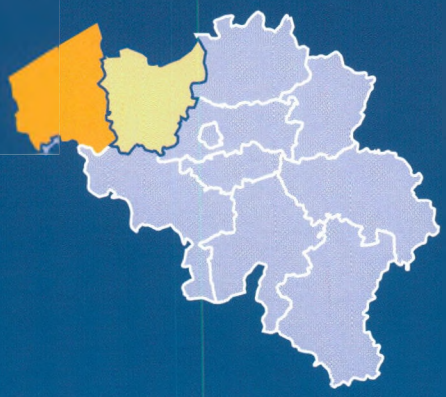
west · vlaanderen werkt

- Dossier: MOBILITEIT
- Multimodaal, intermodaal en gecombineerd vervoer
- West-Vlaanderen timmert aan de weg
- Hip met het schip
- De troef van onze regionale luchthavens
- Helikopters in de kijker

WES
ONDERZOEK & ADVIES

I. 2003
Driemaandelijks:
feb - mrt - apr
45ste jaargang
Afgiftekantoor 8400 Oostende 1
P209117

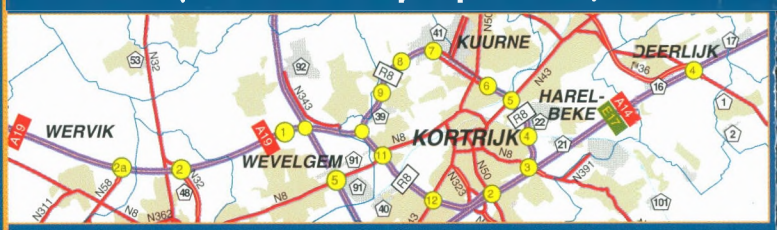
verantw. uitg.: N. Vannoye, Krakkestraat 3, 8200 St.Andries (Brugge)



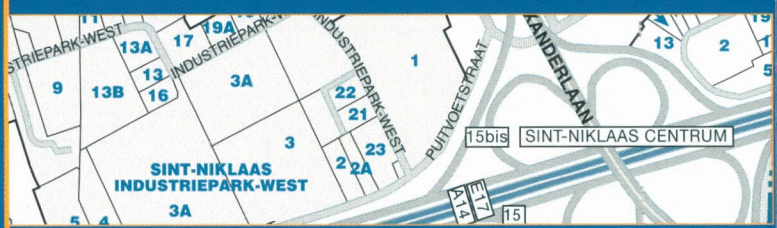
BEDRIJVENGIDSEN OOST-VLAANDEREN en WEST-VLAANDEREN

WAT BIEDT DEZE BEDRIJVENGIDS:

Overzichtsplan van de volledige provincie met situering van alle bedrijventerreinen groter dan 5 hectare (120 terreinen per provincie).



Gedetailleerd liggingsplan per bedrijventerrein. Exacte ligging van 4800 bedrijven met aanduiding van perceelgronden.



Commerciële informatie van alle gevestigde bedrijven zoals activiteit, adres, telefoon- en faxnummer,...

	8552 ZWEVEGEM		
8	EUROFAT NV	Recuperatie recycleerbaar afval	056/77.92.92
	Moenkouterstraat		056/77.58.33
	8551 ZWEVEGEM	Pontstraat 102 8551 Zwevegem	
4	MERCARTO BVBA	Bedrijvengidsen, cartografie en babyartikelen	056/75.38.94
	Verzetslaan 13		056/75.38.85
	8552 ZWEVEGEM	Olieberg 15 8552 Moen	
2	MESSIAEN BEGRAFENISSEN BVBA	Begrafenisondernemer	056/30.07.00
	Verzetlaan 9		056/30.07.01
	8552 ZWEVEGEM		

Recent bijgewerkte gegevens en alles gecontroleerd op het terrein.

De gegevens uit de bedrijvengidsen zijn nu ook digitaal beschikbaar en worden aangevuld met B.T.W. nummer, activiteits- en tewerkstellingscode. Meer info op www.mercarto.be .

Kortom het ideaal werkinstrument voor uw marketing, commerciële afgevaardigden, chauffeurs, ... of voor iedereen die op zoek is naar accurate business to business informatie !

ANTWOORDKAART

Ik bestel ..... ex. "Bedrijvengids Oost-Vlaanderen" aan €45 + €6 verzendkosten
..... ex. "Bedrijvengids West-Vlaanderen" aan €45 + €6 verzendkosten
(prijzen incl. BTW, verzendkosten worden slechts één keer per verzending aangerekend)

INVULLEN IN HOOFDLETTERS AUB!

Naam : ..... B.T.W. nummer : .....
Mevr/Dhr : ..... Functie : .....
Adres : .....
Postnummer : ..... Gemeente : .....
Telnr. : ..... Faxnr. : .....
E-mail : ..... Website : .....

TERUG TE STUREN NAAR :

Mercarto

Per fax naar : **056/75.38.85** *Telefonisch op* : **056/75.38.94**
Per post naar : **Mercarto bvba - Keiberg 97 - 8551 Heestert**
Per e-mail : **info@mercarto.be** *Via onze website* : **www.mercarto.be**
Nu ook verkrijgbaar in de betere boekhandel !

west·vlaanderen werkt

I
2003
n° 202
45e jaargang

2
Redactioneel
Duurzame mobiliteit'

3
Honoré Paelinck
Multimodaal, intermodaal en gecombineerd vervoer:
een woordje uitleg

7
Jacques Hemschoote
West-Vlaanderen timmert aan de weg
Het Vlaams investeringsprogramma voor de West-Vlaamse wegen

13
Justin Gleissner
Hip met het schip
Intermodaliteit kan mobiliteit redden

19
Paul Cattrysse
De troef van onze regionale luchthavens
Twee luchthavens bieden West-Vlaanderen unieke bereikbaarheid

27
Bedrijf in de kijker:
Heli Promotions

30
Nele Depestel
Het verloop van de sociaal-economische indicatoren en de conjunctuur in West-Vlaanderen

32
Spectrum
- Bombardier Transportation Belgium
- North Sea Express
- De Lijn
- TGV voor Kortrijk?
- Imagocampagne Provincie West-Vlaanderen

36
WES-Nieuws

38
Fiscale Focus
Staat "schenkingen" in het woordenboek van de ondernemers?

40
Publicaties WES

Het volgende nummer van West-Vlaanderen Werkt

West-Vlaanderen Werkt is een uitgave van WES Onderzoek & Advies.
De artikelen zijn niet noodzakelijk de weergave van officiële standpunten van WES. Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur.
Reproductie van of verwijzing naar één van de artikelen mag uitsluitend met correcte vermelding van auteur en bron, èn mits het bezorgen van een kopie aan de redactie.

Beschermcomité
P. Breyne
gouverneur
voorzitter WES
prof. em. dr. O. Vanneste
eregouverneur
D. De fauw, J. Durnez,
G. Kindt, G. Pertry,
M. Titeca-Decraene, P. Van Gheluwe
leden van de bestendige deputatie

Redactiecomité
prof. dr. N. Vanhove
voorzitter
R. De Keyser, S. Simoens, H. Desmyttere,
R. Houthaeve, J. Lammerant

Redactiesecretaris
Sabine Simoens

Verantwoordelijke uitgever
N. Vanhove
Krakkestraat 3,
8200 St.-Andries (Brugge)

Abonnement West-Vlaanderen Werkt:

€ 25 (BTW en port inbegrepen):
Voor vier nummers plus publicatie
Losse nummers: € 4,50
Aanvragen bij Sabine Simoens
tel: 050-36 67 78
fax 050-36 31 86
e-mail: sabine.simoens@wes.be
òf via onze website: www.wes.be

Advertentiewerving:

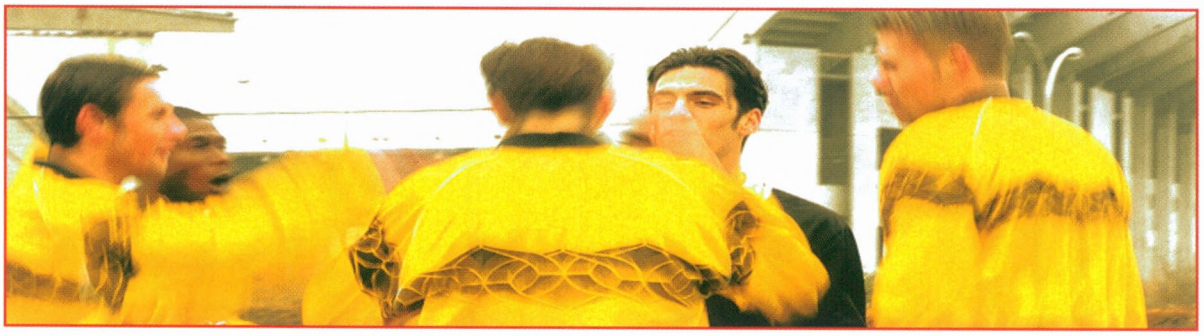
A&RB Zenith
Bruggesteenweg 13
8755 Ruiselede
tel. 051-68 75 00
fax 051-68 78 20
e-mail: germain.billiet@bamo.be

Oplage:
4.120 exemplaren

WES Onderzoek & Advies
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek
tel. 050-36 71 36
fax 050-36 31 86
Postrekening
000-0125243-16
BTW
BE 408 382 668
website: www.wes.be

Ontwerp lay-out
Johan Mahieu, Brugge
Drukkerij
Goekint Graphics, Oostende
Foto kaft
Jean Godecharle, Brugge
'Met dank aan Moto's Hautekiet, Ruddervoorde'
Cartoon
bArt Van Lokeren

ISSN=1374-6235



artex

ZORG ERVOOR DAT UW MATCH VOLGENS DE SPELREGELS VERLOOPT.

Zonder ondersteuning van uw elftal kunt u als spits niet scoren. Zonder ploeg draait uw bedrijf niet, daarom rekent u op het Sociaal Bureau van ADMB voor een correcte en tijdige afhandeling van uw loonadministratie. Bovendien verlenen onze juristen advies en bijstand op het vlak van arbeids- en sociaal zekerheidsrecht. Wenst u meer informatie over het Sociaal Bureau of andere diensten van ADMB? Stuur, fax of mail uw gegevens naar: Sociaal Bureau, Sint-Clarastraat 48, 8000 Brugge, Telefoon: 050 474 111, fax 050 474 479

e-mail: info@admb.be

ADMB
TOPPRESTATIES IN SOCIALE ZEKERHEID

U vindt het adres en telefoonnummer van het ADMB-kantoor in uw buurt in de Gouden Gids onder rubriek 7470.

WWW.ADMB.BE

ABX

ABX LOGISTICS

ABX LOGISTICS
Beversesteenweg 67A
8800 Roeselare
Tel: 051/24.08.88
Fax: 051/24.14.33
roe@abxlogistics.be

ABX LOGISTICS
Centrum LAR 30A
8930 Rekkem
Tel: 056/43.82.82
Fax: 056/40.11.91
lar@abxlogistics.be

www.abxlogistics.be

Duurzaam mobiliteitsbeleid

De sterke toename van de mobiliteit in Vlaanderen heeft geleid tot problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook in West-Vlaanderen stelt dit probleem zich, met name in gebieden die door het genereren van mobiliteit structuurbepalend zijn zoals steden, economische knooppunten en zeehavens.

Het verwachtingspatroon is van die aard dat we uitgaan van een verdere toename van de mobiliteit. Enerzijds wijzen de trends in ons levenspatroon er nergens op dat de individuele vraag naar mobiliteit zal afnemen. Integendeel, deze ontwikkeling zet zich door in zowel onze functionele relaties (woon-werk verkeer) als in minder gedwongen relaties (de vrije tijd). Anderzijds blijft de vraag naar kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer stijgen. Zo hebben ontwikkelingen binnen het logistiek gebeuren een belangrijke invloed op de vraag naar transport. De toenemende specialisatie, flexibiliteit en ruimtelijke spreiding stellen hoge eisen aan de kwaliteit van verschillende vervoersmodi en de logistieke organisatie. Het is - gelet op de impact op de economische ontwikkeling - van het grootste belang de beleidsaandacht hierop scherp te stellen.

Deze uitdagingen vergen een duurzaam mobiliteitsbeleid dat de noodzakelijke bereikbaarheid van (West-) Vlaanderen garandeert, maar ook de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ondersteunt en versterkt. Concreet moet gekozen worden voor de optimalisatie van de verschillende vervoersmodi en hun onderlinge afstemming.

In de eerste plaats zijn er de alternatieven om het auto- en vrachtwagenverkeer te versterken. Hoog op de agenda staan de verbeteringen voor het goederenvervoer over het spoor en het water. Het gecombineerde goederenvervoer moet worden uitgebouwd en versterkt. Om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid gevoelig te vergroten blijft daarnaast een voortdurende inspanning voor de optimalisering van het bestaande wegennet noodzakelijk. De achterstand op dit vlak is verre van weggewerkt.

Omwille van de grote vervoersvraag opgewekt door de West-Vlaamse zeehavens zal precies hier een duurzaam mobiliteitsbeleid het grootste gunstige effect hebben. De voorwaarde om deze modal shift in de West-Vlaamse situatie te realiseren is de dringende uitvoering van alle voorgestelde projecten voor de verbeterde ontsluiting van de zeehavens, zowel over de weg, als het spoor en de waterweg. Het betreft de opwaardering van de N49 tot autosnelweg, de geplande aanleg van de AX voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, de optimalisatie van de N31 doorheen de Brugse agglomeratie, de uitvoering van de verbeterde spoorontsluiting (Bocht van Ter Doest, de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele en een derde en vierde spoor naar Gent) en de verbeterde aansluiting van de West-Vlaamse zeehavens op het hoofdwaterwegennet.

De optimalisatie van de multimodale ontsluiting van de West-Vlaamse zeehavens heeft ook gunstige gevolgen voor de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden, de bereikbaarheid van de regionale economische centra en de ontsluiting van de Kust. Voor dit laatste is de verdere uitbouw van de openbaar vervoerscapaciteit naar de kust (spoorwegen) en aan de kust (de kusttram) cruciaal. Dit zal evenwel niet voldoende zijn. Er moet immers verder werk gemaakt worden van een betere verkeersgeleiding van het autoverkeer (optimalisatie van de kamstructuur), een gerichter parkeerbeleid aan de kust, de herwaardering van de Koninklijke Baan en het sluiten van schakels in de kustontsluiting (de verbetering van de verbinding Ieper-Veurne).

Dit thema-nummer van West-Vlaanderen Werkt diept enkele van de aspecten van dit samenhangend verhaal van het duurzaam multimodaal mobiliteitsbeleid verder uit.

Multimodaal, intermodaal en gecombineerd vervoer: een woordje uitleg

Honoré C. Paelinck
Afgevaardigd bestuurder
Port & Transport Consulting nv

Foto: © Dirk Willemen

Het is zeker dat via juridische weg onderscheid kan worden gemaakt tussen de drie voornoemde vervoersmethoden. Wat in eenvoudige mensentaal wordt bedoeld is: het vervoer van goederen, gebruik makend van verschillende transportmodi.
Bij de één worden twee of meerdere modi gebruikt (vrachtwagen, trein, schip, ...), bij de andere wordt gewezen op de uitwisseling van goederen van het ene op het andere vervoermiddel of worden meerdere combinaties van een en ander gebruikt.
Om goederen van of naar het zeevervoer tot bij de consument te brengen zijn steeds meerdere transportmodi nodig.

Inleiding

Gezien de fysieke reikwijdte van zowel zeevaart, spoorvervoer, luchtvaart als binnenvaart is het voor de hand liggend dat voor of na dit traject een ander vervoermiddel wordt gebruikt om de lading op te halen of tot de eindbestemming te brengen.

Het inpassen van het ene met het andere vervoermiddel is echter een probleem dat niet altijd op een ideale manier gebeurt en wel om vele verschillende redenen.
De voornaamste reden zijnde dat het gehele handelspatroon, waarvan transport deel uitmaakt, vandaag voortdurend aanpassingen ondergaat in functie van nieuwe tendenzen die ontstaan uit een steeds geografisch groeiende markt enerzijds, en anderzijds, uit moderne managementtoepassingen (SCM[1] en ECR[2]) om op een efficiënte manier aan de vraag van de klant te beantwoorden.
En dan is er nog Europa dat ook wil meespelen en langs de ene kant stimuleert, langs de andere afremt.

Soorten vervoer

De eerste vorm van gebruik van meerdere transportmodi ontstond als aanvoermiddel van en naar het schip in de haven. Dat was het spoor, de vrachtwagen of het binnenvaartschip. Het waren echter individuele exploitanten die goederen aanvoerden zonder gebruik te maken van een georganiseerd systeem van integratie van één en ander. Er waren wel afspraken en regels inzake aanleveringstermijnen, wachttijden, laad- en lostijden die al dan niet goed werden nageleefd, maar de omschakeling vóór en nà bleef uiterst beperkt.

Het spoorvervoer

Goederen konden vroeger via een raccordement (aansluitspoor op het fabrieksterrein) tot in de haven gebracht worden. De producent van de goederen regelde zelf het vervoer tot in de haven en een scheepvaartagent zorgde voor de verscheping. Enkele spoorexpediteuren konden eventueel als tussenpersoon het vervoer organiseren tot op het schip.

Met het verdwijnen van de meeste spooraansluitingen bij de industrie nam het baanvervoer de zaak over. Nog zelden werd een combinatie van baanvervoer met het spoor over korte afstand gecombineerd en verloor het spoor een belangrijk vervoersaandeel. Dit was één van de oorzaken van de enorme groei van het baanvervoer.

Een andere oorzaak was de meer commerciële houding van baanvervoer in vergelijking met het spoor. Een offerte-aanvraag voor spoorvervoer is nog steeds een kwestie van weken of maanden..., daar waar voor baanvervoer het antwoord in minuten wordt uitgedrukt. Ook op het internationale vrachtvervoer over lange afstand is het probleem van het nog steeds "nationale" denken van de spoorwegen in Europa een enorme hinderpaal.

Technische problemen bij het spoor

Omwille van de langdurige politieke bescherming die het spoor over de jaren heeft genoten op nationaal vlak, zijn de technische verschillen tussen landen een belangrijke hinder voor meer rendabel spoorvervoer. Er zijn aldus verschillen in onderhoud, in seininstallaties, in voltages voor elektrische treinen, in spoorbreedte, in gabarit[3],... om van de sociale afspraken niet te spreken.

Het wegvervoer; de VS als voorbeeld?

Het wegvervoer is de laatste jaren enorm toegenomen en het ziet er naar uit dat die groei niet veel zal vertragen in de nabije toekomst. In de Verenigde Staten is nochtans wel een grotere samenwerking ontstaan tussen weg en spoor omwille van een belangrijk gebrek aan lange-afstand-chauffeurs, waardoor de wegvervoerder een middel zocht om samen met het spoor dit probleem op te lossen. Bovendien zijn in de VS weg en spoor beiden privaat initiatieven.

Het systeem van "laadkisten" is een alternatief voor gecombineerd vervoer tussen weg en spoor. Het gedeelte bestemd voor lading kan van het wielstel van een vrachtwagen worden gelicht en op een spoorwagon geplaatst. Hiervoor is een speciaal en meer complex behandelingssysteem nodig dat de laadkist onderaan opneemt, anders dan een container die van boven wordt aangepikt (zie onderstaand kader).

De binnenvaart

De geografische reikwijdte van de binnenvaart is op zich een hinderpaal, maar de houding van de privaat ondernemer hier heeft bijzonder snel ingespeeld op de eisen van het moderne vervoer: Containerschepen van verschillend type en grootte zijn ontstaan, roro-lichters vervoeren auto's en tractoren vanaf de fabriek langs de rivier naar een plaats waar een vrachtwagen overneemt voor het eindtraject.

De containerbinnenvaart heeft een enorme uitbreiding genomen, maar eigenlijk om een heel andere reden, namelijk het onstaan van "integrators" (zie volgende paragraaf a.u.b.).

"Shortsea shipping" als binnenvaart

Een andere vorm van binnenvaart is ontstaan door de invoering van zogenaamde kruiplijn coasters (kustvaarders) die vanuit een overzeese haven tot ver in het binnenland hun goederen kunnen afleveren. In stijgende mate gaat het hier om containers.

"Integrators", "carrier haulage" en "merchant haulage"

Integrators

Het zijn organisatoren van transport voor een zo groot mogelijk deel van de totale transportketen. Zij gebruiken aldus alle mogelijke transportmiddelen in combinatie met elkaar. Voor de industrie, die zich van het transport van zijn product tot bij zijn klant aan het ander eind van de wereld,

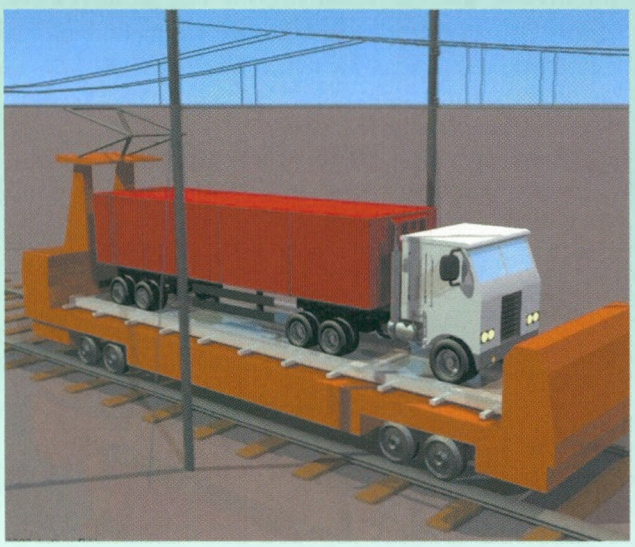


Foto: NMBS

Hoe men een vrachtwagen op een wagon vervoert

In de VS zijn de technische mogelijkheden van "piggy back" (systeem om een vrachtwagen met wielen en al op een treinwagon te plaatsen) of "double-stack containers" (treinwagons met twee hoog gestapelde containers) beter omdat er geen of weinig gabarit-beperkingen zijn omwille van stroomvoorziening die wij kennen bij onze elektrische locomotieven. Een volledige vrachtwagen op een spoorwagon kan alleen op speciale "low loaders" die, omwille van een verlaagd laadplatform, toch toelaat om binnen het gabarit te blijven. Dit soort wagon is duur en wordt weinig gebruikt.

Of krijgt dan het Walda-project[4] weer meer aandacht ? Dit zijn spoorwagons met draaitafel zodat een vrachtwagen op een schuin gedraait platform kan oprijden waarna de draaitafel weer in de langsrichting wordt gebracht. Het idee wordt tot nog toe door de spoorwegen om veiligheidsredenen afgehouden.

Foto: Andre Deblauwe

niets wil aantrekken is dit een ideale oplossing waarbij hij bovendien slechts met één partij te maken krijgt die hem een totaal kostenplaatje kan aanbieden. In een wereld waar "outsourcing" een belangrijk onderdeel van de markt wordt is dit een niet te verwaarlozen middel.

Integrators kunnen uit twee richtingen komen: uit de scheepvaart of uit de expediteurs, alhoewel deze laatste nog niet talrijk zijn.

Carrier haulage

In de scheepvaart heet het systeem dan "carrier haulage". De scheepvaartlijn (reder of "carrier") organiseert het totale transport van productieplaats tot consument, door middel van alle combinaties van transportmiddelen. Hij zal niet noodzakelijk alle transportmodi in eigendom hebben, maar contracten afsluiten met degene die nodig zijn om de volledige keten te sluiten. De reden waarom de reders zich voor het walgebeuren zijn gaan interesseren is omdat het zee-aandeel in de totale kostprijs van transport was gedaald van meer dan 50% naar minder dan 25%. De reders zochten dus naar compensatie via een grotere deelname aan de landzijde. Eigen agenturen, "dedicated terminals" (*terminals bestemd voor één scheepvaartlijn*) voor de behandeling van hun schepen en harde contracten met de binnenvaart en de spoorwegen zijn daarvan het resultaat.

En reders zien alles in het groot: de schepen hebben nu een capaciteit gaande tot 7.000 TEU[5] en meer, hele treinen worden afgehuurd, lichters van steeds grotere dimensie (tot 400 TEU) worden ingeschakeld. Wegvervoer wordt alleen gebruikt voor speciale goederen en klanten, bijvoorbeeld gekoelde of diepgevroren lading. Het resultaat daarvan is dat op de autowegen in verhouding weinig containers worden gezien.

De expediteur-integrator met "carrier-haulage"

De expediteur-integrator beschikt niet over dezelfde financiële daadkracht als de reder. Zijn herkomst is eerder gebaseerd op een lage kapitalisatiegraad. Toch kan ook hij de gehele transportketen organiseren zonder eigenlijk eigenaar te zijn van één van de onderdelen. Meer zelfs, wanneer zijn kennispalet ook *chartering* inhoudt, kan hij het scheepvaartgedeelte mee in het geheel opnemen.

Zo wordt het mogelijk om vanuit één kantoor snelvervoer te organiseren per vrachtwagen gecombineerd met luchtvracht om kleinere volumes in ijltempo ter bestemming te brengen. Maar een expediteur kan ook schepen afhuren om grote volumes bulkproducten per tanker van de ene kant van de wereld naar de andere te brengen. Hij verzorgt de administratie in verband met de huur van het schip en de douane-formaliteiten. Aan de eindbestemmeling zendt hij de totaalfactuur voor goederen, transport en diensten. Met de opdrachtgever rekent hij af voor zijn eigen "integrator"-tussenkomst en werkt daarbij met zogenaamde "open books" (zie kader).

Europa en Intermodaliteit

Een wel heel vreemd oordeel van ***de Europese Commissie*** verbiedt echter het uitschrijven van één enkele factuur voor het totaal van het gecombineerd transport. De vrees van Europa is gebaseeerd op de mogelijkheid dat één van de onderdelen van de keten verlieslatend zou kunnen zijn en toch, ongezien, gecompenseerd worden door een ander winstgevend onderdeel. Tegelijk promoot Europa alle vormen van gecombineerd vervoer. Begrijpe wie begrijpen kan!

Want de eigenaar van de goederen die voor dit type vervoer opteerde geeft voluit de voorkeur aan de vergelijkingsmogelijkheid van één enkele kostprijs en heeft geen boodschap aan een apothekersrekening van onderdelen. Tegelijk beschikt hij toch over de mogelijkheid elk onderdeel nauwkeurig te verifiëren via de hem aangeboden "open book" houding van zijn *integrator*.

Merchant haulage

Een heel ander houding wordt aangenomen door eigenlijke handelaars (*traders*) die hun goederen zo snel mogelijk in eigen beheer willen brengen. De inhoud van containers wordt zo snel mogelijk in een magazijn opgeslagen of anders direct samen met andere goederen in een vrachtwagen geladen recht naar de verbruiker, dit noemt men "cross-docking". In sommige havens gebeurt deze handeling binnen een straal van 30 km vanaf de landingsplaats van de container in de haven. Op sommige plaatsen wordt nog een extra deel van het productieproces toegevoegd in het stapelhuis en krijgt dit soort opslag een niet te verwaarlozen toegevoegde waarde.

De opslag in de nabijheid van de haven maakt eigenlijk van de haven het eerste distributiecentrum. Maar dit type handel is ook oorzaak van het groot aantal vrachtwagens op de weg, de goederen uit containers zitten nu in vrachtwagens. Het wordt dus noodzaak om oplossingen te zoeken om vrachtwagens van de weg af te halen.

Nieuwe ontwikkelingen bij globalisatie

Globalisatie heeft niet alleen gevolgen in productie-processen, ook de inmenging in transport zal zeker meer aandacht krijgen in de komende jaren.

Grote internationale bedrijven met productieeenheden verspreid over de wereld leveren toe aan andere grote bedrijven die producten tot bij de consument brengen. Als voorbeeld: grootwarenhuizen. Zij krijgen van verschillende leveranciers producten toegeleverd die te verdelen zijn over een groot aantal verdeelcentra, zowel regionaal als internationaal. Er bestaan nu reeds gedetailleerde afspraken met distributieorganisaties voor bepaalde aspecten van het transport. Het wordt echter een heel andere aanpak wanneer op wereldschaal wordt genegocieerd voor productie, transport en detaildistributie. Laten we vooral niet vergeten dat bij dit alles stocks zo laag mogelijk moeten zijn, maar de klant steeds volledige service moet krijgen. Het opvolgen waard!

Besluit

Multimodaal en gecombineerd vervoer krijgen zeker nog vele andere dimensies in de komende jaren. Hopelijk leidt het allemaal tot betere dienstverlening, betere mobiliteit en... meer aandacht voor de mens in de wereld.

Ook West-Vlaanderen kan, mits toepassing en bundeling van de juiste onderdelen, zijn geografische positie beter uitspelen, vooral in het kader van de snel veranderende ketenwerkingen waarbij verladers een steeds grotere rol zullen spelen. De zin voor een moderne vorm van onderneming die de laatste decennia het aanzien van West-Vlaanderen heeft veranderd, kan ook uit het multi- en intermodale plaatje extra voordeel halen.

---

1 Supply Chain Management
2 Efficient Consumer Response
3 volume dat toegelaten wordt om te kunnen passeren, bijvoorbeeld door een tunnel
4 genoemd naar de uitvinder van het systeem, Mr. Walda
5 Twenty foot Equivalent Unit (het equivalent van een container van 20 voet)

ZEEBRUGGE :
THE PLACE TO BE FOR BUSINESS

Investeer nu in de toekomst. De Transportzone Zeebrugge biedt ruimte (gronden) en burelen voor alle Haven- en Transportgebonden bedrijven.

Voor inlichtingen en begeleiding bel nu NV TRANSPORTZONE op het nummer 050 / 54.76.47 (internationaal /3250.547.647)

AN OFFICE WITH A WORLDWIDE VIEW !

TRANSPORTZONE ZEEBRUGGE NV

West-Vlaanderen timmert aan de weg

Het investeringsprogramma voor de West-Vlaamse wegen

Jacques Hemschoote
Afdelingshoofd GOM – West-Vlaanderen

Dat West-Vlaanderen aan de weg timmert mag u hier gerust letterlijk nemen. In 2001 lanceerde de GOM – West-Vlaanderen haar strategie voor de economische ontwikkeling van haar provincie; hierbij is de periode 2000-2010 voor ogen gehouden. Dit gebeurde via de publicatie van twee bij elkaar horende boekwerken[1]. In het eerste werden een aantal analyserende studies gebundeld. Deze analyses, onder meer in verband met mobiliteit en verkeersinfrastructuur, werden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs[2]. Samen met andere bronnen leverden zij het basismateriaal voor de eigenlijke strategiebepaling. Deze strategie werd door de Raad van Bestuur van de GOM – West-Vlaanderen besproken en vastgelegd.

Foto: © Dirk Willemen

Hefbomen in een strategie

Uiteraard is vooral de eigenlijke strategiebepaling van belang. Als centrale doelstelling is gekozen voor een volledige, hoogwaardige en kwalitatieve tewerkstelling. Deze centrale doelstelling moet gerealiseerd worden via een aantal afgeleide doelstellingen die ontwikkelingsdimensies aangeven. Eén hiervan is het valoriseren en versterken van onze goede geo-economische ligging in Europa. Dit is evenwel nog vaag en moet geconcretiseerd worden via de keuze van hefbomen. Ten aanzien van de doelstelling "valoriseren en versterken van de goede geo-economische ligging" werden onder meer volgende hefbomen naar voren geschoven:

- de verbetering van de ontsluiting van de haven van **Zeebrugge** via de weg (en via de waterweg en het spoor). Een uitstekende multimodale bereikbaarheid is immers cruciaal voor een goede concurrentiepositie;
- de verbetering van de wegverbinding tussen **Ieper** en de **Westkust**. Het gaat hierbij om de ontsluiting van de Westhoek, om de bevordering van het toeristisch verkeer naar de Westkust en om een vlotte aansluiting op het Noord-Franse autowegennet (A18 Veurne-Duinkerke-Calais);
- waakzaamheid ten aanzien van de mobiliteit. Bijzondere aandacht moet gaan naar de vlotte **bereikbaarheid** van de **steden** en de **economische centra**.

Tot daar een aantal belangrijke aandachtspunten - of beter: actiepunten - zoals zij naar voren geschoven zijn in strategiebepaling.
Binnen West-Vlaanderen zijn er echter nog meer knelpunten te vermelden. Zij zijn, samen met de zo-even aangehaalde aandachtspunten, besproken in het hoofdstuk "Mobiliteit en verkeersinfrastructuur" van de voorbereidende analyses. Dit hoofdstuk geeft geen volledig overzicht van alle nodig geachte wegenwerken in West-Vlaanderen, maar beperkt zich tot de voornaamste punten.

Voornaamste aandachtspunten

In wat volgt zullen we nagaan welke wegenwerken naar voren zijn geschoven in "West-Vlaanderen 2010" (voor zover ze niet reeds gerealiseerd zijn) en in welke mate zij opgenomen zijn in het investeringsprogramma van de Vlaamse overheid voor de West-Vlaamse wegen in de periode 2003-2005 (hierna "Investeringsprogramma" genoemd)[3]. Het opstellen van dergelijk driejarenprogramma is geen nieuwigheid maar een klassiek gebruikt beleidsdocument. Wij wijzen erop dat het hier enkel gaat om

de werken die door de Vlaamse overheid geprogrammeerd worden; provincie en gemeenten blijven buiten beschouwing. De hierna besproken werken zijn aangeduid op bijgaande kaart.

De ontsluiting van Zeebrugge

Het is duidelijk dat moet geijverd worden voor meer vervoer via de waterweg en via het spoor. Dit neemt evenwel niet weg dat we ook moeten streven naar de optimalisatie van de ontsluiting via de weg. Thans verloopt de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg Dudzele-Westkapelle voor de oostelijke richting (naar de expresweg Westkapelle-Antwerpen) en via de expresweg Zeebrugge-Oostkamp voor de zuidelijke en westelijke richtingen (naar de autosnelwegen Oostende-Brussel, Jabbeke-Frankrijk en Brugge-Kortrijk). Deze situatie is zeer problematisch, niet in het minst wegens de doortocht van de expresweg Zeebrugge-Oostkamp door Lissewege en door de Brugse agglomeratie. Bij de behandeling van deze problematiek moeten we ook rekening houden met wat net over de grens gebeurt: het in gebruik nemen van Westerscheldetunnel (maart 2003) zal ongetwijfeld druk doen ontstaan op de West-Vlaamse wegen die liggen op de as Nederlandse havens - Vlaamse havens - Noord-Franse havens - Kanaaltunnel. De ontsluiting van Zeebrugge situeert zich precies op deze as.

De optimalisering van de ontsluiting in oostelijke richting wordt gezien via het ontdubbelen van de zuidelijke havenrandweg en de verlenging ervan (door de aanleg van een nieuwe weg vanaf de afleidingskanalen) tot aan Westkapelle. Dit project is bij de overheid in studie en nog niet opgenomen in het investeringsprogramma.

Te Westkapelle zou deze nieuwe weg aansluiten op de expresweg naar Antwerpen. Deze expresweg wordt omgebouwd tot autosnelweg. De werken hiervoor zijn in uitvoering, zij het nog niet op West-Vlaams grondgebied. De eerste fase van de werken op West-Vlaams grondgebied is opgenomen in het Investeringsprogramma voor het jaar 2004.

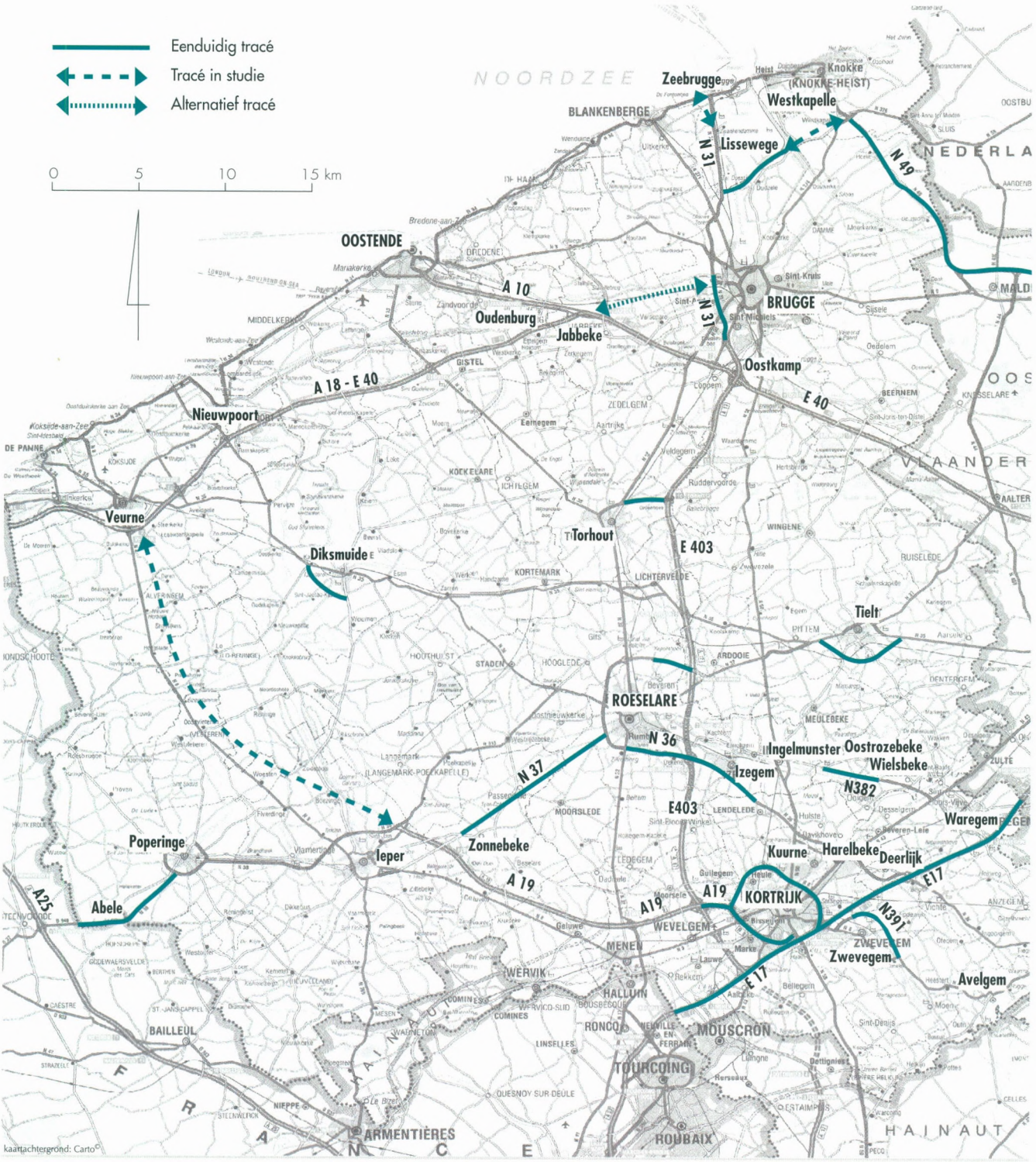
De optimalisering in zuidelijke en westelijke richting wordt door de Vlaamse overheid gezien via het ombouwen van de expresweg Zeebrugge-Oostkamp in de doortocht van de Brugse agglomeratie. Het project voorziet het aanleggen van parallelwegen, het ingraven van een gedeelte van de expresweg in een sleuf, het bouwen van tunnels en het heraanleggen van kruispunten. Een gedeelte van dit zeer uitgebreid project staat ingeschreven op het Investeringsprogramma, en dit voor elk van de betrokken jaren. Met andere woorden: ook na 2005 zal nog verder geïnvesteerd moeten worden.

Men kan zich afvragen of deze dure ombouw van de expresweg een goede oplossing is en of, voor de zuidelijke en westelijke ontsluiting, niet beter een andere ingreep zou uitgevoerd worden: de verlenging van de autosnelweg Franse grens-Jabbeke tot bij de expresweg Zeebrugge-Oostkamp ter hoogte van Brugge (Waggelwater). Dit zou toelaten alle zuidwaarts en westwaarts gericht zwaar verkeer naar deze nieuwe verbinding af te leiden en dus uit de Brugse agglomeratie te houden. Rond deze oplossing groeiden midden de jaren '90 onder impuls van de GOM – West-Vlaanderen en van een provinciale commissie en onder technische leiding van de betrokken Vlaamse administratie concrete plannen[4]; er ontstond in de regio een opvallend grote consensus. De bevoegde Vlaamse minister had gelijklopende ideeën[5]. Nadien werd deze oplossing door de Vlaamse overheid echter niet meer weerhouden.

Hieraan voegen we nog toe dat in de zo-even aangehaalde oplossing ook sprake is van de bouw van een tunnel ter hoogte van de kern van Lissewege en van de aanleg van

Een betere multimodale bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge via de weg (en via de waterweg en het spoor) is cruciaal om de concurrentiepositie te handhaven.

Voorgestelde wegenwerken in West-Vlaanderen



Bron: GOM - West-Vlaanderen, grafische verwerking: WES Onderzoek & Advies

een weg rond de Transportzone te Zeebrugge. Deze voorstellen zijn niet terug te vinden in het Investeringsprogramma.

We verwijzen hier ook even naar een recente lijst van twintig infrastructuurwerken waarvan de realisatie cruciaal geacht wordt door het Vlaams bedrijfsleven (VOKA[6]); in vijftien gevallen gaat het om wegenwerken. Het optimaliseren van de wegontsluiting van de Zeebrugse haven is één van deze vijftien projecten.

De verbinding Ieper-Westkust

Aanvankelijk werd de verbetering van de relatie Ieper-Westkust gezien via het verlengen van de autosnelweg A19 Kortrijk-Ieper tot in Veurne. Deze verlenging zou lopen door een zeer open gebied met hoge waarden op het vlak van landbouw, natuur en landschap. Daarom besliste de Vlaamse overheid de autosnelweg niet te verlengen en een andere oplossing te zoeken. Het onderzoek hiernaar is ingeschreven in het Investeringsprogramma onder het jaar 2003; over de uitvoering van werken is nog niets opgenomen. De GOM – West-Vlaanderen heeft steeds gestreefd naar een optimalisatie van de relatie Ieper-Westkust.

De verbreding van de E17

Tussen Gent en Waregem heeft de E17 2x3 rijstroken. Te Waregem verandert de situatie. In de richting Kortrijk zijn er nog steeds drie rijstroken tot in Kortrijk; in de richting Kortrijk-Waregem zijn er slechts twee. Tussen Kortrijk en de Franse grens zijn er in beide richtingen telkens ook slechts twee rijstroken. De intensiteit en de aard van het verkeer (zeer veel zwaar verkeer) noodzaakt de ombouw tot 2x3 rijstroken op heel het West-Vlaamse traject. Wij vinden dit project gedeeltelijk terug in het Investeringsprogramma. Voor het jaar 2003 is opgenomen: de derde rijstrook van Kortrijk naar Waregem. Voor 2005 is opgenomen: de derde rijstrook van Frankrijk naar Kortrijk. De derde rijstrook van Kortrijk naar Frankrijk is dus nog niet geprogrammeerd.

Aansluitingen op autosnelwegen

Autosnelwegen zijn grofmazige infrastructuren die zorgen voor de stroomlijning van het wegverkeer op eerder grote afstand. Zij zijn essentieel maar volstaan niet. Er zijn bindingen nodig met de overige wegen zodat onder meer stedelijke gebieden en economische knooppunten volwaardig aangesloten worden op dit net. Op een aantal plaatsen ontbreken deze bindingen of voldoen zij niet.

De aansluiting van de ring om **Kortrijk** op de autosnelweg A19 is in haar huidige toestand ingewikkeld en dus gevaarlijk. De realisatie van een nieuw aansluitingscomplex is opgenomen in het Investeringsprogramma onder het jaar 2005. De ring om Kortrijk zelf is volledig in gebruik, zij het dat men plaatselijk rijdt op bedieningswegen omdat de eigenlijke ring er nog niet is aangelegd. Ook het samenvallen van de zuidelijke sectie van de ring met de E17 is niet optimaal. Het Investeringsprogramma vermeldt geen werken die hierin verandering brengen.

De aansluiting van **Roeselare** op de E403 Brugge-Kortrijk is nog niet volledig gerealiseerd. Het sluitstuk is geprogrammeerd in het jaar 2003.

Voor de aansluiting van **Torhout** op de E403 Brugge-Kortrijk is de toestand iets gunstiger: hier is de realisatie van het sluitstuk in uitvoering; de voltooiing is verwacht eind 2003.

Ter hoogte van **Oudenburg** is een nieuw aansluitingscomplex op de A10 Brussel-Oostende gepland. Het is bedoeld om het bedrijventerrein Plassendale te Oostende optimaal aan te sluiten op het autosnelwegennet. De realisatie is opgenomen voor het jaar 2003.

Vermelden we ook nog dat te **Jabbeke** een nieuw aansluitingscomplex op de A10 in aanbouw is en dat in de onmiddellijke nabijheid voorzien wordt in een optimalisatie van de verkeerswisselaar A10/A18. Dit laatste werk is geprogrammeerd in het jaar 2003.

Andere belangrijke aandachtspunten

- De verbinding **E17 (Deerlijk)-Roeselare** (N36) is lange tijd gehypothekeerd geweest door de moeilijke situatie ter hoogte van Kuurne en Harelbeke. Op deze sectie is in 2001 een nieuw tracé in gebruik genomen waardoor de relatie Roeselare-E17 duidelijk aan kwaliteit won. Toch blijven er problemen: de drukke weg loopt langs de rand van de agglomeratie Roeselare-Izegem waardoor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid er problematisch is. Veel kan opgelost worden door de herinrichting van een aantal kruispunten. Dergelijke optimalisatie vinden we gedeeltelijk terug in het Investeringsprogramma. Voor het jaar 2005 is de herinrichting van vijf kruispunten ter hoogte van Roeselare ingeschreven.

- Ongeveer parallel met de relatie E17 (Deerlijk)-Roeselare-verloopt de verbinding **E17 (Waregem)-Ingelmunster**. Deze verbinding komt langs industrieel sterk ontwikkelde kernen en is gekenmerkt door veel zwaar verkeer. De optimalisatie van deze relatie wordt gezien via de aanleg van een nieuwe weg (N382). Zij begon met de aanleg van de westelijke ring om Waregem (in gebruik genomen op het einde van de jaren 1970). Het volgende stuk, met name vanaf Waregem (via een nieuwe Leiebrug) naar Wielsbeke, volgde in 2000. In 2002 bereikte men de Ridder de Ghellinckstraat te Wielsbeke. Een volgend stuk, met name tot aan de Hulstestraat te Oostrozebeke is opgenomen in het Investeringsprogramma voor het jaar 2003. Het sluitstuk tot Ingelmunster is niet opgenomen.

- Op de verbinding **A19 (Ieper)-Roeselare** is in het midden van de jaren 1990 een nieuwe weg aangelegd vanaf de A19 tot aan de kern van Zonnebeke (N37).

Deze sectie sluit zuidwaarts aan op de ring van Ieper. In noordelijke richting moet nog 11 km aangelegd worden tot aan de ring om Roeselare. Dit project is van belang onder meer in het kader van de ontwikkeling van de groenteteelt; meer bepaald kan dit zorgen voor een vlotte aanvoer van de groenten vanuit het zuidwesten van de provincie naar de veiling te Roeselare. Tevens bevordert het de leefbaarheid van een aantal kernen op de relatie Ieper-Roeselare. Dit project is niet terug te vinden op het Investeringsprogramma.

- Vroeger werd de aansluiting van het Ieperse op het Noord-Franse autosnelwegennet gezien via de doortrekking van de A19 van Ieper tot in Veurne met aansluiting aldaar op de autosnelweg naar Calais. Deze doortrekking is evenwel niet meer weerhouden (zie hoger). Er is echter een andere oplossing: via Poperinge en Abele kan men aansluiten op de A25 Rijsel-Duinkerke. In functie van de opties die zullen genomen worden voor de verbetering van de relatie Ieper-Westkust kan het aangewezen zijn om de weg **Poperinge-Abele** te verbreden van 1x2 naar 2x2 rijstroken. Complementair hieraan zou op Frans grondgebied de weg tussen Abele en de A25 grondig dienen aangepast. Hoewel de verbreding van Poperinge-Abele op het eerder investeringsprogramma stond, is het niet meer ingeschreven op het programma 2003-2005.

- Op de relatie **Kortrijk-Avelgem** is een optimalisatie gestart; dit leidde tot de realisatie van een eerste deel van de omleiding van Zwevegem. Een tweede fase van deze omleiding staat op het Investeringsprogramma voor het jaar 2003.

- Aan de modernisering van de Leie in de doortocht van Kortrijk is de aanleg gekoppeld van een nieuwe weg die kan omschreven worden als een westelijke sectie van een **binnenring om Kortrijk**. Deze sectie wordt gepland vanaf het kruispunt van de Minister Tacklaan en de Aalbeeksesteenweg in het zuidwesten, via een nieuwe Leiebrug naar het kruispunt van de Kortrijksestraat en de Molenstraat in het noordwesten. Dit project is opgenomen in het Investeringsprogramma op het jaar 2003

- De noordelijke ring van Tielt neemt het oost-west gericht verkeer op en houdt dit uit het centrum; het noord-zuid gericht verkeer echter moet dwars door de binnenstad rijden. Het gaat hierbij om relatief veel zwaar verkeer in een scholenrijke omgeving. Mede daarom wordt een zuidelijke **ring om Tielt** nodig geacht. Een eerste deel (oostelijk deel) is opgenomen in het Investeringsprogramma voor het jaar 2005.

- Ook Diksmuide kampt met verkeersoverlast in zijn centrum; dit is vooral het geval in de zomer wanneer het toeristisch verkeer zich voegt bij de klassieke verkeersstromen. In de stadskern komt het verkeer vanuit de vier windrichtingen samen. Vandaar dat geopteerd wordt voor de aanleg van een **ringweg om Diksmuide**. Dit project is gedeeltelijk (zuidwestelijk deel) ingeschreven in het Investeringsprogramma op het jaar 2005.

Slotbedenkingen

We hebben kunnen vaststellen dat nagenoeg alle knelpunten, zoals zij naar voren geschoven werden in de voorbereidende analyses voor de strategie "West-Vlaanderen 2010", terug te vinden zijn in het Investeringsprogramma 2003-2005. Dit betekent niet dat zij in hun geheel geprogrammeerd zijn in de beschouwde periode: dergelijke projecten worden immers in fasen gerealiseerd.

Een tweede vaststelling betreft de timing van de opgenomen werken. Door vergelijking van het Investeringsprogramma 2003-2005 met eerdere programma's stelt men vast dat vrij veel werken steeds maar in de tijd vooruitgeschoven worden. Dit is niet enkel het geval voor de hier besproken projecten maar geldt in het algemeen. Dit is ook niet enkel het geval voor de jongste programma's, maar is een "oud zeer".

Tenslotte is het interessant na te gaan welk aandeel West-Vlaanderen heeft in het geheel van het Investeringsprogramma 2003-2005 en ook in het vorige programma 2002-2004. ***Tabel 1*** toont aan dat West-Vlaanderen circa

Tabel 1
Het aandeel van West-Vlaanderen in de jongste investeringsprogramma's voor de wegen (in 1.000 euro)

Programma 2002-2004				
Regio	2002	2003	2004	2002-2004
West-Vlaanderen	59.063 (19%)	62.485 (20%)	55.715 (17%)	177.263 (19%)
Vlaanderen	310.836 (100%)	316.514 (100%)	327.498 (100%)	954.848 (100%)
Programma 2003-2005				
Regio	2003	2004	2005	2003-2005
West-Vlaanderen	84.160 (20%)	87.735 (21%)	76.620 (20%)	248.515 (21%)
Vlaanderen	421.894 (100%)	411.092 (100%)	374.201 (100%)	1.207.187 (100%)

Bron: "Investeringsprogramma wegen", Vlaamse overheid, grafische verwerking : WES Onderzoek & Advies

20% krijgt van het Vlaamse budget. Ook zien we dat het budget verruimd is: voor Vlaanderen ligt het jongste programma 26% hoger dan het vorige; voor West-Vlaanderen was dit zelfs 40%. Dit is eerder een uitzonderlijke situatie[7] aangezien het budget voor West-Vlaanderen in de vorige programma's meestal minder steeg dan dit voor Vlaanderen in zijn geheel.

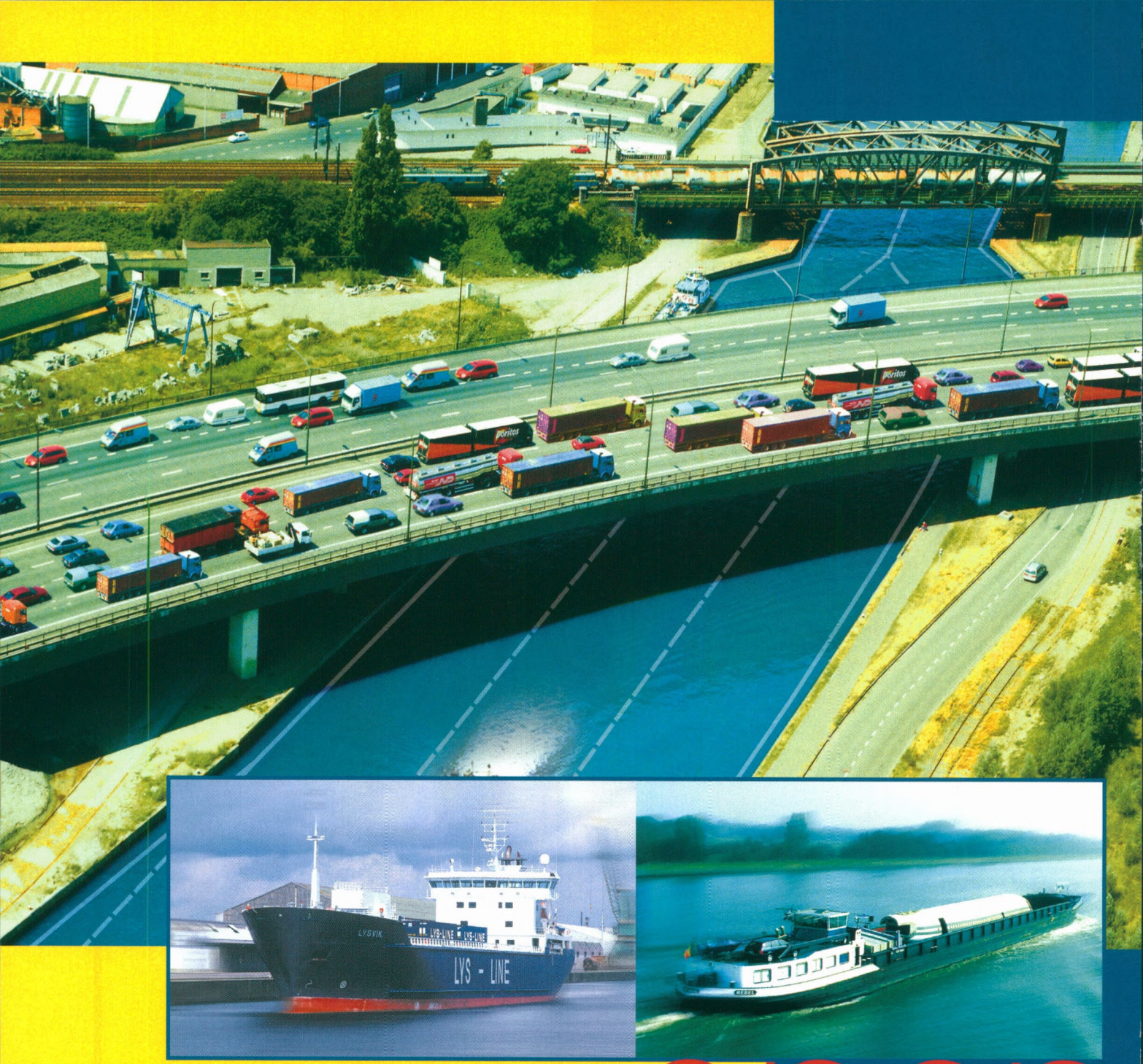
1 GOM – West-Vlaanderen, "West-Vlaanderen 2010 – Analyses ter voorbereiding van een strategie voor economische ontwikkeling", Brugge, 2001.
GOM – West-Vlaanderen, "West-Vlaanderen 2010 – Een strategie voor economische ontwikkeling", Brugge 2001.
2 Conceptie, coördinatie en ontwerpstrategie van deze studie is het werk van Prof. Dr. N. Vanhove, ere-administrateur-generaal van de GOM – West-Vlaanderen.
3 Het Investeringsprogramma bevat uiteraard veel meer projecten dan deze die in voorliggend artikel ter sprake komen.
4 Provincie West-Vlaanderen, "Memorandum – De wegontsluiting van Zeebrugge en van Oostende en de verkeersleefbaarheid van de Kustregio door de Vlaams-Europese transportas", Brugge, 1995.
5 Kelchtermans Theo, "Het Vlaams Infrastructuurplan – een geïntegreerd voorstel", Brussel, 1994.
6 VOKA: samenwerkingsverband tussen het Vlaams Economisch Verbond (VEV) en de Vlaamse Kamers van Koophandel, in samenwerking met Febiac, de Vlaamse Confederatie Bouw en de Vlaamse Havenvereniging, januari 2003.
7 Voor een belangrijk deel te verklaren door de grote budgetten voor de aanpassing van de expresweg Zeebrugge-Oostkamp ter hoogte van Brugge.

LAST VAN VERSTOPTE WEGEN?

Helpt files te voorkomen.
Info: 059-56 53 53

DE LIJN

www.mogenlo.be



de weg ligt open

Het vervoer via de **binnenvaart*** en **shortsea shipping**** neemt toe, tonnage per tonnage, transport per transport. En toch is op onze kanalen, rivieren en kusten nog zoveel plaats, zoveel ruimte, kortom zoveel groeipotentieel. Potentieel dat er gewoon op wacht om door u te worden benut.

Gelukkig ontdekken steeds meer ondernemers de grote voordelen van binnenvaart en shortsea shipping: just in time en van deur tot deur, op maat van uw behoeften, efficiënt, voordelig, risicovrij, stipt, snel... allemaal troeven die de weg vrijmaken voor een intensiever gebruik van de "snel"-weg van de toekomst: de waterweg.

* *Binnenvaart: transport via de binnenwateren zoals rivieren en kanalen.*
** *Short Sea Shipping: transport over water dat minstens voor een deel uit zee of oceaan bestaat maar waarbij de oceaan niet wordt gekruist.*

Promotie Binnenvaart Vlaanderen
Kempische Kaai 57, 3500 Hasselt,
tel.: 011 23 06 06, fax: 011 23 06 09
e-mail pbv@binnenvaart.be
www.binnenvaart.be

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen
Markgravestraat 12, 2000 Antwerpen,
tel.: 03 203 55 10, fax: 03 203 55 08
e-mail: shortseashipping@sssbe.com
www.shortsea.be

Hip met het schip

Intermodaliteit kan mobiliteit redden

Justin Gleissner
journalist

Betere vaarwegen maken vervoer over water attractiever

"Hip met het schip". Die titel is niet van ons, maar is gepikt uit het schooolopstel van een drietal meisjes die een boodschap schreven aan 'al de bazen van de fabrieken in Vlaanderen' waarin ze pleitten om meer over water te vervoeren dan over de weg omdat het zo veel veiliger is, zuiniger, milieuvriendelijk en minder files veroorzaakt. Dus: Hip met het schip! Die boodschap werd midden juni van vorig jaar, bevestigd aan een paar honderd ballonnen, opgelaten bij de opening van de Cargovil Container Terminal (CCT) in Grimbergen.
De grootwarenhuisketen Carrefour, die in het vlakbij gelegen industriepark een verdeelcentrum heeft, maakte al meteen gebruik van de CCT en laat jaarlijks circa 1.300 deepsea-containers (komende van overzee) vanuit de haven van Antwerpen per binnenschip naar Grimbergen overvaren. Het betekent evenveel trucks minder op de E19.

Intermodaliteit en modal shift

Meteen komen twee begrippen in beeld die in verband met de verkeersproblematiek ook 'hip' zijn geworden: intermodaliteit en *modal shift*. Schepen zullen wel nooit kunnen afmeren aan de achterdeur van de supermarkt om daar hun vracht te lossen en dus blijft de vrachtwagen onontbeerlijk om de afstand van de waterweg naar de 'ingang voor leveranciers' te overbruggen, maar dankzij deze intermodaliteit wordt het traject over de weg wel aanzienlijk ingekort. Daartoe moet er echter eerst een 'modal shift' plaatsgrijpen: het goederenvervoer moet zich, geheel of gedeeltelijk, verplaatsen van de weg naar het water (of het spoor). Wie dat perfect hebben begrepen zijn Alain Zielens van de containerminal in Avelgem en Peter Vierstraete, die in Wielsbeke een gelijkaardig initiatief uitbouwt (zie verder).

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Intermodalisme en modal shift zijn ook de twee belangrijke denkpistes die worden gevolgd door Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) die in 2002 haar tienjarig bestaan vierde. Deze vzw, waarin afgevaardigden van de binnenvaartsector, de vakbonden, de industrie, de tussenpersonen en de administratie zitting hebben, besefte al vrij spoedig dat eerst de middelen moesten worden gecreëerd om deze modal shift mogelijk te maken. In de eerste plaats moest de binnenvaart performanter worden wat een sanering inhield van de vloot: oud voor nieuw; een actie die trouwens op punt werd gesteld door de Europese Commissie. Onder impuls van PBV kwam daarbovenop een ondersteuningsprogramma voor binnenvaarders die moderniseringen en technische verbeteringen aanbrachten aan hun schip. Het ministerie van Economische Zaken maakte daarvoor budgetten vrij.

Inmiddels (1998) was ook de liberalisering van de binnenvaartmarkt - Europees opgelegd - een feit geworden en organiseerde PBV managementscursussen om de binnenvaarders beter voor te bereiden op de vrije makt.
PBV startte eveneens initiaties met het oog op de introductie van informatica en telematica in de binnenvaart en beide initiatieven kenden grote bijval.
Verder werd bij de overheid - met wisselend succes - aangedrongen op een beter onderhoud van de vaarwegen (lees baggerwerken om de oorspronkelijk gegarandeerde diepten terug op peil te brengen) en op een modernisering van sluizen en bruggen. PBV sprong eveneens in de bres om een drastische verlaging (90%) van de vaarrechten te bekomen. Vanaf 1 januari 2000 werd het tarief herleid tot 0,01 BEF/tonkm[1]....

Publiek-private samenwerking

Tenslotte propageerde PBV de bouw van kaaimuren en goederenoverslagplaatsen langsheen de waterwegen volgens de formule van de publiek-private samenwerking (PPS) waarbij de overheid 80% van de investering van de superstructuur (meergelegenheid) ophoest. De privé-investeerder neemt de overige 20% voor zijn rekening, bouwt de superstructuur (bevloering, loodsen, behandelingstuigen enz.) en garandeert een bepaalde omvang aan trafiek - afhankelijk van de hoogte van de investering - aan de binnenvaart toe te vertrouwen. De formule werd ook op diverse plaatsen in West-Vlaanderen toegepast ***(zie tabel 1)***.

Parallel daarmee stuurde PBV drie vrachtprospectoren op pad om de bedrijven en de *traffic managers* te wijzen op de mogelijkheden en de voordelen van een modal shift. Zij begeleiden eveneens de ondernemingen die overwegen met de PPS-formule in zee te gaan.

Gans dit programma heeft zijn effect niet gemist. Toegegeven, het ging vooraf gestadig bergaf met de binnenvaart in België. In 1970 bedroeg inzake goederen-vervoer het aantal gepresteerde tonkilometer door de binnenvaart nog 24%. In 1997 was dit aandeel geslonken tot slechts 10%. Maar vanaf 1997 trad een kentering op. Op het totale waterwegennet van 1.100 km werd er afgelopen jaar 4.403.775.060 tonkilometer vervoerd; een nieuw record. Dat is 4,4 procent meer dan in 2001 en maar liefst 40,7 procent beter dan vijf jaar geleden.
Om de totale economische impact van de binnenvaart in te schatten moet daarbij nog worden rekening gehouden met de trafiek, gegenereerd door de Vlaamse zeehavens.
Die kan geschat worden op 90 tot 100 miljoen ton per jaar.
Alleen al in de haven van Antwerpen werd afgelopen jaar 74 miljoen ton gelost of geladen op binnenschepen.
In de haven van Gent was dat circa 12 miljoen ton.
En om in hetzelfde turbo-taaltje te eindigen: het schip is hip, modal shift is keitof!

Binnenvaart in de lift

Een betrouwbare barometer voor de binnenvaartactiviteiten in het algemeen vormen de trafiekcijfers van de **Dienst voor de Scheepvaart**, die het Albertkanaal en de Kempische kanalen beheert.

	2001	2002	%
Vervoerde tonkilometer	2.757.990.242	2.953.780.260	+ 7,10%
Vervoerde tonnage	35.929.817	37.786.004	+ 5,17%

Op de hoofdwaterwegenas Antwerpen-Brussel-Charleroi, die voor wat het Vlaams gedeelte betreft door de **NV Zeekanaal** wordt beheerd, evolueerde de vervoerde tonnage als volgt (afgerond):

	2001	2002	%
Vervoerde tonnage	9,45 miloen ton	9,90 miljoen ton	+ 4,7%

Hoe zit het met West-Vlaanderen?

Ook in West-Vlaanderen hield de binnenvaart gelijke tred met de algemene tendens. In 1995 werden aan de sluizen op de West-Vlaamse waterlopen 49.469 geladen schepen geteld met een globale tonnage van 19.306.67.
Op 31 december 2000 bleef de teller stilstaan op 51.703 schepen die 23.809.872 ton vervoerden.

Inzake waterwegen-infrastructuur in West-Vlaanderen werd op 27 april 2001 in Zwevegem, op het kanaal

Tabel 1
Binnenvaartterminals langsheen West-Vlaamse waterlopen optredend als bouwheer voor het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Waterweg	Aanvrager	Aard	Opmerking
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Desiré Stadsbader-Flamand	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2001
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Despriet	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2001
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Devamix	Bouwmaterialen	In bedrijf sinds mei 2002
Bovenschelde	AVCT	Containers	In bedrijf sinds juni 2002
Leie	RTW	Containers	In bedrijf einde 2003
Kanaal Roeselare-Leie	WIER	Containers/Bulk	In bespreking
Kanaal RoeselareLeie	NV Spano - Oostrozebeke	Houtspaanders	In bedrijf medio 2003
Kanaal Bossuit-Kortrijk	NV Dumoulin - Kortrijk	Landbouwgrondst.	Werken starten voorjaar 2003
Leie	Geldof	Ondeelbare stukken	Werken starten voorjaar 2003
Kanaal Roeselare-Leie	Delvaza	Zand	Werken starten voorjaar 2003

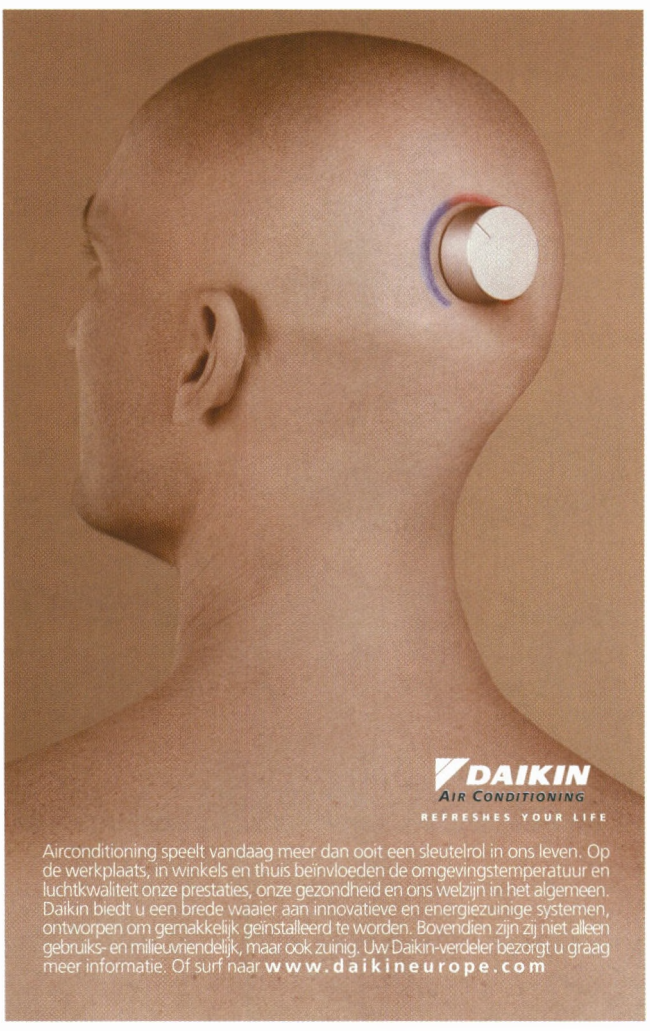
Bron: NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer, grafische verwerking: WES Onderzoek & Advies

Bossuit-Kortrijk, een nieuwe sluis ingewijd, waardoor gans het kanaal bevaarbaar werd voor schepen van 1.350 ton (voorheen 350 ton). In de loop van vorig jaar werd opnieuw gebaggerd op de Leie en op de Ringvaart om Gent; niet onmiddellijk op West-Vlaams grondgebied, maar binnenvaart is grensoverschrijdend bij uitstek en deze baggerwerken verhogen ook de bereikbaarheid van de West-Vlaamse regio. De diepgang op Gent-Oostende werd er verhoogd tot 2,70 m met een onmiddellijk gunstig resultaat op het rendement van de schepen, op de vrachtprijzen en dus op de competitiviteit van de binnenvaart. Op de Ringvaart werd zelfs 3 m diepgang in het vooruitzicht gesteld. Positief was ook invoering van de 24-uur bediening van de sluis van Evergem, die zowat geldt als de poort op onder meer West-Vlaanderen. Daar werd vorig jaar ook de eerste spadesteek gegeven voor de ontdubbeling van de sluis. Evergem II moet in 2007 operationeel worden.Vermelden we ook de bochtafsnijding Beernem op Gent-Oostende, begonnen in november van vorig jaar en deel uitmakend van de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge/Oostende.

Maar ondanks alle verbeteringswerken blijven de beperkingen van deze vaarweg een grote handicap voor **de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge**. De Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) propageert de volgens haar ideale oplossing: een nieuwe waterwegverbinding die Zeebrugge rechtstreeks met het kanaal Gent-Terneuzen zou verbinden; het zogenaamde Noorderkanaal. In tweede orde wijst men ook op de noodzaak van een verbetering van het wegen- en spoorwegnet rond Zeebrugge, samen met de verbeterde aansluiting op het hoofdwaterwegennet door middel van een gegarandeerde kust- en estuaire vaart en de optimalisatie van het Kanaal Brugge-Gent. Dit laatste zou onder meer kunnen door kruisingsplaatsen te voorzien waar duwkonvooien elkaar kunnen passeren. MBZ vraagt dat de overheid zonder verwijl de voorgestelde kustvaartverbindingen met het hinterland zou ondersteunen.

Een hoofdstuk apart is **de doortocht van Kortrijk**, die wordt verbreed tot 32 m en aangepast opdat schepen van 1.350 ton elkaar zouden kunnen kruisen. De volledige Leie-doortocht moet tegen 2007 zijn gerealiseerd. Verwacht wordt dat de scheepvaart van en naar Frankrijk dan tot tien miljoen ton per jaar zal verdubbelen. De doorvaarhoogte onder de bruggen - na vernieuwing - zal dan zeven meter boven het normale waterpeil bedragen zodat schepen met drie lagen containers er onderdoor zullen kunnen.
Het Leie-prgramma liep aanzienlijke vertraging op door de onverwachte ontdekking van bodemverontreiniging bij de vernieuwbouw van de Groeningebrug in Kortrijk.

Hierna belichten we twee projecten uit de provincie: *River Terminal Wielsbeke* en *Avelgem Container Terminal.*



River Terminal Wielsbeke in beeld

De binnenvaart zal maar effectief doorbreken naarmate de overheid erin slaagt het goederenvervoer over de weg terug te dringen. Dit is geen financiële kwestie maar daar zijn wel beleidsdaden voor nodig die enige politieke moed vergen.

Zo luidt de no-nonsense diagnose van het mobiliteitsprobleem zoals verwoord door **Peter Vierstraete van Katoen Natie/Seaport Terminals.** En wat voor het land telt, geldt uiteraard ook voor West-Vlaanderen.
De heer Vierstraete is projectleider van River Terminal Wielsbeke (RTW) die oktober/november van dit jaar operationeel wordt. Het betreft hier een initiatief van Katoen Natie met de groep-Ideal als medeaandeelhouder. Die nieuwe infrastructuur kan een belangrijke bijdrage leveren in de beheersing van de mobiliteit in de West-Vlaamse regio.

RTW krijgt een kadelengte van 255 m bij een waterdiepte van 2,30 mm. In het totaal verwierf het consortium aan de Leie 8 ha. Daarvan wordt in een eerste fase 1,6 ha operationeel gemaakt, waarvan 4.000 m overdekt. De kade wordt mits een bedrag van 80 miljoen frank gebouwd volgens de formule van de publiek-private samenwerking (PPS) waarbij 80% van de investering wordt gedragen door de overheid.
Voor de bevloering, gebouwen, behandelingstuigen enz. trekt de private investeerder nog eens een budget uit van 35 miljoen frank. Spooraansluiting is niet voorzien.

Op de 16.000 m² van de eerste bouwfase kunnen tot duizend teu (containereenheden van twintig voet lengte) worden opgeslagen. De jaarlijkse overslagcapaciteit van de terminal bedraagt 50.000 teu die men hoopt te bereiken binnen de vier jaar. RTW zal een dagelijkse afvaart aanbieden op Antwerpen, en twee- tot driemaal per week een schip inleggen op Rotterdam.
De plaatselijke industrie, tot 20 à 25 km in de omtrek van Wielsbeke, wordt het voor de hand liggend cliënteel van RTW en dit zowel voor import als voor export.
Een marktstudie heeft uitgewezen dat de regio jaarlijks een container-pakket kan genereren van circa 50.000 containers, die thans nog via de weg van en naar de zeehavens transiteren en die voortaan langs de waterweg zullen kunnen worden aan- en afgevoerd.
Peter Vierstraete wil geen prijzenslag aangaan met het wegvervoer: "Als er een *modal shift* ontstaat moet dit om een duurzame reden zijn. Goedkoper varen kan een tijdelijk voordeel zijn dat vlug ongedaan kan worden gemaakt en waarbij trafieken telkens worden geheroriënteerd in afwachting van de volgende prijsevolutie enz. Daar doen wij niet aan mee!"

De bouwsite van de River Terminal Wielsbeke aan de Leie. Vanaf oktober/november worden hier containers geladen/gelost en overgeslagen op vrachtwagen (situatie op de foto dateert van begin februari 2003)

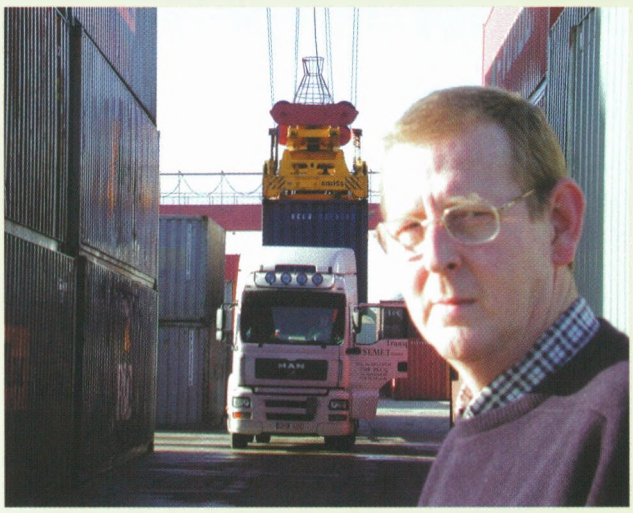
De NV Zeekanaal treedt op als bouwheer voor de River Terminal Wielsbeke.

Avelgem (AVCT) demonstreert gecombineerd vervoer

De Avelgem Container Terminal werd in 1990 operationeel en sindsdien evolueerde het aantal "moves" (havenjargon voor behandeling van containers) van 2.500 teu in het eerste boekjaar tot circa 68.000 teu vorig jaar. Begonnen in een eerste fase met een kadelengte van 120 m en één containerkraan werd de infrastructuur in 2001 uitgebreid tot 200 m kadelengte in de tweede bouwfase waarin ook een tweede kraan werd geplaatst. Er kunnen schepen meren tot 1.350 ton met drie lagen containers. AVCT is begin- en eindpunt van zes afvaarten per week Rotterdam-Avelgem en driemaal per week wordt op Antwerpen gevaren. De terminal heeft thans een opslagcapaciteit van tweeduizend teu op 19.000 m² terreinoppervlakte waarvan 2.400 m² overdekt. Het initiatief voor deze binnenvaartterminal werd genomen door twee Nederlandse baantransportondernemingen (Groenenboom en Overbeek) die evenwel ook ervaring hadden met Rijnvaart. Derde partner werd Alain Zielens, tevens bestuurder-directeur van AVCT.

95% van de import-containers die in Avelgem worden overgeslagen, zijn bestemd voor Noord-Frankrijk. De export in containers uit de Noord-Franse regio via Avelgem bedraagt 75%.; slechts 25% van de export is afkomstig uit het West-Vlaamse hinterland: Kortrijk, Waregem, Ronse, Doornik, Oudenaarde enz...

Om West-Vlaamse industriëlen tot de waterweg te bekeren helpt Alain Zielens vooraf het fabeltje uit de wereld dat de binnenvaart traag zou zijn. De vaartijd tussen Avelgem en Rotterdam bedraagt slechts 18 uur. Over het traject Avelgem-Antwerpen vaart een schip slechts 13 uur en in beide gevallen gaat het dan om



Alain Zielens, bestuurder-directeur van de binnenvaartterminal in Avelgem (AVCT): "Continue openstelling van de vaarwegen kan tot 50% meer binnenvaarttrafiek genereren."

transporten van circa dertig laadkisten. Maar de heer Zielens betreurt wel dat er op de Vlaamse binnenwateren nog altijd zondagvaarverbod geldt. Daardoor ontstaat op maandag filevorming aan de sluis in Evergem en duurt het doorgaans een hele dag om de vertraging bij het schuttten op te halen.

Als deze kunstmatige belemmeringen worden opgeheven, kan nog meer trafiek van de weg naar het water worden overgeheveld. Wat AVCT betreft zou daardoor alleen al de trafiek op Avelgem met 30% kunnen toenemen; aldus Zielens. De binnenvaarders zelf krijgen van de terminaloperator een open doekje: zij werken bijzonder flexibel en geven met moderne vaartuigen ten alle tijde vervoerszekerheid.

Schip in lossing bij AVCT. Aan de overkant van de Schelde begint Wallonië.

De auteur is als beroepsjournalist met specialisatie 'haven en scheepvaart' onder meer verbonden aan het tijdschrift NV Binnenvaart van Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

1 Een tonkilometer is het vervoer van één ton over een afstand van één kilometer

De troef van onze regionale luchthavens

Twee luchthavens bieden West-Vlaanderen unieke bereikbaarheid

Paul Cattrysse
Afdelingshoofd Personenvervoer en Luchthavens
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

De provincie West-Vlaanderen heeft het voorrecht twee luchthavens op haar grondgebied te herbergen: Oostende en Kortrijk-Wevelgem. De internationale bereikbaarheid die zij alzo kunnen bieden, vormt een strategisch waardevolle troef.
De huidige crisis in de luchtvaart mag het geloof in het belang van deze luchthavens niet doen wankelen. De sector rekent er immers op dat - na deze inzinking die haar gelijke nog niet gekend heeft - opnieuw een periode van expansie zal aanbreken.
De mutaties zijn echter van die aard dat de nieuwe groei onmogelijk de voortzetting van de trend van het verleden kan betekenen. Het is dus belangrijk de kansen en opportuniteiten te benutten. Hierbij kunnen vormen van gemeenschappelijke promotie van de luchthavens ondersteunend werken.
Ook wordt de internationale regelgeving inzake exploitatie, de beveiliging en het milieu zodanig complex en heeft deze zo'n verstrekkende gevolgen, dat een samenwerking - alleen al op het vlak van de kennisuitwisseling - een must wordt.
Op internationaal vlak stelt men trouwens vast dat niet alleen de luchtvaartmaatschappijen, maar ook de luchthavens allianties vormen om op deze wijze een betere positie te veroveren in de luchtvaartmarkt, synergieën te realiseren en de exploitatieproblemen beter te beheersen.

Inleiding

Onder impuls van Gouverneur Paul Breyne verrichtte de GOM West-Vlaanderen in 2000 een onderzoek naar de toekomst van de West-Vlaamse luchthavens en hun mogelijke samenwerking. De studie (september 2000) bestond uit volgende delen:

- een algemene beschrijving van het profiel, de activiteit en de financiële situatie van elke luchthaven;
- hun positionering ten opzichte van andere luchthavens;
- de plaats van de West-Vlaamse luchthavens in het Vlaamse luchtvaartbeleid;
- de mogelijke complementariteit tussen Oostende en Kortrijk-Wevelgem.

Deze studie vormde de aanzet tot verdere, permanente contacten tussen de beide luchthavens. Het is in dit verband nuttig om met de beide West-Vlaamse luchthavens nader kennis te maken.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wil zich vooral profileren als een goed bereikbare, soepel functionerende regionale vertrek- en aankomstplaats voor zakelijk vliegverkeer binnen Europa. De goede ontsluiting, de kleinschaligheid en bijgevolg de tijdswinst zijn troeven die door zakenmensen als uitermate belangrijk worden ervaren.
In tweede orde zijn ook het scholings- en trainingsverkeer van belang, gelet op de noodzaak van een goede initiatie en verdere opleiding van toekomstige piloten.
De luchthaven biedt verder onderhouds- en herstellingsfaciliteiten die de luchtvaartactiviteit ondersteunen en die zorgen voor gespecialiseerde tewerkstelling.
Ten slotte maakt de luchthaven ook individueel toeristisch en vrijetijdsverkeer per vliegtuig mogelijk.

Beheersvorm

De West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem c.v.b.a. (W.I.V.), exploitant van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, is een gemengd (78% publiek / 22% privaat) intergemeentelijk samenwerkingsverband met een belangrijke inbreng van de provincie. Deze intercommunale is opgericht op 1 augustus 1970 voor een termijn van dertig jaar, die inmiddels is verlengd tot 2019.

Infrastructuur en uitrusting

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem heeft een start- en landingsbaan 25/07 met een lengte van 1.925 m en een breedte van 45 m. Ze ligt 19 m boven de zeespiegel.
De luchthaven beschikt over een parkeerplatform van ongeveer 3000 m². Ondanks een behoorlijk niveau van "general" en specifiek "business aviation" (zakenluchtvaart) biedt de luchthaven nog heel wat reservecapaciteit.
De luchthaven heeft geen slots. Het luchtruim is niet

Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

LUCHTHAVENSTRAAT 1 BUS 1, B-8560 WEVELGEM
INFOFOON: +32 56 35 14 12
TELEFAX: +32 56 35 40 59
E-MAIL: AIRPORT.KORTRIJK@SKYNET.BE
WEBSITES: WWW.KORTRIJKAIRPORT.BE
WWW.WEVELGEMAIRPORT.BE

hét centrum voor zakenluchtvaart

- uitstekend bereikbare Schengen-luchthaven bij de deur
- luchttaxi & express naar/vanuit alle Europese luchthavens
- verrassend eenvoudig en comfortabel, maximale tijdswinst

copyright www.hendericx.com

Bedrijven die de luchthaven gebruiken als aankomstplaats voor hun buitenlandse relaties of als vertrekpunt voor een snelle taxivlucht, bijvoorbeeld naar meerdere bestemmingen op één dag, WINNEN ALTIJD.

gecontroleerd. Het personeel op de verkeerstoren, integraal door de W.I.V. tewerkgesteld en betaald, geeft enkel inlichtingen. De W.I.V. dringt aan op de organisatie van verkeersleiding door Belgocontrol, zoals op de andere Belgische luchthavens. De luchthaven is open van 8 uur (tijdens de weekends en op feestdagen vanaf 9 uur) tot zonsondergang of tot 21 uur in de zomer. Op verzoek kunnen commerciële vluchten ook buiten deze openingsuren terecht.

Bij de oprichting van het passagiersgebouw in 1992 is gemikt op een capaciteit van 150.000 passagiers per jaar. Een deel van de passagiers hoeft echter geen gebruik te maken van het luchthavengebouw, zodat dit nog een flinke groei aankan. De luchthaven biedt gratis parking voor 150 wagens. Deze capaciteit kan nog verdubbeld worden.

De bereikbaarheid via de weg is uniek door de aanwezigheid van diverse autosnelwegen vlakbij de luchthaven (E 403 Tournai-Brugge op 1 km, R 8 ring Kortrijk op 0,5 km en E 17 Antwerpen-Lille op 3 km) en daarnaast door het feit dat de omringende weginfrastructuur nog ver van verzadigd is. Dit heeft positieve gevolgen voor de omvang van het verzorgingsgebied van de zakenluchthaven: West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, West-Brabant, Noord-Henegouwen en de noordrand van de agglomeratie Lille-Roubaix-Tourcoing.

Luchtvaartactiviteit: realisaties

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem haalde in de voorbije jaren de volgende verkeersresultaten (***zie tabel 1***):

■ *De luchtvaartgebonden industriezone nabij de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is 3 ha groot.* De facto *gaat het over stallingsplaatsen voor een vijftigtal vliegtuigen en helikopters en enkele onderhoudsateliers en vliegscholen.*
Zeer recent kochten vier investeerders in totaal ruim 1,4 ha extra om te bebouwen.

Tabel 1
Verkeersresultaten luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Jaar	Bewegingen	Passagiers	Zakenvluchten	Professionele passagiers (*)
1997	38.276	86.734	4.825	16.271
1998	38.162	85.121	5.037	16.178
1999	39.155	84.120	5.408	15.983
2000	38.771	83.134	5.597	17.022
2001	38.631	84.853	5.462	19.090
2002	32.230	70.658	4.001	13.158

(*) Onder professioneel verkeer wordt verstaan het op professionele wijze georganiseerd passagiersvervoer met een ingehuurd of een eigen vliegtuig of verkeer met een zakelijk doel, zogenaamd 'commercieel verkeer'.
Het overige verkeer bestaat hoofdzakelijk uit scholings- en trainingsverkeer en in kleinere mate uit verplaatsingen in functie van vrije tijd of toerisme.

Bedrijvigheid en werkgelegenheid

Op de luchthaven is een zeer belangrijke luchttaxi- en charter-operator aanwezig (*Westlink*, waarvan *Sky Service* deel uitmaakt) met de grootste vloot voor zakelijk verkeer in de Benelux (14 zakentoestellen), een lokale onafhankelijke handlingmaatschappij met privé-partners, 7 vliegscholen waarvan twee met een compleet pakket naar Europese normen (de zogenaamde J.A.R., *Joint Aviation Regulation*), 6 erkende onderhoudsfirma's en tenslotte 13 helikopters en een 80-tal private vliegtuigen die zowel voor zakelijke als voor privé-doeleinden worden gebruikt.
25 private loodseigenaars stellen loodsruimte te huur.
Op de luchtvaartgebonden industriezone ten noorden van de startbaan worden nog 3 hectaren grond te koop gesteld aan luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigeigenaars.
In 2003 zal circa 5,5 ha bebouwd zijn.

De werkelijke waarde van de in 2002 gebaseerde vloot wordt geraamd op 62 miljoen euro. De gecumuleerde waarde van alle investeringen in private loodsen en gebouwen bedraagt 6,4 miljoen euro. De gecumuleerde investeringen in de luchthaveninfrastructuur sinds het ontstaan bedraagt 11,75 miljoen euro (inclusief de tunnel onder de startbaan aangelegd in 1973). In 2001 werd op de luchthaven een omzet van 18 miljoen euro gerealiseerd.

De luchthaven biedt rechtstreeks 75 voltijdse betrekkingen, hoofdzakelijk bij de gebaseerde luchtvaartmaatschappij annex onderhoudsfirma, de beheers- en de handlingmaatschappij, in de diverse vliegscholen en onderhoudsateliers en in de horeca.

Milieuvergunning[1]

De luchthaven beschikt over een in beroep verleende milieuvergunning voor 5 jaar. Deze beperkt vooral het maximum aantal nachtvluchten[2] tot 180 per jaar (15 per maand). Hoewel dit aantal momenteel niet behaald wordt, is dit te beschouwen als een absoluut minimum om de missie van commerciële luchthaven verder te vervullen. Het

aantal potentieel sterk gehinderde omwonenden bedroeg 39 over het referentiejaar 2000 en 25 in het jaar 2001.

Financiële gegevens

De luchthaven beschikt over aëronautische ontvangsten (passagierstaks, landings- en opstijgingsvergoeding) en niet-aëronautische ontvangsten (verhuringen, algemene inkomsten, winsten uit brandstofverkoop, concessievergoedingen), alsmede over exploitatiedotaties. Hiermee dekt zij haar exploitatie-uitgaven. Deze evolueerden als volgt: (***zie tabel 2***)
De bijdragen van de gemeenten belopen momenteel 0,25 euro per inwoner.

Tabel 2
Financiële gegevens luchthaven Kortrijk-Wevelgem (in euro)

Jaar	Aëronautische ontvangsten	Niet-aëronautische ontvangsten	Exploitatie-dotaties	Netto-exploitatieresultaat
1997	147.907	175.918	42.545	- 55.766
1998	165.571	156.652	42.511	- 67.976
1999	194.468	173.736	40.746	- 50.422
2000	232.811	196.250	44.385	- 30.181
2001	218.590	189.400	89.062	3.426

Investeringsprojecten[3]

De luchthaven heeft voor de volgende jaren belangrijke projecten in het vooruitzicht:
- het vernieuwen van de verharding van de start- en taxibanen en van de afwatering;
- de installatie van een nieuwe startbaan-, taxibaan- en naderingsverlichting op startbaan 25;
- de oprichting van een autonoom functionerende brandweerpost;
- de plaatsing van een instrument voor het opvolgen van de dalingshoek van het vliegtuig, mits verkrijging apparatuur vanwege Belgocontrol;
- de aanleg van 150 extra autoparkeerplaatsen;
- de installatie van een bagagescanningsysteem;
- de uitbreiding van het parkeerplatform voor vliegtuigen tot 5.500 m² of 8.100 m²;
- de installatie van een meteostation.

De luchthaven Oostende

De luchthaven Oostende is in de eerste plaats, maar niet uitsluitend, een vrachtluchthaven. De laatste jaren werd bewust een diversificatie van de activiteiten nagestreefd. Door deze aanpak en door een geleidelijk en thans volledig verbod op de lawaaierige *stage II* toestellen heeft de luchthaven haar kwalijke reputatie van luchthaven voor verouderde vliegtuigen afgegooid.

De luchthaven profileert zich als een *low cost* distributiecentrum voor het wereldwijde luchtvrachtvervoer en heeft een belangrijk aandeel in het intercontinentaal vrachtvervoer met toestellen die uitsluitend voor vracht bestemd zijn. Zij richt zich op de *just-in-time* markt en op de markt van het snel cargovervoer, het vervoer van levende dieren en dierlijke producten en van bederfbare waren en buitenmaatse vracht. De grootste troef is de flexibiliteit en snelheid bij de grondafhandeling. De geboden service, de lage kosten van brandstof, opslag en afhandeling laten toe in te spelen op de permanente evoluties in de markt. De trafiek is voor 35% export- en voor 65% import-gericht. Het importaandeel wordt steeds meer overwegend, hetgeen echter een eerder ongunstige evolutie is.

Dank zij een gerichte verkoopspolitiek, de flexibiliteit inzake vertrek- en aankomsturen (openstelling 24 uur op 24) en de intense samenwerking met de belangrijkste touroperators is de luchthaven er in geslaagd ook het charterverkeer uit te bouwen, zodat nu het ganse jaar door een aantal belangrijke zonbestemmingen worden aangeboden.

De luchthaven heeft bovendien een functie op het vlak van de "kleine luchtvaart", voornamelijk training van de leerling-piloten en luchtvaarttechnische opleiding. In beperkte mate functioneert de luchthaven ook als zakenluchthaven.

Foto: Andre Deblauwe

Ostend Airport, the key to success

OSTEND
INTERNATIONAL AIRPORT

Ostend Airport is the ideal gateway to the rest of Europe. Companies located in Ostend or using the facilities of Ostend Airport have the privilege of being in the heart of Europe with excellent connections to all major centres such as Paris, London, Amsterdam, Frankfurt. It therefore makes sense to choose Ostend Airport for all your air operations.

- cargo-friendly concept
- runway 3200 m - 10500 ft
- 24 hours/day, 7 days/week
- no slots, no congestion
- minimum turn-around time
- specialized in outsize cargo, livestock
- new perishable centre - capacity 340 tons
  approved by European Commission 2001/812/EG
- EU veterinary inspection post
- excellent location for JIT-product or door-to-door service
- rapid access to Ostend seaport, channel ferry-service
- rapid access to Zeebrugge, the largest RO-RO seaport in Europe
- general aviation, a wide range of global destinations

Airport authority - T. ++32 59 55 12 11 - F. ++32 59 51 32 51 - AFTN EBOSYDYX - e-mail: airport.authority@ostendairport.be
Public Relations Ostend Airport - T. ++32 59 80 20 08 - F. ++32 59 70 55 12 - SITA OSTPRXH - ostendairport.pr@ostendairport.be
www.ostendairport.be

Tabel 3
Verkeersresultaten luchthaven Oostende

Jaar	Bewegingen (*)	Passagiers	Vracht in ton
1995	37.554	80.532	81.514
1996	36.400	90.474	91.768
1997	42.474	126.196	105.699
1998	41.702	124.385	87.868
1999	44.966	139.333	107.984
2000	44.060	123.984	93.472
2001	39.306	117.775	88.778
2002	37.336	103.375	57.131

(*) De lokale vluchten, trainingsvluchten en touringvluchten omvatten 80% van de bewegingen. Het aantal charterpassagiers bedraagt 62% van het totaal.

Beheersvorm

De luchthaven Oostende wordt sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij heeft het statuut van "Dienst met Afzonderlijk Beheer", waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994 (B.S. 20.10.1994). Deze beheersvorm laat de luchthaven toe met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren.
Voor de toekomst wordt gezocht naar een structuur die ook toelaat andere partners bij het beheer te betrekken.
De deficitaire exploitatie en de noodzakelijke overheidsfinanciering van de investeringen maken deze zoektocht echter niet eenvoudig.
Belgocontrol staat in voor de verkeersleiding, de radiodienst en de weerkundige dienst. Krachtens het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse en het Waalse Gewest draagt Belgocontrol ook de hieraan verbonden kosten.

Verkeer

Het verkeer kende de jongste jaren volgende evolutie: (*zie tabel 3*)

Infrastructuur

De luchthaven van Oostende heeft een start- en landingsbaan 26/08 van 3.200 m, met een parallelle taxiweg langs een gedeelte van de baan. Zij is toegankelijk voor alle bestaande types van vliegtuigen. Baan 26 is uitgerust met een *Instrument Landing System* (ILS) categorie I. Het ILS categorie I op baan 08 zal in 2003 operationeel zijn.
Momenteel beschikt de luchthavenbrandweer over voldoende modern materiaal om te voldoen aan de ICAO[4]-voorschriften voor een luchthaven van categorie 9.
De tarmac voor het luchthavengebouw is 625 m op 226 m en biedt plaats voor 20 vliegtuigen, waaronder 5 breedromptoestellen. De tarmac van de bedrijvenzone (530 m op 120 m), hoofdzakelijk bedoeld voor de afhandeling van cargo, heeft een capaciteit van 6 grote vliegtuigen. De luchthaven beschikt ook over een platform voor kleine vliegtuigen en helikopters.
De beschikbare loodsruimte voor vracht beperkt thans de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven tot circa 120.000 ton vracht. De luchthaven rekent op de private sector om hierin verder te investeren.
Het passagiersgebouw werd berekend op een capaciteit van 1,5 miljoen passagiers. Het bezit dus nog een aanzienlijke reservecapaciteit.
De luchthaven heeft geen eigen slots[5] en kent geen overbelasting van het luchtruim. De gunstige ligging van de luchthaven, de goede ontsluiting naar het internationaal wegennet (E40 en A10), de uitbouw van een industrieterrein voor luchthavengebonden bedrijven en het zeer ruime passagiersgebouw maken - mits relatief beperkte investeringen binnen het huidige luchthavendomein - nog een belangrijke groei van de luchthavenactiviteit mogelijk.

Foto: Andre Deblauwe

Ostend International Airport

Foto: Andre Deblauwe

Groenten en fruit worden uit een Egyptisch vliegtuig geladen. Ostend International Airport behandelt niet alleen vracht- maar ook passagiersvervoer.

Bedrijvigheid en werkgelegenheid

Op de luchthaven van Oostende zijn onder meer 12 luchtvaartmaatschappijen, één luchttaxibedrijf, 17 vrachtagenten, één onafhankelijke grondafhandelaar, twee brandstofleveranciers, twee restaurants met voorzieningen voor catering, twee wegtransportbedrijven, vier expediteurs, één wisselkantoor en twee onderhoudsdiensten voor vliegtuigen gevestigd. Daarnaast is een vliegschool (*Ostend Air College*) actief en geven twee vliegclubs opleiding. Het aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven varieert met de pieken in vracht- en passagiersvervoer en schommelt rond de 200 personeelsleden in overheidsdienst en 350 personeelsleden in de private bedrijven.

Milieuvergunning[6]

De bijzondere voorwaarden van deze vergunning bepalen deels het kader waarin de luchthaven zich verder kan ontwikkelen.

Het aantal nachtelijke bewegingen[7] op jaarbasis wordt beperkt tot 900 bewegingen van toestellen groter dan 6 ton en 330 bewegingen van toestellen tot 6 ton (exclusief de helikopterbeloodsing van zeeschepen).

Tussen 1999 en 2002 daalde het aantal nachtvluchten met toestellen zwaarder dan zes ton met 59%. Terwijl er in 1999 nog 896 nachtbewegingen waren, werden er in 2002, weliswaar bij een sterke daling van de tonnenmaat, nog nauwelijks 368 nachtvluchten met vliegtuigen van meer dan zes ton geteld. Hieruit blijkt een verdere verschuiving van de activiteit naar de dag.

De luchthaven heeft een actieplan met een jaarlijks voortgangsrapport om het aantal potentieel ernstig gehinderden en het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A) niet te doen stijgen. De geluidscontour LDN geeft de mate van geluidshinder aan waarbij rekening gehouden wordt met de grotere ervaren geluidshinder van een vliegtuig tijdens de nacht. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan andere milieuaspecten zoals dakpanschade, bereikbaarheid, energieverbruik, luchtkwaliteit en transportveiligheid.

In het kader van de milieuvergunning is een overlegcommissie werkzaam om de klachten van de omwonenden te inventariseren, oplossingen voor te stellen en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek.

Sedert begin 2003 beschikt de luchthaven over een geluidsmeetnet met vier vaste meetposten die in staat zijn om op continue basis metingen uit te voeren.

Het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek kreeg de opdracht om de invloed van de luchthavenactiviteit op de luchtkwaliteit in de omgeving te onderzoeken.

Tabel 4
Financiële gegevens luchthaven Oostende (in 1.000 euro)

Jaar	Aëronautische ontvangsten	Niet-aëronautische ontvangsten	Exploitatie-dotatie	Investerings-dotatie	Exploitatie-resultaat
1997	2.907,8	1.046,1	1.675,7	4.067,9	637,1
1998	2.531,0	1.078,3	1.559,2	6.110,6	24,8
1999	3.160,6	1.132,9	1.576,6	3.710,9	151,2
2000	2.855,7	949,4	1.514,6	5.721,4	-233,0
2001	2.679,7	932,1	1.452,6	4.595,9	-1.351,0

Financiële gegevens

Voor de financiering van haar uitgaven beschikt de luchthaven over haar aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten en over een exploitatiedotatie. Daarnaast stelt het Vlaamse Gewest jaarlijks ook een investeringsdotatie ter beschikking voor het buitengewoon onderhoud, de vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur, de gebouwen en de voertuigen. (*zie tabel 4*)

Voor 2002 was een hogere exploitatiedotatie noodzakelijk om het exploitatieverlies van 2001 en de daling van de inkomsten en de verhoging van de exploitatiekosten te compenseren.

Toekomstige projecten

Tot op heden heeft het Vlaamse Gewest steeds gezorgd voor de nodige middelen om de uitgestrekte luchthaveninfrastructuur in stand te houden en te moderniseren, zodat zij kan beantwoorden aan de steeds strengere criteria van de internationale luchtvaart- en milieureglementering.

In dat kader werkt de luchthaven aan de volgende projecten:

- de uitvoering van herstellingswerkzaamheden aan de inschepingsvloer voor het passagiersgebouw;
- de verlenging van de taxibaan en het plaatsen van de bijkomende verlichting van zodra de verhoging van het verkeer deze noodzakelijk maakt;
- verbreding en versterking van de bestaande taxibanen;
- aanleg van een volledige ringweg aan luchtzijde;
- de verdere aanpassing en modernisering van de luchthavengebouwen en hun omgeving;
- de bouw van een nieuwe materieelloods;
- de plaatsing van olieafscheiders;
- de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel;
- de vervanging van een brandweervoertuig en van een borstelmachine voor sneeuwruiming;
- de installatie van een perimeterdetectiesysteem.

Besluit

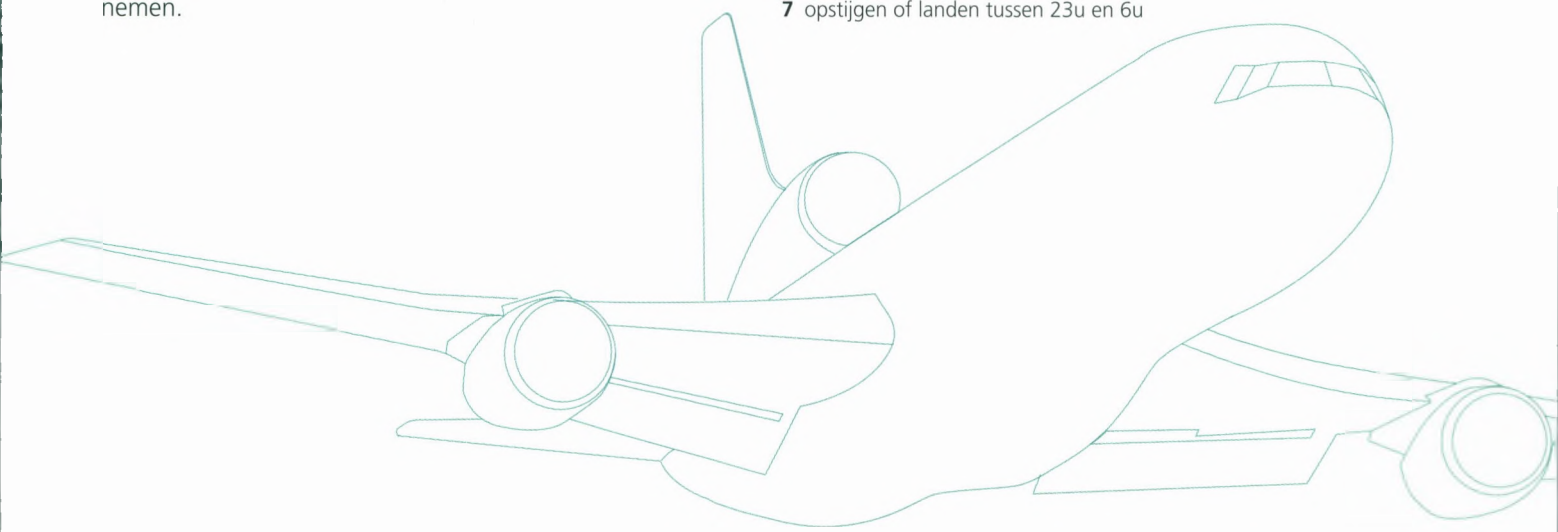
Het is de betrachting van de W.I.V., daarin gesteund door het Streekplatform van de regio Kortrijk en door een studie

van de GOM West-Vlaanderen, om in een of andere vorm samen te gaan met de luchthaven Oostende. Dergelijk luchthavennetwerk kan een logistieke troef vormen voor de provincie. Momenteel lopen initiatieven om deze troef maximaal uit te spelen. De discussie over de meest wenselijke beheersvorm is echter nog volledig open.

Ondanks de sterk uiteenlopende beheersvormen zijn gezamenlijke initiatieven niet onmogelijk. Het Vlaams Forum Luchtvaart, opgericht door de Vlaamse regering met als opdracht om tegen midden 2004 een advies uit te brengen over het gewenste Vlaams strategisch luchthavenbeleid op lange termijn, zal deze problematiek mede onder ogen nemen.

Het herstel van de conjunctuur in de luchtvaart zal zeker leiden tot een herneming van de activiteit op de luchthavens, hetgeen ook de werkgelegenheid zal ten goede komen.

1 9 maart 2000
2 tussen 23u en 06 u
3 De W.I.V. beschikt over een **strategisch plan** dd. januari 2002 dat op eenvoudig verzoek aan de directie (tel. 056/351412) wordt toegestuurd.
4 International Civil Aviation Organization
5 toegekende tijdsmarges voor landen en opstijgen
6 18 oktober 2000
7 opstijgen of landen tussen 23u en 6u



Heli Promotions

In het kader van dit dossiernummer over mobiliteit in West-Vlaanderen focussen we ditmaal op een minder bekende vorm van vervoer, namelijk per helikopter. Onbekend is immers niet altijd onbemind. Dit blijkt uit ons gesprek met de heer Ludwig Louwagie, stichter en zaakvoerder van Heli Promotions. Zelf enthousiast helikopterpiloot baat hij sedert 1995 de helihaven in Diksmuide uit.

Wat doet Heli Promotions?

De helikopters van Heli Promotions worden voor diverse doeleinden ingezet: vorig jaar ging circa 50% van alle vluchturen naar de **opleiding van helikopterpiloten**, 25% naar **foto- en filmwerk** vanuit de lucht en het resterende kwart is een mix van **toeristische trips en zakenvluchten**. In 2002 hadden we in totaal 1.200 vlieguren, wat gemiddeld 100 vlieguren op maandbasis betekent. Dit is een verdubbeling tegenover het jaar ervoor.

Ludwig Louwagie, zaakvoerder van Heli Promotions

EEN KINDERDROOM GAAT IN VERVULLING

Wie volgt zo'n opleiding tot helikopterpiloot?

Je kan stellen dat een ruime meerderheid van de kandidaten een hogere functie bekleedt en eigenlijk een kinderdroom willen waarmaken. De achterliggende gedachte is meestal om naderhand een eigen helikopter te kopen, maar in de praktijk schrikken de meeste toch terug voor de kostprijs. Als particulier kan je nooit genoeg uren vliegen om een helikopter economisch interessant te maken, de verzekeringen alleen al kosten een fortuin!

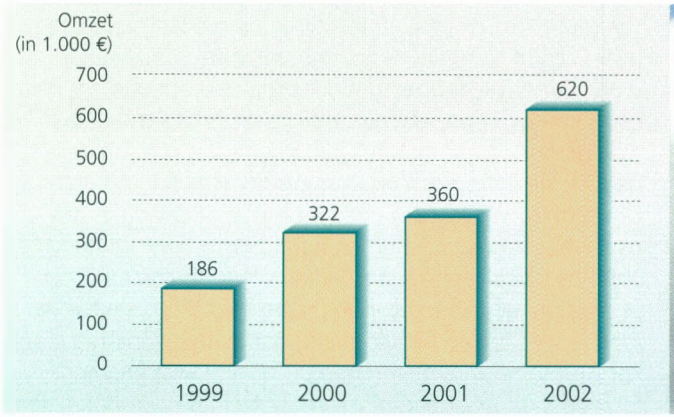
Hoeveel helikopters heeft Heli Promotions?

Samen met ons zusterbedrijf uit Diest beschikken we over negen helikopters, waarvan er zich steeds vier of vijf in Diksmuide bevinden.
In Vlaanderen neemt het aantal helikopters trouwens nog steeds toe. In de laatste 6 à 7 jaar zijn er - naast helikopters van leger, politie en hulpdiensten - zeker 30 burgerhelikopters bijgekomen in ons land.

Hoe het allemaal begon...

"Uit frustratie!", beweert Ludwig Louwagie, die al van kindsbeen af gefascineerd is door helikopters. Om zelf zijn vliegbrevet te halen was de heer Louwagie verplicht naar de Verenigde Staten te trekken. Zo groeide de idee om dit "gat in de Vlaamse markt" op te vullen. In 1995 richtte Ludwig Louwagie, samen met zijn echtgenote, *Heli Promotions* op. Het is nog steeds de enige permanente helihaven in Oost- en West-Vlaanderen. Met de wetenschap dat men eerst piloten moet vormen alvorens een markt te kunnen creëren, startte Heli Promotions met vliegopleidingen. De afgestudeerde piloten uit deze beginperiode zijn nog steeds de beste bondgenoten van het bedrijf, hetzij als klant, hetzij als instructeur. Aanvankelijk beschikte het bedrijf over welgeteld één helikopter: een Robinson 44, het meest gangbare toestel. De eerste jaren waren moeilijk voor de pioniers van de helikopterpromotie.
Ondertussen hebben reeds velen de weg naar de Diksmuidse helihaven gevonden en sedert 1999 is het bedrijf er in geslaagd de omzet systematisch omhoog te trekken tot 620.000 euro in 2002.
In oktober 2001 ging Heli Promotions een verregaande samenwerking aan met *Paramount Helicopters* uit Diest. Dank zij deze samenwerking kan het bedrijf een groter machinepark en meer flexibiliteit en service bieden.
Zo bouwen ze samen een nationale helikopterschool uit, volledig conform aan de Europese wetgeving.

Figuur 1
Omzet Heli Promotions Diksmuide



2002 was duidelijk het jaar van de grote doorbraak, vooral door de toenemende vraag naar opleidingen tot helikopterpiloot

Wat houdt de samenwerking met Paramount Helicopters uit Diest precies in?

De helihavens in Diest en Diksmuide zijn precies dezelfde commerciële verkooppunten: we werken met dezelfde vloot, dezelfde piloten en dezelfde lesgevers. Ook in Diest wordt voor 50% gevlogen in functie van opleiding. Eén fundamenteel verschil met Heli Promotions uit Diksmuide is dan weer hun specialiteit, namelijk contractuele opdrachten uitvoeren, zoals de controle van hoogspanningskabels en pijpleidingen. Heli Promotions concentreert zich meer op de particuliere markt met sightseeing-vluchten, luchtdopen, heli-gastronomische arrangementen, ...

AANBOD CREËERT VRAAG

Waarom een helihaven? Kunnen helikopters niet vertrekken vanuit een gewone luchthaven?

Dat kan wel en het gebeurt onder meer op de luchthaven van Wevelgem. Maar door de logge structuur van een vlieghaven valt het specifieke voordeel van de helikopter weg, namelijk de flexibiliteit. Wij landen zelf zo weinig mogelijk op vlieghavens en verkiezen industrieterreinen of landelijke gebieden.

■ *De helihaven in Diksmuide voor zaken- en toeristische vluchten per helikopter.*

Mag men overal landen met een helikopter?

In principe overal waar men toestemming krijgt van de eigenaar of huurder van het perceel, èn buiten de agglomeraties.

Hoe heeft Heli Promotions naambekendheid gecreëerd?

De eerste jaren was het echt vechten om een vlucht te verkopen. We zijn gestart met het aanleggen van de helihaven zelf en met één helikopter. Dan hebben we

Wie is Heli Invest?

Een particulier of een bedrijf mag dan al het kapitaal hebben om een helikopter aan te kopen, om het toestel in de lucht te krijgen, komt er heel wat meer bij kijken. De vluchtvoorbereiding alleen al vraagt 75% van de tijd: de gegevensbank met de landingslocaties moet voortdurend bijgewerkt worden, afspraken worden gemaakt met de eigenaar van het landingsperceel, de weersomstandigheden moeten ingeschat worden, de vlucht èn de alternatieve route gepland, het terrein geïnspecteerd, ... De vlucht zelf is eigenlijk het eindproduct.
Daarbij komen de kosten en de administratieve verplichtingen om in orde te zijn met de verzekeringen en de wetgeving. Wetmatig wordt een helikopterbedrijf namelijk gelijkgeschakeld met een grote vliegtuigmaatschappij die valt onder de JAR[2]-regelgeving. En vergeten we bij dit alles niet dat de piloot niet enkel zijn vliegbrevet moet hebben, maar als een echte gids ook sociaal, veelzijdig en flexibel moet zijn.
Om al deze redenen heeft Heli Promotions de coöperatieve vennootschap Heli Invest opgericht, waarbij aandeelhouders, als mede-eigenaars van een vloot, tegen interessante voorwaarden kunnen vliegen.

spreekwoordelijk 'de taart in de vitrine gezet' om op die manier klanten aan te trekken. We verkopen nu helikoptervluchten als verrassing bij huwelijk, verjaardag of een andere speciale gelegenheid. Daarnaast bieden we luchtdopen en sightseeing tours aan. Allemaal bedoeld voor particulieren. Als deze mensen er de voordelen van inzien, brengen zij ons indirect ook bij de bedrijven.

VAN RAMPTOERISME TOT 'GLAMOUR & GLITTER'

Een vierde van de activiteiten bestaat uit foto- en filmwerk. Wat houdt dat in?

Enerzijds zijn er de vaste beroepsfotografen die in heel Vlaanderen luchtfoto's nemen voor particulieren, bedrijven of overheidsinstellingen. Anderzijds willen productiehuizen, in opdracht van onder meer VTM of VRT, vanuit de lucht filmen. Bijvoorbeeld voor een reportage. In die zin waren de wateroverlast in de eindejaarsperiode, de scheepsrampen met de Vicky of de Tricolor voor Heli Promotions een goede zaak...

Voor welke bestemmingen is de helikopter interessant?

Voor een vlucht van maximum twee uren, wat overeenkomt met een actieradius van 350 à 400 km. Dit brengt ons onder meer tot in Parijs, Londen, Keulen of Luxemburg. Bijvoorbeeld: Diksmuide-Londen duurt anderhalf uur. We landen op de oever van de Thames en op vijf minuten met de taxi staat de klant in het centrum van Londen.

Het gaat inderdaad snel. Is het ook betaalbaar?

De tijdswinst op zich levert uiteraard al een belangrijk financieel voordeel. Het is vooral interessant als meerdere personen samen vliegen, bijvoorbeeld voor een beursbezoek in Keulen. Vier medewerkers van een bedrijf zijn in één dag heen en terug, zonder 'baanstress' of kosten voor een hotelovernachting. Als richtprijs verwijzen we naar onze sightseeing tours. Als voorbeeld: een vlucht van een half uur langs de Belgische kust kost 350 euro voor drie personen.

Een helikopter wordt ook als lobbymiddel ingezet, bijvoorbeeld als gastronomisch arrangement waarbij de gelukkigen per helikopter naar een klasserestaurant gebracht worden. Weinig mensen zijn ongevoelig voor een helikopter. Het kan soms een manier zijn om zakenrelaties over de streep te trekken.

Welke voordelen biedt de ligging in Diksmuide?

Er zijn meerdere voordelen te noemen:
- het landschap en de nabijheid van de kust zijn een troef voor toeristische vluchten en lenen zich uitstekend voor foto- en filmwerk vanuit de lucht;
- centrale ligging ten opzichte van de buurlanden;
- groeipotentieel richting Frankrijk; Noord-Frankrijk heeft geen helikopterbedrijven;
- in deze dunbevolkte industriezone zijn we weinig storend voor de omgeving.

Welke evolutie verwacht u in het Vlaamse helikoptergebeuren?

We genieten van een aantal stimulerende factoren: het mobiliteitsprobleem dat per helikopter omzeilt kan worden, het vliegen zelf dat goedkoper wordt dank zij onze coöperatieve vennootschap Heli Invest en de vraag naar opleiding die blijft stijgen. Ook wat de bedrijfsvluchten betreft, zie ik nog een enorm potentieel.
Een rem op onze groei is de wet- en regelgeving in verband met vogelrichtlijnen en habitatgebieden, VLAREM[1] en JAR[2], de hoge verzekeringskosten en de nood aan meer professionele, tweemotorige toestellen. (Met zo'n toestel mag je wel landen binnen de agglomeratie.) Ook het weer kan soms roet in het eten gooien, vooral mist en wind.
Er zouden in Vlaanderen ook meer helihavens moeten zijn.

Aan welke locaties denkt u dan?

In West-Vlaanderen denken we in de eerste plaats aan Knokke-Heist. De mogelijkheden en de doelgroep zijn er aanwezig. Nadeel is dat Knokke ingesloten is in vogelrichtlijngebieden en dat brengt heel wat problemen met zich mee. Dit is trouwens een steeds prangender probleem in Vlaanderen. Verder is ook een helihaven in Gent wenselijk.

Wat staat er nog op het verlanglijstje van Heli Promotions?

De toekomst ligt in het opereren als dienstverlenend bedrijf voor de helikopterwereld. Heli Promotions levert de service en infrastructuur voor zijn klanten. De aankoop van een goede zakenhelikopter zal zich zeker opdringen, maar zo'n toestel met twee motoren kost gemakkelijk tussen de 2,5 en 3,7 miljoen euro... We zijn er echter van overtuigd dat er in Vlaanderen genoeg kapitaal aanwezig is om in samenwerkingsverband de vloot verder uit te breiden.

(Sabine Simoens)

1 Vlaams reglement milieuvergunningen
2 Joint Aviation Regulations

De conjunctuur in West-Vlaanderen twijfelt

Het verloop van de sociaal-economische indicatoren en de conjunctuur in West-Vlaanderen[1]

Nele Depestel
Stafmedewerker GOM - West-Vlaanderen

De regionale resultaten voor West-Vlaanderen van de conjunctuuronderzoekingen van de Nationale Bank lieten eind vorig jaar de hoop ontstaan dat er een kentering in de conjunctuur zou komen. De recentste brutowaarden gingen echter opnieuw fors naar beneden, waardoor het verloop van de conjunctuurcurve in de volgende maanden onzeker blijft ***(zie figuur 1)***.

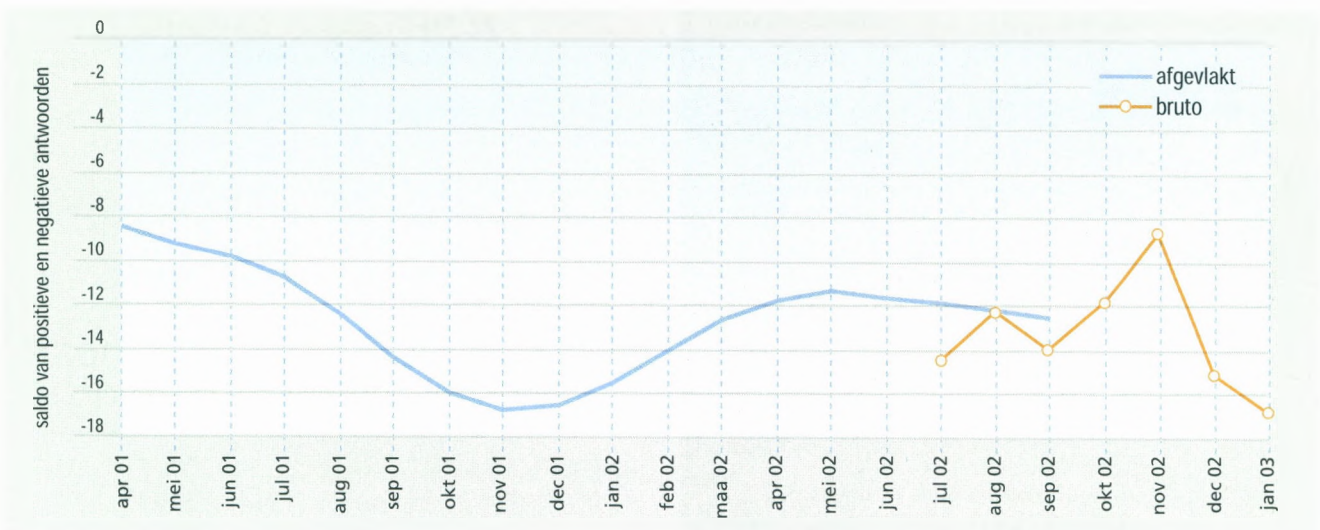
De slabakkende conjunctuur in 2002 werd ook weerspiegeld in de evolutie van de diverse sociaal-economische indicatoren. De werkloosheid steeg in 2002 onafgebroken op jaarbasis en bereikte een hoogte die sinds midden 1999 niet meer gehaald werd ***(zie figuur 2)***. Ook de jeugdwerkloosheid en de werkloosheid van de oudere niet-werkende werkzoekenden kenden eenzelfde negatieve trend.
De evolutie van de oudere uitgeschreven werklozen werd in 2002 beïnvloed door administratieve wijzigingen.
Het aantal openstaande vacatures bij de VDAB nam ook duidelijk af in 2002, ondanks het stijgende aantal ontvangen vacatures. We zagen ook de inschrijvingen van nieuwe personenwagens dalen in 2002, in vergelijking met 2001 (-6,2%).

Toch waren er ook enkele positieve signalen. Het aantal vergunde woningen steeg in 2002 ten opzichte van 2001 (periode januari tot en met november). De conjunctuurcurve voor de ruwbouw toonde meer optimisme bij de ondernemers in de bouwsector in de tweede helft van 2002. Verder kende West-Vlaanderen in 2002 iets meer faillissementen dan in 2001, maar het aantal arbeidsplaatsen

Figuur 2
Evolutie van het aantal niet-werkende werkzoekenden in West-Vlaanderen

Bron: VDAB, Grafische verwerking: GOM - West-Vlaanderen

Figuur 1
Synthetische conjunctuurcurve voor West-Vlaanderen



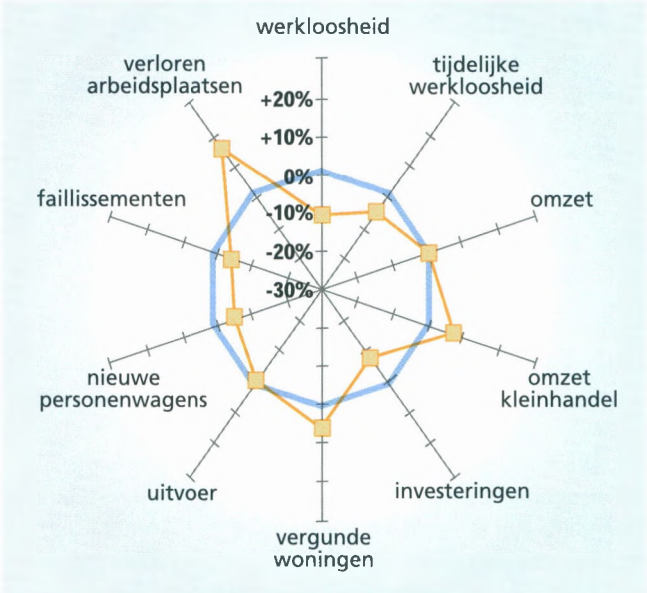
Bron: NBB, Grafische verwerking: GOM - West-Vlaanderen

dat hierdoor verloren ging was minder groot. Globaal bleef de nominale waarde van de uitvoer van West-Vlaanderen in de eerste drie kwartalen van 2002 status quo ten opzichte van 2001. Wel zagen we een afname op jaarbasis in het eerste kwartaal stabiliseren in het tweede kwartaal en ombuigen in een positieve evolutie in het derde kwartaal.

Aan de hand van de diamant van West-Vlaanderen[2] proberen we tenslotte een synthese te maken voor het jaar 2002 ***(zie figuur 3)***. We willen wel opmerken dat een aantal gegevens niet het volledige jaar omvatten. Dit is het geval voor de globale omzet, de omzet in de kleinhandel en de investeringen (januari tot en met juni), de uitvoer (januari tot en met september) en de vergunde woningen (januari tot en met november).

1 Opmaak februari 2003.
2 De "diamant van West-Vlaanderen" bestaat uit een assenstelsel waarop met een stip de waarden van verschillende indicatoren zijn weergegeven. De stippen zijn verbonden met een lijn. Zij vormen de 'diamant'. Op de bovenste as staat de schaalindeling ingetekend, die in feite de procentuele "verbetering" of "verslechtering" van de indicatoren weergeeft. Bij een stationaire toestand (0 % groei) wordt een figuur verkregen zoals aangeduid door de centrale veelhoek. Bij een verbetering van de indicator liggen de waarden buiten de centrale veelhoek. Bij een verslechtering vallen de stippen binnen de centrale veelhoek. Als alle waarden in gunstige zin evolueren, dan is de diamant groter dan de centrale veelhoek.

Figuur 3
*Evolutie van de sociaal-economische indicatoren in 2002 ten opzichte van 2001**



** Uitvoer: Januari tot en met september, voorlopige cijfers voor 2002.*
Vergunde woningen: januari tot en met november.
Omzet, omzet kleinhandel en investeringen: januari tot en met juni.
Bron: VDAB, RVA, NIS, GRAYDON, NBB, FEBIAC, Grafische verwerking: GOM - West-Vlaanderen

NEC
PLASMA
BREEDBEELDSCHERM
42 inch = 106,6 cm
slechts 8 cm diep
Toepassingen:
- TV-scherm: thuis, horeca,...
- Presentatiescherm: inkomhall, beurzen, opleidingscentra
- Reclamescherm,...
eigen plaatsingsdienst
nu reeds vanaf € 4996,00 + BTW
verhuur - verkoop
Netwerkintegratie en beheer
Computersystemen en Kassasystemen
Internetaansluiting ADSL - Telenet
CuComp
PC & KAS-PC
Arthur Stoffelstraat 20 - 8900 Ieper
Tel. 057 48 66 06 - Fax 057 48 66 07
Gsm 0497/420 622
e-mail: info@cucomp.be
website: www.cucomp.be
STERK IN SERVICE

UW GEBOUW
ONS VAK!
ALGEMENE BOUW
WONING-, UTILITEITS- EN INDUSTRIEBOUW
RESTAURATIE · RENOVATIE
BINNENINRICHTING
MEUBELWERK · SCHRIJNWERK
BABO De Brugse Algemene Bouwonderneming nv
PETER BENOITLAAN 53 · 8200 BRUGGE
TEL. 050/45 40 30 · FAX 050/45 40 39

"BN" wordt "Bombardier Transportation Belgium"

De oorsprong van Bombardier Transportation Belgium - onder de naam BN - gaat terug tot 1855. In die tijd vervulde BN een toonaangevende rol in het ontwerp en de productie van rollend spoorwegmaterieel voor stedelijk, regionaal en nationaal openbaar vervoer, hoofdzakelijk in België. Later heeft BN een benijdenswaardige exporttraditie opgebouwd: ze heeft rollend spoorwegmaterieel geleverd aan meer dan 50 landen over de hele wereld.
Vandaag komt meer dan de helft van haar omzet nog steeds van de export. Eén van de belangrijkste fasen in de geschiedenis van BN was de overname in 1986 van 45% van haar aandelen door de Canadese groep Bombardier, die twee jaar later enige aandeelhouder werd.

Om ook in haar maatschappelijke benaming duidelijk te maken dat *BN* tot de groep *Bombardier Transportation* behoort, hebben de aandeelhouders tijdens de Algemene Vergadering van 9 januari 2003 besloten de maatschappelijke benaming te vervangen door **"Bombardier Transportation Belgium"**.

In de Brugse vestiging van Bombardier Transportation Belgium werken ruim 1.000 mensen. Deze vestiging behaalde het ISO 9001 certificaat in 1995 en de ISO 14001 certificatie in 1998.

De Voyager van Virgin Rail Group (UK)

Kusttram De Lijn

Bombardier Transportation is de wereldleider op het gebied van productie van rollend spoorwegmaterieel en bijhorende dienstverlening. Haar brede gamma producten omvat passagiersrijtuigen en complete transportsystemen op spoor. Ze fabriceert eveneens locomotieven, goederenwagons, aandrijf- en controlesystemen en ze biedt spoorwegcontrolesystemen aan. Wereldwijd stelt *Bombardier Inc.*, met hoofdzetel in Montreal (Canada), zo'n 75.000 mensen te werk in 24 landen verspreid over Amerika, Europa en Azië/Stille Zuidzee. Naast de productie van transportmaterieel biedt Bombardier een verscheidenheid van goederen en diensten aan in drie industriesectoren: luchtvaart, transportmaterieel op spoor en gemotoriseerde recreatieproducten. Ze biedt ook financiële diensten en vermogensbeheer aan in sectoren die betrekking hebben tot haar kernactiviteiten.

Momenteel zijn in Brugge volgende orders in productie:

- 210 dubbeldeksrijtuigen voor de NMBS, een nieuwe generatie comfortabele en ruim uitgevoerde passagiersrijtuigen;
- 32 tussenkasten en softfronten voor de Kusttram van De Lijn (zie foto), samen met de interieurvernieuwing van de bestaande trams;
- een aantal ruwbouwkasten voor het gigantische AGC contract voor de Franse Regio's dat de bouw van 500 regionale treinen met hoge capaciteit omvat, die hoofdzakelijk bij onze Franse zusterfirma in Crespin, bij Valenciennes worden gebouwd,
- 28 volledig afgewerkte rijtuigen en 99 ruwbouwkasten voor het Midland Mainline contract: een totaal order voor 127 diesel-elektrische motorstellen dat gebaseerd is op de Voyager van Virgin Rail Group in het Verenigd Koninkrijk (zie foto).

NSE blijft investeren, ook in onzekere tijden

Het transportbedrijf North Sea Express (NSE) werd in 1982 opgestart door **Dirk Callant** en was aanvankelijk in Knokke gevestigd. Door de voortdurende groei van het bedrijf werd in 1989 uitgeweken naar **Zeebrugge** waar een nieuw gebouw werd opgetrokken in de Transportzone op een afgesloten terrein van 20.000 m². "De ligging is een ideale uitvalsbasis voor de haven-gebonden opdrachten", aldus zaakvoerder Dirk Callant.

Momenteel worden vanuit deze basis de internationale transporten geregeld voor de 160 eigen trekkers en 125 eigen trailers. Begin dit jaar investeerde NSE circa 12 miljoen euro om 140 van de vrachtwagens te vervangen door nieuwe.

NSE telt zo'n 200 medewerkers en ondervindt dat het aanbod en de kwaliteit van de chauffeurs blijft verbeteren. Ze voeren voor **60% opdrachten uit die gebonden zijn aan de haven van Zeebrugge**, zoals containervervoer en tractie van trailers welke per Ro/Ro worden aan- en afgevoerd. De openstelling van de nieuwe Westerscheldetunnel zal het actieterrein van NSE wellicht wat verleggen naar het Nederlandse grensgebied. NSE heeft hierop reeds geanticipeerd door het aanwerven van 15 nieuwe chauffeurs uit de streek tussen Vlissingen en Terneuzen. Op die manier kunnen onder meer de Ford trafieken voor Duitsland vanuit Vlissingen verder gezet worden. Ook vanuit Oostende zijn volgens Dirk Callant nog opportuniteiten.

Voor de overige **40% niet havengebonden transporten** beschikt North Sea Express over eigen opleggers met schuifgordijnen en speciale uitrustingen aangepast aan de wensen van haar klanten. Zo heeft NSE voor Glaverbel trailers voorzien van speciale rails om glas te vervoeren. Een ander voorbeeld is het volumetransport tot 105 m³ waarbij de schuifgordijnen om de 60 cm voorzien werden van aluminium latten om banden te kunnen vasthouden tijdens het transport.

Voor 2003 verwacht Dirk Callant - gezien de huidige economische onzekerheid - een beetje minder aanbod, maar deze zaakvoerder blijft optimistisch en hoopt dat het maar tijdelijk zal zijn!

Zaakvoerder Dirk Callant (op de foto rechts) samen met één van de chauffeurs: "Onze vrachtwagens worden binnen de vier jaar vervangen, zodat steeds beroep kan gedaan worden op de nieuwste technieken."

Trots om West-Vlaming te zijn

De communicatiecampagne van onze provincie die op 29 januari 2003 van start ging, zal u zeker niet ontgaan zijn. Via affiches, radio & tv, kranten, tijdschriften en folders informeert het provinciebestuur ons over de positionering die West-Vlaanderen wenst in te nemen tegenover andere regio's en steden.

Uit een grootscheeps onderzoek bleek namelijk dat het niet zo goed geweten is wat het provinciebestuur precies doet of waarvoor het staat. Ook het beeld van de West-Vlamingen is niet eenduidig: ze zijn dynamisch, creatief en erg op hun eigen identiteit gesteld, maar deze harde werkers zijn te bescheiden om hiermee uit te pakken.

Eén provincie, drie uitdagingen

De campagne is gebaseerd op drie punten:

- **Recreatieve topregio**
  Het recreatieve aanbod en de verblijfsmogelijkheden van de Kust, het Brugse Ommeland, de Westhoek en de Leiestreek, in combinatie met de Bourgondische aard en gastvrijheid van de West-Vlamingen maken West-Vlaanderen tot een recreatieve topregio.
- **Ondernemende topregio**
  Het familiaal ondernemerschap in West-Vlaanderen is legendarisch. De Provincie biedt stimulansen en groeikansen om onze welvaart veilig te stellen. Als extra troeven zijn er de centrale ligging in Europa en de goed uitgebouwde infrastructuur.
- **Kwaliteitsvolle regio**
  Waar respect is voor de mensen en hun leefomgeving, en een duurzaam gebruik van de schaarse ruimte.

Eén provincie, een dubbele ambitie

De ambitie van West-Vlaanderen is dubbel:

- als provinciebestuur dicht bij de West-Vlamingen staan, weten wat er in de diverse streken leeft en wat de noden zijn.
- de kennis en ervaring die de provincie in huis heeft overdragen aan gemeenten, organisaties en West-Vlamingen zelf. Op die manier kunnen we van West-Vlaanderen nog méér een recreatieve, ondernemende en kwaliteitsvolle regio te maken.

Nieuwe invalshoeken met betrekking tot mobiliteit bij De Lijn

In onze huidige samenleving neemt de tijdsbesteding een steeds belangrijker aandeel in. Alles moet sneller. Echter in elke file, met elk parkeerprobleem, valt deze stelling in duigen! De Vlaamse overheid concentreert zich momenteel bewust op deze problematiek. In samenwerking met het Vlaamse Gewest en De Lijn zijn diverse steden en gemeenten reeds gestart met projecten tot plaatselijke verbetering van de mobiliteit.

Inmiddels beschikt West-Vlaanderen over een degelijk uitgebouwd openbaar vervoersnet dat bestaat uit stadslijnen: Oostende, Brugge, Roeselare en Kortrijk, aangevuld met voorstadslijnen en regionale lijnen. Uit enquêtes blijkt dat werknemers van bedrijven, gelegen in deze regionaal stedelijke gebieden meer dan gemiddeld het openbaar vervoer gebruiken voor hun woon-werk verplaatsingen. De ligging van vele bedrijvenzones, werd destijds bepaald langs grote invalswegen omwille van een goede bereikbaarheid voor vracht- en personenvervoer. Mede door de demografische spreiding van de werknemers en de verscheidenheid in werkuren heeft het aanbieden van een aangepast openbaar vervoer heel wat consequenties op organisatorisch en financieel vlak.

In het nieuwe millennium behoort mobiliteitsmanagement ook tot het takenpakket van de werkgever. **Bedrijfsvervoerplannen** kunnen een praktisch werkinstrument zijn om tot een degelijk resultaat te komen. In dit verband heeft De Lijn onder meer de gebruiksmodaliteiten van het **woon-werkabonnement** aangepast:
Enerzijds zijn de abonnementsprijzen sterk gedaald, bovendien zijn deze abonnementen geldig geworden op het hele net van De Lijn Vlaanderen. Naast de klassieke woon-werk verplaatsing kan dit abonnement onbeperkt gebruikt worden voor alle andere verplaatsingen.
Daarnaast wil men alle **werkgevers stimuleren tot het verstrekken van openbaar vervoerabonnementen aan hun werknemers. In die optiek werd het "3W-extra" concept uitgedacht.**

"3 W" staat voor wonen, werken en winkelen, dit om aan te geven dat het abonnement niet louter beperkt is tot woon-werkverkeer, maar onbeperkt op alle bussen en trams van De Lijn kan gebruikt worden. **3W-extra is een systeem waarbij de werkgever voor alle personeelsleden van het bedrijf een abonnement koopt.**
Met extra wordt bedoeld dat ook de partner van het personeelslid een gratis abonnement krijgt. De werkgever investeert in het eerste abonnement. De Lijn biedt het partnerabonnement, als extra, gratis aan. Voor bedrijven biedt dit concept talrijke voordelen, onder meer het leveren van een bijdrage aan een oplossing van parkeer- en filepro-blemen, personeelsbinding aan het bedrijf, voordeel in het aantrekken van werknemers, ... Ook het personeel zal zeker de positieve invloed voelen en waarderen. Denk nog maar aan minder stress door files, betere gezondheid, extra motivatie dankzij de voordelen, ...

Wat denkt u van een hogesnelheidstrein Kortrijk-Parijs?

Zoals u zelf kan vaststellen rijden de hogesnelheidstreinen in een grote boog rond Oost- en West-Vlaanderen

In 2002 maakte de vzw Werkgroep Spoorslag uit Jabbeke in opdracht van het stadsbestuur van Kortrijk een motiveringsstudie over de verlenging van het T.G.V. traject Nord-Parijs - Tourcoing met 17 km tot Kortrijk. Op bijgaand kaartje is te zien dat de hogesnelheidstrein momenteel in een boog om West- en Oost-Vlaanderen loopt, als om een verlaten eiland... Voor de economische ontplooiing van West-Vlaanderen in het algemeen en de regio Kortrijk in het bijzonder is de ontsluiting met één of meer rechtstreekse T.G.V.'s per dag naar Rijsel en Parijs een belangrijke stimulans. Nu nemen de meeste West- en Oost-Vlamingen die naar Parijs moeten de auto tot Rijsel. Deze doelgroep voor de T.G.V. Kortrijk-Parijs weet echter dat er tijdens de ochtendspits stapvoets verkeer is op de E-17 vanaf Tourcouing.
Ook op het vlak van veilige en zekere mobiliteit zouden één of meer T.G.V.'s vanuit Kortrijk geen overbodige luxe zijn. Dit voorstel is niet in strijd met het GOM-advies voor een snelle verbinding Oostende-Brugge-Roeselare-Kortrijk-Rijsel.

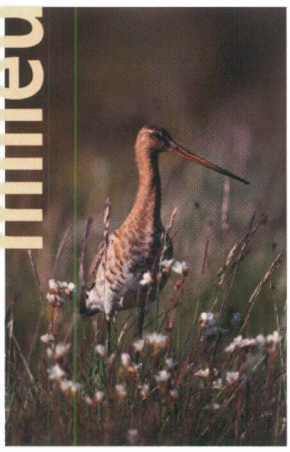
Uw reactie is welkom op het e-mail adres: spoorslag@pandora.be.

Afscheid van ere-gedeputeerde Werner Vens

Op 14 december 2002 overleed de heer Werner Vens. Hij was onder meer ondervoorzitter van de raad van beheer van WES van 1985 tot 2001. Wij blijven de heer Vens herinneren als een zeer innemende persoonlijkheid die voor West-Vlaanderen in het algemeen en voor de West-Vlaamse sociale en economische sector in het bijzonder van heel grote betekenis is geweest. Ook tijdens de zittingen van de raad van beheer van WES dwong hij respect af door zijn dossierkennis en positieve ingesteldheid.

Vlaanderen op weg naar het natura 2000-netwerk

milieu



In het kader van de Europese Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en de Europese Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn) werden in Vlaanderen 23 speciale beschermingszones afgebakend als Vogelrichtlijngebied (SBZ-V, totale oppervlakte van 97.745 ha) en 38 speciale beschermingszones afgebakend als Habitatrichtlijngebied (SBZ-H, totale oppervlakte van 101.891 ha). Het is de bedoeling dat in de SBZ de fauna en flora beschermd worden tegen activiteiten die schade toebrengen aan het natuurlijk milieu. Daartoe moeten alle plannen en/of projecten die zullen plaatsgrijpen in de SBZ of erbuiten wanneer die mogelijks een betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden van het gebied met zich meebrengen, onderworpen worden aan een zogeheten **'passende beoordeling'**.

Een passende beoordeling omvat een toetsing aan de toewijzingscriteria van de SBZ, een studie van de mogelijks negatieve effecten van het plan of project, een uitspraak over de significantie van die effecten, een alternatievenonderzoek, voorstellen van milderende maatregelen en compenserende maatregelen. In het geval dat het plan of project significant negatieve effecten heeft op de beschermde habitats en/of soorten in de SBZ, kan men zogenaamde dwingende redenen van groot openbaar belang aanvoeren om het plan of project toch door te voeren. Deze redenen kunnen ook van sociale of economische aard zijn, behalve wanneer in de desbetreffende SBZ prioritaire soorten of habitats voorkomen. Het gaat hier dan om soorten en habitats die overal, dus ongeacht het al dan niet toegewezen zijn van een SBZ, strikt moeten beschermd worden. In dergelijke situaties kunnen alleen dwingende redenen van groot openbaar belang ingeroepen worden in volgende gevallen: het in gevaar zijn van de menselijke gezondheid of de openbare veiligheid of indien het plan of project voor het milieu wezenlijk gunstige effecten met zich meebrengt.

De passende beoordeling werd voornamelijk in het leven geroepen om inbreuken in SBZ's te voorkomen. Sinds kort legt ook de Afdeling Milieu- en Natuurbeleid van WES zich toe op het uitvoeren van passende beoordelingen.

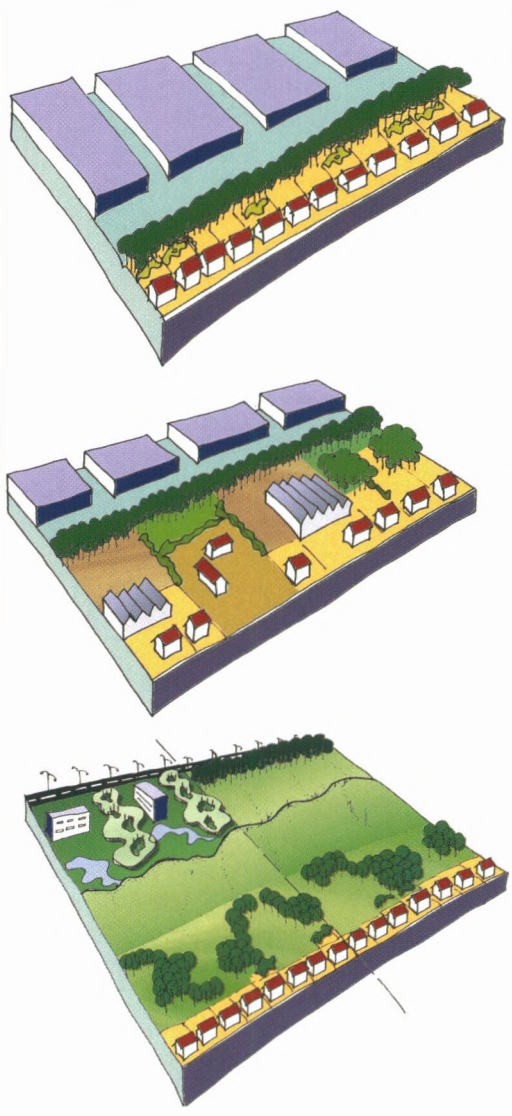
WES wint Europese Planningsprijs

Het ROM[1]-project & Uitvoeringsproject Landschapsopbouw voor de Gentse Kanaalzone is in 1999 bekroond als laureaat van de Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs.
WES Onderzoek & Advies was opdrachthouder van het Uitvoeringsproject Landschapsopbouw.

Het project is door de Vlaamse Overheid in 2002 ingezonden voor de ***European Urban and Regional Planning Awards*** die om de vier jaar worden uitgereikt. Met succes, want het kreeg de Europese Planningsprijs in de categorie regionale plannen.

1 Ruimtelijke Ordening en Milieu

ruimtelijke planning



■ *De jury had vooral waardering voor het innovatief karakter en de voorbeeldfunctie van het ontwerp dat WES voorstelde voor de Gentse Kanaalzone*

Een strategisch marketingplan voor het toerisme in Knokke-Heist

In 1991 stelde WES een eerste strategisch marketingplan op voor het toerisme in Knokke-Heist. Dit plan werd ondertussen reeds twee maal geactualiseerd: in 1998 en in 2002. Bij de actualisatie van vorig jaar werd nagegaan in hoeverre de vorige strategieën nog steeds actueel waren.
Indien nodig werden deze aangepast of werden andere prioriteiten gesteld. Op basis van een nieuwe omgevingsanalyse stelde WES opnieuw een strategisch plan op met als tijdsperspectief 2003-2007.
Knokke-Heist wil zich profileren op basis van het recreëren in een exclusieve en natuurlijke omgeving. Deze algemene basispositionering wordt gedetailleerd per vooropgestelde doelgroep, zodat kan ingespeeld worden op de motieven van de verschillende (buitenlandse) markten. Ook de focus op het MICE-gebeuren (de markt voor de meetings en seminaries) blijft prioritair, aangezien zich onder de vakantiegangers een enorm potentieel van MICE-toeristen bevindt.

Het implementeren van strategische beleidsplannen werpt zijn vruchten af aangezien uit marktgegevens blijkt dat Knokke-Heist beter scoort dan het kustgemiddelde.

Foto: Toerisme Knokke-Heist

Knokke-Heist wil een badplaats zijn waar natuur en recreatie harmonisch samengaan, in een sfeer van exclusiviteit, rust en kwaliteit.

WES neemt een kennis- en leerportaal in gebruik

Met ingang van het nieuwe jaar beschikt WES over een zogenaamd kennis- en leerportaal. Het portaal is een toegangspoort op het internet naar een aantal kennis- en leeromgevingen.
De gebruikers van het portaal zijn vooreerst de eigen WES-medewerkers die het portaal gebruiken als communicatie- en uitwisselingstool voor eigen kennisontwikkeling inzake een aantal expertisedomeinen. Daarnaast wordt het gebruikt als communicatietool binnen specifieke (buitenlandse) projecten. Alle uitwisseling van informatie, stand van zaken, rapportering, .. tussen alle betrokken (buitenlandse) projectpartners gebeurt via het portaal.
Een derde gebruikersgroep betreft het opleidingsprogramma *"Effective learning environments"*. Dit opleidingsprogramma voor trainers en opleidingsontwikkelaars uit de landen in ontwikkeling gaat in april opnieuw van start en zal dit portaal gebruiken als zijn thuisbasis voor informatieuitwisseling en eigen *e-learning* cursusontwikkelingen. In de toekomst is het de bedoeling dit ***e-learning*** luik ook voor ruimere doelgroepen open te stellen.
Voor dit alles wordt gebruik gemaakt van het LCMS Learning Service 5.0 van U&I Learning.
Het kennis- en leerportaal is een bewijs van het bijzonder belang dat WES hecht aan eigen kennisontwikkeling, de aanwending van internet-technologie voor samenwerking met partners/klanten en het exploreren van mogelijkheden inzake *e-learning*.

WES onderzoekt de kleinhandel in Oostkamp

In opdracht van het gemeentebestuur van Oostkamp werkt de afdeling sociaal-economisch beleid van WES aan een onderzoek dat tot doel heeft de detailhandel in Oostkamp door te lichten en het gemeentebestuur op een objectieve manier beleidsadvies te verstrekken met betrekking tot de gewenste toekomstige ontwikkeling van de kleinhandel te Oostkamp.
Het onderzoek bevat een doorlichting van de huidige toestand en van de evolutie van de kleinhandel in Oostkamp. Daarnaast werd in november en december van vorig jaar een enquête afgenomen bij personen die aan het winkelen waren in het centrum van Oostkamp en Ruddervoorde. De bedoeling van de enquête was inzicht te krijgen in de herkomst en het koopgedrag van de winkelende bezoeker in het centrum van Oostkamp en Ruddervoorde.
De enquêteresultaten zullen verder uitgediept worden in een aantal gesprekken met lokale betrokkenen.
Tenslotte zullen voorstellen worden gedaan om, binnen de mogelijkheden van Oostkamp als handelscentrum, de positie van Oostkamp te versterken in het algemeen, en inzake de vastgestelde probleempunten in het bijzonder.
Het volledige onderzoek zal afgerond worden in de loop van april 2003.

Staan "schenkingen" in het woordenboek van de ondernemer?

Stephan Janssen
Knowledge Manager
Ernst & Young Tax Consultants

Winst nastreven en dingen weggeven... het lijkt tegengesteld. Maar het gebeurt zeer vaak. Heeft u als ondernemer nooit een relatiegeschenk gegeven aan een goede klant? Of een cadeau aan een personeelslid dat 25 jaar in dienst is? Uiteraard geven ook ondernemingen wel eens iets weg zonder echte tegenprestatie. Maar wat denkt de fiscus daarvan?

Relatiegeschenken

In eerste instantie moeten we een onderscheid maken tussen geschenken aan de klanten (bekend onder de term "relatiegeschenken") en geschenken aan het personeel. Laat ons, voor wat betreft relatiegeschenken, eerst even ingaan op het BTW-aspect.

In principe moet een onderneming die geschenken aan klanten uitdeelt, de BTW die ze bij de aankoop van de artikelen betaalde en aftrok, zelf weer betalen alsof ze de artikelen zelf kocht. Men spreekt van een onttrekking; de BTW is niet aftrekbaar. Dat is echter niet het geval als het gaat om **geschenken van geringe waarde**.

Het begrip geringe waarde was tot nog toe gelijk aan 12,50 euro. Dat was reeds jaren het geval. Maar in december van verleden jaar (Sinterklaas was in aantocht) deelde de minister mee dat hij dit bedrag zou optrekken. De nieuwe limiet is 50 euro.

Deze nieuwe limiet geldt reeds met ingang van 1 januari 2002. De ondernemingen kunnen eventueel een herziening uitvoeren voor afgelopen jaar. Let op: er zijn enkele uitzonderingen op de aftrekbaarheid van de BTW: in geval er alcoholische dranken worden geschonken, is de betaalde BTW nooit aftrekbaar, zelfs niet als de waarde lager is dan 50 euro.

Hoe zit het met de inkomstenbelastingen?
Inzake inkomstenbelastingen verandert er niets: een relatiegeschenk is slechts voor 50% aftrekbaar. Enkel als het geschenk op duidelijke en onuitwisbare wijze de naam van de schenkende onderneming draagt beschouwt de fiscus het geschenk als publicitair materiaal en is de kost 100% aftrekbaar.

Geschenken aan het personeel

Een heel ander verhaal is dat van de geschenken aan het personeel.
De hoofdregel is dat alles wat de werkgever aan zijn werknemer geeft als vergoeding voor geleverde arbeid, dus als loon, moet worden belast. Als het gaat om een vergoeding in natura, dan is er sprake van een **voordeel van alle aard** dat op net dezelfde wijze wordt belast als het loon zelf.
Dit betekent ook dat het toegekende voordeel voor de werkgever een aftrekbare uitgave is.

In sommige gevallen wordt een voordeel in natura vanwege de werkgever aan zijn werknemer als een **sociaal voordeel** beschouwd. Dat is met name het geval wanneer het voordeel weliswaar voortvloeit uit de arbeidsrelatie, maar niet echt de vergoeding vormt van geleverde arbeid. Er is onder meer sprake van zo'n sociaal voordeel als het toegekende voordeel een geringe waarde heeft. Tot nog toe was er hier nog geen bedrag op gekleefd, maar op 2 december 2002 besliste de minister van Financiën om de lat hier gelijk te leggen met de BTW: er is sprake van een voordeel met een 'geringe waarde' indien de waarde van het goed lager is dan 50 euro. De kwalificatie "sociaal voordeel" heeft tot gevolg dat de uitgave voor het personeelslid niet belastbaar is. Keerzijde van de medaille is dat de uitgave voor de werkgever niet aftrekbaar is.

Maar in bepaalde gevallen is het sociaal voordeel toch aftrekbaar in hoofde van de werkgever. Het gaat hier om een administratieve tolerantie. Deze tolerantie is niet nieuw. Bijvoorbeeld voor Sinterklaasfeesten mocht de werkgever ook vroeger al een geschenk van 1.000 frank (25 euro) aan het personeelslid geven waarbij deze 1.000 frank toch aftrekbaar bleef. Deze regeling wordt volledig herschreven.

Voortaan is er sprake van een aftrekbaar sociaal voordeel in drie gevallen:

- Geschenken naar aanleiding van de toekenning van een ereteken als de waarde van het geschenk 105 euro niet overschrijdt.

- Geschenken naar aanleiding van de pensionering als ze niet meer bedragen dan 105 euro, te verhogen met 35 euro per dienstjaar vanaf het derde dienstjaar.
- Geschenken van minder dan 35 euro per persoon per jaar, naar aanleiding van om het even welke gebeurtenis (Sinterklaas, Kerstmis, verjaardag, ...) en onder om het even welke vorm (in natura of in geld of onder de vorm van een geschenkcheque, boekenbon, ...).
  Als het geschenk wordt gegeven naar aanleiding van een kinderfeest (Sinterklaas of gelijkaardig) wordt dit bedrag nog met 35 euro verhoogd per kind ten laste. Let wel dat als er een geschenk wordt gegeven van meer dan 35 euro (maar minder dan 50 euro), het volledige bedrag als een niet-aftrekbaar sociaal voordeel wordt beschouwd en dus niet enkel het deel boven 35 euro.

Er is bijkomend vereist dat het voordeel aangeboden wordt aan het ganse personeel.
De nieuwe bedragen gelden vanaf aanslagjaar 2002.

Kortom

De nieuwe regels zijn uitgebreider dan vroeger.
Hoewel de bedragen fiks worden opgetrokken gaat het nog steeds om relatief kleine sommen (hoewel dat voor geschenken bij pensionering voor iemand met wat jaren dienst toch al flink kan oplopen).
Vraag is trouwens hoe lang we het met deze nieuwe bedragen weer zullen moeten doen? De bedragen zijn immers niet automatisch gekoppeld aan de index.
Misschien moeten we wel weer wachten tot de volgende nationale verkiezingen...

Schenkingen fiscaal bekeken

BTW

GESCHENKEN AAN KLANTEN
- geen BTW-herziening onder € 50

INKOMSTENBELASTINGEN

GESCHENKEN AAN KLANTEN
- geen wijziging

GESCHENKEN AAN PERSONEEL
- voordeel van alle aard ⇒ + € 50
- niet-aftrekbaar sociaal voordeel voordeel ⇒ - € 50
- aftrekbare sociale voordelen
  1. geschenken (ongeacht reden)
     ⇒ maximum € 35 (per personeelslid, per jaar, + € 35 per kind voor Sinterklaas)
  2. pensioen
     ⇒ maximum € 105 (+ € 35 boven het derde dienstjaar)
  3. eretekens
     ⇒ maximum € 105

'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 2003: € 25
(BTW en port inbegrepen).

Jaargang 2003 telt vier edities. Als u intekent op een jaarabonnement ontvangt u gratis een exemplaar van de nieuwe studie die zal verschijnen in de reeks Facetten van West-Vlaanderen.

U kunt een abonnement 2003 aanvragen bij
Sabine Simoens,
e-mail: sabine.simoens@wes.be
fax 050-36 31 86
tel. 050-36 67 78

Toerisme

(BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

Tourism Studies in Bruges, 2002, 64 blz., € 15,00

Het volgende nummer van West-Vlaanderen Werkt

verschijnt 30 juni 2003

Geplande onderwerpen:

- Bedrijvigheid in het landelijk gebied van "de Brugse Veldzone"
- De taalgrens als verklarende factor voor regionale werkloosheidsverschillen
- Sector in de kijker: de visserij

En verder onze vaste rubrieken:
Bedrijf in de kijker, Conjunctuurnota, Spectrum, WES Nieuws en Fiscale Focus.

➡ *Persmededelingen kan u bezorgen aan de redactiesecretaris: sabine.simoens@wes.be.*

Reeks WES

(BTW en port inbegrepen)

30 O. Vanneste, Verzamelde toespraken, 1980-1989, 1990, 520 blz., € 26,28
31 N. Vanhove, J. Theys, West-Vlaanderen 2000- Een strategie voor ekonomische ontwikkeling, 1990, 468 blz., € 25,29
32 O. Vanneste, Verzamelde toespraken, 1990-1996, 1997, 464 blz., € 32,23

Reeks Facetten van West-Vlaanderen

(BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

34 Telekommunicatie morgen-Telematicadiensten en ISDN-netwerk, 1990, 28 blz., € 2,35
35 Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsaktieplan, 1991, 32 blz., € 2,35
36 Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-88, 1991, 44 blz., € 3,37
37 De ekonomische betekenis van het toerisme te Brugge, 1992, 96 blz., € 6,45
38 Mogelijkheden voor het riviertoerisme in West-Vlaanderen, 1993, 72 blz., € 4,21
39 Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-1991, 1994, 32 blz., € 4,96
40 Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1994, 52 blz., € 13,63
41 West-Vlaanderen in cijfers, 1995, 119 blz., € 19,58
42 Het internationaal toeristisch marketingplan voor België, 1996, 84 blz., € 19,58
43 Evolutie van de productie en verwerking van huishoudelijk afval in de provincie West-Vlaanderen, 1997, 94 blz., € 21,07
44 Socio-economische profielen van de arrondissementen in West-Vlaanderen, 1998, 148 blz., € 22,31
45 Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., € 36,94
46 Het logiesaanbod aan de kust, 1998, 56 blz., € 14,63
47 Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen 1999, 73 blz., € 18,59
48 Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen 1999, 40 blz., € 12,39
49 Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen 2000-2010, 1999, 44 blz., € 12,39
50 De integratie van moeilijk plaatsbare groepen op de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen, 2002, 65 blz., € 15,00

De volledige lijst van alle publicaties van WES Onderzoek & Advies kunt u verkrijgen bij Sabine Simoens,
e-mail: sabine.simoens@wes.be
fax 050-36 31 86
tel. 050-36 67 78
of op www.wes.be, klik op 'bestellen'

Wordt het niet de hoogste tijd om uw verpakkingsverplichtingen te regelen?

ERKEND ORGANISME VOOR BEDRIJFSMATIG VERPAKKINGSAFVAL

Durft u als manager wel eens dingen voor u uit schuiven? Heeft u "hot items" die nooit de prioriteitenlijst halen? Is uw wettelijke verplichting i.v.m. bedrijfsmatige verpakkingen er één van? Dan kunt u hier en nu de dreiging afwenden. Voor een bijdrage die gemiddeld ± 18 euro per ton bedraagt. regelt en beheert VAL - I - PAC al uw verplichtingen inzake bedrijfsmatige verpakkingen. Voor zo'n bedrag zou het wel gek zijn om uw bedrijf een nutteloos risico te laten lopen. Surf naar onze site, bereken zelf uw kosten aan VAL - I - PAC en sluit aan. Leef niet langer op een kruitvat.

VAL-I-PAC

Een pak van uw hart

VAL-I-PAC vzw Koningin Astridlaan, nr 59 bus 11 B-1780 Wemmel Tel. 02/456 83 33 Fax 02/456 83 20 www.valipac.be info@valipac.be

port of zeebrugge

een netwerk op europa

Met een groot aanbod van roro- en container diensten en frequente hinterland-verbindingen langs de weg, het spoor of langs de binnenvaart, toont Zeebrugge u de gemakkelijkste weg om uw klanten te bereiken.

- 13,6 miljoen ton roroverkeer
- 12 miljoen ton containerverkeer
- 1 miljoen vrachtwagens
- 1,4 miljoen nieuwe wagens
- 10.000 aanlopen per jaar
- 25 dagelijkse verbindingen naar het VK, Scandinavië, Spanje, Portugal en Turkije
- excellente distributie-mogelijkheden

Isabellalaan 1 - 8380 Zeebrugge, Belgium
Tel. +/32/50/54 32 11 - Fax +/32/50/54 32 24
www.portofzeebrugge.be
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE