen van 36 tot 45%.

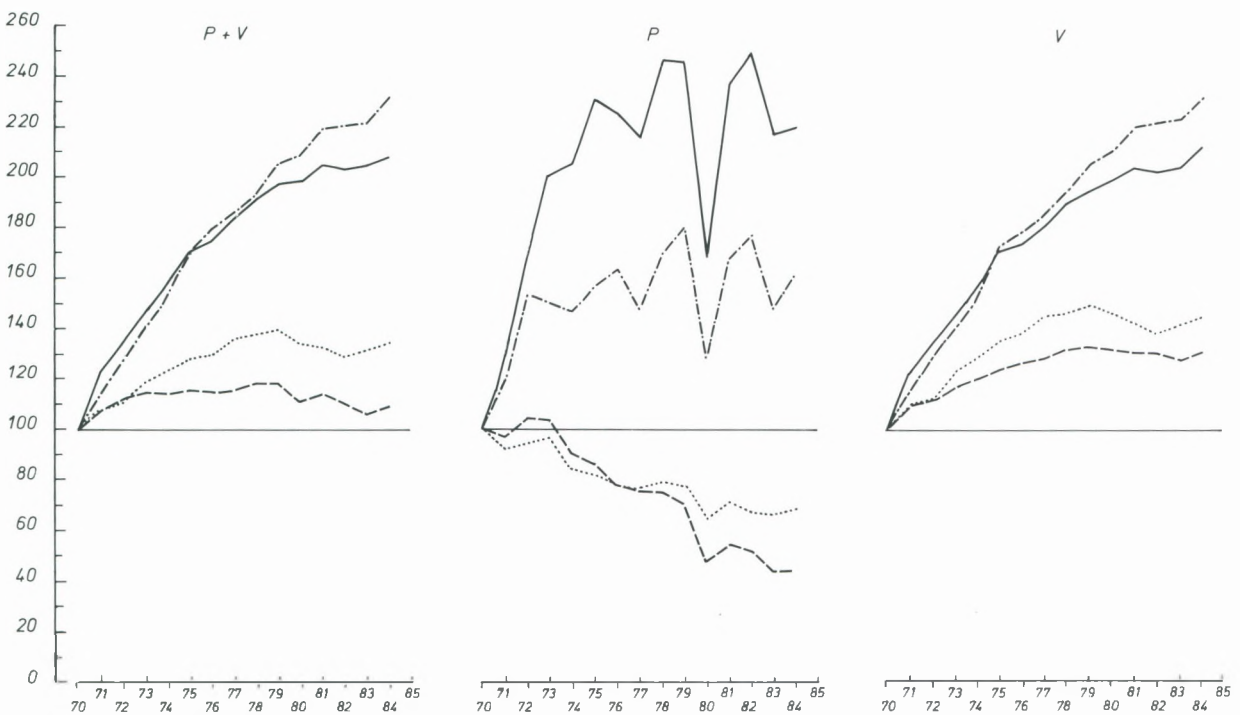
Om de meest recente evolutie te kennen, is een onderzoek van de NIS-cijfers van 1979 tot 1981 echter nog relevanter.

EVOLUTIE IN INDEXCIJFERS ( BASIS : 1970 = 100 )

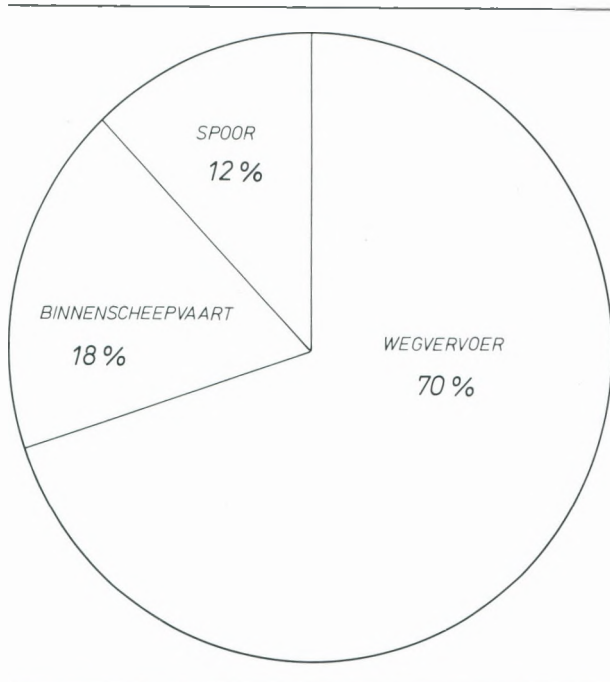
- TOTAAL AANTAL ONDERNEMINGEN
- - - TOTAAL AANTAL VOERTUIGEN
- · - · TOTAAL LAADVERMOGEN
- · · · GEMIDDELD AANTAL VOERTUIGEN PER ONDERNEMING
- - - GEMIDDELD LAADVERMOGEN PER ONDERNEMING



- TOTAAL AANTAL :
- - - VRACHTWAGENS
  - TREKKERS
  - · · · AANHANGWAGENS
  - · - · OPLEGGERS



Bron: IWT, 84/61-N-ML/JVO



Van de aangroei met 1,4 miljard t/km<sup>1</sup> sedert 1979, nam het beroepsvervoer het leeuwenaandeel voor zijn rekening, nl. 1,08 miljard t/km.

Wat sterk opvalt is de verschuiving van 1980 tot 1981: de aangroei ging integraal naar het beroepsvervoer en dit slaagde er zelfs in 134 miljoen t/km over te nemen van het eigen vervoer.

Deze laatste konklusie wordt in de praktijk door heel wat signalen van de markt bevestigd.

Heel wat hoofdkwartieren van industriële en commerciële bedrijven onderwerpen hun vervoerkosten momenteel aan een kritisch onderzoek. De konklusie is bijna steeds:

afstoting van het eigen vervoer en overstappen naar het beroepsvervoer;  
soms ook wel eens het oprichten van een transportbedrijf, dat dan de produkten van de eigen onderneming vervoert.

Het is echter een feit dat deze oplossingen veelal niet meteen gerealiseerd worden. Op zo'n overschakeling wegen immers belangrijke hinderpalen waarvan wij er hier enkele opsommen:

*de psychologische weerstand* tegen het afstanddoen van een oplossing die men steeds als de goede beschouwd heeft;

*de problemen in verband met tewerkstelling*, zoals afstoting van personeel — of nog

*de moeilijkheid om een voertuigenpark dat meestal niet past* in een transportbedrijf van de hand te doen.

Over de keuze tussen eigen en beroepsvervoer valt heel wat te zeggen. Wijzen we er alleen op dat de industriële of commerciële onderneming die voor de keuze staat, ettelijke aspecten onder de loupe zal moeten nemen zoals: alle kostenaspecten, gewenste service, frequentie van vervoer, al dan niet seizoengebonden activiteit, enz.

Zo het aantrekkelijk is om over een eigen wagenpark te beschikken, betekent dit niet alleen een forse investering, maar tevens zware kosten voor het wagenparkbeheer: routeplanning, kostenadministratie, efficiency-bewaking, technisch materieel-beheer. Een

en ander vergt uiteraard gespecialiseerd personeel voor de transportadministratie, de chauffeurs, onderhouds- en herstellingsdiensten.

Al deze factoren samen maken dat de eigen vervoerders zich extra-investeringen en -exploitatiekosten op de rug halen, die de middelen, ingezet voor bijvoorbeeld één produktieketen, gemakkelijk kunnen evenaren. Al deze kosten staan in een eigen vervoerbedrijf logischerwijze verspreid geboekt en voorzeker niet als 'transportkosten'.

Vervoer is meer dan de investering in materieel alleen. Deze laatste vertegenwoordigt amper iets meer dan 1/7 van de totale kosten.

### Toekomstgericht

In het jongste decennium, sedert de eerste petroleumkrisis, zijn binnen het beroepsgoederenvervoer nieuwe stromingen op gang gebracht. Daar waar de taak van de vervoerder zich vroeger alleen beperkte tot het vervoer van A naar B, zijn steeds meer vervoerders overgestapt naar een meer allround-dienstverlening.

De vervoerder krijgt meer oog voor de logistieke benadering van transport.

In de distributieketen zijn er componenten waarop een transportondernemer kan inspelen. En dan denken wij niet alleen aan de al lang bestaande activiteit van fysieke distributie (opslag, groepage, overslag en verdere distributie), maar ook aan orderacceptatie, bemonstering, ompakken van groot- naar kleinverpakking, etikettering, palettisering, bezorgen van alle mogelijke dokumenten, administratieve verwerking en beheer; een veelheid van activiteiten die voorheen alleen door verladers zelf verricht werden.

Met dit logistiek proces is elke vervoerder dagelijks bezig, al onderkent hij het wellicht (nog) niet. Eenmaal dat de vervoerder de logistieke benadering in zijn bedrijf onderkent en bewust gaat stimuleren, kan hij met potentiële klanten een gesprek aangaan op voet van gelijkheid.

Hij is dan immers niet alleen meer geïnteresseerd in het vervoer van A naar B, maar hij ziet het vervoer- en distributieprobleem in de hele ondernemingscontext van de klant. Hij zal in staat zijn zijn gesprekspartner te laten genieten van zijn know-how en kan adviezen geven op het gebied van de vorm van de verpakking, tijdstip van vervoer, wijze van vervoer met een bepaald type voertuig, en dies meer.

De doorstroomtijd van een produkt kan dus verkleind worden en de produktiviteit van de vervoermiddelen verhoogd.

De marges van levertijd en kwaliteit worden beter. Dat heet betrouwbaarheid, dat heet service.

### Het wegvervoer en Zeebrugge

Zeebrugge is één van West-Europa's meest moderne container- en roll-on/roll-of-havens, en het containervervoer, zowel Europees als intercontinentaal, zal in aantal nog wel blijven toenemen.

Het aandeel dat de carferry-schepen hebben op het

(1) t/km = tonkilometer (1 t/km = 1 ton, vervoerd over een afstand van 1 km).



Foto H. Maertens, Brugge

transport van de Zeebrugse haven is vrij groot, en het ro-ro-verkeer van en naar Groot-Brittannië maakt van deze haven voor dit verkeerstype de eerste haven van het vasteland.

Toch worden meer en meer stukgoederen, vloeibare produkten en vaste stortgoederen aan- en afgevoerd. De ontwikkeling van de haven en een aantal nieuwe vestigingen in het havengebied zijn het bewijs dat in de nabije toekomst deze activiteiten snel zullen toenemen.

In de laatste 10, 20 jaar heeft het wegvervoer in alle Westeuropese havens een toenemend aandeel in de aan- en afvoer voor zijn rekening genomen, zo ook in Zeebrugge, alhoewel wij niet beschikken over de nodige cijfers voor het juiste marktaandeel van het wegvervoer te staven. De soepelheid, de flexibiliteit, de direkte serviceverleningen en de 'from-door-to-door-formule' liggen mede aan de basis van deze toename. De snelheid waarmee de goederen vervoerd worden, zal in de volgende decennia steeds meer aan belangrijkheid winnen.

Rekening houdend met de belangrijke concentratie in West-Vlaanderen van transportondernemingen (1.093 bedrijven, waarvan 439 internationaal gestructureerd), en met het feit dat de bedrijfsleiders over de nodige know-how en vakbekwaamheid beschikken, menen wij dat het wegvervoer zijn volledige kansen moet krijgen bij de uitbouw van Zeebrugge-haven.

Onze ondernemingen hebben zware investeringen gedaan om in te spelen op de structurele wijzigingen die het wegvervoer heeft ondergaan en nog steeds ondergaat. Op deze wijze trachten zij meteen het overwicht van de spoorwegen inzake goederenvervoer naar de havens op een economisch-verantwoorde wijze te doorbreken.

'Zeebrugge-snelhaven' is een begrip en een troef. Dit begrip moet verder worden uitgebouwd door alle partijen, betrokken bij de exploitatie van de haven. Eén

van de voornaamste elementen om dit begrip te handhaven en verder uit te bouwen is een verbetering en aanpassing van de infrastructuur aldaar.

In orde van prioriteit stellen wij:

1. Het verbeteren van de toegangswegen tot de haven; twee nieuwe bruggen die verbinding maken met de haven. Er zijn immers nog steeds 2 militaire Bailybruggen, die voorlopig werden gebouwd, maar die nog in gebruik zijn. Ze zijn echter slecht gelegen en bovendien zijn ze beperkt in hoogte.
2. Aanpassing van wegaanwijzingen: aanduidingen naar de verschillende terminals en bij voorkeur met nummering van de kaaimuren.
3. Een betere verbinding is noodzakelijk van de expressweg van Antwerpen, die nu via de dorpskom van Knokke-Heist naar Zeebrugge leidt.
4. Een tunnel onder de Koninklijke baan, zodat het toeristisch verkeer niet langer gebruik moet maken van de haveninfrastructuur, en het havenverkeer niet langer gebruik dient te maken van de toeristische wegen.

De realisatie van deze vooropgestelde aanpassingen zou als prioriteit moeten worden gesteld. Zij betekenen voor ons de vijfde versnelling.

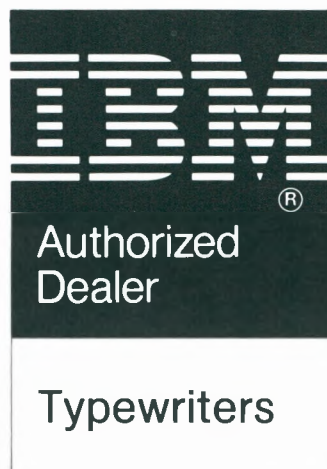
Wie of wat men ook verdedigt of promoveert, een haven als Zeebrugge heeft tenslotte hoe dan ook nood aan een 'baacentrum'. In Zeebrugge wordt dergelijk centrum verwezenlijkt in de transportzone. Alles wat niet noodzakelijk en direkt gebonden ligt aan kaaimuren, zou daar zijn onderkomen kunnen vinden. En dan denken wij vnl. aan de opvang van vrachtwagenchauffeurs met restauratie en ontspanning, en eventueel slaapgelegenheden; verder aan een centrum voor technische diensten, garage en onderhoud.

Ook andere activiteiten zouden daar gecentraliseerd kunnen worden, zonder dat uiteraard op dit ogenblik alles reeds tot de laatste dienstverleningsvorm te omschrijven dient te zijn.



Wanneer u aan administratieve automatisering denkt dan heeft u specifieke vragen die een korrekt antwoord vereisen.

General Systems Europe geeft die !



Wij werken met één merk  
Dat zegt genoeg!

Vraag onze referentielijst  
Die zegt ook genoeg!

GENERAL SYSTEMS EUROPE NV  
Kortrijksesteenweg 321 Bus 15  
8730 Harelbeke 056 / 71.34.74

Antwoordcoupon



Ja, stuur mij uw referentielijst   
Kontakteer me voor een afspraak

Naam : \_\_\_\_\_  
Bedrijf : \_\_\_\_\_  
Adres : \_\_\_\_\_  
: \_\_\_\_\_  
Tel. : \_\_\_\_\_

Terugsturen aan General Systems Europe nv  
Kortrijksesteenweg 321 Bus 15  
8730 Harelbeke 056 / 71.34.74

# De transportzone Zeebrugge

Dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

## 1. De functies van de transportzone

De transportzone te Zeebrugge kan worden omschreven als een polyvalente opslag-, overslag- en administratieve zone, die zeer nauw in relatie moet staan met de havenactiviteiten en die bepaalde facetten van het transportgebeuren bundelt, met name:

1. het opvoeren van de rationele en efficiënte behandeling der goederen in de haven door de voorhaven gedeeltelijk te zuiveren van transportfuncties die niet rechtstreeks watergebonden zijn;
2. de creatie van een ontmoetingsplaats tussen vraag en

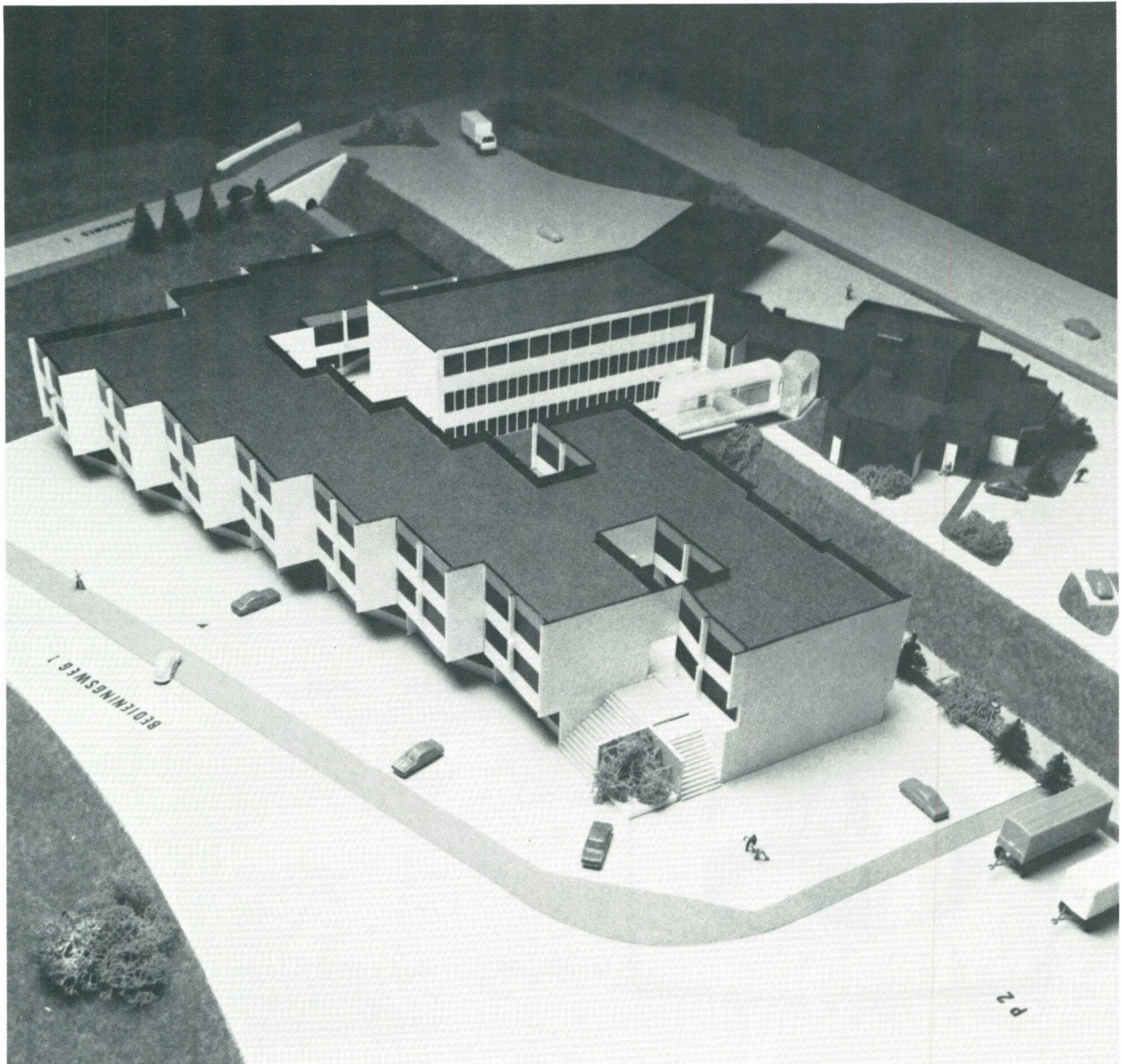
aanbod in de transportsector;

3. dienstig zijn als onthaal- en verzorgingscentrum voor het personeel en voertuigen;

4. de bundeling van talrijke havengebonden administratieve activiteiten;

5. het bieden van ruimte aan transport- en havengebonden bedrijven, die hier een inplanting kunnen verwezenlijken en daardoor geen schaarse en dure watergebonden gronden onnodig in beslag nemen.

Hiermede zijn meteen de functies van de transportzone aangegeven. Van bij de aanvang van de jaren zeventig deed zich in de voorhaven van Zeebrugge een



Het ontworpen dienstencentrum.

verhoogde concentratie van zwaar wegvervoer voor. Dit verschijnsel hield het gevaar in dat knelpunten ontstonden die de efficiëntie en de rationele havenexploitatie aantastten. De snelle introductie van nieuwe vervoertechnieken (roll-on/roll-off, containers) zorgde voor een zeer moderne outillering van Zeebrugge langs de zeezijde, terwijl langs de landzijde de haven minder doelmatig was uitgerust om aan de noden van overslag, opslag en verwerking van goederen te voldoen.

De functies liggen in wezen op vier vlakken:

- (a) een urbanistische functie: het scheppen van een zone voor transport- en havengebonden ondernemingen die in wezen geen behoefte hebben aan watergebonden gronden;
- (b) een gecentraliseerde kantoorfunctie;
- (c) een verkeersfunctie: door het centraliseren van een gedeelte van de trafiek met langere wachttijden;
- (d) een trafiek-markt-functie waar vraag naar en aanbod van trafieken elkaar kunnen ontmoeten.

In functie van de vooropgezette doelstellingen en van meerdere fysische vereisten (zoals nabijheid van de voorhaven, toegankelijkheid langs weg en spoor, enz.) werd een inplantingsplaats gezocht en gevonden ten

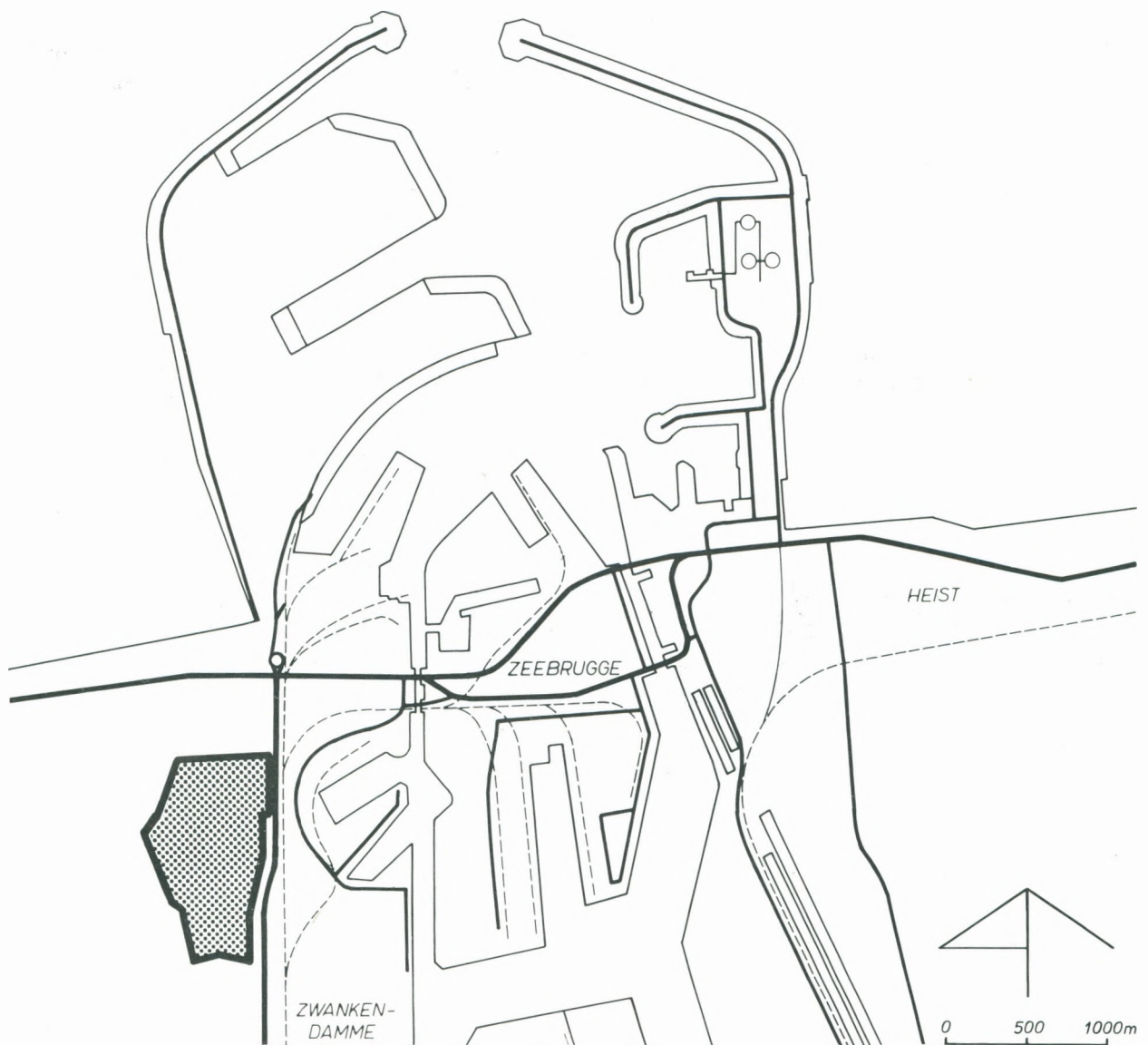
westen van de Baron de Maerelaan, begrensd in het noorden door de Isabellavaart en in het zuiden en het westen door de Geitenstraat en de Uitkerkestraat.

De betrokken gronden beslaan nagenoeg 60 ha. Via tussenkomst van de stad Brugge, de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen en de toenmalige Westvlaamse Economische Raad werd de bestemming ervan als transportzone in het Gewestplan Brugge-Oostkust vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 7 april 1977.

Via de Westvlaamse Interkommunale voor Economische Expansie en Rekonversie (WIER) werd de industriële bestemming vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 22 september 1977.

## 2. De realisatie van de transportzone

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de WIER de gronden integraal zou verwerven. Meerdere formules werden uitgedacht en meerdere instanties uit de publieke sektor werden verzocht hun medewerking te verlenen. Geen enkele instelling uit de publieke sektor is er uiteindelijk op ingegaan. Budgettaire problemen waren een ware handicap. Einde van de jaren zeventig liepen



Kaart 1: De situering van de transportzone.

kontakten met private ondernemingen om de transportzone te realiseren. Ook deze pogingen leidden uiteindelijk niet tot een realisatie.

Andere private groepen hadden intussen het idee opgevat een burelencomplex te bouwen te Zeebrugge. Rekening houdend met de gevaren van een onoordeelkundige inplanting werd aan deze firma's een voorstel gedaan door de GOM - West-Vlaanderen om samen een gedeelte van de transportzone te realiseren. Dit leidde tot de oprichting van de Tijdelijke Vereniging De Meyer-Blaton (TV DMB). Het beperken tot een eerste fase was mede ingegeven door de oplossing die door de MBZ werd geboden aan een paar grote havengebruikers. Het initiatief van de GOM - West-Vlaanderen werd later opengesteld voor nog andere combinaties. De GOM - West-Vlaanderen richtte in april 1981 een openbare oproep tot firma's of groepen die niet alleen geïnteresseerd waren in de realisatie, maar tevens in het beheer van het geheel van de transportzone.

De beheersorganen van de GOM - West-Vlaanderen beslisten op 14 juli 1981 het voorstel van de Groep Transportzone Zeebrugge te weerhouden. De Groep Transportzone Zeebrugge was samengesteld uit de firma's L.L. & N. De Meyer nv, Gebouwen en Bruggen nv, de Nationale Investeringsmaatschappij en de firma La Mosane.

Dit leidde in augustus 1982 tot de oprichting van de Transportzone Zeebrugge nv, afgekort TZZ nv, met als vennoten L.L. & N. De Meyer nv, Gebouwen en Bruggen nv, de Nationale Investeringsmaatschappij en de

GOM - West-Vlaanderen. De nieuwe maatschappij had een kapitaal van 50 miljoen fr. In de Raad van Beheer van de Transportzone nv is de MBZ vertegenwoordigd via de GOM - West-Vlaanderen. De stad Brugge, hoewel geen venoot, is eveneens vertegenwoordigd door een beheerder.

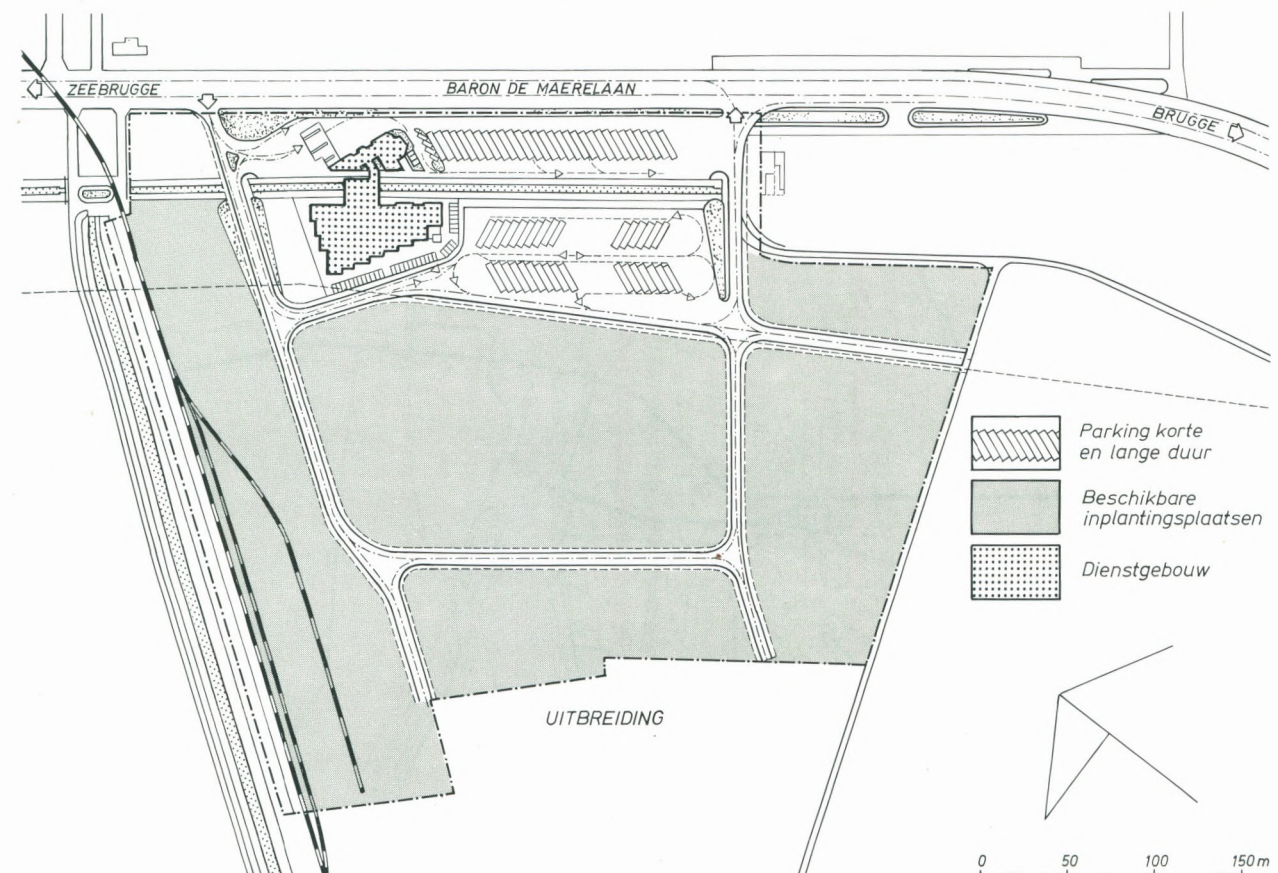
De aankoop van de gronden en de realisatie van de basisinfrastructuur geschiedt door de WIER. Grondverwerving en infrastructuraanvang werden evenwel gefinancierd door de TZZ nv.

Intussen had de Vlaamse Executieve op 24 mei 1982 een gunstig gevolg gegeven aan de aanvraag van de GOM - West-Vlaanderen om het statuut van nationaal belang te geven aan de transportzone te Zeebrugge.

Nog voor het einde van 1982 verwierf de WIER voor rekening van de Transportzone Zeebrugge nv alle noodzakelijke eigendommen voor de realisatie van de eerste fase van circa 12 ha. Rekening houdend met het groot aantal erfgenamen in de onverdeeldheid de Malingreau, nam de verwervingsprocedure veel tijd in beslag.

In de loop van 1983 werd de technische studie van de infrastructuur uitgevoerd. De goedkeuring van het infrastructuurbundel en de subsidiëringstoezegging werd eind 1983 door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap verstrekt. De infrastructuurwerken werden op 6 maart 1984 in aanbesteding gegeven. De uiteindelijke aanvang van de uitvoering op het terrein geschiedde in de herfst van 1984.

De infrastructurale uitbouw van de 1ste fase van de transportzone is opgenomen in kaart 2.



Kaart 2: Infrastructurale uitbouw.

In functie van de vooropgestelde doelstellingen worden volgende mogelijke vestigingen op de transportzone voorzien:

een onthaalcentrum voor vrachtwagenchauffeurs, met onder meer restauratie en onspanningsmogelijkheden; een technisch servicecentrum met garages voor onderhoud en herstelling, met een depannagedienst, met brandstofvoorziening en algemeen onderhoud; een administratief vervoercentrum met een kantoorcomplex voor havengebruikers en doeane; parkeerruimten voor wagens en vrachtwagens; opslagruimten in open lucht voor containers en roll-on/roll-off; al dan niet door de spoorweg ontsloten overdekte opslagruimten.

In het geheel van de realisatie van de transportzone is het van belang te onderstrepen dat in de nabije toekomst de toegang van de transportzone tot de eigenlijke haven via De Maerelaan, zal worden vergemakkelijkt door de aanleg van een omleidingsweg die nagenoeg omheen de 60 ha op het gewestplan aangeduide transportzone is voorzien.

### 3. De inplantingen

Een loodzware procedure en vele moeilijke onderhandelingen maakte het niet gemakkelijk voor de initiatiefnemers van de transportzone.

Dit alles belet niet dat de verkoop van de eerste percelen reeds eerder een aanvang nam. Zo startte Total nv in november 1983 met de voorbereidende grondwerken voor de bouw van een technisch servicecentrum.

Een tweede inplanting heeft betrekking op de bandencentrale nv Robert. Deze werd operationeel in juli 1985.

In 1985 namen de private partners in de TZZ nv — de TV DMGB — de beslissing een burelencomplex te bouwen op de transportzone. De werken, met betrekking tot de eerste fase, namen een aanvang in de eerste

week van september 1985. Een aantal ondernemingen sloot een overeenkomst met de TV DMGB voor de aankoop van een bureleenheid. Van zeer groot belang is de beslissing van het Bestuur van de Doeane om een gedeelte van de activiteiten te Zeebrugge over te brengen naar de transportzone. De mogelijkheid tot volledige overplanting blijft open.

Gedurende de lange aanlooperperiode was er verder een permanente belangstelling voor de inplanting van andere haven- en/of transportgebonden ondernemingen. De TZZ nv blijft in onderhandeling met meerdere ondernemingen. Over enkele weken zullen alle terreinen ontsloten zijn waardoor een aantal aanvragen zullen kunnen gekoncretiseerd worden.

### 4. Besluit

De omzetting van het idee transportzone tot een wezenlijke realisatie nam een lange periode in beslag. Meerdere redenen zijn hiervoor verantwoordelijk terwijl de conceptie zelf eveneens een evolutie doormaakte. De eerste fase van de transportzone komt klaar op een ogenblik dat de basisinfrastructuurwerken aan de voorhaven naar een voltooiing gaan. Uiteraard blijven de twee insteekdokken aan de westelijke havendam een noodzakelijke additionele investering. Verder is er de sterke groei van het roll-on/roll-off verkeer en containertrafiek te Zeebrugge. Dit alles zal de vraag aldaar naar geschikte droge havengebonden terreinen doen groeien. Het is van zeer groot belang dat de transportzone volledig aansluit op de haven, op een korte afstand van de wortel van de havenmuur en op de as roll-on/roll-off- en containerzone in de voorhaven en de afvoerlijn naar het binnenland.

Het werkinstrument werd geschapen via een goed funktionerende gemengde maatschappij. Met de steun van de overheid en de private sektor moet dit instrument een ware verrijking worden voor de haven van Zeebrugge.



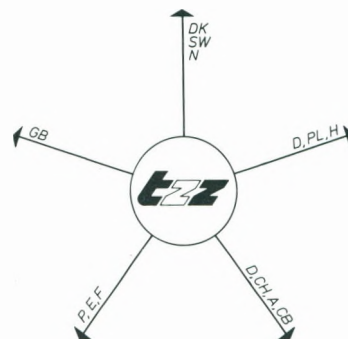
**TRANSPORTZONE  
ZEEBRUGGE**

#### VERKOOPT GRONDEN VOOR:

- Containertransport, -fabrikatie en -herstelling
- Koel- en diepvriesloodsen
- Loodsen voor opslag, overslag en stockage
- Tank-cleaning
- Garagefaciliteiten
- Douane- en spoorwegloodsen

#### VERKOOPT KANTOREN VOOR:

- Expeditiebedrijven
- Douane
- Banken
- Administratieve diensten, enz.



Inlichtingen: **Walram Romboutstraat 6, 8380 Brugge-Lissewege - Tel. 050/54 54 29 - Telex via 82 137**

# Chapeau DATAKOR!



DATAKOR is een te Kortrijk gevestigd computer-bedrijf dat nu reeds 15 jaar actief is in de informatica-sector.

De medewerkers van DATAKOR, stuk voor stuk soft- en hardware specialisten denken mee met uw bedrijf bij het zoeken naar een optimale hardware/software combinatie. Omdat elk bedrijf anders is en andere behoeften kent, levert DATAKOR weinig standaardoplossingen.

In samenwerking met de klant maakt DATAKOR analyses van mogelijke knelpunten in uw bedrijf en gaat na welke informatie nodig is om efficiënt te kunnen werken. Wij onderzoeken hoe deze informatie te verkrijgen en het best gevisualiseerd kan worden.

**Met DATAKOR software haalt U meer uit uw computer.**

Dat dit geen bluff-poker is bewijst het vertrouwen dat een uitgebreide klantenkring reeds jarenlang aan DATAKOR schenkt.

U kan bij ons terecht voor consultancy, systeemanalyse, en programmatie. Kortom een full-service softwarehouse.

Wij kunnen de taak aan als U ons de kans geeft. **Wij werken uitsluitend met Hewlett-Packard hardware. Een gok minder voor U. Het kost U veel tijd en moeite om een betere partnercombinatie te vinden.**



Ik wil graag vrijblijvend vernemen wat Datakor voor mijn bedrijf kan doen.

Naam \_\_\_\_\_  
Straat \_\_\_\_\_ nr. \_\_\_\_\_  
Postnr. \_\_\_\_\_ Gemeente \_\_\_\_\_  
Telefoon \_\_\_\_\_



Ingevuld terugsturen naar Datakor pvba. Dam 11 te 8500 Kortrijk.  
Of bel dhr. Pappyn op het nummer 056/222 652.

# De commerciële structuur van Zeebrugge

J. Van Poppel, Voorzitter Vereniging van de expediteurs van Zeebrugge (VEREXZ)

De commerciële structuur van Zeebrugge kan onderverdeeld worden in 7 groepen<sup>1</sup>:

1. de zuiver maritieme bedrijven, welke o.m. lid zijn van de scheepvaartvereniging van Zeebrugge;
2. de expeditiebedrijven en doeane-agenten, bedrijven welke lid zijn van de vereniging Verexz;
3. de stevedoring-bedrijven, zijnde de bedrijven die lid zijn van de vereniging Cepoz;
4. de transportbedrijven, bedrijven die lid zijn van de vereniging SAV;
5. de aanverwante bedrijven zoals: de Havenbewaking en algemene bewakingsdiensten, de wegers en meters, de scheeps-, trailer- en containerherstellingsbedrijven, de schipschandlers, de sleepdiensten, e.a.;
6. de visserij;
7. de Horeca, winkeliers en andere dienstverlenende bedrijven.

Deze laatste twee worden in dit artikel echter niet behandeld, omdat zij niet direkt betrokken zijn bij het havengebeuren. Wat niet wil zeggen dat bij de uitbouw van de haven zelf, de visserij geen eigen eisenpakket zou hebben, zowel inzake infrastructuur als inzake commerciële behoeften. Ook de Horeca-sektor heeft terzake nauwe bindingen en verlangens.

## Enkele algemene beschouwingen

De commerciële structuur van Zeebrugge heeft zijn eerste grote verandering ondergaan in de zestiger jaren en dit gebeurde zeer snel en misschien zelfs bruusk.

De gevestigde bedrijven, die sinds jaren een konventionele verschepingstrafiek behandelden, werden eensklaps verplicht volledig anders te denken, te werken, in feite zich te herstrukturieren omwille van de nieuwe verschepingstechnieken.

Het succes van de container en van het ro-ro concept kwam zodanig snel op, dat de tot dan toe geldende verschepingsvormen, -wegen en/of -middelen bijna volledig, zeker en vast voor de stukgoedtrafiek, afgedaan hadden.

De bestaande lijndiensten bijvoorbeeld naar het Verenigd Koninkrijk werkten tot dan toe kwasi volledig konventioneel. Enkele van de meer gespecialiseerde rederijen gebruikten wel een soort container of laaddoos van hout voor specifieke trafieken zoals planten en bloemen, maar er waren nog geen standaardafmetingen, geen gesofistikeerde laadtechnieken en alle goederen werden nog minstens vier tot zesmaal behandeld alvorens op de uiteindelijke plaats van bestemming toe te komen.

Deze lijndiensten werkten meestendeels met kleine coasters, met vast vertrek uit havens zoals Gent, Brussel, Antwerpen en ook Zeebrugge.

De komst van de container en van het ro-ro schip bracht daarin belangrijke wijzigingen. De schepen waren voor sommige havens ofwel te groot om tot de havens te geraken, ofwel was de structuur van deze haven niet, of nog niet, voorzien om dit soort schepen te behandelen.

Zeebrugge zag echter onmiddellijk het grote potentieel van deze vernieuwing en de kansen die deze vernieuwing en verandering bracht, om zijn haven op korte tijd enorm uit te bouwen.

In de tweede helft van de zestiger jaren ziet men de eerste nieuwe, zij het nog merendeels filialen van Antwerpse bedrijven, zich in Zeebrugge vestigen.

Kwade tongen beweren dat de structuur van deze bedrijven, of zelfs hun enig doel is of was, het veiligstellen van de trafiek welke via de Antwerpse maatschappelijke zetel liep.

Niets zou echter minder waar blijken. In enkele jaren tijd zien we de konventionele verschepingsmethodes, speciaal dan voor de stukgoedtrafiek, van en naar het Verenigd Koninkrijk, uit de in het binnenland gelegen havens verdwijnen, om per vrachtwagen, spoorwagen of container, vanuit Zeebrugge verscheept te worden.

De regelmatige lijndiensten op London, Plymouth, Dublin, Belfast, Glasgow, Leith, enz. verdwijnen, om vervangen te worden door de ro-ro schepen, waarvan het eerste op 16 maart 1966 de dienst Dover/Zeebrugge invaart.

De Zeebrugse bedrijven passen zich snel aan, hierbij zeker aangemoedigd door de interesse die stilaan komt vanuit het buitenland o.m. vanuit Zwitserland, de Duitse Bondsrepubliek, het Verenigd Koninkrijk e.a.

Wanneer in 1968 de eerste containerschepen op de lijn Harwich/Zeebrugge ingezet worden en de ro-ro service naar Dover reeds twee jaar loopt, geraken de bedrijven meer en meer overtuigd van de grote toekomst van Zeebrugge en worden grote investeringen gepland. Wat eens een bijhuis was van het Antwerps bedrijf, wordt nu een volwaardige nederzetting.

(1) *Lijnagent* (liner agent): vertegenwoordiger van een vaste, regelmatige scheepvaartlijn.

*Scheepsagent*: vertegenwoordiger van een rederij op eenmalige of onregelmatige basis.

*Expeditie*: specialist op transport- en doeanegebied voor import- en exportzendingen te land, over zee of in de lucht.

*Doeaneagentschap*: firma welke alle mogelijke doeaneformaliteiten vervult voor derden, zowel bij export als bij import.

*Stevedoring*: behandeling van goederen, lossen en laden van een schip, opslag in magazijn enz.

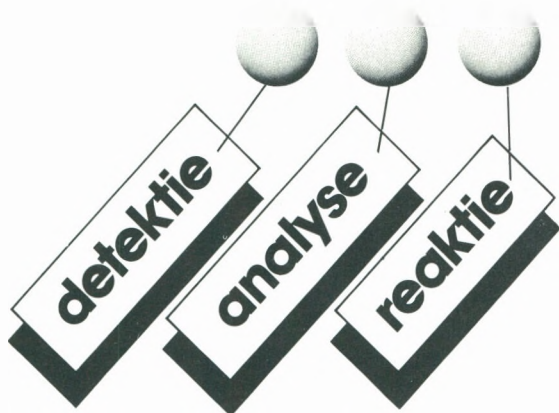
*Transporteur*: specialist in het vervoeren van goederen.

# n.v. quintiens

Tijdokstraat 14  
8380 Zeebrugge  
„DAY AND NIGHT SERVICE“  
Tel. (050) 54 41 72

## SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud  
electrische- en electronische  
schakelborden  
overhaal en herwikkelen van motoren  
uit voorraad:  
el. motoren, kabel, onderdelen



**Het modern risikobeheer, waar mens en elektronika doeltreffend zijn.**

Statieke en mobiele bewaking, voorkomen van winkeldiefstal, transport van geld, waarden en dokumenten, van informatiekagegevens, toegangskontrolle, televisie in gesloten kring, alarmsystemen met doorseining aan een erkende centrale, evenveel diensten die GROUP 4 SECURITAS beroepshalve levert en die haar aan het hoofd plaatsen van de Europese specialisten op het gebied van de veiligheid.



Mens

**PATHOEKEWEG 52 - 8000 BRUGGE - TEL. (050) 31 82 54**

## MAINTENANCE - REPAIR OF ALL TYPES OF CONTAINERS AND ROAD CHASSIS

Specialists in reefer repairs —  
installation — maintenance of liquid  
nitrogen system.  
Workshops on Shortsea and  
Ocean container terminals.  
Mobile service units.  
Sales of second-hand containers.



**Zeebrugge Container Repair nv**  
Loodswezenstraat 31, B-8380 Zeebrugge  
Tel. (050) 54 53 51 - Telex 81 840

## BORLIM nv PORT SILO - 35.000 T

Allround **handling and storage of grains and derivates.**  
Specialists for **malt-handling.**  
**Brokers** in raw materials for: **maltings-breweries-mills-compounders.**  
**Services:** chartering - stevedoring - superintending - insurance...  
**Representatives of CTO** for grain and derivates - handling/storage.

LANCELOOT BLONDEELLAAN 15  
PRINS FILIPSDOK — 8380 ZEEBRUGGE  
TEL. (050) 54 48 61 — TELEX 81 165 BORLI B







Foto: Archief MBZ

De regeringsbeslissing van 1970 om Zeebrugge verder uit te bouwen neemt bij velen de laatste twijfel weg en de race naar de 'Nineteeneties' is begonnen.

Van hieruit willen wij graag overstappen naar 1985 om de commerciële structuur van de verschillende sectoren even te bekijken.

### Maritieme bedrijven of bedrijven welke aangesloten zijn bij de scheepvaartvereniging van Zeebrugge

De commerciële structuur is hier de laatste jaren volledig veranderd. De bedrijven waarvan sprake zijn niet enkel, zoals vroeger, louter scheepsagenten welke zich gelukkig prezen als een schip Zeebrugge aanliep en niet een andere beter uitgebouwde of meer lukratieve haven, maar volwaardige agenturen of zelfs 'shipping line operators'. De firma Flamar is hiervan een mooi voorbeeld.

Verscheperen eisen nu een Zeebrugge-connossement en krijgen het ook, daar waar vroeger de connossementen op een andere haven werden uitgemaakt, zelfs wanneer het schip in Zeebrugge aanmeerde. Vracht wordt vanuit het Zeebrugse bedrijf gecanvast, zelf behandeld en soms zelf getarifiseerd, alhoewel hier nog veel zou kunnen veranderen.

Feit is dat de meeste shipping line operators aan een

Konferentie gebonden zijn. Dit heeft zeker zijn voordelen maar ook wel nadelen. Het zou misschien voor Zeebrugge niet slecht zijn, moesten enkele 'non conference lines' aangetrokken worden of nieuwe bestemmingen wat de niet-gebonden bedrijven de kans zou geven echt nieuwe trafieken aan te brengen, konventioneel met andere, niet noodzakelijk Belgische, havens.

De rol van scheepsagent zou ook specifiek deze van een echte scheepsagent moeten blijven. De commerciële structuur van sommige scheepsagenten is zodanig uitgebreid geworden dat zij geen echte line agents meer zijn, maar eerder expediteurs welke per ongeluk ook nog daarbij een scheepvaartlijn vertegenwoordigen. Maar meer hierover onder de rubriek expediteur.

Scheepsagenten zouden nieuwe lijnen moeten kunnen vinden die bereid zijn het risico van een 'Zeebrugge Call' te dragen en enkele maanden of jaren met verlies te werken.

Een mooi voorbeeld is hier misschien de rederij North Sea Ferries, die het risico nam in eigen terreinen en meerplaatsen te investeren, extra schepen in te leggen wanneer de conjunctuur misschien op zijn laagste peil stond en een service te bieden die iedere klant zo aansprak, dat verschepen naar het Noorden van Engeland en/of Schotland synoniem geworden is met verschepen via North Sea Ferries.

De commerciële aanpak wat betreft de toekomst, zegt men, is het verwerven van lijndiensten op het Verre Oosten, is bulkschepen aan een diepwaterkade te krijgen voor overslag van milieuvriendelijke goederen, is nog meer ro-ro trafiek aan te trekken of bestemmingen in nieuwe continenten. De nieuwe zeeluis, de nieuwe achter- en voorhaven, bieden zeker de mogelijkheid hiertoe.

### Expeditiebedrijven en doeane-agenten

De meeste bedrijven in deze branche zijn aangesloten bij de vereniging der expediteurs van Zeebrugge: Verexz.

Waar men tot in de zestiger jaren slechts sprak over filialen van buiten de provincie gelegen firma's, kende Zeebrugge vanaf de zeventiger jaren een enorme groei aan kleine en middelgrote expeditiekantoren en doeane-agentschappen, met als maatschappelijke zetel Zeebrugge en naderhand filialen in binnen- en buitenland.

Deze firma's ontstonden voornamelijk omwille van de snelle groei van de shortsea trade van en naar het Verenigd Koninkrijk, maar ook op Scandinavië en Noord-Afrika. Klassieke Belgische, West-Duitse, Oostenrijkse, Zwitserse, Italiaanse en Noord-Franse trafieken worden eensklaps goedkoper en sneller vervoerd, zowel langs de baan als per spoor, via de haven van Zeebrugge.

De commerciële structuur van deze nieuwe firma's is gelukkig zo verscheiden en de door hen bewerkte terreinen zo anders, dat het mogelijk blijkt een soort 'Zeebrugge-specialisatie' op te zetten die iedereen kansen biedt in zijn gekozen specialisatie commercieel succes te boeken.

Dit fenomeen dat eigenlijk nooit, en misschien met reden, belicht werd heeft navolging gevonden in de andere havens en zelfs landen.

Niemand heeft ergens een monopolie-positie en toch is het mogelijk met een 30-tal bedrijven, grote en kleine tesamen, in tien à vijftien jaar tijd, een potentieel te verwerven dat goed is voor een 200-tal directe werkplaatsen en een 300-tal indirecte werkplaatsen en ruw geschat een totaal verscheepte tonnage van ongeveer 2.000.000 ton. En dit op de shortsearoutes van/naar het Verenigd Koninkrijk alleen.

De know-how van de Zeebrugse expediteur en het dienstenpakket dat hij kan aanbieden op de shortsearoutes zijn inmiddels zo bekend bij de Westeuropese importeurs en exporteurs dat deze in vele gevallen uitsluitend via Zeebrugge willen werken.

De structuur van het typische Zeebrugse expeditie-bureau of doeane-agentschap bleef tot voor enkele jaren onveranderd. Kursussen zoals deze gegeven door APZI voor Maritieme bedienden hebben veel bijgedragen om de kwaliteit van de aangeboden diensten te vergroten. Ook het niveau van de manager is, door het volgen van seminars, door zelfstudie en door onderling contact, opgedreven.

Een vijfjarenplan is algemeen aangenomen en de doelstellingen die hier vooropgezet worden, zijn soms adembenemend. De ontsluiting van de nieuwe haven schept mogelijkheden die jonge expeditiebedrijven aanspoort nog meer maritiem gericht te gaan denken.

De shortsea is niet meer voldoende en deepsea is de echte expansie-mogelijkheid voor jonge, dynamische expeditiebedrijven in Zeebrugge, op voorwaarde dat ze hierin niet direkt concurrentieel geremd worden door de line operators.

### **Stevedoring**

De meeste bedrijven in deze tak zijn aangesloten bij CEPOZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge). Misschien is het in deze branche dat de grootste commerciële structuur-verschuiving heeft plaats gevonden in de laatste jaren. De komst van grote ondernemingen zoals CTO, BNFV en ZBM heeft de structuur van stevedoring in Zeebrugge volledig veranderd.

Misschien is deze structuur zoals ze ons nu bekend is, nog aan verandering toe en zal de concurrentiepositie onderling andere mogelijkheden scheppen voor derden die nu nog trafieken laten lopen via andere havens, omdat de mogelijkheden hiervoor in Zeebrugge vroeger niet voldoende waren.

Vóór enkele jaren werd een partij van 20.000 ton graan aan een Franse haven verloren, omdat wij toen bij een incognito-bezoek van de Amerikaanse verkoper aan Zeebrugge, geen voldoende opslagmogelijkheden konden tonen.

Dit zou nu niet meer het geval zijn. De visie om Zeebrugge als distributiecentrum voor Europa te verkopen, zowel voor fruit als voor droge goederen, neobulk, wagentrafieken, enz. komt meer en meer ter sprake. Het feit dat Zeebrugge tot nog toe geen stakingen kende zoals in sommige buurlanden wel het geval is, is nog een extra reden om Zeebrugge als veiligste behandelings- of transithaven voor te stellen.

### **Transport langs de weg**

De wegtransportbedrijven en hun commerciële structuur worden uitvoeriger behandeld in de bijdrage 'Zeebrugge en het wegvervoer' van dit dossier-nummer.

Misschien kan daaraan dit nog worden toegevoegd. Door vele expeditiebedrijven wordt de commerciële structuur van sommige transportbedrijven met achterdocht bekeken. De bekoring voor een transportfirma om aan expeditie te doen en omgekeerd voor een expediteur om zelf een wagenpark op te bouwen, is groot.

Laat ons hopen dat men van beide zijden aan de bekoring kan weerstaan, want beide bedrijfstakken zijn in feite een specializatie op zichzelf.

### **Aanverwante bedrijven**

In het begin van de zeventiger jaren wist men in Zeebrugge niet goed waar naartoe om een herstelling te laten uitvoeren aan een trailer of container. Nu vragen ook reeds buitenlandse firma's hun materiaal in Zeebrugge te laten herstellen of onderhouden, omdat het Zeebrugse vakmanschap op prijs gesteld wordt en de Belgische prijzen dan toch weer niet zó duur uitvallen.

Havenbewakingsfirma's en algemene bewakingsdiensten in Zeebrugge werken perfect, want er worden kwasi geen diefstallen of andere misdrijven gemeld. Nochtans geeft Zeebrugge nooit de indruk een zwaar bewaakte haven te zijn.

Ook de scheepsbevoorrading is voorhanden en volgens de meeste reders is zij voldoende concurrentieel. Hetzelfde geldt ook voor de goederencontrole en de metingen en wegingen waar op in Zeebrugge gevestigde bedrijven beroep kan gedaan worden.

### **Konklusie**

De commerciële structuur van het merendeel van de bedrijven in Zeebrugge, is gezond. Meer en meer bedrijven zijn overgestapt of plannen zulks te doen in de nabije toekomst, naar automatizatie en informatika. De nieuwste apparatuur wordt in Zeebrugge geïnstalleerd, zelfs door KMO's.

Dit is het bewijs dat men in Zeebrugge denkt aan de toekomst en bereid is te investeren in moderne technologie met de eenentwintigste eeuw als doel.

De beste stimulans voor de Zeebrugse bedrijven is daarbij dat het de haven in zijn geheel ook goed gaat, en de recente evoluties bewijzen dat dit effectief het geval is.

# Mag een ondernemer ook 'ns aan zichzelf denken?

U hebt als ondernemer heel wat aan het hoofd: uw bedrijf, het personeel, een drukbezette agenda... Waar haalt u de tijd om ook 'ns aan uw eigen situatie te denken? Aan uw pensioenvoorzieningen voor als u het wat rustiger aan wil doen? Aan de financiële situatie van uw gezin, als er iets met u zou gebeuren?

De ASLK neemt u die zorg uit handen. Met een aangepaste Verzekering van de Bedrijfsleider. De scherpe prijs en het aantrekkelijk fiscaal regime zorgen ervoor dat deze verzekering alleszins bedrijfsvriendelijk is.

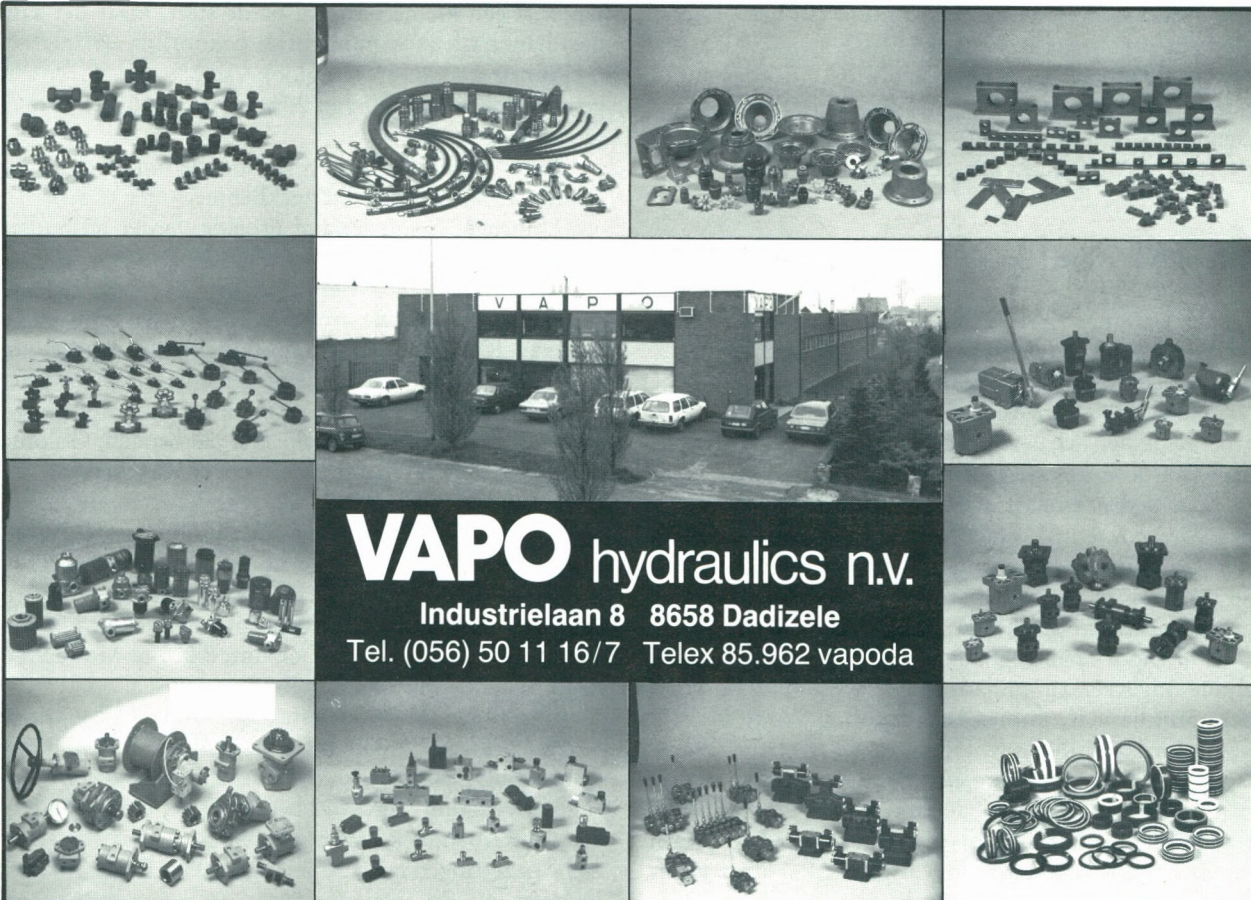
Geïnteresseerd? Voor een verhelderend voorstel en uitvoeriger informatie kunt u ons bellen:

**Provinciale Zetel ASLK**  
**Rijselsestraat 236, 8200 Brugge**  
**Tel. (050) 38 11 33**

**ASLK** 

Verzekeringsonderneming toegelaten onder nr 0394

verzekeringen



**VAPO** hydraulics n.v.  
Industrielaan 8 8658 Dadizele  
Tel. (056) 50 11 16/7 Telex 85.962 vapoda

## Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme

Op 10 september jongstleden werd te Brussel de Raad van Beheer van het Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme officieel geïnstalleerd.

De heer L.R.A. Verheyden, Kommissaris voor Toerisme legde de nadruk op de moeilijke tijd die het nieuwe VKGT sinds zijn oprichting heeft gekend door een gebrek aan mankracht.

De heer K. Poma, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Cultuur, schetste een overzicht van het toeristisch overheidsapparaat vanaf 1921 tot aan het VKGT, dat bij Dekreet van 29 mei 1984 werd opgericht. Tevens verdedigde hij het parastatale karakter van het VKGT.

De heer R. Van Moerkerke, Voorzitter van de Raad van Beheer, legde de nadruk op het noodzakelijk bevorderen van het toerisme in Vlaanderen en op het actieplan dat in de eerstvolgende weken aan de raad zal worden voorgelegd.

De heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve belichtte de noodzaak en het belang van een eigen en autonoom Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme, ten einde een eigen toeristisch beleid te kunnen uitstippelen en voeren. De kulturele, sociale en economische dimensie van het toerisme valt immers duidelijk samen met deze van de gemeenschap. Het Vlaams beleid dient duidelijk gericht te zijn op kwaliteitsverbetering en -uitbreiding van het toeristisch aanbod in Vlaanderen en op de promotie van het Vlaamse toerisme-potentieel in het buitenland.

De Raad van Beheer van het VKGT bestaat uit 18 leden en de Voorzitter. Dr. ek. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen is benoemd als vertegenwoordiger van de Vlaamse Executieve.

---

## ZKH Prins Albert bij Talpe nv

Op 20 september 1985 bracht ZKH Prins Albert, erevoorzitter van de Raad van Bestuur van de BDBH, een werkbezoek aan Talpe nv te Kortemark.

Het in 1907 opgericht bedrijf is momenteel uitgegroeid tot het derde-grootste groentenverwerkend bedrijf van de Europese markt.

Het bedrijf beslaat 7 ha bebouwde bedrijfsinstallaties. De omzet bedraagt ongeveer 1,5 miljard fr., wat een verdubbeling betekent op 5 jaar tijd. Een derde van de omzet gaat reeds naar de diepvries-groenten; deze productie startte slechts in 1982.

De export bedraagt ongeveer 70% van de omzet, zijnde ongeveer 1,2 miljard fr.; in 1985 moet dit rond de 1,5 miljard fr. komen. De export bereikte in 1979 nog maar 500 miljoen fr. Het grootste afzetland, Duitsland, is goed voor ongeveer 53%, daarna volgt Groot-Brittannië met 23% en Nederland met 8%. De laatste jaren werden echter zeer diverse landen bewerkt zowel in Afrika, het Midden-Oosten als Amerika. Japan komt eerstdaags aan de beurt. Amerika zal wellicht op korte

termijn het derde-belangrijkste uitvoerland worden, dank zij een zeer grote gerichte inspanning terzake.

Deze verruiming van de markt stelde aan het bedrijf soms zeer specifieke problemen. Zo werd een speciale diepvriesverpakking ontwikkeld voor de uitvoer naar het Midden-Oosten, terwijl ook een volledig nieuwe design nodig werd, naast de aanpassing van de Talpe-etiketten, aan de specifieke eisen van elk transportland.

Talpe richtte de Talpe Ltd. op in het Verenigd Koninkrijk, een Talpe-diepvriesfirma in het Midden-Oosten en een verkoopkantoor in de Verenigde Staten.

Samen met 14 andere diepvriesfabrikanten in West-Vlaanderen is Talpe goed voor 200.000 ton diepvriesgroenten per jaar. Ter vergelijking: de totale Franse diepvriesproductie bedraagt momenteel 160.000 ton.

De omschakeling van Talpe naar diepvries bracht een jaarlijkse investering mee van telkens meer dan 100 miljoen fr. voor de laatste 4 jaar.

Het kapitaal bedraagt 35 miljoen fr., de reserves in 1984 88 miljoen fr.

---

## Sunair

Sunair International maakte, bij het starten van het winterprogramma 1985-88, een eerste evaluatie van het vorig toeristisch jaar.

Na de introductie op de beurs kende Sunair International een kleine terugval na de start, maar het aandeel handhaaft zich momenteel behoorlijk.

Sunair kende een terugloop van 3%, tegenover een gemiddelde terugloop van 20% bij de overige touroperators.

In Frankrijk was er een verhoogde omzet met 10% en met 15% voor het charterklieentel.

Unitravel in Nederland groeide verder en Sunair Nederland verhoogde zijn charterklanten met 50%.

In Engeland was de verhoging 3%, met 200.000 cliënten. Dit resultaat stond tegenover een globale daling van 30% bij de andere grote Britse touroperators.

De Sun Clubs in België, geëigende vorm voor het verblijfstoerisme, kende een duidelijke uitbouw. Groendyck te Oostduinkerke telt 918 bedden, Golonfa en Doyards te Vielsalm tellen samen 784 bedden. Te Oostduinkerke worden 1.000 en te Vielsalm 400 nieuwe bedden gepland, dit laatste na akkoord met de Waalse gemeenschap. De finale doelstelling, te realiseren met de NIM, de GIMV en de SRIW, is het openstellen van 8.000 verblijfsbedden in België, met name: 2.000 te Oostduinkerke, 2.000 te Vielsalm, 2.000 te Mol en, zo mogelijk, 2.000 te Eau d'Henne.

Opvallend is hoe de bestaande centra een zeer hoge bezettingsgraad bereikten de voorbije maanden. Voor de toekomst wordt gestreefd naar 250.000 overnachtingen per centrum van 2.000 bedden. De huidige tendenzen van Groendyck in acht genomen, liggen de te voorzien bezettingen rond 30% Belgen, 25% Engelsen, 25% Duitsers en 20% Nederlanders.

## Erkende stads- en dorpsherwaarderingsgebieden in West-Vlaanderen

Drie jaar na het operationeel worden van het beleid inzake herwaardering van stad en dorp in Vlaanderen (juni 1982) werden in West-Vlaanderen 23 projecten erkend, gespreid over 15 (van de 64) gemeenten. Het gaat om een totale oppervlakte van bijna 190 ha. De totale kostprijs van de herwaarderingsoperaties wordt geraamd op circa 3,6 miljard fr.<sup>1</sup> waarvan ongeveer 80% voor de werken en 20% voor de verwervingen.

In 'West-Vlaanderen Werkt' 5/1984 en 1/1985 werden overzichten gepubliceerd van de betrokken herwaarderingsgebieden, toestand eind oktober 1984. Hierna volgt een gelijkaardige behandeling voor de pro-

jekten die werden erkend in de periode november 1984-eind juni 1985. Er werd geput uit de brochure 'Herwaarderingsgebieden in Vlaanderen - sociale stads- en dorpsvernieuwing' gepubliceerd door P. Akkermans, Gemeenschapsminister voor Ruimtelijke Ordening, Landinrichting en Natuurbehoud (uitgave 25 juni 1985).

In volgende tabel worden de besproken gebieden, met een aantal gegevens, vermeld in de volgorde waarin zij werden erkend door de Vlaamse Executieve.

(1) De in 'West-Vlaanderen Werkt' 5/1984 vermelde bedragen voor Menen 'De Barakken' en 'Centrum' werden ondertussen verhoogd van 150 en 125 miljoen fr. tot 271 en 290 miljoen fr.

Gemeente	Herwaarderingsgebied	Besluit Vl. Executieve	Belgisch Staatsblad	Bedrag (mln fr.)	Termijn (jaren)	Oppervl. (ha)
Menen	Lauwe: Opstal	21.11.84	7.3.85	206	8	11
Kortrijk	Marke: Markstraat	28.11.84	7.3.85	224	8	7
Lendelede	't Gangske	28.11.84	14.3.85	104	7	3
Knokke-Heist	Heist: De Garre	23. 1.85	11.5.85	94	4	2,55
Kortrijk	Centrum	5. 3.85	26.4.85	267	7	4,78
Izegem	Melkmarkt	17. 4.85	22.5.85	188	6	11
Koekelare	De Platse	2. 5.85	14.6.85	94	3	2
Kuurne	Centrum	12. 6.85	4.9.85	192	10	5

### Izegem: Melkmarkt

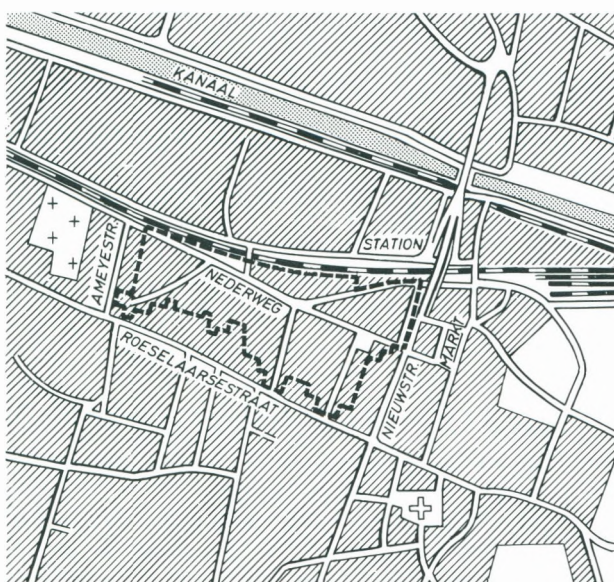
Benaderende begrenzing:

ten N: spoorweg

ten O: Korenmarkt, Wijngaardstraat

ten Z: Roeselaarsestraat

ten W: Ameyestraat



IZEGEM: Melkmarkt

De problematiek van de Melkmarkt is gelijkaardig aan deze van het reeds eerder erkend herwaarderingsgebied 'Marktcentrum' dat tegen het gebied 'Melkmarkt' aanleunt (zie 'West-Vlaanderen Werkt' 5/1984). Het gaat om een omgeving die vroeger in grote mate werd ingenomen door diverse nijverheden en nu veeleer door de tertiaire sektor benomen wordt. Tussen de bewoning komen dan ook veel leegstaande fabriekspanden voor.

De herwaarderingsoperaties zijn toegespitst op renovatie van bestaande woningen, vervangen van leegstaande fabrieken door huisvesting, aanmoedigen van funktievermenging (wonen, handel, ontspanning), inbrengen van groen en herinrichten van straten en pleinen.

### Knokke-Heist: Heist, De Garre

Benaderende begrenzing:

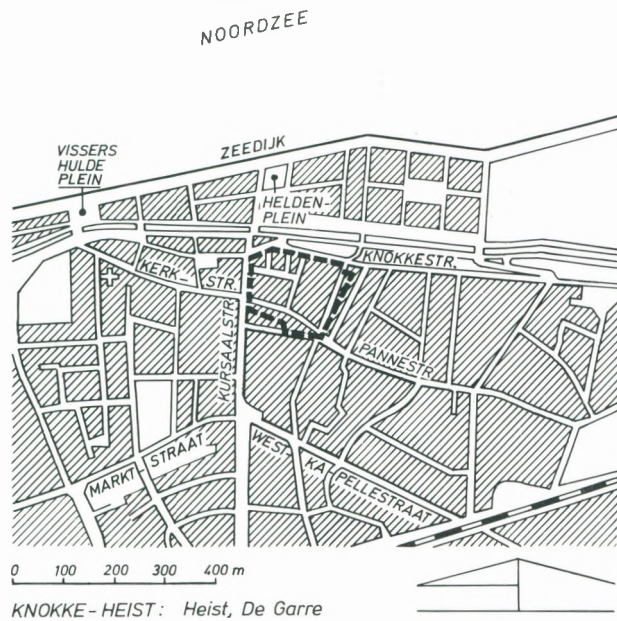
ten N: Knokkestraat

ten O: Noordstraat

ten Z: Pannestraat

ten W: Kursaalstraat

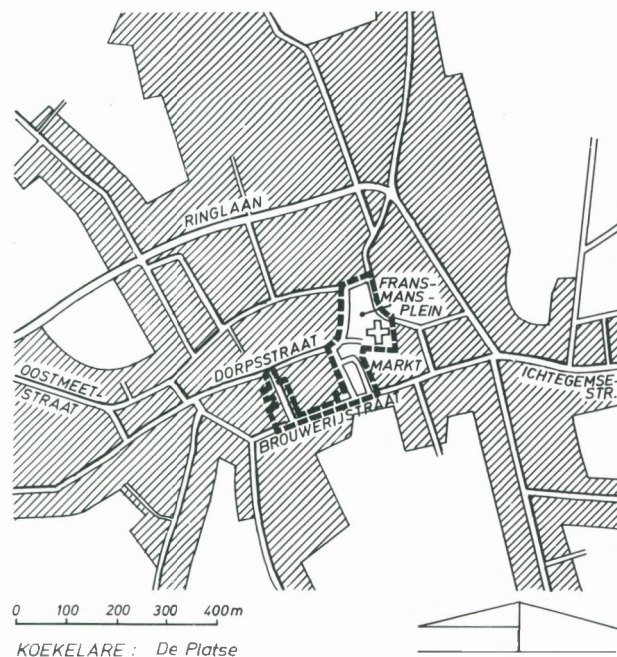
Het gebied maakt deel uit van het oudste gedeelte van Heist. De kern van het herwaarderingsgebied is een beschermd vissersbeluik, gekend onder de naam 'de Garre'. De huisjes zijn evenwel zeer bouwvallig. Overigens is de woonfunctie van het hele gebied problematisch: een vierde van de woningen vertoont zware gebreken en een vijfde is onbewoond.



De woonfunctie van het hele gebied dient gehewaardeerd. Meer bepaald voor wat de kern betreft, moet het opknappen en aanpassen van de huisjes gebeuren met behoud van de oorspronkelijke stijl. Naast herwaardering van de woningen krijgt ook het herinrichten van het openbaar domein grote aandacht.

## Koekelare: De Platse

Benaderende begrenzing:  
 ten N: Fransmansplein  
 ten O: kerk en rusthuis  
 ten Z: Markt en Brouwerijstraat  
 ten W: Zuidlaan



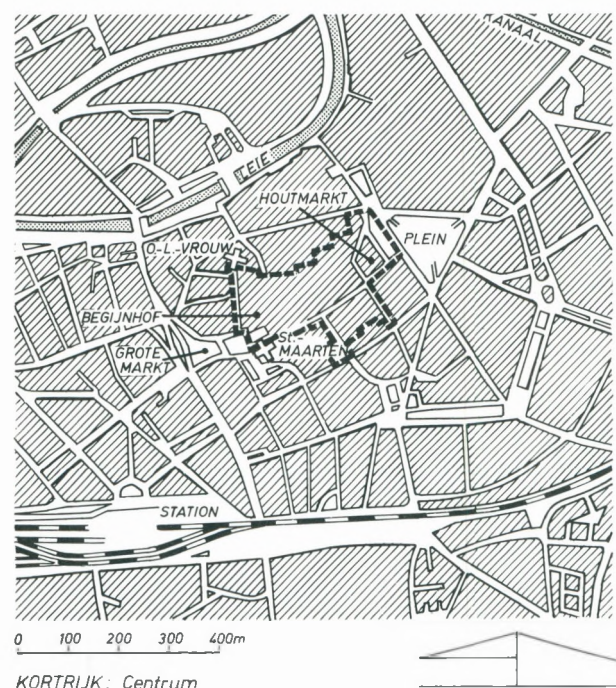
Het gebied valt in feite uiteen in twee eenheden: de Markt en haar onmiddellijke omgeving, en de Zuidlaan.

Op de Markt hebben een aantal winkels en woningen plaats geruimd voor een parkeerterrein en een grasveld; ook treft men er enkele al dan niet bewoonde, verkrotte woningen en pakhuisen aan. De Zuidlaan is gekenmerkt door de aanwezigheid van vervallen woningen.

Via de herwaarderingsoperaties wordt gestreefd naar de realisatie van een stedenbouwkundige entiteit rondom de Markt, onder meer door vervangende nieuwbouw van woningen en winkels; ook de Zuidlaan wordt gesaneerd (renovatie van woningen, verbetering openbaar domein).

## Kortrijk: Centrum

Benaderende begrenzing:  
 ten N: Onze-Lieve-Vrouwekerk en Houtmarkt  
 ten O: Houtmarkt en Sint-Niklaasstraat  
 ten Z: Langebrugstraat en Grote Kring  
 ten W: Begijnhofstraat (St.-Maartenskerk en Onze-Lieve-Vrouwekerk)



Het gebied is heterogeen waarbij grote panden en binnengebieden van kloosters en werkplaatsen in contrast staan met de kleine percelering van het Begijnhof en het bouwblok aan de Houtmarkt. Circa 90% van de woningen dateert van voor 1900. Een derde van de woningen is in slechte tot zeer slechte staat; er is grote leegstand.

Bij de herwaardering wordt gewerkt op twee vlakken: herinrichting van het openbaar domein en verbe-

# Spektrum

teren van de woonfuncties door renovatie, vervangen de nieuwbouw en invulbouw. Bij dit alles zal het historisch gegroeide stedenbouwkundig patroon gerespekteerd worden.

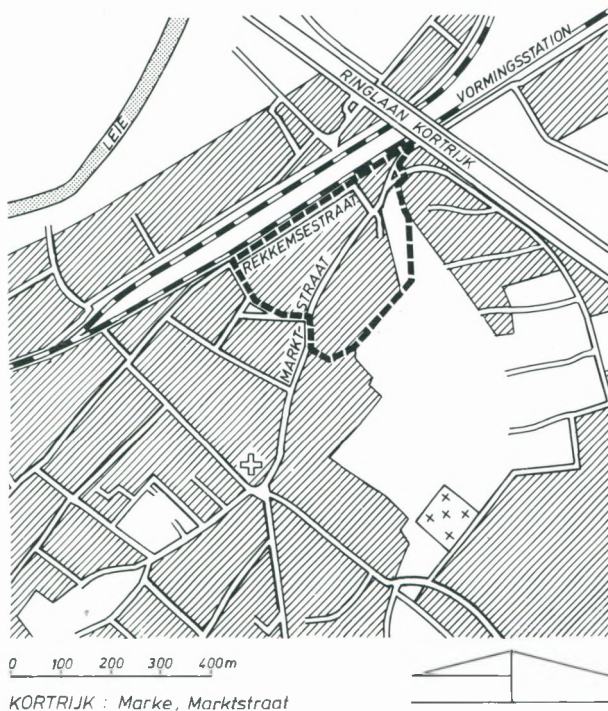
## Kortrijk: Marke, Marktstraat

Benaderende begrenzing:

ten O: Kleine Marktstraat, Markebeek

ten ZW: Debrabanderestraat

ten NW: Rekkemsestraat



KORTRIJK : Marke, Marktstraat

De herwaarderingsoperaties in dit gebied richten zich vooral op bouwvallige en/of leegstaande schuren en andere bedrijfsgebouwen. Deze gebouwen verhinderen de verdere uitbouw van de woonfunctie. Wat de woongebouwen betreft, noteert men vooral verouderde bebouwing waarvan de technische uitrusting ontoereikend is.

Bij de herwaarderingsoperaties wordt gestreefd naar de bouw van 65 woningen ter vervanging van bedrijfsgebouwen, de bouw van gegroepeerde garages, invulbouw en aanbrenge van aangepaste verkeersakkommodatie (verbrede voetpaden ...). Ook wil men partikuliere renovaties stimuleren.

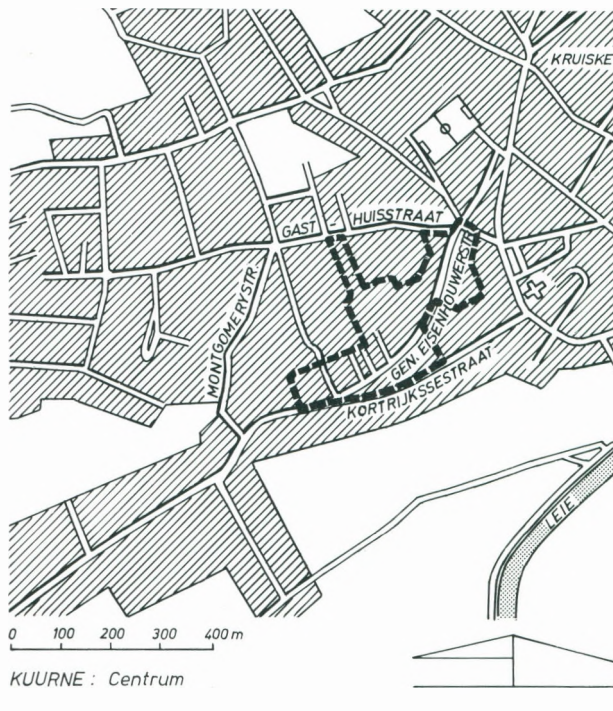
## Kuurne: Centrum

Benaderende begrenzing:

ten N: Gasthuisstraat

ten ZO: Generaal Eisenhowerstraat, Kortrijksestraat

ten W: Montgomeystraat



KUURNE : Centrum

rijke oude vlasschuren in de Generaal Eisenhowerstraat (gebruikt als stapelplaatsen, garages of kleine bedrijfsruimten), de aanwezigheid van binnengronden (met schuren of onbebouwd) en het feit dat een aantal bebouwde percelen langs de Kortrijksestraat doorlopen tot tegen de Generaal Eisenhowerstraat. In de Kortrijksestraat treft men overigens veel oude en slechte woningen aan.

De herwaarderingsoperaties beogen vervanging van slechte woningen en van vroegere schuren door nieuwe woongelegenheden, aanbrenge van invulbouwwooningen, verbetering van het straatbeeld door afwerking van wachtgevels, heraanleg en verbreden van voetpaden en realisatie van voetgangersverbindingen.

## Lendelede: 't Gangske

Benaderende begrenzing:

ten N: Pastoor De Beirstraat

ten O: Ingelmunstersestraat

ten Z: Rozebeeksestraat, Kasteelstraat

ten W: Izegemsestraat

Het herwaarderingsgebied ligt in het centrum van Lendelede en is een van de oudste delen van de gemeente. Het gebied wordt genoemd naar de kern ervan: een binnenpand ('t Gangske) waarvan de woningen enkel bereikbaar zijn langs smalle voetweggetjes. Ook de onmiddellijke omgeving van het binnenpand is aan herwaarderings toe: de Kasteelstraat en een deel van het Dorpsplein.

Zowel voor 't Gangske zelf als voor de Kasteelstraat en het Dorpsplein streeft men naar renovatie van de woningen, vervangende nieuwbouw en aanpassing van de wegeninfrastructuur. Meer specifiek



voor 't Gangske wil men het terreintje toegankelijk maken voor auto's, brandweer en dergelijke.

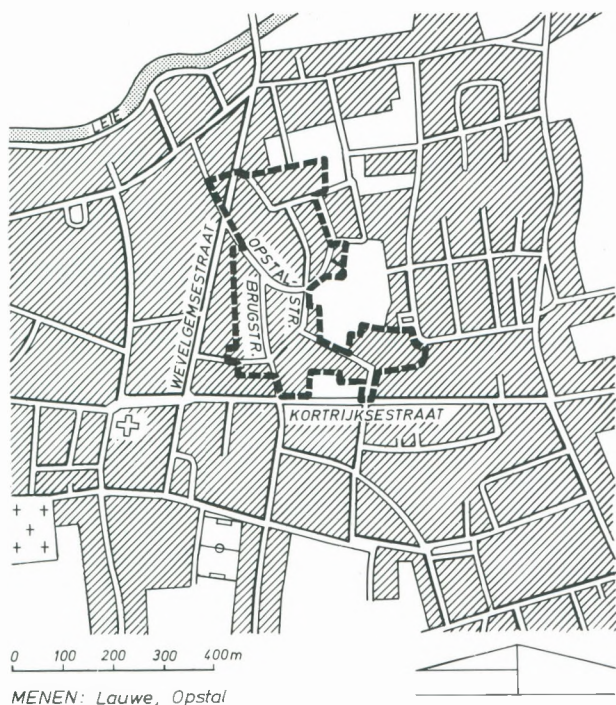
## Menen: Lauwe, Opstal

Benaderende begrenzing:

ten NO: Opstalstraat

ten Z: Kortrijksestraat

ten W: Brugstraat, Wevelgemsestraat



MENEN: Lauwe, Opstal

De wijk Opstal is een zeer oude buurt in het centrum van Lauwe. Aan deze wijk is in de loop der jaren weinig gewijzigd. Nagenoeg alle, veelal kleine woningen zijn even oud en vertonen ongeveer dezelfde kenmerken en gebreken. De eerder ongunstige sociaal-economische toestand en de ouderdom van de bevolking hebben een normaal onderhoud van veel woningen verhinderd. Tussen de bewoning vindt men enkele leegstaande vlasschuren.

De hoofddoelstelling van de herwaardering is het scheppen van een aangepaste woonwijk, met behoud evenwel van de eigen identiteit. Naast renovatie van woningen en vervangende nieuwbouw wil men de nodige gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau aanbrengen en het openbaar domein vernieuwen om zodoende het geheel aantrekkelijk te maken en een gemengde bevolkingssamenstelling te bekomen.

## Bedrijventerrein te Nieuwpoort

Eind september vestigde zich op het industrieterrein te Nieuwpoort het Labo Vanda uit Oostende. Dit bedrijf stelt ongeveer 20 personen tewerk. De vestiging gebeurde na voorafgaandelijke oprichting van een rekonversievenootschap ter realisatie van een rekonversieproject. De aankoop bedraagt een kleine hectare. Behoudens dit nieuwe project werden in het verleden reeds 4 ha verkocht aan 10 bedrijven.

De WIER startte in 1974 met de realisatie van het bedrijventerrein Noordvaart te Nieuwpoort. Na verwerving van de 18 ha industriegrond werd de zone uitgerust met de noodzakelijke openbare infrastructuurwerken en nutsvoorzieningen. Als bedrijventerrein met het statuut van nationaal belang werden deze uitrustingswerken maximaal gesubsidieerd door de overheid.

Ondanks de zeer belangrijke infrastructuurwerken welke dienden uitgevoerd te worden, kon de verkoopprijs door de overheidstussenkomst gedrukt worden tot een relatief laag niveau. De huidige verkoopprijs bedraagt 352 fr./m<sup>2</sup>.

Deze lage verkoopprijs voor volledig bouwrijpe industriegronden is niet de enige aantrekkingstroef voor dit bedrijventerrein. Ingevolge de beslissing van de Vlaamse Executieve van 17.7.1984 behoort het bedrijventerrein te Nieuwpoort tevens tot de rekonversiezones in West-Vlaanderen.

De fiscale voordelen voor de rekonversieprojecten welke in deze zones worden gerealiseerd zijn aanzienlijk en bepalen in hoge mate de investeringsbeslissing van de ondernemingen.

Dank zij de volledige infrastructuurlijke uitbouw van deze zone, haar goede ontsluiting en tevens de niet-onbelangrijke fiscale voordelen ingevolge de ligging binnen een rekonversiezone, beschikt het bedrijventerrein te Nieuwpoort over alle elementen om in het kader van een investeringsdossier als degelijke vestigingsplaats uitgekozen te worden.



---

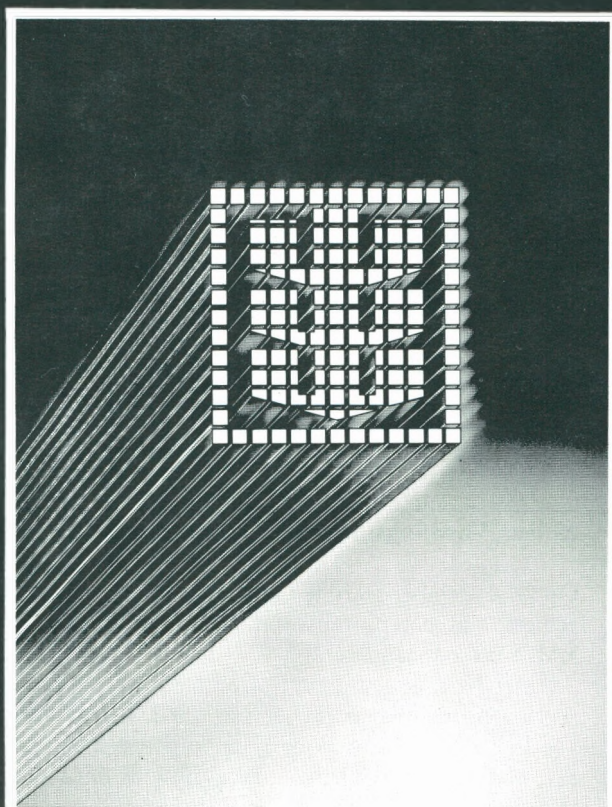
Sinds 1919

# De Kortrijkse Verzekering nv

Uw zekerheid,  
ook na de pech

---

## Raiffeisenservice voor uw bedrijf



- **Ondernemingsfinanciering:** investerings- en bedrijfskredieten, krediet voorafbetaling belastingen, bankgaranties.
- **Beleggingen en institutionele beleggingen.**
- **Betalingsverrichtingen.**
- **Volledige bankservice.**

 **RAIFFEISENKAS**

## Zeer beperkte prijsstijging aan de Belgische Kust

Onder invloed van de economische crisis is het prijselement een zeer belangrijke plaats gaan innemen in het vakantiebeslissingsproces van de konsument. Ten einde de prijsontwikkeling aan de Belgische Kust op de voet te kunnen volgen, wordt door het Westvlaams Economisch Studiebureau sinds 1982 een toeristisch prijsindexcijfer voor de Kust berekend.

Dit prijsindexcijfer is de resultante van 5.604 individuele waarnemingen van de prijzen van 120 produkten en diensten die representatief zijn voor de bestedingen van de toeristen-verbruikers aan de Belgische Kust.

Tussen juli 1984 en juli 1985 zijn de prijzen van deze artikelen met gemiddeld 4,7% toegenomen.

Deze prijsverhoging is kleiner dan in 1984 en 1983 toen ze respectievelijk 6,3% en 7,6% bedroeg. De toegepaste prijsstijging is ook kleiner dan de toename van het nationaal indexcijfer van de consumptieprijzen dat in de periode juli 1984-juli 1985 toenam met 5,1%. Hierbij dient wel de opmerking gemaakt dat het uitgavenpakket van de toeristen aan de Belgische Kust niet helemaal overeenstemt met dat van de gewone konsumenten en beide indexcijfers dus niet helemaal met elkaar kunnen vergeleken worden.

Drie vierden van de uitgaven van de toeristen aan de Belgische Kust hebben betrekking op logies, voeding en dranken, restaurant en snack. Het logies werd gemiddeld 5,4% duurder. Voor artikelen uit de categorie voeding en dranken diende gemiddeld 3,8% meer betaald te worden. Uit eten in restaurant en snack kostte gemiddeld 4,1% meer. De prijsevolutie in de andere, relatief minder belangrijke, bestedingscategorieën kan afgeleid worden uit de bijgaande tabel.

Bestedingscategorie	Aandeel in de uitgaven (%)	Prijsevolutie 1984-85 (%)
Logies	38,0	+ 5,4
Voeding en dranken	19,4	+ 3,8
Restaurant en snack	18,4	+ 4,1
Café en tea-room	9,3	+ 4,1
Recreatie	2,4	+ 5,4
Transport	1,0	+ 5,7
Incidentele uitgaven	11,5	+ 5,7
Totaal	100,0	+ 4,7

## Twintig jaar Spinnerij van Veurne

Te Veurne werd in 1965 de Filature La Vedre, afdeling Veurne opgericht als een filiaal van La Vedre nv, met hoofdzetel (sinds 1930) te Brussel.

De bedoeling was syntetische vezels tot draad te verwerken. Dit gebeurde in een bedrijfsgebouw van 7.500 m<sup>2</sup>, met 11.500 m<sup>2</sup> nuttige oppervlakte, de verdieping inbegrepen. Van 1965 tot 1980 fabriceerde het be-

drijf voornamelijk syntetische garens voor de kleding-, de meubelstoffen-, de breigoed- en de tapijtnijverheid. Het bedrijf had een produktiekapaciteit van ongeveer 4 miljoen kg. per jaar. De hoogste tewerkstelling bedroeg ongeveer 180 personen.

In 1980 werd, ingevolge een herstructurering bij La Vedre-Escout, de spinnerij te Veurne afgestoten en overgenomen, per 1 januari 1981, door de huidige bedrijfsleiding.

Eind 1983 was er reeds een volledig-nieuwe wolberberspinnerij opgericht en werden een groot deel van de machines in de syntetische spinnerij vervangen en gemoderniseerd.

Tussen 1981 en 1983 werd in deze vernieuwing meer dan 350 miljoen fr. geïnvesteerd. In de berberspinnerij alleen reeds werd er voor 145 miljoen fr. geïnvesteerd. Voor de periode 1986-87 zijn nogmaals 80 miljoen fr. investeringen voorzien.

Het nieuw gebouw voor de berbervezels bedraagt 7.000 m<sup>2</sup>. Daar vindt men een menginstallatie voor wollen vezels, 3 kaarden, 3 spinmolens en 3 bobijnmolens. De totale capaciteit is 200.000 kg per maand.

De tewerkstelling te Veurne steeg tussen 1980 tot 1985 van 110 terug naar 180 werknemers, zijnde een aangroei van 60%. Sinds 1982 is er nog geen enkele dag werkloosheid geweest en sinds 1984 werd zelfs gestart met week-end-ploegen, waarbij gedurende 49 weekends en 10 betaalde feestdagen 12 uur per dag gewerkt wordt. Dit WE-personeel wordt ongeveer 36 uren betaald voor 24 uur werk/per week.

De produktie van de berbergarens gaat volledig naar de zusterfirma Creatuft te Kuurne; de syntetische garens zijn zowel voor de binnenlandse als voor de buitenlandse markt bestemd.

Creatuft is reeds in 1978 gestart met de fabricatie van wollen berbertapijt. Na amper 7 jaar bekleedt het bedrijf de tiende plaats qua omzet in de Belgische tapijtsector (1,1 miljard fr. in 1984) en een eerste plaats in geproduceerde hoeveelheid wollen berbertapijt. In 1984 werd, met 11 tuftmachines, 3,5 miljoen m<sup>2</sup> voltapijt geproduceerd. De produktie wordt voor 99% geëxporteerd naar West-Duitsland, Canada, de Verenigde Staten, Frankrijk, Oostenrijk, Groot-Brittannië en Zwitserland.

Het personeelsbestand bedraagt 80 werknemers. De personeelskosten bedragen slechts 4 à 5% van de omzet.

## 25 jaar Vormingsinstituut

Op 27 september werd te Oostende het 25-jarig bestaan gevierd van het pluralistisch Vormingsinstituut voor KMO-West-Vlaanderen.

Het Vormingsinstituut voor KMO-West-Vlaanderen startte te Brugge in het jaar 1960. In die periode vierde het gigantisme hoogtij en verdwenen er duizenden middenstandsbedrijven, zeer dikwijls door een gebrek aan bedrijfs-economische kennis.



Sindsdien is deze trend omgebogen, mede door het Vormingsinstituut voor KMO's dat in West-Vlaanderen met zes centra functioneert, met name te Brugge, Ieper, Kortrijk, Oostende, Roeselare en Veurne-Diksmuide.

In 1984-85 zijn er in *leertijd* 2.323 leerlingen in algemene kennis en 2.373 leerlingen in beroepskennis. Dit cijfer blijft sinds enkele jaren stagneren. De *ondernemersopleiding* daarentegen groeit van jaar tot jaar en telt reeds 9.600 cursisten, zijnde 4.071 cursisten bedrijfsvorming en 5.582 cursisten beroepsgerichte vorming. Daarenboven volgen nog 3.428 cursisten een *talentopleiding*.

Tussen het niveau leertijd (leercontracten) en de ondernemersopleiding is er slechts een doorstroming van ongeveer 10%; in de zestiger jaren was dit nog ongeveer 50%.

Het Vormingsinstituut stelt in zijn zes instellingen bijna 100 personeelsleden tewerk en 2.500 leraars en docenten, met 130.000 uren les; het geheel is gehuisvest in ongeveer 20.000 m<sup>2</sup> lokalen.

Voor 120 diverse beroepen wordt een technische cursus ondernemersopleiding gegeven; inzake vervolmaking worden per jaar meer dan 5.800 sessies georganiseerd in korte en lange seminaries en studiedagen.

De zes centra van het Vormingsinstituut zijn complementair, elk met hun specializatie, telkens aanleunend bij de streek waarin het centrum gelegen is en met de nieuw opkomende vraag in de bestaande bedrijven en met betrekking tot nieuwe beroepsactiviteiten.

## De LAR groeit

De LAR, transportzone aan de E3 gelegen te Menen, is terug een stap verder gegaan bij het operationeel worden. Zopas werden de vaste gebouwen betrokken van de doeane, inbegrepen het openbaar entrepôt, evenals de lokalen van de vrachtdienst van de NMBS.

De transportzone wacht nu nog op een speciaal doeanestatuut, wat de werking moet helpen intensifiëren en uitbreiden.

In afwachting dat er volwaardig kan aangesloten worden op het SATBEL-systeem voor de afhandeling van de documenten en de verrekening van de heffin-

gen, kunnen de verzendfirma's ter plaatse reeds gebruik maken van de computer-faciliteiten van het mini-SATBEL-systeem, met name voor de verwerking van de documenten.

Op het terrein zelf worden nu alle lossingen vanaf het wegvervoer op de LAR verricht, en dit sinds 2 mei 1985; de lossingen met de trein kunnen nu gebeuren zowel in het entrepôt van Kortrijk als in dit van de LAR; hetzelfde geldt voor de opslag in het openbaar entrepôt van beide instellingen. In de toekomst wordt Kortrijk wel verder afgebouwd.

Globaal gezien is de eerste fase van de LAR nage-nog voltooid: alle voorzieningen zijn voorhanden, nu de doeane in definitieve gebouwen zit, met inbegrip van het openbaar entrepôt. Het кафeteria werkt, er zijn vestigingsmogelijkheden voor kantoren en de railterminal is operationeel. Er is reeds een reeks doeane-gebonden bedrijven vanuit Kortrijk overgekomen en de beheerskoöperatieve Bitlar (Beheersmaatschappij van het Internationaal Transportcentrum LAR) is opgericht.

De fase 2 omvat in hoofdzaak een promotionele opdracht, het verkrijgen van een specifiek statuut van 'binnenlands transportcentrum', de verdere uitbouw van de railterminal, het vermeerderen van het aantal aangeboden diensten en de diversifikatie van de opslagmogelijkheden.

In de LAR werden op heden ongeveer 500 miljoen fr. geïnvesteerd van overheidswege. Leiedal droeg daarvan 425 miljoen fr., zijnde 71 miljoen fr. grondaankoop, 320 miljoen fr. infrastructuur en 34 miljoen fr. voor de nutsvoorzieningen. De stad Menen stelde ruim 65 miljoen fr. ter beschikking voor de bouw van het doeane-komplex. De privésector investeerde tot op heden ongeveer 100 miljoen fr.; tegen einde 1985 zal dit bedrag wellicht opgelopen zijn tot 250 miljoen fr.

De totale oppervlakte van de LAR bedraagt 53 ha, waarvan 33 ha voor de loodszone, 18 ha voor aanverwante bedrijven en 2 ha voor de dienstzone en de verzorgingstaken. Er zijn 5 ha publieke parkings.

De rail-terminal telt 3.610 sporen en 6.000 m<sup>2</sup> parking.

Het doeane-entrepôt heeft 1.200 m<sup>2</sup> kantoor, 2.500 m<sup>2</sup> magazijn en 5.000 m<sup>2</sup> parking.

De totale capaciteit van de opslagruimten in de loodszone bedraagt 80.000 m<sup>2</sup>.

## Evolutie van het toerisme aan de Belgische Kust

*April, mei en juni*

Het voorseizoen aan de Kust kwam moeizaam op gang in april. Dit kan afgeleid worden uit de resultaten van de logiesverstreckende inrichtingen. Het Westvlaams Economisch Studiebureau maakt echter voor de aprilmaand geen volledige toeristische index en gaat enkel de activiteiten in de logiesverstreckende inrichtingen na.

# Houdmont- Vanherpe & Pt pvba

Verzekeringsmakelaars

In dienst van U die zekerheid wenst op een vlak waar de techniciteit en complexiteit met de dag groter worden.

Mede door onze onafhankelijke positie kunnen wij steeds de voor U voordeligste voorwaarden selecteren.

Alle verzekeringen met afzonderlijke dienst industriële risico's.

Raadpleeg ons ook voor vrijblijvend advies inzake hypothecaire leningen.

Pres. Rooseveltplein 2, bus 2  
8500 Kortrijk, tel. (056) 22 08 72



# Groep ADMB

## JE VEILIGE GIDS IN DE SOCIALE WETGEVING

### voor de werkgevers

- Sociaal Bureau
- Compensatiekas voor kinderbijslagen
- I.K.M.O.-arbeidsgeneeskunde
- Afwezigheidscontrole

### voor de bouwbedrijven

- P.V. Nacebo
- Patronale vereveningsdienst voor het gewaarborgd weekloon
- Borgstellingskas Nacebo

### voor de zelfstandigen

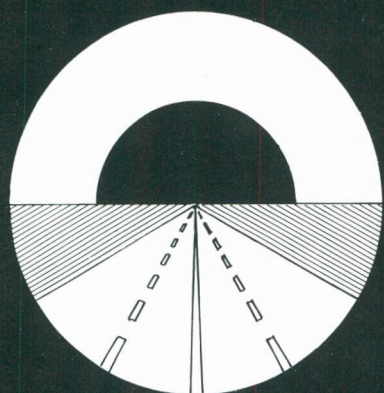
- S.V.M.B. sociale zekerheid voor zelfstandigen met 'sociale begeleiding'

### voor iedereen

- Ziekenfonds voor Middenstand en Beroepen
- Vakanties aan Zee en in de Ardennen

Hoofdzetel:  
**Sint-Clarastraat 48, 8000 Brugge**  
Tel. (050) 33 99 01 (18 lijnen)

- KANTOREN OVER HEEL HET VLAAMSE LAND.
- BEZOEK AAN HUIS, OP AANVRAAG.



**industriepark sappenleen  
POPERINGE  
opent  
nieuwe perspectieven  
voor  
U**

INFO STADSBESTUUR POPERINGE  
tel. 057/33 40 81  
WIER - BRUGGE  
tel. 050/35 81 28

c.v. West - Vlaamsche  
Elektriciteitsmaatschappij

Intercommunale vereniging voor :  
Elektriciteit  
Aardgas  
Kabeltelevisie

Hoogstraat 41  
8000 Brugge  
tel. 050 / 33 79 51

Globaal genomen namen de overnachtingen in april 1985, met 9% af in vergelijking met dezelfde maand van vorig jaar. Vooral overnachtingen op de campings daalden aanzienlijk (-34,8%). Ook de hotelierie noteerde een belangrijke terugloop (-15,5%).

Daarentegen vertoonde de verhuring van appartementen en villa's, alsook de activiteit in de inrichtingen voor sociaal toerisme een status quo.

De voorlopige index voor mei en juni 1985 samen bedraagt 101,6 (basis voorseizoen 1984 = 100). Dit betekent dat in vergelijking met vorig jaar de toeristische activiteit met 1,6% is toegenomen. Dit blijkbaar positief resultaat dient met enige omzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

Men dient zich te realiseren dat de toeristische voorseizoen-activiteit 1985 zich nog steeds op hetzelfde peil van vijf jaar terug bevindt. De meimaand viel beter uit dan vorig jaar (+5,9%). Dit was het gevolg van de betere weersomstandigheden in vergelijking met vorig jaar en de verschuiving van de pinksterperiode van juni (1984) naar mei (1985). In die optiek is de daling van de juni-maand (-2,2%) als relatief goed te bestempelen.

De diverse logiesvormen lieten zeer uiteenlopende tendensen optekenen:

	Mei	Juni	Voorseizoen
Huurwoningen	- 8,4%	-3,5%	- 5,1%
Campings	+66,6%	-7,5%	+20,0%
Hotelwezen	+ 7,4%	-5,7%	- 0,3%
Sociaal toerisme	- 7,4%	-5,7%	- 6,4%
	+ 9,0%	-4,8%	+ 0,5%

Het negatieve resultaat van de hotels, maar vooral de huurwoningen en het sociaal toerisme, werd geneutraliseerd door de bijzonder positieve ontwikkeling van de campings.

De resterende posten van de toeristische index vertoonden nogal verschillende tendenzen. Zo noteerden bepaalde posten aanzienlijke vooruitgang. Hierbij dient in de eerste plaats gewezen op de toename van de patiëntenopnames in de kustziekenhuizen (+22,1%), de toeristische activiteit te Brugge (+18,1%), het zwembadenbezoek (+13,9%), de inlichtingen verstrekt van de toeristische diensten (+11,3%), de trafiek bij NMBS (+3,6%) en bij NMVB (+2,0%).

Daarentegen noteren we voor het postverkeer (-6,6%), het aanbod van de vreemde deviezen (-6,4%), het museabezoek (-4,7%) en de activiteit van de pechverhelpingsdiensten (-3,2%) een terugloop.

## Juli

De voorlopige index voor de Kust en het Achterland bedraagt voor de maand juli 99,5 (basis juli 1984 = 100). Dit betekent dat in vergelijking met dezelfde periode

van vorig jaar de toeristische activiteit tijdens de maand juli met 0,5% is afgenomen.

Deze indexdaling van juli kan enerzijds verklaard worden door de economische crisis en anderzijds door de mindere weersomstandigheden.

Globaal verminderde het aantal overnachtingen met 3,0%. Een terugval deed zich voor in de hotelierie (-2,8%) en de verhuring van appartementen en villa's (-6,1%). De inrichtingen voor sociaal toerisme (+4%) en de campings (+1,9%) kenden evenwel een toename van hun aantal overnachtingen.

De resterende posten van de toeristische index vertoonden nogal uiteenlopende tendensen.

Zo noteerden bepaalde posten een aanzienlijke vooruitgang. Hierbij dient in de eerste plaats gewezen op de door de diensten van toerisme verstrekte inlichtingen (+18,9%) en de toeristische activiteit te Brugge (+6,5%). Er was ook een toename van het aanbod van de vreemde deviezen (+4,3%), de patiëntenopnames in de kustziekenhuizen (+2,7%) en het verkeer bij de NMBS (+0,2%).

Andere posten vertoonden echter een terugval in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Dit is namelijk het geval voor het museabezoek (-9,9%), het postverkeer (-3,2%), de activiteit van de pechverhelpingsdiensten (-3,2%), het verkeer bij de NMVB (-2,9%) en het zwembadenbezoek (-1,6%).

## Augustus

De voorlopige index bedraagt voor augustus 1985 96,6 (basis: augustus 1984). Dit betekent dat, in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar, de toeristische activiteit met 3,49 is gedaald.

De overnachtingen in de logiesverstrekkende inrichtingen daalden globaal slechts met 0,8%. Zowel de appartementen- en villaverhuring (-3,6%) als de hotelierie (-1,7%) vertoonden een afname. De inrichtingen voor sociaal toerisme (+1,8%) en het kampeerwezen (+6,3%) noteerden een vooruitgang.

Van alle overige deelposten van de toeristische index vertonen enkel het museabezoek (+9,9%) en het zwembadenbezoek (+4,5%) een positief resultaat.

Opvallend is de sterke terugloop van de reizigerstrafiek op de spoorwegen (-11,2%) en de buurtspoorwegen (-9,2%), wat wijst op een gedaald bezoek van de eendagstoeristen. Ook de attackieparken (-3,7%) en de pechverhelping (-1,5%) figureren in eenzelfde lijn.

De deelposten met betrekking tot de openbare nutsvoorzieningen noteerden een achteruitgang: het waterverbruik (-5,9%), het postverkeer (-6,6%), de patiëntenopname (-8,4%) en de verstrekte inlichtingen door de toeristische diensten aan de Kust (-7,2%).

Tenslotte vertoonde het deviezenaanbod (-6,6%) een negatieve trend.

Er dient opgemerkt dat in deze voorlopige index een aantal posten ontbreken, waarvoor geen of onvolledige gegevens beschikbaar zijn.

## Carpet Yarns specializeert verder

Carpet Yarns Company nv uit Diksmuide specializeert zich voortdurend verder bij de produktie van syntetische garens. Sinds ongeveer 1 jaar is het bedrijf zelfs doorgedrongen tot de Europese markt van de fijnspinnery, waarmee slechts in 1981 en 1982 echt werd gestart.

Deze opgang werd technisch ondersteund door het zusterbedrijf Carpet Engineering, eveneens te Diksmuide gevestigd en dat instond voor de aanpassing en technologische verbetering van machines en voor de inspanning op gebied van produktiviteitsverhoging en procesontwikkeling.

Carpet Yarns werd reeds in 1969 opgericht, Carpet Engineers volgde in 1972. Beide bedrijven samen bezetten een bebouwde oppervlakte van 40.000 m<sup>2</sup> op een terrein van 65.000 m<sup>2</sup>.

De huidige produktiekapaciteit van Carpet Yarns bedraagt 850 ton per maand, plus 250 ton twijnderij en andere bewerkingen van filament en van gesponnen garens. Er zijn 12 produktielijnen, waarvan 8 de grovere tapijtgarens vervaardigen, 3 de fijnere en 1 gemengd, maar steeds met syntetische grondstoffen: acryl, polyester, polyprop en mengingen van deze stoffen met nylon.

De specialisatie van het bedrijf in een moeilijke sektor gaat in hoofdzaak naar de creatieve speciale garens (60% van de produktie), bestemd voor tapijten en automatten, badmatten, maar vooral voor de tuftmarkt.

De creativiteit van het bedrijf ligt op zeer diverse terreinen. Eerst is er het voortdurend zoeken naar menggarens van zeer uiteenlopende aard, aangepast aan de gevraagde specificaties en de vooropgestelde eindprodukten.

Daarnaast is er ook de nauwkeurige blendingsinstallatie, die streeploze menggarens kan produceren.

Voor de berbertapijten werd een systeem ontwikkeld, waarbij de bestaande omwindingssystemen vervangen worden door een injectietechniek om befen gesponnen garens of gesponnen garen in ander gesponnen garen te injecteren.

Verder is een systeem uitgewerkt voor recyclage van industriële vezel- en garenafval en voor het opsporen van metaalvezels in vezelmassa's of in garens en tapijten.

Tenslotte is er een tapitoteek, waar 3.000 stalen van tapijten met hun ontleding kunnen worden geraadpleegd door de klanten van Carpet Yarns.

Carpet Yarns werkt ten hoogste voor 50% voor zijn 'binnenlandse markt': Benelux.

Het kapitaal van Carpet Yarns bedraagt 250 miljoen fr. sinds de kapitaalsverhoging in 1982; vroeger was dit 43,6 miljoen fr. De omzet bedroeg in de jaren 1979 tot 1982 rond de 730 miljoen fr.; in 1983 was dit 1,08 miljard fr. en in 1984 1,12 miljard fr. De winst in 1983 was 2,4 miljoen fr., in 1984 1,1 miljoen fr. De cashflow steeg van 32,4 miljoen fr. in 1982 tot 48,9 miljoen fr. in 1983.

Carpet Engineers heeft 6,6 miljoen fr. kapitaal en een omzet van 374 miljoen fr. in 1983 en 378,6 miljoen fr. in 1984; de winst bedroeg 12 miljoen fr. in 1983 en 18 miljoen fr. in 1984.

## Herneming tewerkstelling in de industrie in West-Vlaanderen bevestigd door RSZ-cijfers

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen ontleedde de recent beschikbaar gekomen cijfers van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) over de bezoldigde tewerkstelling op 30 juni 1984.

Volgens de RSZ-cijfers was er in de Westvlaamse industrie (inclusief energie en waterhuishouding) tussen 30 juni 1983 en 30 juni 1984 een toename van het aantal bezoldigden van 106.025 tot 106.840 eenheden, dit is met 815 personen of 0,8%. Het is voor het eerst sinds 1974 dat er opnieuw een aangroei was.

In Vlaanderen als geheel was er in de industrie nog een lichte daling, namelijk van 530.326 tot 529.611 personen, dit is met 0,1%. Benevens in West-Vlaanderen (+0,8%) was er in het Vlaamse Gewest ook toename in Oost-Vlaanderen (+967 bezoldigden of 0,8%), doch er was nog daling in Vlaams-Brabant (-1.029 bezoldigden of 1,8%) en in de provincie Antwerpen (-1.412 bezoldigden of 0,8%) en nagenoeg een status-quo in Limburg (-56 bezoldigden).

In Wallonië was er een daling van 7.051 bezoldigden of 3,1% en in het arrondissement Brussel van 1.945 bezoldigden of 2,5%.

In het land als geheel werd nog een vermindering genoteerd met 9.711 bezoldigden of 1,2%.

De aangroei van het aantal werknemers in de Westvlaamse industrie was vooral te danken aan de textielnijverheid, met een toename van 1.117 personen (+5,2%) en de voedingsnijverheid met een vermeerdering van 398 personen (+3,8%). In de metaalnijverheid, de belangrijkste Westvlaamse industrietak, was er een eerder geringe daling van 144 bezoldigden (-0,4%).

Een verruiming van de werkgelegenheid in de industrie deed zich voor in 5 van de 8 Westvlaamse arrondissementen. De toename was het grootst in de arrondissementen Kortrijk (+693 of 1,8%) en Tielt (+422 of 4,0%) en was gering in de arrondissementen Roeselare (+132 of 0,7%), Diksmuide (+52 of 2,0%) en Brugge (+47 of 0,2%). Opvallend was de daling in het arrondissement Oostende (-351 of 8,1%), die volgens de RSZ-gegevens zich situeerde in de chemische nijverheid. Ook in het arrondissement Ieper (-164 of 2,2%) was er teruggang (vooral machinebouw) en in zeer geringe mate in het arrondissement Veurne (-16 of 0,8%).

In tegenstelling met de industrie was er een verdergaande daling in de bouwnijverheid, zij het minder groot dan in de vorige jaren.

In de bouwsector verminderde het arbeidseffektief in West-Vlaanderen van 21.699 tot 20.288 bezoldigden, dit is met 1.411 personen of 6,5%. In Vlaanderen was er een terugloop van 6,0% en in het Rijk van 8,4%.

# Gist-brocades nv

Biotechnologie  
in dienst van voeding,  
gezondheid en milieu

Bedrijf te Brugge:  
productie van enzymen  
voor de wasmiddelen- en  
de zetmeelindustrie

Komvest 43, 8000 Brugge  
Tel. (050) 33 65 51  
Telex 81207 NGSF B

**FABRIKATIE  
VAN ALLE VERLICHTING,  
ALSOOK  
ZWAKSTROOMVERLICHTING,  
ZONNEBANKEN EN  
ZONNEHEMELS**

Fabriek en burelen:  
PVBA LUMINA  
Slabbaardstraat-Noord 88  
8700 Izegem

Toonzalen:  
LUMINA  
Rijksweg 33  
8700 Izegem

DELL'ARTE  
Bruggesteenweg 116D  
8840 Hooglede-Gits



## GASELWEST

intercommunale voor  
elektriciteit  
aardgas  
teledistributie

Exploitatiezetel:  
Rijselsestraat 57  
8500 KORTRIJK  
Tel. (056) 36 92 11

**NIEUW**



310 mm

Extra besparen met de

## KIMAC

kombinee met 4 motoren!

Kimac is een professional (6 zware gietijzeren tafels) die zaagt, schaaft, verstekzaagt, vandikteschaaft, boort, topt en freest.

Kimac waarborgt een goed produkt voor elke houtverwerker die veel geld wil besparen.

**BON** voor meer informatie  
Naam: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_  
Tel: \_\_\_\_\_

**v a m a c**  
L. de Raetlaan 41  
8701 Izegem-Kachtem  
Tel (051) 31 06 72



## Resultaten Barco Industries 1984

De gekonsolideerde omzet van Barco Industries bereikte in 1984 1,5 miljard fr. Daarvan was 90% bestemd voor export; de winst vóór belastingen bedroeg 133,6 miljoen fr.

De winst bedroeg 9% op de omzet, de afschrijvingen beliepen 119 miljoen fr. Aan research en development (R & D) werden 129 miljoen fr. besteed, zijnde ook 9% van de omzet.

De vreemde middelen bedroegen 69%; de eigen middelen 31%. De cash-flow bereikte 221 miljoen fr.

Het aantal werknemers bedroeg 491 personen, waaronder 100 ingenieurs.

Barco Industries is een holding met vier werkmaatschappijen voor video en communications, automation, prints en USA.

Zopas pakte Barco Industries te Le Bourget uit met een cockpit display en een aantal robuuste data displays. Op het Broadcasters Symposium te Montreux was Barco Industries overall aanwezig, langs 300 monitors, waaronder 5 High Definition Television sets. Bovendien werd er uitgepakt met een nieuwe generatie modulators en demodulators in een geïntegreerd pakket voor satelietontvangst.

Daarnaast werden er nog twee 'Creator 1000'-werkstations gebouwd, waarmee de gebruiker TV-beelden kan creëren, manipuleren en omplooiën.

Tenslotte was er het prototype van de Colour Video Scope, een nieuwe generatie broadcast monitors, gestuurd door microprocessors.

## Bruto binnenlands produkt per provincie

In antwoord op een Parlementaire vraag van de Kamers van Volksvertegenwoordigers half 1985 gaf de betrokken Minister een overzicht van het bruto binnenlands produkt per provincie en per gewest.

'Hoewel deze cijfers dateren van 1979 (er zijn geen recentere) kunnen ze nog als relevant worden beschouwd, omdat de relatieve belangrijkheid van de samenstellende delen van deze indicator slechts geleidelijk verandert. Enkel grootschalig opgezette ontwikkelingsprojecten kunnen op lange termijn een merkbare verandering teweegbrengen.

Bij de geografische afbakening van de ontwikkelingszones wordt er naar gestreefd om industriële of dienstencentra tot ontplooiing te brengen in gebieden die onder normale omstandigheden onvoldoende kansen zouden krijgen, daar ze met soms relatief beperkte overheidssteun de nadelen van een te sterke concentratie kunnen helpen opvangen.

Bij de afbakening van ontwikkelingszones wordt bij de sociaal-ekonomische analyse zelfs gewerkt met indicatoren tot op het niveau van de arrondissementen en de gemeenten. Er wordt onder meer rekening gehouden met de demografische ontwikkeling en de toestand van de arbeidsmarkt in de gebieden die zwaar

werden getroffen door de ekonomische crisis, met het doel er een industriële vernieuwing en/of industriële rekonversie op gang te brengen'.

*Bruto binnenlands produkt in werkelijke prijzen tegen faktorkosten in 1979*

Provincies	Totaal	Per inwoner
Gewesten	In mln fr.	Relatieve belangrijkheid
		In duizend fr.
		Verhoudingscijfer t.o. het Rijk
Antwerpen	568.235	19,4
Brabant	745.642	25,4
Henegouwen	307.056	10,5
Luik	288.522	9,9
Limburg	197.110	6,7
Luxemburg	51.164	1,7
Namen	96.001	3,3
Oost-Vlaanderen	359.078	12,3
West-Vlaanderen	315.716	10,8
Het Rijk	2.928.524	100,0
Brussels Gewest	460.709	15,7
Vlaamse Gewest	1.660.902	56,7
Waalse Gewest	806.913	27,6

Bron: NIS, Regionaal Statistisch Jaarboek 1983.

## Europees Sociaal Fonds biedt mogelijkheden voor bedrijven uit de Westhoek inzake beroepsopleiding

In opdracht van het Vlaamse Gewest en met financiële steun van de EG en het Vlaamse Gewest, wordt thans onder de verantwoordelijkheid van de GOM - West-Vlaanderen een studie uitgewerkt ter voorbereiding van een geïntegreerd actieprogramma voor de Westhoek.

Dit geïntegreerd actieprogramma dient, in overeenstemming met artikel 34 van de EG-verordening nr. 1787/84, maatregelen voor te stellen en middelen aan te geven om op een geïntegreerde wijze te komen tot een verbetering van de sociaal-ekonomische toestand van de Westhoek.

De geïntegreerde aanpak houdt onder meer in dat het gebruik van kommunautaire middelen (EG-fondsen) op elkaar wordt afgestemd. De belangrijkste Europese Fondsen zijn het EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), het EOGFL (Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw) en het ESF (Europees Sociaal Fonds). De steun van het ESF is voor een groot aantal akties in het domein van de beroepsopleiding in West-Vlaanderen beperkt tot de Westhoek, voor zover deze akties bovendien deel uitmaken van het geïntegreerd actieprogramma. Geïntegreerde actieprogramma's genieten in het algemeen



voorrang bij het beheer van de middelen van de diverse Europese Fondsen.

De algemene doelstelling van het Europees Sociaal Fonds is de verbetering van de vakbekwaamheid van de werknemers en het scheppen van additionele werkgelegenheid. In de richtsnoeren voor het beheer van het ESF wordt onderscheid gemaakt tussen prioritaire akties voor jongeren onder 25 jaar, prioritaire akties voor personen boven 25 jaar en prioritaire akties waarvoor geen leeftijdsgrens geldt. Akties die deel uitmaken van een geïntegreerd programma vallen in principe onder deze laatste categorie. In praktijk wordt er evenwel naar gestreefd om 75% van de uitkeringen van het ESF te besteden aan projekten voor jongeren beneden de 25 jaar.

De beroepsopleidingen waar het ESF financieel kan in tussenkomen, richten zich zowel tot werkenden als werklozen en kunnen zowel individueel in het bedrijf als in samenwerking met een instelling gebeuren. De akties inzake beroepsopleiding dienen vrijwel in alle gevallen verband te houden met de toepassing van nieuwe technologieën. Desgevallend kunnen ze betrekking hebben op herstrukturering van ondernemingen wegens technologische modernisering of op nieuwe arbeidsplaatsen waarin deze nieuwe technologieën worden toegepast.

Tenslotte is er ook nog financiële steun mogelijk voor specifieke akties inzake beroepsopleiding of tewerkstelling op additionele arbeidsplaatsen voor vrou-

wen in beroepen waar zij ondervertegenwoordigd zijn, voor migranten en voor gehandicapten.

Het Europees Sociaal Fonds biedt dan ook mogelijkheden voor bedrijven uit de Westhoek op het vlak van de beroepsopleiding. De financiële tussenkomst van het ESF kan oplopen tot maximaal 45% van de projektkosten; het bedrijf zelf dient minimaal 10% in te brengen. Zoals voor de overige EG-fondsen is ook hier de co-financiering door een publiekrechtelijke instelling (zoals RVA) een noodzakelijke voorwaarde.

Bedrijven uit de Westhoek of bedrijven die een vestiging in de Westhoek overwegen, die konkrete voorstellen of suggesties terzake hebben, worden verzocht hiervan mededeling te geven aan de GOM-West-Vlaanderen (Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge).

## IK GA DUS INVESTEREN IN M'N ZAAK. MIJN BANKIER GEEFT MIJ RAAD.

Enkele jaren geleden startte ik mijn eigen zaak. Ik heb het nooit makkelijk gehad, maar nu gaat het goed. En toch is dat vandaag de dag niet meer voldoende. Als ik echt wil slagen dan moet ik investeren. Ik heb alles grondig nagerekend, een duidelijk omschreven raming gemaakt en uiteindelijk beslist.

Ik praat erover met mijn bankier. Wij nemen samen de verschil-

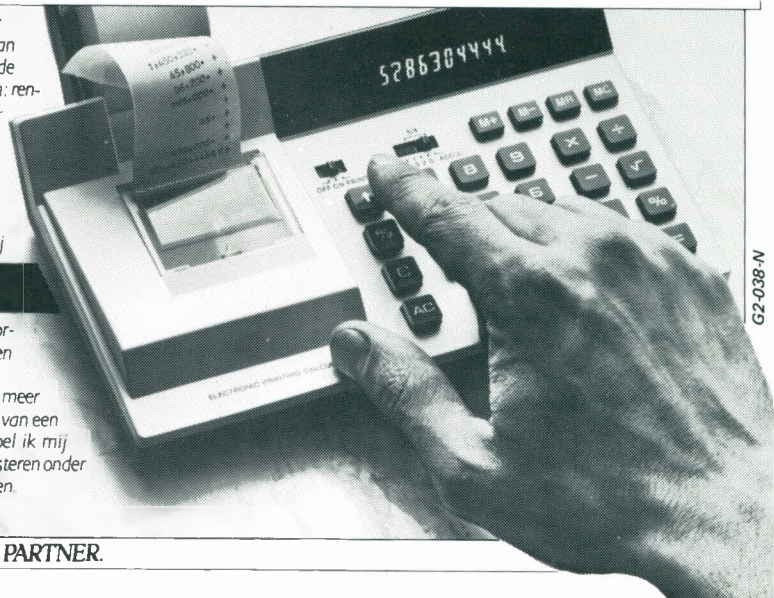
Mijn bankier herinnert mij ook aan de steun die ik van de Staat kan ontvangen: rentesubsidies, kapitaalpremies, fiscale voordelen. Hij legt er mij niet alleen de verschillende aspecten van uit maar hij stelt ook voor mij

### INVESTERINGSKREDIET

lende kredietvormen door zoals kaskrediet, financiering en investeringskrediet en ik opteer voor het laatste. Daarna zoek ik samen met mijn bankier welke terugbetalingsvoorwaarden het best aansluiten bij de financiële mogelijkheden van mijn zaak. Ik ben er helemaal gerust in, alles is perfect berekend.

te helpen bij het voorbereiden en opstellen van mijn dossier.

Ik heb eens te meer goeie raad gekregen van een echte partner. Nu voel ik mij zeker. En kan ik investeren onder de beste voorwaarden.



G2-038-N

## In memoriam

Op 17 augustus overleed te St.-Andries-Brugge de heer Albert Coene.

De heer A. Coene was lid van het Kollege van Kommissarissen van de GOM - West-Vlaanderen sinds 1975. Professioneel was hij Sekretaris van het ABVV.

## Transportzone Zeebrugge

De transportzone te Zeebrugge heeft duidelijk wind in de zeilen.

Nadat vroeger reeds twee firma's hun activiteiten succesvol aangevat hebben, werd opnieuw door een drietal firma's mondeling optie genomen op een grondstuk. Tevens worden ernstige onderhandelingen gevoerd met een tiental kandidaat-investeerders.

Anderzijds zijn de werken tot realisatie van het dienstengebouw aangevat. De eerste kantoren zullen ter beschikking kunnen gesteld worden rond mei 1986.

Toezegging tot vestiging in genoemd kantoorgebouw werd reeds door vier organisaties, waaronder de doeandiensten, bevestigd. Gelet op het modulair concept van dit gebouw bestaat een keuze tot aankoop van kantooruimte variërend vanaf 50 tot 1.000 m<sup>2</sup>.

Door de verdere ontwikkeling van de Transportzone wordt aldus een stap gezet naar een meer optimale ontlasting van het transportgebeuren binnen de haven van Zeebrugge.

## Vierde ferry voor Townsend Thoresen op de Zeebrugge-Dover-lijn

De vloot van Townsend Thoresen te Zeebrugge werd onlangs uitgebreid met de Gaelic Ferry, een vrachtschip dat tot 50 aanhangwagens van 12 meter kan vervoeren tussen Zeebrugge en Dover. De Gaelic Ferry is de vierde boot op dit traject; in totaal varen er zeven Townsend Thoresen-eenheden tussen Zeebrugge en de diverse bestemmingen in Groot-Britannië.

De Gaelic Ferry verscheept hoofdzakelijk trailers en goederen die aan speciale regelingen onderworpen zijn. Er kunnen ook maximum 12 passagiers aan boord.

## Prijs Caredit

Naar aanleiding van de 'Dag van het autocartoerisme', die doorging op het 8e Europees Autocar- en Autobus-salon' in de Hallen te Kortrijk werd door de Europese Unie van Uitgevers voor het touringcartoerisme (Caredit) aan Dr. ek. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen de Europese prijs voor de meest positieve realisatie ten voordele van het autocartoerisme toegekend. Hij ontving die prijs omwille van zijn baanbekend werk inzake marketing van het touringcartoerisme.

## Nieuwe vissersschepen te water gelaten

Te Oostende werd op 13 augustus 1985 de O.124 Fighter op de scheepswerf Seghers te water gelaten. De O.124 hoort toe aan de rederij Jami en heeft Oostende als thuishaven. Het is een grote bokkentreiler, bestemd voor de tongenvisserij; de lengte bedraagt 32 meter, de breedte 8 m en de diepgang 3,6 meter. De motor heeft een vermogen van 1.200 PK.

Op 24 augustus 1985 liep ook de kleine kusttreiler Z.207 Adamtje van stapel, voor rekening van de rederij Adams en Amandels uit Zeebrugge. De Z.207 is een Eurokotter (minder dan 70 brutoton en minder dan 24 meter lang) die op onze kust vist op pladijs en tong. De motor heeft een vermogen van 300 PK.

Te Zeebrugge liep de Z.59 Gudrun bij de scheepswerven R. De Graeve van stapel. Het schip werd gebouwd voor rekening van de rederij Zeemanblik puba. Het schip werd gedoopt op 28 september 1985. Het betreft een bokkentreiler van 35 m lang, 8,5 m breed en 4,8 m diepgang. Het heeft een motor van 1.200 PK en er is plaats voor 1.900 bennen of 90.000 kg vis. De capaciteit van de brandstoftanks is 100.000 liter.

Op 30 september jl. werd te Oostende de Z.96 'Jan van Gent' gedoopt en te water gelaten op de scheepswerf Scap nv. De Z.96 is gebouwd in opdracht van de Rederij 'Jacomina' uit Zeebrugge. Het betreft de grootste bokkentrailer die ooit door een Belgische werf werd gebouwd.

De Z.96 is 37,15 meter lang (tegenover een normale lengte van 35 meter). Zij heeft een breedte van 8,50 meter en een holte van 4,70 meter.

In het ruim zal alles voorzien worden om een aanvoer van vis in kisten mogelijk te maken, terwijl er ook een visverwerkingsinstallatie voorzien is. De bemanning blijft volledig boven de waterlijn. De Z.96 is voorzien van een boegschroef, wat de wendbaarheid ten goede moet komen; de hoofdmotor heeft een vermogen van 1.200 PK. Het schip wordt aan de kade verder afgebouwd en komt in januari 1986 in de vaart. De rederij 'Jacomina' is zinnens eerstdaags naar Oostende te verhuizen. Meteen zou de 'Jan van Gent', evenals de twee andere schepen van dezelfde rederij, dan ook een Oostend registratienummer krijgen.

## Bekaert viert 15 jaar joint-venture in Japan

De staaldraadproducent Bekaert nv (Zwevegem) was een der eerste Belgische firma's die in Japan zelf ging produceren.

Reeds 15 jaar geleden startte Bekaert in Japan een joint-venture met de Japanse bandenfabrikant Bridgestone. In de eerste vestiging te Tochigi, in de omgeving van Tokio waar Bridgestone-Bekaert staalkabel produceert voor de wapening van autobanden, werd deze succesvolle operatie zopas gevierd.

Naast deze vestiging in Tochigi heeft Bridgestone-Bekaert voor hetzelfde produkt nog een tweede fabriek opgericht in Saga, op het zuidelijk gelegen eiland Kyushu.

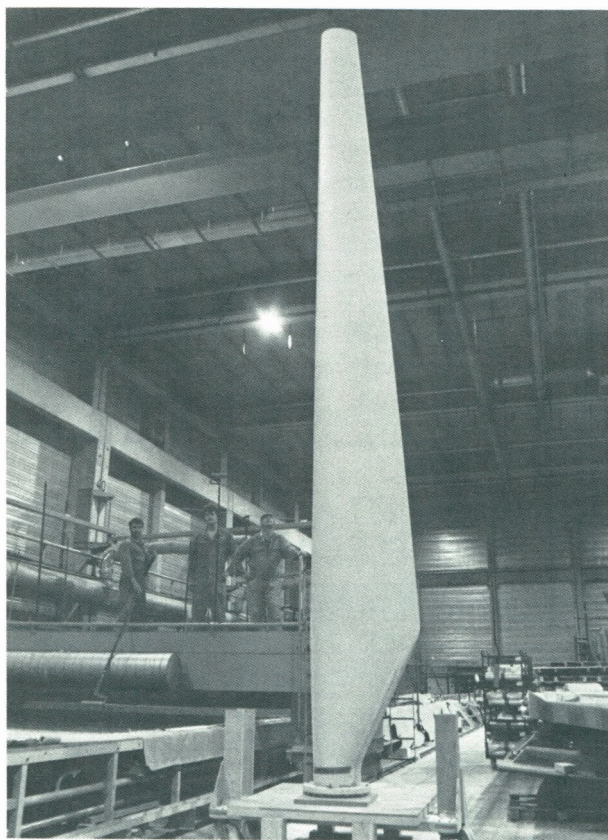
## Nieuwe opdracht Mercantile-Béliard

Van een Nederlands bedrijf verwierf de afdeling Polyship van Mercantile-Béliard te Oostende, de opdracht voor het fabriceren van 150 windmolen-wieken van 8 m lengte in kunststof-composiet.

De Polyship-werf te Oostende bouwt momenteel verder aan de rompen in glasversterkt polyester van de mijnjagers voor de Belgische Zeemacht.

De derde romp van de reeks van tien werd op 2 oktober '85 te water gezet.

De nu in opdracht gegeven wieken zijn een primeur voor de Belgische composiet-wereld.



## Zeemachtsbasis Zeebrugge is uitgebouwd

In september jongstleden werd in Zeebrugge het tweede dok van de zeemacht in gebruik genomen, samen met de hydraulische scheepslift die te herstellen schepen uit het water kan lichten. Rond het nieuwe dok worden binnenkort drie grote herstellloodsen gebouwd.

De totale prijs van de huidige werken zal ongeveer 550 miljoen fr. bedragen.

De bezetting van de Marinebasis Zeebrugge zal ongeveer 2.000 militairen bedragen.

Meteen is er een einde gekomen aan de verhuizingen in de marinebases aan de kust. De basis van Nieuwpoort is totaal verlaten. Te Oostende blijven er een 1.000-tal personeelsleden in de logistieke diensten, de cedrabasis, de ontmijningschool en de medische diensten.

## Reeds 5 jonge bedrijven in het Bedrijvencentrum te Brugge

Het Bedrijvencentrum Regio Brugge verwelkomde op 1 september 1985 reeds het vijfde jonge bedrijf. Contacten met enkele andere starters worden binnenkort afgerond. Het initiatief tot het oprichten van de Bedrijvencentra werd genomen door de GOM - West-Vlaanderen. Het Brugs centrum werd op 17 juni officieel geopend door Minister G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve.

In het Bedrijvencentrum Regio Kortrijk te Wevelgem, dat startte in december 1983, zijn reeds 16 jonge bedrijven gehuisvest. Volgens het activiteitsdomein kan men de bedrijven in volgende sectoren onderbrengen:

4 bedrijven: informatika en computersektor

3 bedrijven: elektronikasektor

2 bedrijven: chemische produkten en afvalre recuperatie

5 bedrijven: handelssektor

1 bedrijf: personeelsopleidingssektor

1 bedrijf: energie- en warmtesektor

Alhoewel de tewerkstelling in deze bedrijven een resultaat is dat slechts op termijn verwacht wordt, stellen deze bedrijven in binnen- en buitendienst nu reeds een 62-tal personeelsleden te werk.

Reeds 3 bedrijven beslisten het Bedrijvencentrum te verlaten om verder expansie te nemen in een nieuw bedrijfspan. Het project Bedrijvencentrum, zoals het door de GOM - West-Vlaanderen gekoncipieerd werd, blijkt duidelijk een positieve aanbreng te betekenen voor creatieve mensen die een eigen bedrijfsactiviteit wensen uit te bouwen.

## Een nieuwe vestiging op de T-zone te Ieper

Bij ministeriële beslissing van 2 augustus 1985 werd de overeenkomst bekrachtigd die afgesloten was tussen de Raad van Bestuur van de Tewerkstellingszone Ieper en Robosoft nv.

Robosoft nv zal bedrijvig zijn op het gebied van de studie en realisatie van robotika in industriële toepassingen. De productie zal een integratie nastreven van software technieken, precisiemechanika en elektronische componenten. De tewerkstelling zal aanvankelijk ongeveer 12 werknemers bedragen, om te groeien tot 40.

Robosoft nv zal genieten van het speciale T-zone statuut dat volgende voordelen inhoudt:

1. Volledige vrijstelling van de Belgische vennootschapsbelasting gedurende 10 jaar.

2. Totale vrijstelling gedurende 10 jaar van de onroerende voorheffing en van de roerende voorheffing op dividenden, interesten en royalties en de belasting op de winsten die in de onderneming worden gehouden.

3. Vrijstelling van gemeentelijke belastingen.

Alle informatie betreffende de voorwaarden om als T-zone vennootschap erkend te worden en van deze speciale voorwaarden te genieten kunnen bekomen worden bij de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge, tel. 050/35.81.31.

# Nieuwtjes

## Binnenvaartterminal op industriezone Avelgem

De onderneming CGB (Container Goederen Behandeling) heeft concrete plannen om op een terrein van ca. 4 ha in de industriezone Avelgem een 'multi-modal multi-use' terminal te bouwen voor overslag van containers en bulkgoederen van wegtransport naar binnenvaart en omgekeerd.

De studie over de rentabiliteit van dergelijke containerterminal werd verricht door de GOM-West-Vlaanderen. Tevens werd door de GOM mede gezocht naar de beste inplantingen, eens de reële haalbaarheid aangetoond was.

De concrete realisatie wordt sedertdien begeleid door Leiedal.

De overslagterminal zal vooral gericht zijn op de verwerking van goederenvervoerstroom tussen enerzijds bedrijven uit Zuid-West-Vlaanderen, Henegouwen en Noord-Frankrijk en anderzijds de havens van Antwerpen en Rotterdam en hun hinterland in Nederland en Duitsland.

Men voorziet onder meer het instellen van een regelmatige container-dienst over de Schelde met 4 schepen van 1.350 ton tussen Avelgem en Antwerpen of Rotterdam (reisduur 24-30 uur). Voor- of natransport naar of vanuit Avelgem gebeurt over de weg.

Inzake infrastructuuruitrusting zal de bestaande kademuur versterkt en verlengd worden (tot 160 m), zodat tezelfdertijd twee containerschepen kunnen aanmeren en bediend worden via een mobiele portaalkraan. Verder voorziet men ook de aanleg van ruime parkeerterreinen, de bouw van opslagplaatsen, enz. Zowel de directe tewerkstelling (ongeveer 35 personen) als de diverse nevenactiviteiten die zullen worden aangetrokken (bv. doeane-kantoor, transportbedrijven, horeca, enz.) zullen ongetwijfeld een nieuwe impuls betekenen voor de economische ontwikkeling van Avelgem en omgeving.

## Samenwerken op de Japanse markt

De GOM-West-Vlaanderen onderzoekt thans de mogelijkheid een samenwerkingsverband tussen niet-konkurrerende bedrijven tot stand te brengen op de Japanse markt.

Het handelsdeficit tussen België en Japan vormt het gesprekstema van de dag. Berichten in de pers over de moeilijke toegankelijkheid van de Japanse markt, over al dan niet vermeende protektionistische maatregelen, geven de indruk dat uitvoeren naar Japan een erg moeilijke zomet niet onmogelijke opdracht is. Toch boeken heel wat bedrijven uit ons land opmerkelijke resultaten. Vooral op het ge-



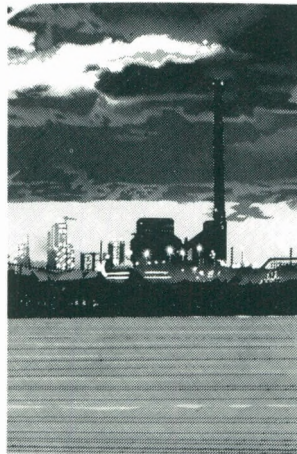
## TECHNOLOGISCH CENTRUM vzw

Zeedijk 101, B-8400 Oostende  
Tel. (059) 70 22 12

Het TECHNOLOGISCH CENTRUM stelt zich ten dienste van iedereen die, in het kader van industriële toepassingen, onderzoeken wenst te verrichten of opdrachten uit te werken

In de domeinen  
chemie  
elektriciteit  
bouwkunde  
elektro-mechanica  
kan het TECHNOLOGISCH CENTRUM  
U rechtstreeks behulpzaam zijn.

## NMKN: KREDIET AAN DE NIJVERHEID ...AAN ELKE NIJVERHEID.

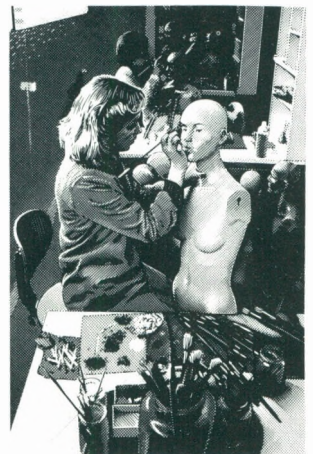


Vooraf in periodes van economische teruggang heeft de K.M.O. het bewijs geleverd over de grootste weerbaarheid te beschikken. Dit was slechts mogelijk dank zij een onoverdrotten investeringsinspanning, gaande op de dynamiek en de creativiteit van haar bedrijfsleiders en medewerkers.

Daarom verdient een K.M.O. met degelijke projecten en steun een volwaardige gesprekspartner m.b.t. de financiering van haar toekomstplannen.

Hiervoor kan u terecht bij de N.M.K.N., wist u dat 7 op 10 van haar klanten behoren tot de K.M.O. s?

Bij de N.M.K.N. beperkt kredietverlening zich al lang niet meer (tot het ter beschikking stellen van de noodzakelijke financiële middelen (zowel langlopend investeringskrediet, als korte termijnkredieten onder alle vormen en lezing, in B.F. en devzeen...)



Gezorgd wordt voor een financiering op maat waarbij een optimale toepassing van de expansiewetgeving (renteloze toelage, kapitaalpremie) bezorgd wordt.

Daarenboven worden de fiscale stimuli (investeringsaftrek, innovatie- en reconversievennootschappen, T-zones, ...) maximaal ingecalculieerd in uw projecten. Ook maakt de N.M.K.N. u wegwijs in de doelhof van sociale stimuli (tegenwoordelingen m.b.t. aanvullende tewerkstelling).

Een dergelijke globale aanpak moet de sleutel van het succes voor uw onderneming worden. Dat is wat de N.M.K.N. verstaat onder bedrijfskredieten.

SAMEN BOUWEN AAN UW TOEKOMST.

KREDIET A.O. NIJVERHEID

bied van de uitrustingsgoederen openen zich goede perspectieven. Veel in Japan ingevoerde machines hebben in dit land een concurrentiekrachtige plaats veroverd. Maaidorsers, machinehamers, tafelpersen, cilinders of rollen met hoog chroomgehalte, automatische aluminium brandladders, hoogwaardige voedingsprodukten, hoogwaardige produkten in de meubel- en textielsector, zijn enkele produkten die met sukses in Japan werden ingevoerd.

De Japanse markt biedt inderdaad vele mogelijkheden maar, en daarover is zowat iedereen het eens, resultaten kan men slechts boeken na een langdurig aangehouden inspanning. Om zaken te doen op de Japanse markt is een vaste vertegenwoordiging, die een vertrouwensrelatie kan opbouwen met het cliënteel, een noodzaak. Deze vaste vertegenwoordiging en het feit dat resultaten vooral op termijn moeten gezien worden, vragen van een individueel bedrijf een financiële inspanning die hoog is. Voor heel wat KMO's is dit ongetwijfeld een zware handicap.

Steeds meer wint het idee veld dat dergelijke ondernemingen een betere kans maken bij het betreden van een markt zoals de Japanse wanneer zij een samenwerkingsverband vormen. Een samenwerkingsverband tussen bedrijven die geen concurrenten zijn laat niet alleen toe veel efficiënter op te treden doch ook sterk kostenbesparend te werken.

Wie interesse heeft om aan dit initiatief mee te werken kan steeds contact nemen met de GOM-West-Vlaanderen (tel. 050/35.81.31). De contactpersonen zijn de heren J. Callens en L. Vermandere.

## Bouwmaatschappij Het Lindenhof te Blankenberge

De bouwmaatschappij Het Lindenhof te Blankenberge wordt met de dag aktiever. De opsming van de realisaties sinds 1922, datum van oprichting, zijn moeilijk te geven, maar in 1982 werden er 30 bejaardenflats en 6 appartementen gebouwd te Blankenberge, benevens 95 éénsgezinswoningen en 10 bejaardenflats en een polyvalente zaal te De Haan. In 1983 volgden er 35 éénsgezinswoningen te Zuienkerke en 9 gerenoveerde appartementen te Blankenberge. In 1984 werd te Blankenberge een Woonerf ingericht, bestaande uit 100 éénsgezinswoningen en een buurtcentrum met 20 appartementen, 8 bejaardenflats, een winkelcentrum en 4 woningen.



## Investeringsadviseurs bezoeken West-Vlaanderen

Op vrijdag 27 september 1985 organiseerde de GOM-West-Vlaanderen, in samenwerking met de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), een bezoek aan West-Vlaanderen en Zeebrugge in het bijzonder voor een aantal officiële en private instellingen en organisaties die nauw betrokken zijn bij het adviseren van investeerders die de mogelijkheden die België biedt wensen te onderzoeken.

De officiële opening van de nieuwe achterhaven te Zeebrugge door Zijne Majesteit de Koning en de vele publiciteit rond deze gebeurtenis vormde een ideale aanleiding om een interessante delegatie met West-Vlaanderen te laten kennismaken.

Naast de voorstelling van de nieuwe mogelijkheden die gekreeërd werden voor investeerders door de uitbouw van de diepzeehaven Zeebrugge werd uitvoerig aandacht besteed aan de belangrijke troeven die West-Vlaanderen biedt. Het gevarieerd industrieel midden, met een belangrijke toeleveringsindustrie en een positief sociaal klimaat, werd op een aanschouwelijke wijze voorgesteld. De infrastructuursteunpunten zoals de luchthavens van Oostende en Wevelgem, de transportzones LAR en Zeebrugge, het sterk uitgebouwd autowegen- en spoorwegaanbod en het gevarieerd aanbod van goed uitgeruste industrieterreinen kregen veel aandacht. De bijzondere uitbouw van de vormingsmogelijkheden voor personeel, zowel op technisch als op administratief vlak, werden benadrukt.

Tenslotte werden de speciale voordelen voor investeringen in de T-zone te Ieper en de Rekonversiezone de Westhoek gepropageerd.

Op deze promotiedag werd nogmaals aangetoond dat West-Vlaanderen veel belangrijke troeven heeft voor nieuwe investeerders en dat de Westvlaamse houding sterk uitnodigend blijft ten opzichte van internationale groepen.

## BIC wint Oscar

Te Parijs heeft BIC Carpets (Belgian International Carpets) te Parijs de 'Oscar des Architectes d'Intérieur' van het 'Syndicat National des Architectes d'Intérieur' in ontvangst genomen.

BIC Carpets te Kortrijk is een gespecialiseerd tapijtenbedrijf. De prijs die haar toekomt werd voor het eerst aan een buitenlandse firma toegekend. Zij ging naar een nieuwe creatie 'Bic Fashion', een nieuw soort vasttapijt in zuivere scheerwol.

BIC startte in 1956 met de produktie van vasttapijten en tapijten uit zuivere scheerwol. Haar uitvoer bedraagt 80% van haar produktie. Op geregelde tijden ontving BIC reeds binnenlandse en buitenlandse kwalitatieve onderscheidingen.

BIC ging in 1983 en in 1984 over tot een kapitaalsverhoging, van 5 miljoen fr., over 35 miljoen fr. naar 46,6 miljoen fr. De omzet bedroeg in 1984 280 miljoen fr., de winst 10,5 miljoen fr. De firma stelt 99 personen tewerk.

## Halfjaarresultaten 1985 voor Bekaert

De groep Bekaert uit Zwevegem behaalde over het eerste halfjaar 1985 een gekonsolideerd nettoresultaat van 1,6 miljard frank, tegenover 1,48 miljard frank in 1984 (eerste halfjaar).

De hoofdenootschap Bekaert nv realiseerde een omzet van 15,6 miljard frank, tegenover 14,56 miljard frank in 1984 (eerste halfjaar). Zij boekte een netto-resultaat van 792 miljoen frank, dit is +21,6% tegenover 1984 (651 miljoen frank).

## 500e vlucht Oostende-Luanda

TAAG Angola Airlines vierde op 23 augustus jl. haar 500e vlucht van Oostende naar Luanda.

TAAG Angola Airlines is de nationale luchtvaartmaatschappij van Angola en is lid van IATA.

De eerste vlucht vanuit Oostende had plaats op 9 januari 1979. Sindsdien werd er ongeveer 17.000 ton vracht, waaronder een aanzienlijke hoeveelheid genees- en levensmiddelen vanuit Oostende vervoerd naar Luanda, de hoofdstad van Angola.

Een grote partij van de uitgevoerde goederen wordt in België en gedeeltelijk in Oostende aangekocht. Deze aankopen, verricht in België, belopen alleen reeds tijdens de voorbije zes maanden ongeveer 130 mln fr.

Door haar luchtvaartactiviteiten stelt TAAG rechtstreeks en onrechtstreeks een 50-tal personen tewerk in Oostende.

Via de TAAG-route naar Angola hebben ondernemende personen en firma's de enorme mogelijkheden ontdekt die dit — tot nu toe op zakengebied miskende — Afrikaanse land biedt op gebied van industriële ontwikkeling, technologische uitbouw en vooruitgang.

TAAG's vloot bestaat uit 23 commerciële vliegtuigen, waaronder Boeing 707, 737, Fokker 27 e.a. Momenteel wordt er onderhandeld over de aankoop van wide-body vliegtuigen.

Haar voornaamste landingsplaatsen in Europa zijn: Lissabon, Parijs, Rome en Moskou. Inter Afrika zijn er

zeven bestemmingen en op Zuid-Amerika wordt er naar Havanna en Rio de Janeiro gevlogen. Tevens wordt een enorm uitgebreid netwerk van 34 binnenlandse luchthavens verzorgd.

TAAG wordt vertegenwoordigd in de Benelux door Air Charter Center, welke burelen heeft te Brussel en te Oostende. Er zijn ook ACC-burelen in Nederland, Duitsland, Engeland en Italië.

## De Witte Lietaer nv: halfjaarlijkse resultaten

De Witte Lietaer nv zag haar resultaten positief evolueren in de loop van de eerste zes maanden van dit jaar.

De omzet bedroeg 1,3 mld fr. in het eerste halfjaar 1985 tegenover 0,9 mld fr. in dezelfde periode 1984. Over het volledige jaar zou de verkoop van De Witte Lietaer naar verwachting met 15 à 20% stijgen.

Einde 1985 zal het investeringsprogramma de geplande 150 à 160 miljoen bedragen. De uitvoering van dit programma zal een verhoogde produktie mogelijk maken in de weverij en de spinnerij.

Het personeelsbestand groeide met 3% sinds begin dit jaar, zijnde ongeveer 20 nieuwe banen.

## Dienstenzone Kennedypark - Kantorencentrum

Momenteel zijn besprekingen aan gang tussen Liedal en een bouwpromotor met het oog op eventuele samenwerking voor de realisatie van een kantorencentrum op het Kennedypark. In dit kantorencentrum zullen relatief kleinere kantooreenheden te koop of te huur worden aangeboden waardoor het ook voor kleinere bedrijven mogelijk zal zijn om zich in het Kennedypark te vestigen en aldus 'mee te profiteren' van het unieke kader van deze kantorenzone. Het concept van het kantorencentrum (modulestructuur) waarborgt een eigen identiteit voor elk bedrijf (o.m. via een afzonderlijke ingang). Het hele project wordt gerealiseerd op een terrein van 1,6 ha en na voltooiing zal in het kompleks 6.720 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte aan kantoorruimte aangeboden worden.



★ ★ ★ ★ B

**HOTEL ROYAL ALBERT**  
**Zeedijk 167**  
**8400 Oostende-Mariakerke**  
**Tel. 059/70 42 36**

Gelegen direkt aan strand en zee  
buiten het stadscentrum  
Kamers alle comfort  
Bad, douche, WC, 16 kanalen kleur-TV  
Direkt telefoon vanuit de kamers  
Zalen voor seminaries en bijeenkomsten  
voor 4 tot 75 personen  
Restaurant - menu à la carte  
Alle culinaire hoogstandjes op aanvraag

## Tijdelijke werknemers via de T-service van de RVA

Elke onderneming loopt het risico gekonfronteerd te worden met een buitengewone vermeerdering van het werk, met de uitvoering van uitzonderlijke arbeid of met de tijdelijke vervanging van een vaste werknemer.

Specifiek om tegemoet te komen aan deze problematiek werd in het kader van de bemiddelingsactiviteiten van de Subregionale Tewerkstellingsdiensten van de RVA een dienst voor tijdelijke arbeidskrachten uitgebouwd: T-service.

Deze dienst stelt arbeidskrachten, op vrijwillige basis, ter beschikking van de ondernemingen. Hij treedt op als werkgever en wordt gelijkgesteld met de erkende uitzendbureaus van de privé-sektor.

Alleen voldoende gemotiveerde kandidaten komen in aanmerking.

Door de informatisering van de arbeidsbemiddeling (Simona), beschikken de Tewerkstellingsdiensten over een instrument om op een optimale manier kandidaten te selecteren uit een zeer ruim bestand van werkzoekenden, waaronder een belangrijk aantal die de formule van uitzendarbeid verkiezen in afwachting van een vaste job.

Het administratieve werk, de formaliteiten inzake de sociale wetgeving en de uitbetaling van lonen en wedden worden door de T-service zelf uitgevoerd. Op het einde van elke maand ontvangt het bedrijf een faktuur die de bezoldiging van de werknemer omvat, vermenigvuldigd met een faktor 1,80.

Voor wat de provincie West-Vlaanderen betreft is de T-service te Brugge bevoegd (Spanjaardstraat 17, tel. 050/34.03.16 - kontaktpersoon: de heer R. Imbo). Uiteraard is ook de Subregionale Tewerkstellingsdienst te uwer beschikking voor het verstrekken van inlichtingen en het selecteren van uitzendkrachten. Hiervoor contacteert u bij voorkeur de heer S. Dewerchin, Kasteelkaai 1 te Kortrijk (tel. 056/21.79.01 - toestel 19).

## Nieuwe bureaus bij Artex

Bij het Reklamebureau Artex te Izegem werden nieuwe directie- en klantenbureaus in gebruik genomen.

De nieuwbouw bedraagt ongeveer 150 m<sup>2</sup>, verdeeld over een directiebureau en de klantenhal. Dit vergde een investering van minimum 3 mln fr.

Hoofdbedoeling van deze investering is de communicatie met de opdrachtgevers nog te versterken. Dit initiatief loopt samen met talrijke aanpassingen die in deze onderneming de laatste twee jaar gebeurd zijn.

Er werden klemtonen verlegd naar de marketing-communicatie toe. Professionele medewerkers werden aangeworven. En in het domein van standbouw werd de afdeling Travelexpo stevig uitgebouwd.

Het Reklamebureau Artex onderscheidt zich meer en meer door creatief talent te koppelen aan professionalisme bij het opstellen van campagnes, promoties, brochuren, folders, posters en bij het gebruikmaken van veel andere boodschapdragers.

## Ekonomische geschiedenis van België

In het geschiedkundig fonds van de Drukkerij-Uitgeverij Lannoo te Tielt verscheen zopas de 'Ekonomische Geschiedenis van België — 1944-1984' van professor R. Vandeputte.

De ere-gouverneur van de Nationale Bank van België behandelt in zijn werk, in telkens perioden van vijf jaar, de belangrijkste economische feiten en gegevens sinds de bevrijding tot in 1984. Van deze vijfjarige perioden wordt alleen afgeweken voor de periode 1981-83 en voor 1984.

Iedere periode wordt in zeer duidelijke onderverdelingen uitgewerkt. Sommige komen praktisch overal voor: de toestand in de nijverheid, de handelsbalans, de landbouw, de prijzen en lonen, de investeringen, enkele financiële instellingen en problemen. Andere topics zijn eigen aan bepaalde periodes: Marshall-plan, Europese Betalingsunie, EGKS, GATT, OESO, Wegenfonds enz.

Het werk is te bestellen bij de boekhandel. Het kost 695 fr.

## Voordrachten

Dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen, sprak op

27 september te Zeebrugge over 'Investment opportunities in West Flanders', Investeringsadviseurs.

4 oktober 1985 te Brugge over 'Le Littoral Belge - Evolution récente', Colloque International de Géographie du Tourisme.

Dr. Stan Beernaert, hoofd Afdeling Technologie en Milieuzorg sprak

te Brussel op 11 juni 1985 als voorzitter van het SVW in het kader van Aqua Expo 1985 en het SVW-WEL-symposium over 'Toegepast-wetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen en de evolutie in de drink- en afvalwatersektor';

te Namen op 3 oktober 1985 als ondervoorzitter ter gelegenheid van het IAWPRC-herfstkongres over 'Gemengde zuivering van Afvalwaters';

te Brussel op 4 oktober 1985 en zat er een informatievergadering voor van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap rond het onderzoek over de zure depositie in Vlaanderen;

te Kortrijk op 19 oktober 1985 in het kader van het NUTI-Kongres 'Synergie Industrie en Industriële Hogeschool' over 'De mogelijkheden van toegepast-wetenschappelijk onderzoek in de nijverheid'.

## Diepwaterkaai te Zeebrugge aanbesteed

Einde september werd op het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, de aanbesteding gehouden voor de eerste 300 m. diepwaterkade in de achterhaven van Zeebrugge. De aanbesteding beliep de prijs van 345,5 miljoen frank. De kade moet het aanleggen toelaten van schepen tot 125.000 ton.

# Nieuwtjes

## Trailer '85

Van 29 november tot 2 december gaat in de Hallen te Kortrijk de eerste internationale vakbeurs voor het wegtransport door. Deze beurs is een organisatie van SAV, de koninklijke beroepsvereniging voor transport van Oost- en West-Vlaanderen.

De vakbeurs richt zich tot de transportondernemers en tot de eigen vervoerders. Zij wil een overzicht geven over het totale aanbod van laadruimten en vervoerbenodigdheden.

Er is een belangrijke plaats voorbehouden aan de konstruktors van bedrijfsvoertuigen zonder eigen beweegkracht: opleggers, aanhangwagens, laadbakken, tanks, oliefilters. Tevens dienen de toebehoren voor het vervoerbedrijf aan hun trekken te komen, naast omslag, verpakking, herverpakking, etikettering, stockbeheer, palletisering, enz.

Momenteel zijn reeds 49 commerciële firma's ingeschreven, waaronder 2 buitenlandse en 19 konstruktors. Er wordt tentoongesteld in twee hallen.

Door de zorgen van de BDBH zullen 50 à 60 buitenlandse professionele gasten naar Kortrijk worden gebracht.

De Westvlaamse deelnemers zijn: Aluvan-BN (Brugge), CMP (Ieper), Cardeva (Moorslede-Dadizele), Lagae (Kortrijk), de LAR (Menen), Latré carrossieur (Hoogledes-Gits), OVA (Ardoosie), Patteuw-Debussere (Ledegem), Pomac Service (Poperinge), Vandenabeele (Ingelmunster).

## Picanol op de wereldmarkt

Uit de gespecialiseerde persverslagen blijkt dat Picanol op de moeilijke Amerikaanse markt honderden zowel luchtweef- als grijperweefmachines heeft kunnen plaatsen naar aanleiding van de Weverij-ATME in Greenville. Tevens schijnt Picanol sinds ATME 83 verhoudingsgewijze de grootste technologische vorderingen te hebben gemaakt van de concurrerende merken. Deze vorderingen liggen nog steeds op het vlak van de bereikte topsnelheden maar vooral op het vlak van de bidirektionele communicatie, door een hoog-ontwikkeld software-pakket.

In Europa heeft Picanol in eerste instantie belangstelling voor de ultransnelle en veelzijdige installatie GTM-grijpweefmachine. Naar Japan trekt de firma straks met een verbeterde PAT-luchtweefmachine. Deze wordt te midden de zware Japanse concurrenten te Osaka, op de OTEMAS-textielmachine-tentoonstelling gebracht.

## Van Kerckhove neemt Aero Survey over

De firma Van Kerckhove uit Roeselare nam het failliete bedrijf Aero Survey uit St.-Niklaas over voor 30 miljoen frank. Aero Survey zet luchtfoto's om in kaart, langs een gedigitaliseerde methode inzake kartografie. Van Kerckhove was een klant van Aero Survey; het heeft reeds een bijkantoor in Gent en telt een 50-tal werknemers te Gent en te Roeselare.

Om te beslissen via welke bank  
u automatisch gaat bankieren,  
heeft u geen technische knobbel nodig,  
maar gezond verstand.

## KB-Computerservice

Kies de bank die voortdurend op zoek is naar meer efficiënte en soepele communicatie- en informatiesystemen : de bank van morgen. Onze medewerkers die deze systemen door en door kennen, achterhalen wat uw bedrijf nodig heeft : zij komen graag bij u langs, luisteren en geven u de oplossing op maat.

Beter bij de bank van hier  KREDIETBANK



## Grondverkoop Leiedal

De voorlopige balans van de grondverkoop door Leiedal in 1985 is gunstig te noemen. Er werden reeds 43 ha verkocht, voor ongeveer 215 miljoen fr. Het betreft 31 ha industriegronden en 12 ha in woonzones. Daarnaast werden er nog 21 ha gronden op het vliegveld van Wevelgem aan de provincie overgedragen, voor een bedrag van 100 miljoen fr.

Samen met de verkopen van het vorig jaar lieten deze inkopen toe de 817 miljoen fr. gekonsolideerde schulden in 1985 te verminderen met 27,5%, zijnde van 817 naar 591 miljoen fr., waarbij 168 miljoen fr. vervroegd afgelost worden.

Belangrijk daarbij is de versnelde uitbouw van het transportcentrum LAR, met 33 ha verkoopbare gronden. Daarvan werden er reeds 9 ha verkocht. Er zijn reeds een 100-tal tewerkgestelden. De uiteindelijke tewerkstelling betreft ongeveer 1.000 personen, waarvan tussen 300 à 400 nieuwe jobs.

Op de LAR zal waarschijnlijk de nieuwe veemarkt van Kortrijk worden gebouwd. De gronden daarvoor zijn reeds gereserveerd. Dit nieuwe slachthuis en de bijhorende versnijderijen zouden worden gerealiseerd door de betrokken gemeenten, de GIMV en een private promotor; de veemarkt wordt een gemeentelijk initiatief.

## Verkoop en verhuring aan de Kust

Volgens gegevens van de Konfederatie der Immobiliëngroepen van België, sectie Kust, is de verkoop van appartementen en villa's aan de Kust aan het hernemen. Op enkele eersterangsliggingen wordt er zelfs aan nieuwbouw gedaan; te Knokke gebeurt dit ook op tweede- en derde-rangsliggingen.

De prijzen van de nieuwbouw liggen duidelijk op een niveau dat gelijke tred houdt met de stijging van lonen en prijzen. De prijzen van de tweedehandsappartementen stegen weinig, door het grote aanbod.

De verhuring van appartementen kende eenzelfde aantal boekingen als de vorige jaren, maar de perioden waren korter. Dit is een gevolg vooral van de verminderde koopkracht en van de weersomstandigheden deze winter en iets minder van de gevraagde prijzen.

Voor de toekomst in de verhuursector zal de nadruk gelegd worden op de prijzen en op het geboden comfort, evenals op het rekreatief aspect van de Kust.

## Buitenlandse bekroning

De firma Vermont pvba uit Veurne heeft begin september deelgenomen aan de nationale tentoonstelling Florexpò, ingericht door de Franse nationale Federatie van bloemisten. De firma Vermont ontving er de 'Oscar de la Dynamique Commerciale'. Deze jaarlijkse Oscar werd voor het eerst toegekend aan een buitenlands — tevens West-vlaams — bedrijf.

## Packo 20 jaar melktankconstructie

Eind september vierde Packo nv uit Zedelgem '20 jaar melktankconstructie'. De vroegere Gebroeders Packo, die aan de basis van het huidige bedrijf lagen, waren gekend als landbouw-machine-importeurs, handelaars en constructeurs.

In 1966, dus na één jaar werking van de nieuwe afdeling, werden er reeds 77 melktanks geëxporteerd naar Nederland en Duitsland. In 1968 kwamen daar Frankrijk en Portugal bij en werd de 1.000ste tank geproduceerd. In totaal werden er tot op heden reeds 42.088 koeltanks gebouwd, die samen 70 miljoen liter kunnen koelen.

Tussen 1970 en 81 groeide Packo zeer snel en werden er bijhuizen opgericht in Nederland, Frankrijk en Ierland.

In 1979 kreeg Packo een groepsstructuur, met een reeks aparte bedrijven: Packo Inox, Packo Agri, Packo Aanhangwagens en Packo bouw. Samen zijn deze goed voor 300 tewerkgestelden en voor een omzet van meer dan 1 miljard frank.

Het gezamenlijk kapitaal bedroeg in 1984 7.750 miljoen frank, de reserves 97 miljoen frank; de winst bedroeg 8 miljoen frank; alleen Packo Agri was dit jaar verlieslatend.

## Brugge bezet

Zopas verscheen bij de Drukkerij-Uitgeverij Lannoo te Tielt het herwerkte doktoraal proefschrift van dr. L. Schepens over de gedragingen van de bevolking van Brugge gedurende de Eerste en de Tweede Wereldoorlog.

Bij de opstelling van deze 'Case Study' werd gebruik gemaakt van 1.200 (geciteerde) onrechtstreekse en literaire bronnen en van mondelinge getuigenissen.

In telkens parallel lopende hoofdstukken worden achtereenvolgens behandeld: het oorlogsbegin; de levensomstandigheden bij het vechten voor het bestaan gedurende vier jaar; het gedrag van de bevolking; het voortbestaan van politiek, syndikaat en jeugdbewegingsleven; het al-dan-niet patriotisch gedrag; het ontspanningsleven; de terugkeer naar vrede.

Dr. L. Schepens heeft bij Lannoo Tielt nu reeds 8 geschiedkundige werken gepubliceerd, waaronder de meeste over Westvlaamse gegevens. In de reeks van het WES publiceerde hij in 1973 'Van Vlaskutser tot Franschman'.

Het werk 'Brugge Bezet' telt 368 blz., waaronder 150 illustraties. Het kost 1.980 fr. in de boekhandel.

## Vlaanderen, daar word je verwend

Het Vlaamse Kommissariaat-Generaal voor Toerisme heeft zopas een nieuwe publikatie voorgesteld. Het betreft een brochure van 32 bladzijden, getiteld: 'Vlaanderen, daar word je verwend'.

Deze brochure in vierkleurendruk zal in diverse talen worden verspreid in Nederland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Groot-Brittannië.

# Nieuwtjes

## Je eigen zaak

Prof. dr. R. Donckels publiceerde zopas bij Drukkerij Uitgeverij Lannoo te Tielt een KMO- en Middenstandsgids voor Vlaanderen 'Je eigen zaak'. Deze gids werd opgesteld in opdracht van de heer V. Geens, voorzitter van de Vlaamse Executieve.

De gids is opgesteld in drie korte delen. Met name zijn er teksten rond de start van KMO's, rond de eerste aanwerving en rond de uitbreiding van de activiteiten.

Alle meer-gespecificeerde informatie werd ondergebracht in de bijlagen, zodat per organisme dat voor de KMO's belangrijk is, een volledig overzicht van zijn werking en het wettelijk referentiekader gegeven worden. Deze informatie werd door de betrokken organismen zelf verstrekt.

Het grootste gedeelte van het werk bestaat uit deze bijlagen, zijnde de fiches met technische gegevens allerhande. Het ligt in de bedoeling van de auteur, deze uiteraard vlug aan te passen gegevens, later via een Videotex-systeem aan te vullen en beschikbaar te stellen voor de belangstellenden.

De gids is verkrijgbaar in de boekhandel tegen de prijs van 495 fr.

## Damme-kaas

Op 20 september jl. werd te Zonnebeke (Passendale) de nieuwe creatie van de Kaasmakerij van Passendale aan het publiek voorgesteld.

De nieuwe 'Damme'-kaas is een halfharde, 50%-romige kaas, in plat-cylindrische vorm van 2 kg, verpakt in kartons per 2 stuks. De 'Damme' vervolledigt de reeks vroegere kazen, met name de 'Père Joseph', de 'Passendale', de 'Beauvoorde' en de 'Wynendale'.

De voorstelling aan het publiek ging gepaard met de ingebruikneming van een reeks nieuwe affinage-installaties in de genoemde kaasmakerij. De nieuwe installaties zullen de jaarlijkse productiecapaciteit van 3.500 naar 5.000 ton opdrijven.

## Albert en Elisabeth 1914-18

In het Provinciaal Hof te Brugge liep van 20 september tot 6 oktober 1985 de tentoonstelling 'Albert en Elisabeth 1914-18'. Deze reizende tentoonstelling toonde 190 onuitgegeven foto's, genomen door Koning Elisabeth gedurende de eerste wereldoorlog.

Verder werd er aandacht gegeven aan het Koninklijk verblijf in De Panne in oorlogstijd en aan de onuitgegeven dagagenda van Koning Albert I.

De catalogus van deze tentoonstelling, waarin alle tentoongestelde foto's worden afgedrukt, evenals gedocumenteerde uittreksels uit de dagboeken, zijn te bekomen tegen storting van 450 fr. op rekening 057-6370330-16 van het Cultureel Departement van het Gemeentekrediet, met vermelding 'Albert en Elisabeth'.

## Windturbinepark van Zeebrugge

Op 4 oktober werd te Zeebrugge de officiële start gegeven voor de bouw van een volwaardig windturbinepark op de strekdammen van Zeebrugge. Dit is een gevolg van de gunstige resultaten, behaald met het prototype dat sinds 1983 draait in de Zeebrugse voorhaven.

In de nabije toekomst worden er 23 windturbines geplaatst, elk met een vermogen van 200 kW. De machines zullen centraal worden gecontroleerd. Meerdere universiteiten zullen proefnemingen en metingen kunnen uitvoeren op het gebied van de stromingsleer, sterkteberekeningen, komposietmaterialen, elektrische uitrusting en economische haalbaarheid. Het windturbinepark is een ontwerp van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica. De inplanting van de eerste windturbine kostte 10,5 mln fr. Sinds de aansluiting werd reeds 248.000 kWh geproduceerd; 82.000 kWh gingen naar de werking van de Zeebrugge sluis.

## Freight Handling & Navigation

Van 8 tot en met 11 april 1986 gaat in het Media Center te Oostende de beurs 'Belgian world wide freight handling and navigation' door. Deze beurs wordt dit jaar voor het eerst georganiseerd. Het is een internationaal trefpunt voor de Belgische behandelings- en transportmogelijkheden te water, in de lucht, per spoor en op de weg.



# Publikaties Wer/Wes/Gom - West-Vlaanderen

## Uitgaven Wer en Gom - West-Vlaanderen

- O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland, 1955.\*  
O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland, 1955.\*  
G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957.\*  
West-Vlaanderens economische groei, 1965, 172 blz.\*  
Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978.\*  
Repertorium Toeleveranciers - Metaalsektor, 1982, 432 fr.  
Repertorium Toeleveranciers - Kunststoffen- en rubbersektor, 1985, 500 fr.

## Reeks Wes (BTW en port ingebrepen)

- 1 G. Declercq & O. Vanneste, Het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz.\*
- 2 O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij, 1959, 358 blz.\*
- 3 O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge, 1959, 358 pp.\*
- 4 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge, 1961, 463 blz.\*
- 5 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende, 1962, 444 blz., 297 fr.
- 6 O. Vanneste & J. Theys, Menen, 1962, 256 blz.\*
- 7 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare, 1963, 336 blz.\*
- 8 J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 184 fr.
- 9 J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 184 fr.
- 10 O. Vanneste & J. Theys, Veurne, 1964, 189 blz.\*
- 11 M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz.\*
- 12 O. Vanneste, Het groepconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 297 fr.
- 13 O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt, 1968, 410 blz., 297 fr.
- 14 J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 297 fr.
- 15 M. Zwaenepoel, Vrije Tijd, 1969, 332 blz.\*
- 16 N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 297 fr.
- 17 N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 297 fr.
- 18 J.M.I. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 184 fr.
- 19 R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 350 fr.
- 20 J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen, 1972, 209 blz., 290 fr.
- 21 N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 509 fr.
- 22 L. Schepens, Van Vlaskutser tot Fransman, 1973, 294 blz., 403 fr.
- 23 De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 216 fr.
- 24 Symarindus. De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering, 1977, 448 blz., 682 fr.
- 25 P. van Outryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 910 fr.
- 26 West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 445 fr.
- 27 E. Omey, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 500 fr.
- 28 Land- en tuinbouw in West-Vlaanderen, 1982, 400 blz., 774 fr.
- 29 Kwalitatieve discrepanties in de arbeidsallokatie, 1985, 424 blz., 819 fr.

\* Uitgeput

## Reeks facetten van West-Vlaanderen (BTW en port ingebrepen)

- 1 R. Simoen & O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz.\*
- 2 C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, 1973, 100 blz., 124 fr.
- 3 S. Beernaert, De Waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 158 fr.
- 4 Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 92 fr.
- 5 S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 151 fr.
- 6 N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 103 fr.
- 7 S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 151 fr.
- 8 De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 151 fr.
- 9 P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 151 fr.
- 10 S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 124 fr.
- 11 J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 177 fr.
- 12 S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen, 1978, 40 blz., 82 fr.
- 13 Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 105 fr.
- 14 P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking, 1978, 124 blz., 255 fr.
- 15 Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1979, 60 blz., 129 fr.
- 16 Terreinbehoeften voor Tewelkstelling, Toerisme en Rekreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 17 Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1979, 76 blz., 159 fr.
- 18 Infrastrukturele behoeften, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 19 Struktuuranalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 285 fr.
- 20 Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 248 fr.
- 21 Struktuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 314 fr.
- 22 Struktuuranalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 248 fr.
- 23 Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 211 fr.
- 24 Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 381 fr.
- 25 Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 124 fr.

## Rapporten Toeristisch-Economisch Onderzoek (TEO)

Abonnement TEO 1985: 1.400 fr. (BTW en port ingebrepen).  
Buitenland: 1.621 fr. (port en kosten ingebrepen).

- 101 Het toeristisch prijsindexcijfer van de Belgische Kust, 21 blz.
- 102 Toeristische index WES, Kust en Achterland, 1984, 11 blz.
- 103 Situering van de Belgische Kust en zijn Achterland in de actuele Belgische vakantiemarkt, 1984, 109 blz.
- 104 De binnenlandse toeristische markt voor de Belgische Kust, 1984, 103 blz.
- 105 Attitudes en evaluatie van de binnenlandse verblijftoeristen ten aanzien van de Belgische Kust, 1985, 178 blz.

## Tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 1985: 275 fr. (BTW en port ingebrepen).  
Buitenland: 375 fr. (port en kosten ingebrepen).

Steuende leden ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties van het jaar, de reeks 'TEO' uitgezonderd.

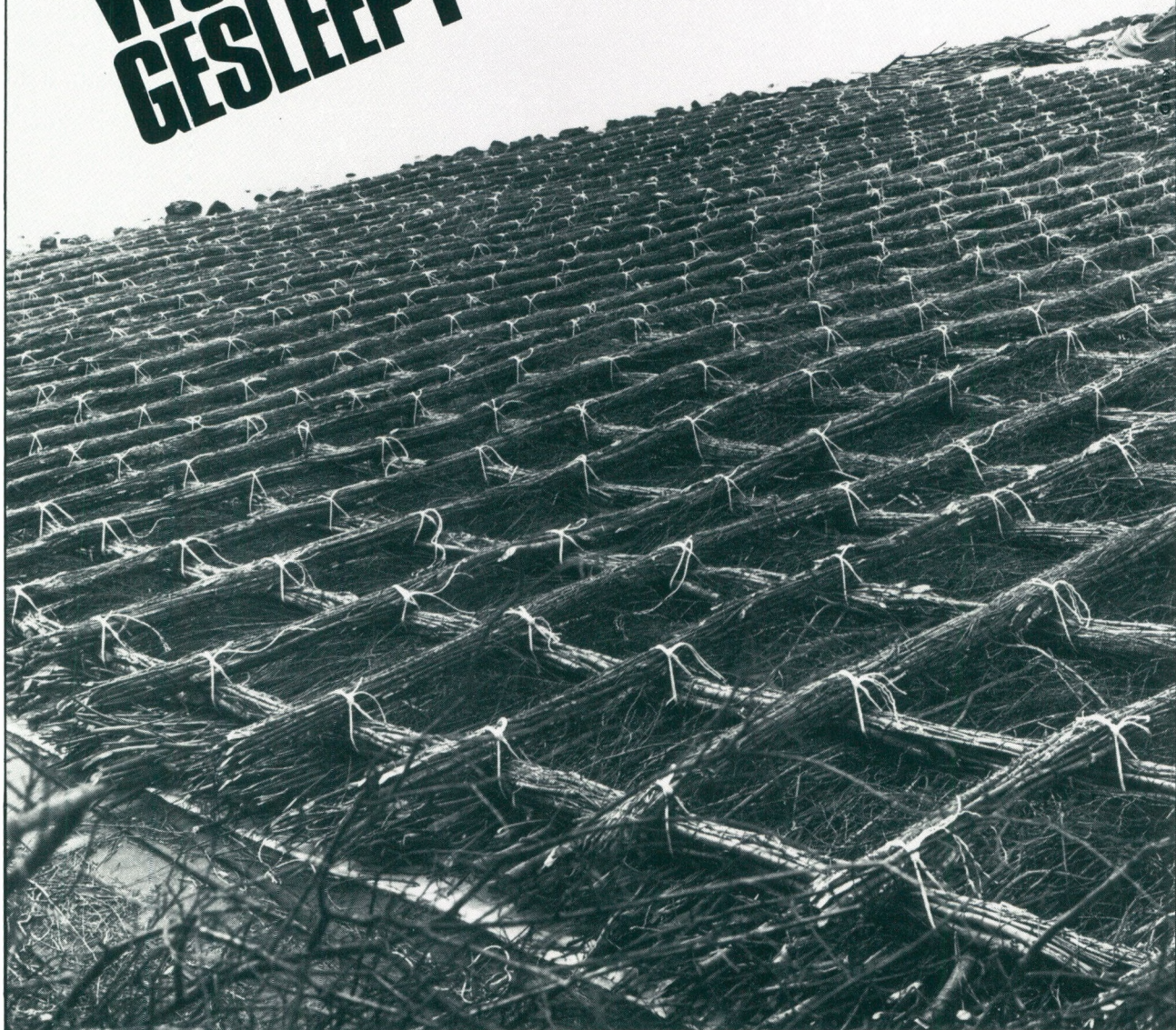
België: 600 fr. (BTW ingebrepen).

Buitenland: 800 fr. (port en kosten ingebrepen).

# 10.000.000 M<sup>2</sup> RIJSHOUTMATTEN WORDEN IN DE NOORDZEE GESLEEPT



Om Zeebrugge verder uit te bouwen  
tot een van de modernste  
diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-  
EN VRACHTVERVOER  
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAL  
CONTAINER- EN  
RO/RO-TRAFFIC

INVOER VAN  
GRONDSTOFFEN EN  
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE  
KONVENTIONELE  
CARGO'S

RUIMTE VOOR  
NIEUWE  
VESTIGINGEN

# ZEEBRUGGE

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen  
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 33 52 24 (4 l) Telex 81 201